



RENAULT

société anonyme au capital de 913 632 540,27 euros

siège social : 13-15 quai le Gallo

92100 Boulogne Billancourt France

DOCUMENT DE REFERENCE

Le présent document, complété des pages 2 à 38 et 40 à 129 du Rapport Financier du Rapport Annuel 2000, constitue le Document de Référence 2000 du Groupe Renault, établi en application du Règlement 98-01 de la Commission des Opérations de Bourse.

COB

En application de son règlement 98-01, la Commission des Opérations de Bourse a enregistré le présent Document de Référence le 11 septembre 2001 sous R.01-421. Il ne peut être utilisé à l'appui d'une opération financière que s'il est complété par une note d'opération visée par la Commission des Opérations de Bourse. Ce document de référence a été établi par l'émetteur et engage la responsabilité de ses signataires. Cet enregistrement effectué après examen de la pertinence et de la cohérence de l'information donnée sur la situation de la Société n'implique pas l'authentification des éléments comptables et financiers présentés.

SOMMAIRE

- 1. Responsable du prospectus et responsables du contrôle des comptes**
- 2. Caractéristiques de l'opération**
- 3. Renseignements de caractère général concernant Renault et son capital**
- 4. Renseignement concernant l'activité du Groupe Renault**
- 5. Patrimoine – Situation financière – Résultats**
- 6. Organes d'Administration et de Direction, Contrôle des Comptes**
- 7. Renseignements concernant l'évolution récente et les perspectives d'avenir**

1. Responsable du Document de Référence et responsables du contrôle des comptes

1.1 Responsable du Document de Référence

M. L. Schweitzer, Président du Conseil d'Administration

1.2 Attestation du responsable

A notre connaissance, les données du présent document sont conformes à la réalité; elles comprennent toutes les informations nécessaires aux investisseurs pour fonder leur jugement sur le patrimoine, l'activité, la situation financière, les résultats et les perspectives de Renault. Elles ne comprennent pas d'omission de nature à en altérer la portée.

Le Président du Conseil d'Administration
Louis SCHWEITZER

1.3 Responsables du contrôle des comptes

Les informations concernant les Responsables du contrôle des comptes se trouvent en page 14 du Rapport Financier du Rapport annuel 2000 Renault.

Concernant les Commissaires aux Comptes suppléants du Cabinet Ernst & Young, l'Assemblée Générale du 10 mai 2001 a voté la 9^{ème} résolution nommant M. Gabriel Galet en remplacement de M. Antoine Bracchi, démissionnaire.

1.4 Attestation des responsables du contrôle des comptes

En notre qualité de commissaires aux comptes de la société Renault SA et en application du règlement COB 98-01, nous avons procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes historiques données dans le présent document de référence.

Ce document de référence a été établi sous la responsabilité du Président du Conseil d'Administration. Il nous appartient d'émettre un avis sur la sincérité des informations qu'il contient portant sur la situation financière et les comptes.

Nos diligences ont consisté, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à apprécier la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes, à vérifier leur concordance avec les comptes ayant fait l'objet d'un rapport. Elles ont également consisté à lire les autres informations contenues dans le document de référence, afin d'identifier le cas échéant les incohérences significatives avec les informations manifestement erronées que nous aurions relevées sur la base de notre connaissance générale de la société acquise dans le cadre de notre mission. S'agissant de données prévisionnelles isolées résultant d'un processus d'élaboration structuré, cette lecture a pris en compte les hypothèses retenues par les dirigeants et leur traduction chiffrée.

Les comptes annuels et les comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2000 arrêtés par le Conseil d'Administration ont fait l'objet d'un audit par nos soins selon les normes professionnelles applicables en France, et ont été certifiés sans réserve ni observation.

Les comptes consolidés semestriels résumés pour l'exercice clos le 30 juin 2001 arrêtés par le Conseil d'Administration, ont fait l'objet d'un examen limité par nos soins selon les normes professionnelles applicables en France, à l'exception des comptes semestriels d'AB Volvo mis en équivalence dans les comptes semestriels consolidés résumés de Renault, et qui n'ont pas, en l'absence d'obligation en Suède, fait l'objet d'un examen limité par les auditeurs de AB Volvo. Sur la base de cet examen limité, et sous cette réserve, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la régularité et la sincérité des comptes semestriels résumés.

Sur la base de ces diligences, et sous cette réserve, nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes, présentées dans ce document de référence.

Les commissaires aux comptes

ERNST & YOUNG Audit
Dominique THOUVENIN

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU
Olivier AZIERES

1.5 Politique d'information

Les informations concernant les responsables de l'information se trouvent en page 9 du Rapport Financier du Rapport annuel 2000 Renault.

2. Caractéristiques de l'opération

Non pertinent

3. Renseignements de caractère général concernant Renault et son capital

3.1 Renseignements de caractère général concernant Renault

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en pages 14-15 du Rapport Financier du Rapport annuel 2000 Renault.

3.2 Renseignements de caractère général concernant le capital

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en pages 4 à 8 du Rapport Financier du Rapport annuel 2000 Renault.

3.2.1 Mise à jour du tableau de répartition du capital et des droits de vote de la page 5 :

Répartition du capital et des droits de vote en % au 31/07/2001

Etat français	44,22
Groupe des Actionnaires Associés	3,24
Lagardère Groupe	1,50
Caisse des Dépôts et Consignations	1,04
Banque Cantonale Vaudoise	0,50
Caisse Centrale des Banques Populaires	0,20
Salariés	2,00
Auto-détention ⁽¹⁾	2,82
Public	47,73
	100,0

(1) Concernant le rachat par la société de ses propres actions, une nouvelle autorisation a été votée lors de l'Assemblée Générale du 10 mai 2001 (onzième résolution). Ce programme a fait l'objet d'une note d'information visée par la COB le 12 avril 2001 sous le n° 01-380.

3.2.2 Mise à jour du tableau de la page 5 relatif à l'évolution du cours de l'action Renault :

Volumes traités et évolution des cours de l'action Renault du 1^{er} janvier 2001 au 31 juillet 2001 :

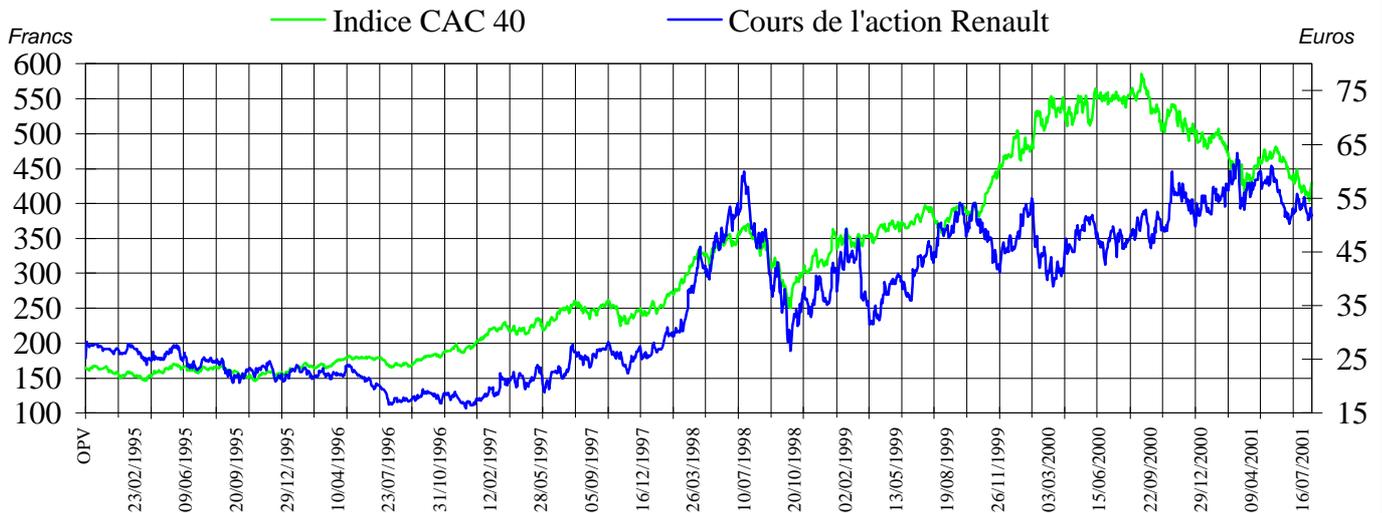
	Nombre de titres échangés	Cours en euros		
		Dernier	Plus haut	Plus bas
Janvier 2001	14 498 983	54,30	57,65	51,65
Février 2001	18 019 160	58,40	61,00	53,10
Mars 2001	21 196 850	57,30	64,00	52,00
Avril 2001	14 823 598	57,95	61,00	54,00
Mai 2001	23 338 485	55,15	62,85	54,65
Juin 2001	25 990 723	53,30	55,60	50,00
Juillet 2001	16 909 794	51,85	55,90	50,35

L'action Renault connaît des variations contrastées en début d'année 2001. Malgré une inquiétude sur les performances de Renault l'action profite de la défiance des investisseurs vis à vis des valeurs technologiques et de la confiance affichée

dans le redressement de Nissan. L'action Renault a ainsi progressé au premier trimestre pour atteindre son niveau le plus haut le 8 mars à 64 euros, suite à l'annonce des résultats financiers de l'année 2000 et à un mouvement de retour vers les valeurs traditionnelles. Par la suite, le titre a subi une baisse progressive pour atteindre son niveau le plus bas le 19 juin à 50 euros. Sur les sept premiers mois de l'année il réalise cependant une meilleure performance que le CAC40, -6,6% contre -14,2% pour l'indice de la Bourse de Paris. Au 31 juillet 2001, la capitalisation boursière de Renault s'élève à 12 434 millions d'euros.

Evolution du cours de l'action Renault du 17 novembre 1994 au 31 juillet 2001

(base de référence : cours de l'OPV, Offre Publique de Vente).



(source : Reuters)

3.2.3 Mise à jour du tableau de la page 8 relatif à l'évolution du cours du titre participatif Renault:

Volumes traités et évolution du cours du titre participatif Renault

	Nombre de titres échangés	Cours en euros		
		Dernier	Plus haut	Plus bas
Janvier 2001	20 867	310,8	316,0	306,5
Février 2001	13 658	311,9	313,0	310,0
Mars 2001	13 716	311,0	316,0	307,0
Avril 2001	31 528	312,0	313,7	310,0
Mai 2001	9 949	313,0	317,0	310,0
Juin 2001	8 465	314,3	316,0	311,0
Juillet 2001	12 880	314,5	315,0	312,6

3.3 Renseignements concernant le dividende

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en page 7 du Rapport Financier du Rapport annuel 2000 Renault. L'Assemblée Générale du 10 mai 2001 a voté la distribution d'un dividende net de 6 francs par action, soit 0,91 euros. Ce dividende a été mis en paiement le 5 juin 2001.

4. Renseignement concernant l'activité du Groupe Renault

4.1 Présentation de la société et du Groupe

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en pages 2 à 4 et en pages 40 à 55 du Rapport Financier du Rapport annuel 2000 Renault.

4.2 Dépendance éventuelle à l'égard de brevets et de licences

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en page 28 du Rapport Financier du Rapport annuel 2000 Renault.

4.3 Faits exceptionnels et litiges

En 2001, Renault et Volvo ont entamé une procédure d'arbitrage portant sur l'interprétation du contrat d'apport de Renault Véhicules Industriels avec pour conséquence éventuelle une réduction de la valeur d'apport. A ce titre Renault a constitué au 30 juin 2001 une provision par voie d'ajustement de la plus value constatée sur l'apport.

Renault estime que l'issue de cet arbitrage n'aura pas d'effet significatif sur sa situation financière.

Il n'existe actuellement aucun autre litige ou arbitrage susceptible d'affecter substantiellement les résultats, l'activité, le patrimoine ou la situation financière du Groupe Renault.

4.4 Effectifs

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en pages 24 à 28 du Rapport Financier du Rapport annuel 2000 Renault.

4.5 Politique d'investissements

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en pages 21 et 23 du Rapport Financier du Rapport annuel 2000 Renault.

5. Patrimoine – Situation financière – Résultats

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en pages 56 à 129 et en pages 16 à 38 du Rapport Financier du Rapport annuel 2000 Renault, complétées par les données au 30/06/2001, qui figurent dans le rapport semestriel repris plus loin au chapitre 7.

Postérieurement au 30/06/2001, Renault a émis sur le marché japonais en septembre 2001 un emprunt obligataire d'un montant de 50 milliards de yens d'une durée de 5 ans.

6. Organes d'Administration et de Direction, Contrôle des Comptes

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en pages 10 à 14 du Rapport Financier du Rapport annuel 2000 Renault.

7. Renseignements concernant l'évolution récente et les perspectives d'avenir

Renault a publié le 26 juillet 2001 les résultats semestriels du Groupe. A cette occasion, un rapport d'activité a été publié. Ce rapport d'activité est repris intégralement ci-après :

Rapport d'activité 1^{er} semestre 2001

PRINCIPAUX CHIFFRES ET FAITS MARQUANTS

Fait marquant : L'accord définitif, signé le 2 janvier 2001, entre Renault et AB Volvo se traduit dans les comptes du 1^{er} semestre 2001 par la déconsolidation du groupe Renault V.I./ Mack et la mise en équivalence à 21,05% du groupe AB Volvo. Les données relatives au 1^{er} semestre 2000 et à l'exercice 2000 ont été retraitées en pro forma.

Ventes mondiales du groupe : 1,26 million de véhicules particuliers et utilitaires, en recul de 0,7%, reflétant une baisse de 3,3% des ventes en Europe Occidentale (1 million d'unités) et une croissance de 11,3% dans le reste du monde.

Performance de Renault en Europe occidentale : 1^{ère} marque sur le marché des véhicules particuliers et utilitaires avec une pénétration de 10,9% (11,1% au 1^{er} semestre 2000).

Chiffre d'affaires du groupe : 18 832 millions d'euros (+ 5,6% à structure et méthodes identiques).

Marge opérationnelle consolidée du groupe : 304 millions d'euros, représentant 1,6% du chiffre d'affaires, contre 6% (sur la base des comptes pro forma) au 1^{er} semestre 2000.

Résultat net de Renault : 779 millions d'euros (233 millions d'euros au 1^{er} semestre 2000), soit un résultat net par action de 3,25 euros.

SYNTHÈSE GÉNÉRALE

Dans un environnement moins porteur qu'au premier semestre 2000, marqué par une baisse de 1,8% du marché automobile en Europe occidentale et une chute des marchés turc (-66,5%) et argentin (-40,3%), les ventes mondiales du groupe Renault diminuent de 0,7%. En Europe occidentale, la baisse des ventes (-3,3%) traduit également un tassement de la performance commerciale de Renault au 1^{er} trimestre, compte tenu d'un cycle produit moins favorable. Au deuxième trimestre, Renault stabilise sa pénétration par rapport au même trimestre de l'an passé. Hors d'Europe occidentale, Renault gagne des parts de marché en Europe centrale, en Turquie et en Amérique latine et bénéficie de la reprise des ventes de Renault Samsung Motors.

Dans ce contexte, le chiffre d'affaires du groupe augmente de 5,6% (à structure et méthodes identiques) tiré par les performances hors d'Europe occidentale et l'amélioration du mix en Europe. Le recul de la marge opérationnelle s'explique d'une part par des facteurs attendus liés au cycle de renouvellement de la gamme (induisant notamment une hausse des frais de recherche et développement) et au déploiement du groupe à l'international et d'autre part, par des nouveaux facteurs liés aux crises en Turquie et en Argentine, à un environnement moins porteur en Europe et au rythme de montée en cadence de Laguna II.

Le résultat net de Renault progresse fortement au 1^{er} semestre 2001 grâce à la réalisation de plus-values sur la cession d'actifs et à l'impact du redressement de Nissan.

L'Alliance poursuit son développement avec trois nouvelles avancées majeures (création d'une organisation commune des achats, lancement d'une seconde plate-forme commune, commercialisation et fabrication du Nouveau Trafic par Nissan) structurantes pour la constitution d'un groupe bi-national et porteuses d'avenir pour Renault.

PERSPECTIVES

Au second semestre, Renault attend une reprise de la croissance de ses ventes en Europe, grâce au succès de Laguna II, à la commercialisation de Nouvelle Clio, Nouveau Trafic et Avantime ainsi qu'à une offre diesel renouvelée. Par ailleurs, la réduction des coûts devrait s'accélérer au second semestre. Dans ce contexte, la marge opérationnelle devrait progresser significativement par rapport au niveau atteint au premier semestre.

Sur l'ensemble de l'année, le résultat net devrait s'inscrire en nette croissance par rapport à l'an passé compte tenu du redressement de Nissan et des plus-values générées par les cessions d'actifs.

ALLIANCE RENAULT/NISSAN - PRINCIPAUX DÉVELOPPEMENTS

Au delà des coopérations déjà annoncées, l'Alliance a connu de nouveaux développements au 1^{er} semestre 2001 et a été renforcée par le redressement, plus rapide que prévu, de Nissan.

Plates-formes : L'Alliance a annoncé, en février 2001, le développement d'une **2^e plate-forme commune (segment C)**, destinée aux futures Mégane et Alméra. A horizon de 5 ans, l'Alliance vise la production de 2 millions de véhicules par an sur celle-ci, en plus des 1,7 million de véhicules par an attendus pour la plate-forme B. Au total, les véhicules assemblés sur ces 2 plates-formes devraient représenter plus de 50% des volumes futurs de production de Renault et Nissan.

Achats : La mise en place, au niveau mondial, d'une stratégie d'achats commune a abouti à la création, en avril 2001, d'une joint-venture : **Renault Nissan Purchasing Organization (RNPO)**. Cette société, détenue à parts égales par Renault et Nissan, couvre 30% des achats annuels globaux de Renault et Nissan (soit 14,5 Mds de dollars) et vise à couvrir à terme jusqu'à 70% de ceux-ci.

Véhicule utilitaire : L'Alliance a annoncé en mars 2001 que le fourgon compact X83 "Nouveau Trafic", développé conjointement par Renault et General Motors Europe, serait commercialisé par Nissan dès mi-2002 et produit dans l'usine Nissan de Barcelone à partir de fin 2002.

Redressement de Nissan : Les résultats consolidés publiés par Nissan en mai 2001 pour son exercice fiscal 2000 ont fait apparaître un résultat net après impôt de 331,1 milliards de yens contre une perte nette de 684,4 milliards de yens l'année précédente. La marge opérationnelle consolidée de Nissan s'élève à 4,75% du chiffre d'affaires tandis que l'endettement financier net consolidé des activités automobiles a été réduit de près d'un tiers par rapport à l'exercice fiscal 1999, à 953 milliards de yens.

Contribution positive de Nissan dans les résultats de Renault : Après retraitement et amortissement du goodwill semestriel de 21 millions d'euros, le bénéfice dégagé par Nissan se traduit dans les résultats du 1^{er} semestre 2001 de Renault par une contribution positive de 273 millions d'euros, contre une contribution négative au 1^{er} semestre 2000 de 397 millions d'euros.

DEPLOIEMENT DE LA STRATEGIE DE RENAULT AU 1^{ER} SEMESTRE 2001

Innovation

Commercialisée en juin, **Nouvelle Clio** a bénéficié d'un profond restyling et d'un fort enrichissement technologique notamment avec les motorisations 1.5 dCi. Nouvelle Clio devrait conforter sa position parmi les leaders du segment en Europe avec un objectif de pénétration sur le marché toutes marques supérieur à 3%. Sur le segment M2, **Laguna II**, berline et break, commercialisée progressivement à partir de janvier, a été très bien accueillie avec un niveau de commandes à fin juin supérieur à 150 000 unités.

Parallèlement, Renault a poursuivi le développement de son **offre de moteurs et de transmissions**. Pour répondre à la diésélisation croissante du marché, Renault renouvelle son offre de moteurs diesel et augmente sa capacité de production de 850 000 unités en 2000 à 1,4 million unités prévues d'ici la fin de l'année. Ceci se traduit d'ores et déjà par la progression du mix diesel dans les ventes de Renault en Europe (36,1% à fin mai 2001 contre 32,7% à fin décembre 2000 et 31,4% à fin mai 2000).

Nouvelle Clio inaugure ainsi une nouvelle génération de moteurs **1.5 dCi**, disponibles en 65ch et par la suite en 80ch. Equipés d'un système inédit d'injection diesel haute pression, ces moteurs affichent les consommations et les émissions les plus basses du marché avec seulement 115 g de CO₂/km. Conçue autour du moteur **1.9 dCi**, l'offre turbo-Diesel common rail de Laguna II se compose de 2 versions (110 et 120 ch) associées à la boîte manuelle 6 vitesses. Au 2^e semestre, 2 autres versions complèteront cette offre : le 1.9 dCi 100ch avec boîte manuelle 5 vitesses et le 1.9 dCi 110ch avec boîte automatique Proactive. La nouvelle gamme Kangoo Génération 2001 propose également d'importantes évolutions dès le mois de juillet 2001, ainsi qu'une version 4x4 SUV équipée du moteur 1.6 16v 95 ch en septembre 2001. Une version turbo-diesel 1.9 dCi Common Rail développant 80 ch équipera Kangoo 4x4 en fin d'année 2001. Twingo 3^e génération commercialisée fin 2000 avec une nouvelle motorisation essence 1.2 16v 75ch bénéficie, quant à elle, depuis avril 2001, de la boîte de vitesses robotisée Quickshift 5, qui allie les avantages d'une boîte manuelle et d'une boîte automatique.

Parallèlement Renault renforce les fondamentaux automobiles. Ainsi, **en matière de sécurité**, Euro NCAP a attribué, en mars 2001, 4 étoiles à Scénic, le positionnant comme l'un des véhicules les plus sûrs de sa catégorie tandis que Laguna II est le 1^{er} et, à ce jour, le seul véhicule du marché, tous segments confondus, à atteindre la note maximale de 5 étoiles. Renault dispose ainsi d'une gamme au meilleur niveau de sécurité.

Poursuite de la réduction des coûts : lancement du 2^e plan triennal (2001/2003)

Renault a lancé son nouveau plan de réduction des coûts visant à réaliser 3 milliards d'euros d'économies sur 3 ans, mesurées à iso-activité par rapport à 2000. L'entreprise a mis en oeuvre les mesures nécessaires pour être en ligne avec son objectif.

Nouvelle Distribution, restructuration du réseau et stratégie e-commerce

Renault poursuit le déploiement de la Nouvelle Distribution qui vise d'ici la fin de l'année à réduire le délai de livraison des véhicules (hors véhicules en période de lancement) à 15 jours entre la commande client et la mise à disposition, tout en améliorant le mix version. Parallèlement, Renault poursuit la restructuration de son réseau commercial et accélère sa stratégie e-commerce avec le lancement, en avril 2001, d'une nouvelle génération de sites commerciaux en France, en Allemagne et au Royaume-Uni, puis progressivement dans les autres pays où l'entreprise est présente commercialement.

Développement à l'international et renforcement des marques Samsung et Dacia

La consolidation du déploiement international de Renault s'est poursuivie au 1^{er} semestre 2001. Renault renforce notamment son développement au **Brésil** où il a inauguré, fin mai 2001, 3 lignes d'usinage de composants mécaniques, permettant de porter la capacité de production de 280 000 à 400 000 moteurs par an et le taux d'intégration de la production de 60% à 80%. Cette usine, installée dans le complexe Ayrtton Senna, fabrique 2 familles de moteurs : 1.6 16V et 1.0 16V qui équipent les Scénic, Clio et Clio tricorps fabriqués au Brésil. Le seuil du 100 000^e véhicule produit dans l'usine Renault de Curitiba a été franchi en avril 2001. Renault s'est ainsi hissé en un peu plus de 2 ans au rang de 5^e constructeur national.

De plus, Renault a renforcé les 2 marques qu'il a acquises en 1999 et 2000 : Dacia en Roumanie et Samsung en Corée.

Renault Samsung Motors a présenté début 2001 sa stratégie de développement qui prévoit notamment la commercialisation d'un 2^e modèle au 2^e semestre 2002 et l'augmentation significative des volumes grâce à une offre produit élargie. Le renforcement de **Dacia**, dont Renault détient désormais 92,7% du capital (suite à une nouvelle augmentation de capital en juin), est engagé. Il s'articule autour de 3 axes principaux : la modernisation de l'usine de Pitesti et du réseau commercial, le renouvellement de la gamme avec le lancement de la SuperNova intervenu fin 2000, et le projet de lancement en 2004 d'un véhicule d'entrée de gamme, fiable et moderne, destiné aux pays émergents.

PRINCIPAUX ACCORDS INTERVENUS AU 1^{ER} SEMESTRE 2001

Finalisation de l'accord avec Volvo dans le poids lourd

Le 2 janvier 2001, Renault et Volvo ont procédé au closing de leur accord. A compter de ce jour, AB Volvo a été mis en équivalence dans les comptes du groupe Renault. Au 30 juin 2001, Renault détient 21,05% du capital et des droits de vote d'AB Volvo, contre 20% le 2 janvier 2001. Le 25 avril 2001, l'Assemblée Générale des Actionnaires d'AB Volvo a ratifié les nominations au Conseil d'Administration d'AB Volvo de Louis Schweitzer, Président-directeur général de Renault, et de Patrick Faure, Directeur général adjoint de Renault.

Projet de transfert à Iveco de la participation de Renault dans la société Irisbus

Renault et Iveco ont annoncé, en mai 2001, le projet d'acquisition par Iveco de la participation de Renault (50%) dans Irisbus Holding. La cession de la participation de Renault dans Irisbus Holding à Iveco s'opérerait en 2 phases, l'une portant sur 15% du capital à la signature de l'accord définitif et l'autre sur le solde de 35% du capital le 31 décembre 2002. Irisbus Holding conserverait pendant une période de 4 ans un droit d'usage de la marque Renault. Cet accord reste soumis à l'approbation des autorités compétentes en matière de concurrence de l'Union Européenne.

Accord sur l'acquisition par Albateam de la CAT- Compagnie d'Affrètement et de Transport, filiale de logistique du groupe Renault

Renault, Autologic Holding plc, TNT (Groupe TPG) et Wallenius Lines ont signé un accord le 17 juillet 2001. Il s'est traduit par la cession à cette date de 100% des titres et droits de vote de CAT France détenus par Renault SA à Albateam pour un montant de 467,4 millions d'euros, dont 430 millions d'euros payés à la signature de l'accord et 37,4 millions d'euros payés en titres Albateam. Au terme de ces opérations, Renault détient 20 % du capital d'Albateam. Cet accord se traduira dans les comptes du 2^{ème} semestre 2001.

PERFORMANCES COMMERCIALES

Branche automobile :

Sur les six premiers mois de l'année 2001, les ventes¹ mondiales du groupe Renault (y compris les 54 110 véhicules des marques Samsung et Dacia) s'établissent à 1,26 million d'unités, en retrait de 0,7% par rapport à la même période de l'année passée.

Plus de 1,2 million de véhicules de la marque Renault ont été vendus à fin juin 2001, soit un repli de 3,3% lié à des baisses de marché (ralentissement en Europe, chute en Argentine et en Turquie) et à un tassement en Europe occidentale de la performance commerciale de Renault, affectée par le cycle de renouvellement de ses produits.

En Europe occidentale, Renault maintient sa place de 1^{ère} marque sur le marché des véhicules particuliers et utilitaires avec une pénétration de 10,9% (11,1% à fin juin 2000).

Hors Europe occidentale, Renault poursuit sa stratégie d'internationalisation et accroît ses parts de marché en Europe centrale, en Turquie et en Amérique latine.

Branche financière :

L'encours productif moyen des sociétés de financement des ventes progresse de 2,2% et dépasse 17 milliards d'euros au 30 juin 2001.

BRANCHE AUTOMOBILE

Les ventes¹ mondiales du groupe Renault (intégrant pour la première fois les ventes de Renault Samsung Motors) enregistrent sur les six premiers mois de l'année une baisse de 0,7%. Les ventes réalisées par le groupe hors d'Europe occidentale représentent maintenant 20% du total (moins de 18% au premier semestre 2000).

au 1 ^{er} semestre	2000 ³	2001 ³	Var. en %
Marque Renault			
Europe occidentale	1 043 583	1 009 020	-3,3%
Europe centrale et orientale	100 992	79 787	-21,0%
Mercosur	58 449	62 949	7,7%
Reste du monde	43 224	53 347	23,4%
Monde hors Europe occidentale	202 665	196 083	- 3,2%
Total RENAULT	1 246 248	1 205 103	-3,3%
Marque Dacia			
Total DACIA	22 150	24 860	12,2%
Marque Samsung			
Total SAMSUNG		29 250	n.s.
VENTES MONDIALES GROUPE	1 268 398	1 259 213	-0,7%
- dont véhicules particuliers	1 094 909	1 089 952	-0,5%
- dont véhicules utilitaires	1 73 489	169 261	-2,4%
Ventes mondiales groupe Renault :			
- en Europe occidentale	1 043 583	1 009 020	-
3,3%			
- hors Europe occidentale	224 815	250 193	+
11,3%			

Les ventes totales de la marque Renault dans le monde s'élèvent pour les six premiers mois de l'année 2001 à 1 205 103 véhicules particuliers et utilitaires contre 1 246 248 au premier semestre 2000. Cette baisse de 3,3% est liée à la fois à un repli des ventes en Europe occidentale (- 3,3%) et hors Europe occidentale (- 3,2%).

¹ Le terme " ventes " recouvre des immatriculations ² de véhicules neufs complétées pour certaines zones géographiques par des facturations. Conformément aux pratiques de l'industrie automobile, les parts de marché sont issues soit des dernières données disponibles fournies par les organismes officiels, soit de données issues d'échanges intra – constructeurs, donc de ventes.

² auxquelles s'ajoutent 17 704 véhicules non immatriculés à fin juin 2001 (18 603 à fin juin 2000).

³ chiffres provisoires

En Europe occidentale, Renault confirme son rang de 1^{ère} marque automobile sur le marché des véhicules particuliers et utilitaires avec une part de marché de 10,9% (11,1% à fin juin 2000), mais enregistre une baisse de ses ventes totales qui s'élèvent à 1 009 020 unités au premier semestre 2001 contre 1 043 583 à fin juin 2000.

Cette baisse est liée d'une part à un ralentissement du marché européen - en repli de 1,8% à fin juin 2001 - et d'autre part à un tassement de la pénétration de Renault.

- S'agissant des **voitures particulières**, Renault détient 10,4% (10,7% au cumul à fin juin 2000) d'un marché en retrait de 1,5%. Ce recul de 0,3 point s'explique par un cycle produits particulièrement défavorable en début d'année avec le retard de Laguna II, le lancement fin mars d'une nouvelle phase de Scénic, et une concurrence accrue sur le segment de Mégane. Au second trimestre, Renault limite son recul grâce à la montée en charge de Laguna II, à la reprise des ventes sur Mégane Scénic, en dépit d'un impact défavorable lié à la période de transition sur Nouvelle Clio. Par ailleurs, l'arrêt de Safrane pèse sur la performance commerciale.

En **France**, Renault maintient son leadership, mais enregistre un recul de sa pénétration qui s'établit à 26,9% (28,8% à fin juin 2000) dans un marché toujours dynamique (+ 6,8%). Renault place 4 modèles (Mégane, Clio, Laguna et Twingo) parmi les 6 meilleures ventes.

En **Allemagne**, dans un marché en recul de 2,9%, Renault est affecté par une baisse plus marquée dans l'ex - Allemagne de l'Est, où il est davantage implanté, ainsi que par une commercialisation plus tardive de Laguna. Sa pénétration s'établit au premier semestre 2001 à 5,6% (6,2% en 2000) et ses immatriculations baissent de 11,6%.

En **Italie**, l'effet d'attente de la Nouvelle Clio a été particulièrement marqué et la pénétration de Renault a reculé de 0,2 point (7,0% du marché au lieu de 7,2% en 2000) dans un marché en très légère hausse. Renault affiche aussi un tassement de sa pénétration au **Royaume-Uni** et en **Espagne**, mais prend le leadership en **Belgique/Luxembourg** avec 13,1% du marché (11,4% à fin juin 2000) et progresse aux **Pays-Bas** (9,4% contre 9,3% en juin 2000).

- Dans le domaine **des véhicules utilitaires**, sur un marché en baisse de 4,4%, Renault poursuit sa progression avec une pénétration de 15% (14,1% à fin juin 2000) et conserve sa place de première marque grâce au succès de Kangoo (+ 20,8%) et de Master (+ 8,1%).

Hors Europe occidentale, les ventes de **véhicules particuliers et utilitaires** de la marque Renault s'élèvent, au premier semestre de l'année 2001, à 196 083 véhicules (202 665 unités en 2000). Ce repli est dû à une chute des marchés où Renault est fortement implanté tels que la Turquie (-66,5%) et l'Argentine (-40,3%) que ne compensent cependant pas ses bonnes performances commerciales dans un certain nombre de pays cibles :

- En **Europe centrale**, dans un contexte économique difficile marqué principalement par la baisse du marché polonais de 31,2%, Renault réalise une pénétration record de 9,7% (7,1% sur la même période en 2000), grâce notamment au succès de Thalia, version tricorps de Clio.
- En **Turquie**, Renault confirme son leadership avec 24,7% du marché automobile (20,6% au premier semestre 2000) grâce à la progression de Mégane, Kangoo et Laguna. La chute du marché turc entraîne cependant une baisse des ventes de plus de 32 000 véhicules par rapport à la même période de l'année passée.
- De même, en **Argentine**, le renforcement de la position de première marque de Renault avec 18,9% du marché (17,3% à fin juin 2000), notamment grâce au succès de Clio (+ 9,9%), ne compense pas le fort recul du marché : les ventes automobiles baissent de plus de 11 000 unités et s'établissent à 20649 véhicules.
- Au **Brésil**, dans un marché dynamique (+ 26,6%) Renault porte sa part de marché de 3,7% à 4,8% et augmente ses ventes de plus de 60%. Celles-ci atteignent 39 649 unités, grâce au succès de Clio, Mégane et Kangoo.

Dacia enregistre à fin juin 2001 une progression de 12,2% de ses ventes **de véhicules particuliers et utilitaires** en Roumanie (24 860 unités) grâce notamment au succès de SuperNova, un véhicule de gamme intermédiaire équipé d'un moteur et d'une boîte Renault lancé à la fin de l'année 2000.

Enfin, à fin juin 2001 **Renault Samsung Motors** a vendu 29 250 SM5 en Corée du Sud (5,6% du marché des constructeurs locaux). Cette voiture a connu un succès grandissant au cours du premier semestre (moins de 3 700 unités vendues en janvier, près de 7 100 en juin) et occupe une part de marché sur son segment de 18,8% sur les six premiers mois de l'année (25,5% sur le seul mois de juin 2001).

BRANCHE FINANCIERE

Les encours productifs moyens des sociétés de financement des ventes ont crû de 2,2% pour atteindre 17 069 millions d'euros au 30 juin 2001 (contre 16 705 millions d'euros au 30 juin 2000), avec en particulier une croissance forte des encours réalisés sur le réseau (+ 7%). Le lancement au début de l'année 2001 de New Deal, solution personnalisée de financement et de services pour les particuliers, permet à Renault d'accroître le rythme de renouvellement des véhicules. A fin juin 2001, le taux d'intervention de RCI sur les véhicules neufs de Renault en Europe occidentale est stable par rapport à fin juin 2000 et s'établit à 29,4%.

STATISTIQUES

LES PRINCIPAUX MARCHES DE LA MARQUE RENAULT

Immatriculations (en nombre) et parts de marchés (en %)(*)

Véhicules particuliers	1er semestre 2000		1er semestre 2001	
	en nombre	en %	en nombre	en %
France	325 101	28,8%	323 483	26,9%
Allemagne	112 282	6,2%	99 274	5,6%
Royaume-Uni	89 983	7,4%	89 822	7,1%
Italie	100 929	7,2%	98 922	7,0%
Espagne	99 013	13,0%	95 057	12,3%
Belgique / Luxembourg	39 883	11,4%	40 939	13,1%
Pays-Bas	34 604	9,3%	29 455	9,4%
Autres pays d'Europe occidentale	79 834	6,7%	69 357	6,5%
Europe occidentale	881 629	10,7%	846 309	10,4%
Pologne	16 322	5,9%	14 505	7,6%
Europe centrale (*)	38 967	7,2%	47 314	10,0%
Argentine	25 825	17,6%	16 859	20,1%
Brésil (*)	23 565	4,3%	38 631	5,4%
Turquie (*)	49 457	24,6%	19 203	30,1%
Véhicules utilitaires				
France	75 934	34,3%	77 852	34,3%
Allemagne	8 108	7,4%	8 479	8,0%
Royaume-Uni	6 439	5,1%	8 097	6,3%
Italie	9 699	8,8%	7 419	7,4%
Espagne	19 819	12,3%	20 388	13,5%
Belgique / Luxembourg	4 959	14,7%	5 801	15,2%
Pays-Bas	4 181	7,4%	4 152	8,5%
Autres pays d'Europe occidentale	14 212	7,3%	12 819	7,6%
Europe occidentale	143 351	14,1%	145 007	15,0%
Pologne	1 022	5,9%	810	6,8%
Europe centrale (*)	3 253	6,9%	2 989	6,8%
Argentine	5 889	15,9%	3 790	14,9%
Brésil (*)	1 009	1,0%	1 018	0,9%
Turquie (*)	4 441	7,4%	2 451	10,3%
Véhicules particuliers et utilitaires				
France	401 035	29,7%	401 335	28,0%
Allemagne	120 390	6,3%	107 753	5,8%
Royaume-Uni	96 422	7,2%	97 919	7,0%
Italie	110 628	7,3%	106 341	7,0%
Espagne	118 832	12,9%	115 445	12,5%
Belgique / Luxembourg	44 842	11,7%	46 740	13,3%
Pays-Bas	38 785	9,1%	33 607	9,3%
Autres pays d'Europe occidentale	94 046	6,8%	82 176	6,7%
Europe occidentale	1 024 980	11,1%	991 316	10,9%
Pologne	17 344	5,9%	15 315	7,5%
Europe centrale (*)	42 220	7,1%	50 303	9,7%
Argentine	31 714	17,3%	20 649	18,9%
Brésil (*)	24 574	3,7%	39 649	4,8%
Turquie (*)	53 898	20,6%	21 654	24,7%
LES MARCHES DES MARQUES DACIA ET SAMSUNG				
DACIA - Roumanie (V.P. et VU)(**)	22 150	61,0%	24 860	60,7%
SAMSUNG - Corée du Sud (V.P) (***)	-	-	29 250	5,6%

(*) – suivant données fournies par des organismes officiels ou déclarées par les constructeurs

(**) Dernière mise à jour de l'association locale des constructeurs (APIA) (***) Part de marché en % des constructeurs locaux

LES IMMATRICULATIONS EN EUROPE OCCIDENTALE DE RENAULT PAR MODELE

Véhicules particuliers et utilitaires

Au 1 ^{er} semestre	2000	2001
Twingo	90 391	95 585
Clio	285 210	278 290
Mégane	363 059	323 179
Laguna	93 611	107 766
Safrane	9 024	956
Espace	37 015	37 664
Express	7 645	112
Kangoo	98 745	107 743
Trafic	4 973	687
Master 2	31 230	34 313
Mascott	3 863	4 522
Divers (Spider, Messenger(B),...)	214	499
Immatriculations en Europe par modèle	1 024 980	991 316

LA PRODUCTION MONDIALE DE RENAULT PAR MODELE

Au 1 ^{er} semestre	2000	2001
<i>Véhicules particuliers</i>		
Twingo	104 956	94 212
Clio	339 993	353 330
Kangoo	72 402	63 048
Renault 19	17 737	3 690
Mégane	442 253	382 663
Laguna	103 896	1
Laguna 2	243	136 089
Safrane	10 772	2
Espace	37 162	34 986
Avantime		145
Divers (Vel Satis,...)	136	98
Total véhicules particuliers	1 129 550	1 068 264
<i>Véhicules utilitaires</i>		
Express	11 911	2 316
Kangoo Express	64 756	71 922
Twingo société	1 344	1 121
Clio société	26 843	47 332
Mégane société	4 794	3 495
Trafic	7 266	1 701
Master 2	47 528	51 600
Mascott	4 286	6 398
Total véhicules utilitaires	168 728	185 885
Production mondiale par modèle	1 298 278	1 254 149

RÉSULTATS CONSOLIDÉS ET CONTRIBUTION DES BRANCHES

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe s'établit à 18,8 milliards d'euros, en progression de 5,6% par rapport au premier semestre 2000 à structure et méthodes identiques.

La marge opérationnelle s'élève à 304 millions d'euros, soit 1,6% du chiffre d'affaires contre 6% au premier semestre 2000, sur la base de chiffres pro forma.

Les autres produits et charges d'exploitation du groupe représentent un produit de 281 millions d'euros, dont 335 millions d'euros de plus-values de cession des titres Renault VI.

La contribution de Nissan Motor au résultat de Renault est positive de 273 millions d'euros au premier semestre 2001, contre une charge de 397 millions d'euros au premier semestre 2000.

Le résultat net de Renault s'élève à 779 millions d'euros contre 233 millions d'euros au premier semestre 2000.

La capacité d'autofinancement générée par le groupe est de 1 254 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires du Groupe progresse de 5,6% à structure et méthodes identiques pour atteindre 18 832 millions d'euros au premier semestre 2001.

Avec 17 585 millions d'euros, le chiffre d'affaire de la **Branche Automobile** est en hausse de 4,9%, tiré par les performances hors d'Europe occidentale et l'amélioration du mix en Europe.

- La contribution de la **Branche Financière** au chiffre d'affaires du groupe s'élève à 896 millions d'euros. Elle progresse de 10,1% à structure et méthodes identiques. Cette hausse reflète essentiellement celle des encours productifs moyens (+ 2,2%) et des taux.

Contribution des branches au chiffre d'affaires du groupe

En millions d'E	2000 retraité ⁽¹⁾			2001			Variation 2001 / 2000		
	1 ^{er} trim	2 ^{ème} trim	1 ^{er} sem	1 ^{er} trim	2 ^{ème} trim	1 ^{er} sem	1 ^{er} trim	2 ^{ème} trim	1 ^{er} sem
Automobile	8 537	8 224	16 761	8 463	9 122	17 585	-0,9%	+10,9%	+4,9%
Financière	397	417	814	438	458	896	+10,3%	+9,8%	+10,1%
Autres	112	148	260	162	189	351	+44,6%	+27,7%	+35%
Total	9 046	8 789	17 835	9 063	9 769	18 832	0,2%	+11,2%	+5,6%

(1) Pour les comparaisons, les données 2000 ont été retraitées à structure et méthodes identiques à celles de 2001. Le changement principal résulte de la déconsolidation de Renault VI depuis la cession de Renault VI à Volvo, effective depuis le 2 janvier 2001. De ce fait, la branche Véhicules Industriels n'existe plus. Les chiffres concernant Irisbus se trouvent désormais dans la partie "Autres".

La marge opérationnelle du groupe au premier semestre 2001 s'élève à 304 millions d'euros et représente 1,6% du chiffre d'affaires, contre 6% au premier semestre 2000 pro forma.

Contribution des branches à la marge opérationnelle du groupe

en millions d'E	1 ^{er} sem 2000 pro forma ⁽¹⁾	2 ^{ème} sem 2000 pro forma ⁽¹⁾	Année 2000 Pro forma ⁽¹⁾	1 ^{er} sem 2001	Var 1 ^{er} sem 2001/ 1 ^{er} sem 2000
Automobile	910	664	1 574	163	-82,1%
% CA	5,5%	4,4%	4,9%	0,9%	
Financière	142	121	263	137	-3,5%
% CA	17,4%	14,2%	15,8%	15,3%	
Autres	1	5	6	4	n.s
% CA	0,4%	1,4%	1,0%	1,1%	
Total	1 053	790	1 843	304	-71,1%
% CA	6,0%	4,8%	5,4%	1,6%	

(1) Les chiffres pro forma ne tiennent compte que de la déconsolidation de Renault VI

La forte baisse de la contribution de la **Branche Automobile** s'explique d'une part par des facteurs attendus lié au cycle de renouvellement de la gamme (induisant notamment une hausse des frais de recherche et développement) et au déploiement du groupe à l'international et d'autre part, par des nouveaux facteurs liés aux crises en Turquie et en Argentine, à un environnement moins porteur en Europe et au rythme de montée en cadence de Laguna II.

Les **frais de recherche et de développement** du groupe augmentent de 130 millions d'euros (+13,9%) pour s'établir à 1 063 millions d'euros, soit 5,6% du chiffre d'affaires contre 933 millions d'euros au premier semestre 2000 pro forma, soit 5,3% du chiffre d'affaires. Leur croissance s'explique principalement par la phase actuelle de renouvellement de la gamme et par l'internationalisation de l'activité (Brésil, Samsung, Dacia).

Les autres produits et charges d'exploitation (APCE) apportent un résultat positif de 281 millions d'euros (contre une charge de 112 millions d'euros au premier semestre 2000 pro forma). Ce résultat provient de la plus-value enregistrée lors de la cession de Renault VI à Volvo (335 millions d'euros⁽²⁾). Les charges comprennent les coûts de restructuration pour 32 millions d'euros.

Après prise en compte des APCE, le **résultat d'exploitation** du groupe s'établit à 585 millions d'euros, contre 941 millions d'euros au 1^{er} semestre 2000, pro forma.

Le résultat financier dégage un produit net 86 millions d'euros contre une charge nette de 28 millions d'euros au premier semestre 2000. Cette évolution résulte principalement de la cession des titres BNP PARIBAS détenus par le groupe qui a dégagé une plus-value de 89 millions d'euros.

⁽²⁾ En 2001, Renault et Volvo ont entamé une procédure d'arbitrage portant sur l'interprétation du contrat d'apport de Renault Véhicules Industriels avec pour conséquence éventuelle une réduction de la valeur d'apport. A ce titre Renault a constitué au 30 juin 2001 une provision par voie d'ajustement de la plus value constatée sur l'apport.

Renault estime que l'issue de cet arbitrage n'aura pas d'effet significatif sur sa situation financière.

La part revenant à Renault dans le **résultat net des sociétés mises en équivalence** se traduit par un profit de 233 millions d'euros au 30 juin 2001 contre une perte de 379 millions d'euros au 30 juin 2000.

- Renault bénéficie du retournement de la situation de Nissan. La mise en équivalence de Nissan Motor dans le résultat de Renault se traduit au premier semestre 2001 par un profit de 273 millions d'euros (contre une charge de 397 millions d'euros au premier semestre 2000. (détail : cf annexe 6 aux comptes consolidés)
- La mise en équivalence de 21,05% d' AB Volvo dans le résultat de Renault se traduit par un produit de 7 millions d'euros.
(Le détail de ces chiffres se trouve en annexe 7 aux comptes consolidés)

- La mise en équivalence des autres sociétés du groupe (essentiellement Mais, Teksid, Sofasa) dans le résultat de Renault se traduit au 30 juin 2001 par une perte de 47 millions d'euros, due principalement à la crise turque, contre un profit de 18 millions d'euros au 30 juin 2000.

Au premier semestre 2001, **les impôts courants et différés** représentent une charge nette de 131 millions d'euros (contre une charge nette de 405 millions d'euros au premier semestre 2000). Le taux effectif d'imposition s'établit à 14,5%. Comparé au taux légal en France de 36,4%, ce taux effectif d'impôt s'explique notamment par la prise en compte de résultats n'ayant pas généré d'impôt (plus-values à long terme de cessions de titres imputées sur des moins-values reportables et résultat net des sociétés mises en équivalence)

Le résultat net de Renault au premier semestre 2001 s'établit à 779 millions d'euros, contre 233 millions d'euros au premier semestre 2000, soit un résultat net par action de 3,25 euros, contre 0,97 euro au premier semestre 2000.

Au premier semestre 2001, Renault a dégagé **une capacité d'autofinancement** de 1 254 millions d'euros (1 553 millions d'euros au premier semestre 2000 pro forma). Elle comprend pour la première fois l'encaissement par Renault du dividende versé par Nissan pour un montant de 99 millions d'euros.

Les investissements en actifs corporels et incorporels, nets des cessions, restent à un niveau élevé et atteignent 1 286 millions d'euros au 30 juin 2001 (1 051 millions d'euros au 30 juin 2000 pro forma), soit 6,8% du chiffre d'affaires. Ce niveau s'explique notamment par le cycle produit de l'entreprise, l'installation de lignes flexibles pour les moteurs et l'internationalisation du groupe.

Les cessions nettes des acquisitions de titres de participation s'élèvent à 224 millions d'euros, après prise en compte des dividendes versés par Volvo à Renault, pour un montant de 77 millions d'euros.

Les capitaux propres du groupe augmentent de 289 millions d'euros et s'élèvent à 9 941 millions d'euros au 30 juin 2001 (9 652 millions d'euros au 31 décembre 2000).

L'endettement financier net des activités industrielles et commerciales diminue sur les six premiers mois de l'année. Il s'élève, y compris les titres participatifs pour 318 millions d'euros, à 4 456 millions d'euros (contre 4 793 millions d'euros au 31 décembre 2000).

COMPTES CONSOLIDES SEMESTRIELS

RESUMES DU

GROUPE RENAULT

AU 30 JUIN 2001

Comptes de résultats consolidés résumés	1 ^{er} semestre 2001	1 ^{er} semestre 2000	Exercice 2000
(en millions d'euros)			
Ventes de biens et services	17 978	19 991	38 583
Produits du financement des ventes	854	781	1 592
Chiffre d'affaires	18 832	20 772	40 175
Coût des biens et services vendus	(14 434)	(15 550)	(30 214)
Coût du financement des ventes	(580)	(510)	(1 053)
Frais de recherche et développement	(1 063)	(1 038)	(2 048)
Frais généraux et commerciaux	(2 451)	(2 528)	(4 838)
Marge opérationnelle	304	1 146	2 022
Résultat de cession de Renault VI (note 2)	335	-	-
Autres produits et charges d'exploitation (note 3)	(54)	(122)	(319)
Résultat d'exploitation	585	1 024	1 703
Résultat financier (note 4)	86	(28)	(69)
Part dans le résultat net de Nissan Motor (note 6)	273	(397)	56
Part dans le résultat net de AB Volvo (note 7)	7	-	-
Part dans le résultat net des autres sociétés mises en équivalence	(47)	18	33
Résultat du Groupe avant impôts	904	617	1 723
Impôts courants et différés (note 5)	(131)	(405)	(649)
Résultat net du Groupe	773	212	1 074
Intérêts minoritaires	6	21	6
Résultat net de Renault	779	233	1 080
Résultat net par action (en euros)	3,25	0,97	4,50

L'accord définitif signé le 2 janvier 2001 entre Renault et AB Volvo se traduit par l'apport à cette date de 100 % des titres et droits de vote de Renault VI détenus par Renault à AB Volvo et par l'apport d'AB Volvo à Renault SA de 15 % des titres et droits de vote d'AB Volvo. Par ailleurs, Renault a acquis 5 % de titres AB Volvo sur les marchés financiers. Cette opération décrite en note 2 se traduit par la déconsolidation du sous-groupe Renault VI et la mise en équivalence du Groupe AB Volvo comprenant le groupe Renault VI. Les données pro forma consolidées du 1^{er} semestre 2000 et de l'exercice 2000 pour les principaux soldes intermédiaires du compte de résultat, du bilan et du tableau des flux sont présentées dans la note 2.3.

Bilans consolidés résumés	30 juin 2001	31 décembre 2000
(en millions d'euros)		
Actif		
Immobilisations incorporelles et corporelles	9 936	11 326
Titres mis en équivalence	6 926	5 540
- NISSAN Motor (note 6)	5 108	5 156
- AB VOLVO (note 7)	1 525	-
- Autres titres mis en équivalence	293	384
Immobilisations financières	537	1 110
Impôts différés actifs	1 225	1 669
Stocks	5 613	5 996
Créances de financement des ventes	16 645	15 513
Clients	3 338	3 799
Autres créances et charges constatées d'avance	2 544	2 725
Prêts et valeurs mobilières de placement	3 084	2 485
Trésorerie	2 773	1 812
Total de l'actif	52 621	51 975
Passif		
Capitaux propres (note 8)	9 941	9 652
Intérêts minoritaires (note 9)	526	639
Impôts différés et provisions	3 128	4 374
Dettes porteuses d'intérêts (note 10) :	25 636	23 297
- Activités industrielles et commerciales	9 411	7 785
- Activité financement des ventes	16 226	15 512
Fournisseurs	7 807	7 853

Autres dettes et produits différés	5 583	6 160
Total du passif	52 621	51 975

Variation des capitaux propres consolidés (en millions d'euros)	Nombre d'actions (en milliers)	Capital	Prime d'émission	Ecart de conversion	Réserves et résultats	Total
Solde au 31 décembre 1999	239 798	914	2 367	(15)	4 919	8 185
Distribution					(179)	(179)
Variation de l'écart de conversion				566	-	566
Résultat de l'exercice					1 080	1 080
Solde au 31 décembre 2000	239 798	914	2 367	551	5 820	9 652
Distribution					(213)	(213)
Variation de l'écart de conversion (a)				(277)		(277)
Résultat du 1 ^{er} semestre 2001					779	779
Solde au 30 juin 2001	239 798	914	2 367	274	6 386	9 941

(a) La variation de l'écart de conversion du 1^{er} semestre 2001 comprend notamment pour (241) millions d'euros l'effet de l'évolution de la parité yen / euro relatif à la conversion des comptes de Nissan, après prise en compte de l'effet net d'impôt des opérations de couverture de change.

Tableaux de flux de trésorerie consolidés résumés (en millions d'euros)	1 ^{er} semestre 2001	1 ^{er} semestre 2000	Exercice 2000
Résultat net de Renault	779	233	1 080
Dotations aux amortissements	921	1 002	1 899
Autres	(446)	486	433
Capacité d'autofinancement	1 254	1 721	3 412
Augmentation des créances de financement des ventes	(1 190)	(650)	(483)
Variation nette des dettes porteuses d'intérêts de l'activité de financement des ventes	974	517	613
Variation du besoin en fonds de roulement	748	(8)	(1 769)
Flux / exploitation	1 786	1 580	1 773
Acquisition de participations, nettes de la trésorerie acquise	9	(419)	(811)
Investissements corporels et incorporels	(1 481)	(1 383)	(2 846)
Cessions et autres	397	251	496
Flux / investissement	(1 075)	(1 551)	(3 161)
Apports d'actionnaires	-	(64)	50
Dividendes versés	(261)	(44)	(224)
Variation nette des dettes porteuses d'intérêts des activités industrielles et commerciales et autres	726	417	2 348
Flux / financement	465	309	2 174
Variation de la trésorerie	1 176	338	786

Solde à l'ouverture	1 812	1 046	1 046
Augmentation / (diminution)	1 176	338	786
Effets des variations de change	(215)	(3)	(20)
Solde à la clôture	2 773	1 381	1 812

INFORMATIONS SECTORIELLES RESUMEES PAR BRANCHE

(en millions d'euros)	Branche Automobile	Branche Véhicules Industriels	Branche Financière	Opérations inter-branches et autres (a)	Total consolidé
1^{er} semestre 2001					
Chiffre d'affaires de la Branche	17 742	-	994	96	18 832
Eliminations inter-branches (b)	(157)	-	(98)	255	-
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	17 585	-	896	351	18 832
Marge opérationnelle	163	-	137	4	304
Résultat d'exploitation consolidé	84	-	163	338	585
1^{er} semestre 2000 pro forma (a)					
Chiffre d'affaires de la Branche	16 785	-	911	(29)	17 667
Eliminations inter-branches (b)	(195)	-	(94)	289	-
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	16 590	-	817	260	17 667
Marge opérationnelle	910	-	142	1	1 053
Résultat d'exploitation consolidé	813	-	127	1	941
1^{er} semestre 2000 publié					
Chiffre d'affaires de la Branche	16 785	3 578	911	(502)	20 772
Eliminations inter-branches (b)	(385)	(19)	(98)	502	-
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	16 400	3 559	813	-	20 772
Marge opérationnelle	910	99	137	-	1 146
Résultat d'exploitation consolidé	813	89	122	-	1 024
Exercice 2000 pro forma (a)					
Chiffre d'affaires de la Branche	32 218	-	1 868	55	34 141
Eliminations inter-branches (b)	(366)	-	(201)	567	-
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	31 852	-	1 667	623	34 141
Marge opérationnelle	1 574	-	263	6	1 843
Résultat d'exploitation consolidé	1 266	-	245	7	1 518
Exercice 2000 publié					
Chiffre d'affaires de la Branche	32 218	7 070	1 868	(981)	40 175
Eliminations inter-branches (b)	(732)	(37)	(212)	981	-
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	31 486	7 033	1 656	-	40 175
Marge opérationnelle	1 574	195	253	-	2 022
Résultat d'exploitation consolidé	1 266	202	235	-	1 703

(a) Jusqu'au 31 décembre 2000, l'information sectorielle principale comportait une branche Véhicules Industriels composée essentiellement de l'activité " Véhicules Industriels " exercée par Renault VI et ses filiales mais également de l'activité " Autocars & Autobus " exercée par Irisbus et ses filiales. L'opération Renault / AB Volvo intervenue le 2 janvier 2001 (note 2) ayant notamment pour conséquence la déconsolidation de Renault VI, l'information sectorielle principale ne comporte plus de branche Véhicules Industriels. Les informations se rapportant à Irisbus sont désormais présentées dans la rubrique " Opérations inter-branches et autres ". Au titre du premier semestre 2001, cette rubrique comprend également la plus-value de cession de Renault VI à Volvo pour 335 millions d'euros.

Les informations sectorielles principales relatives au 1^{er} semestre 2000 et à l'exercice 2000 ont été retraitées pro forma.

(b) Les transactions inter-branches sont effectuées à des conditions proches de celles du marché.

NOTES ANNEXES SUR LES COMPTES CONSOLIDES RESUMES

1. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

Les comptes consolidés semestriels du Groupe sont établis conformément à la réglementation comptable française en vigueur sur les comptes intermédiaires, et selon les règles et méthodes comptables adoptées pour les comptes annuels 2000. Pour déterminer ses règles et méthodes comptables, le groupe retient, dans la mesure où elles sont compatibles avec le référentiel comptable en vigueur en France et les pratiques générales du secteur automobile mondial, les normes internationales édictées par l'IASC et notamment IAS 34 " Information financière intermédiaire ".

La comparaison des règles et méthodes comptables appliquées par le Groupe avec les normes et interprétations de l'IASC en vigueur au 30 juin 2001 fait ressortir les différences suivantes :

- Le Groupe n'applique pas les nouvelles normes IAS 39 relative aux instruments financiers (qui prévoit en particulier l'inscription au bilan à la juste valeur des instruments dérivés, des dérivés incorporés ou de certains contrats composés) et IAS 40 relative à la valorisation de l'immobilier de placement car celles-ci ne sont pas encore adoptées par la réglementation comptable française en vigueur au 30 juin 2001. Le Groupe Renault a toutefois engagé des travaux permettant d'évaluer l'impact de l'application de ces normes.
- Comme la plupart des constructeurs automobiles mondiaux, Renault constate immédiatement en charges de la période les coûts de développement encourus alors qu'en référentiel IASC ils seraient inscrits à l'actif.
- Les actions propres achetées par Renault dans le cadre des plans d'options d'achats consentis aux cadres et aux dirigeants du Groupe sont comptabilisées en valeurs mobilières de placement alors qu'en référentiel IASC elles seraient déduites des capitaux propres.

2. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

A l'exception des conséquences de l'opération Renault/ AB Volvo décrite ci-après, les autres mouvements de périmètre intervenus sur le périmètre de consolidation au cours du premier semestre 2001 sont sans effet significatif sur les comptes du Groupe.

2.1. Description de l'opération Renault / Volvo :

Renault et AB Volvo ont signé le 18 juillet 2000 un accord portant sur le regroupement de leurs activités poids-lourd, rendu définitif le 2 janvier 2001 à la suite de l'approbation de cette opération par les autorités européennes et nord-américaines.

Cet accord se traduit par :

- l'apport le 2 janvier 2001 de 100 % des titres et droits de vote de Renault VI détenus par Renault SA à AB Volvo,
- l'apport d'AB Volvo à Renault SA de 15 % des titres et droits de vote d'AB Volvo, effectué à hauteur de 10 % le 2 janvier 2001 et à hauteur de 5 % début février 2001.

Par ailleurs, Renault a acquis 5 % des titres AB Volvo sur les marchés financiers.

En 2001 Renault et Volvo ont entamé une procédure d'arbitrage portant sur l'interprétation du contrat d'apport de Renault Véhicules Industriels avec pour conséquence éventuelle une réduction de la valeur d'apport. A ce titre, Renault a constitué au 30 juin 2001 une provision par voie d'ajustement de la plus-value constatée sur l'apport.

Renault estime que l'issue de cet arbitrage n'aura pas d'effet significatif sur sa situation financière.

2.2. Conséquences comptables de l'opération Renault / Volvo :

Cette opération se traduit par :

- la comptabilisation d'une plus-value de cession (à hauteur de 80 % de son montant total en raison de la participation de 20 % de Renault dans AB Volvo) s'élevant, après prise en compte de la provision décrite en 2.1., à 335 millions d'euros.
- la comptabilisation de la participation dans AB Volvo pour un coût d'entrée global de 1.547 millions d'euros comprenant la valeur boursière au 2 janvier des 15 % de titres résultant de l'échange (1 159 millions d'euros), le coût d'acquisition des 5 % des titres Volvo achetés en bourse (467 millions d'euros y compris les frais d'acquisition) et l'imputation du dividende reçu sur le coût de ces titres (79 millions d'euros).
- la mise en équivalence de la participation de 20 % de Renault dans AB Volvo y compris Renault VI à compter du 2 janvier 2001. Un écart d'acquisition négatif provisoire a été estimé à 243 millions d'euros (voir note n°7) sur la base des capitaux propres consolidés du Groupe Volvo établis aux normes suédoises au 31 décembre 2000, ajustés de retraitements provisoires de juste valeur pour lesquels les travaux de validation sont encore en cours. L'écart définitif sera amorti linéairement sur la durée moyenne résiduelle d'amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles du Groupe Volvo estimée à 10 ans.

2.3. Etats financiers pro forma :

Sont présentées ci-après les données pro forma du Groupe Renault consolidant Renault VI par mise en équivalence à 100 % pour l'exercice 2000.

Comptes de résultat consolidés résumés pro forma :

(en millions d'euros)	1er semestre 2000	Exercice 2000
Chiffre d'affaires	17 667	34 141
Marge opérationnelle	1 053	1 843
Résultat d'exploitation	941	1 518

Bilan consolidé pro forma au 31 décembre 2000 :

	en millions d'euros
ACTIF	
Immobilisations incorporelles et corporelles	9 551
Titres mis en équivalence	6 107
Immobilisations financières	1 029
Stocks	5 001
Impôts différés actif	1 123
Créances de financement des ventes	15 513
Clients	2 918
Autres créances et charges constatées d'avance	2 508
Prêts et valeurs mobilières de placement	2 701
Trésorerie	1 654
Total de l'actif consolidé	48 105
PASSIF	
Capitaux propres de Renault	9 652
Intérêts minoritaires	639
Impôts différés et provisions	2 958
Dettes porteuses d'intérêts et provisions	23 348
Fournisseurs	6 941
Autres passifs	4 567
Total du passif consolidé	48 105

Tableaux des flux de trésorerie consolidés résumés pro forma :

(en millions d'euros)	1 ^{er} semestre 2000	Exercice 2000
Capacité d'autofinancement	1 553	3 137
Autres flux d'exploitation	<u>102</u>	<u>(1 381)</u>
Flux liés aux opérations d'exploitation	1 655	1 756
Flux liés aux opérations d'investissements	(1 446)	(2 970)
Flux liés aux opérations de financement	102	1 891
Autres flux (écart de conversion et de périmètre)	(6)	(34)
Variation de la trésorerie	305	643

3. AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION NETS

(en millions d'euros)	1 ^{er} semestre 2001	1 ^{er} semestre 2000	Exercice 2000
Coûts et provisions de restructuration et d'adaptation des effectifs	(32)	(122)	(210)
Résultat sur cession d'immobilisations incorporelles ou corporelles (exceptées les cessions de véhicules)	(7)	4	(5)
Plus-values sur cessions de titres de filiales et participations opérationnelles		1	5
Amortissements des écarts d'acquisition des sociétés intégrées	(7)	(5)	(16)
Produits et charges d'exploitation inhabituels	(8)	-	(93)
Total	(54)	(122)	(319)

4. RESULTAT FINANCIER

Le résultat financier du premier semestre 2001 comprend le résultat de cession des titres BNP pour 89 millions d'euros.

5. IMPOTS COURANTS ET DIFFERES

La charge d'impôt courant et différé du premier semestre 2001 est calculée à partir du taux effectif estimé pour l'année pleine ajusté des opérations propres au premier semestre 2001. Pour le premier semestre 2001, le taux effectif d'impôt s'établit à 14,5 %. Par rapport au taux légal en France de 36,4 %, l'écart s'explique essentiellement pour 21,4 % par l'effet des résultats de cession de Renault VI et des titres BNP pour lesquels le Groupe a utilisé une partie des moins-values à long terme reportables qui n'avaient pas fait l'objet de la comptabilisation d'un impôt différé actif et pour 5,4 % par l'effet de la quote-part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence (essentiellement Nissan).

6. TITRES NISSAN MOTOR MIS EN EQUIVALENCE

Ce poste s'analyse comme suit :

(En millions d'euros)	Ecart d'acquisition net	Quote-part d'actif net	Total
Au 31 décembre 2000	774	4 382	5 156
Résultat 1 ^{er} semestre 2001	(21)	294	273
Dividende versé	-	(99)	(99)
Ecart de conversion	-	(222)	(222)
Au 30 juin 2001	753	4 355	5 108

Nissan Motor, société cotée à la Bourse de Tokyo, publie ses comptes consolidés annuels aux normes comptables japonaises au 31 mars. En conséquence, les comptes consolidés du Groupe Renault du 1^{er} semestre 2001 mettent en équivalence les comptes consolidés de Nissan Motor de la période 1^{er} octobre 2000 - 31 mars 2001, après retraitements pour les besoins de la consolidation de Renault.

A - COMPTES CONSOLIDES DE NISSAN MOTOR (Normes comptables japonaises)

Les chiffres clés des comptes consolidés de Nissan Motor au 31 mars 2001 établis en conformité avec les normes japonaises se résument comme suit (en milliards de yens) :

<i>Comptes de résultat (chiffres clés)</i> <i>(en milliards de yens)</i>	exercice clos le 31/03/2001	1 ^o semestre 1/04/2000 - 30/09/2000	2 ^o semestre 1/10/2000 - 31/03/2001
Chiffre d'affaires	6.089	3 018	3.071
Résultat d'exploitation	290	134	156
Résultat courant	282	131	151
Eléments exceptionnels	7	43	(36)
Résultat avant impôt	289	174	115
Résultat net (en milliards de yens)	331	172	159

<i>Bilans résumés</i> <i>(en milliards de yens)</i>	Au 31 mars 2001	Au 30 septembre 2000
Immobilisations corporelles	2.782	2.767
Autres actifs immobilisés	494	720
Autres actifs	2.886	2.296
Trésorerie	289	231
Total de l'actif (en milliards de yens)	6.451	6.014
Capitaux propres	958	762
Intérêts minoritaires	79	81
Dettes financières, part à long terme	1.403	1.459
Autres passifs à long terme	901	916
Dettes financières à court terme	1.430	1.249
Autres dettes	1.680	1.547
Total du passif (en milliards de yens)	6.451	6.014

B - EVOLUTION DES CAPITAUX PROPRES RETRAITES

(En milliards de yens)	30 septembre 2000	Résultat du semestre	Autres mouvements	31 mars 2001
Capitaux propres aux normes japonaises	762	159	37	958
Retraitements pour les besoins de Renault :				
- Réestimation de l'actif immobilisé	893	(8)		885
- Provision pour retraite	(356)	11		(345)
- Dividende versé en juin 2001	-	-	(28)	(28)
- Autres retraitements	(129)	(80)	31	(178)
- Total des retraitements	408	(77)	3	334
Actif net retraité pour les besoins de Renault	1.170	82 (a)	40	1.292
Part de Renault (36,8 %)				
- en milliards de yens	431	30	15	476
- en millions d'euros	4.382	294	(321) (b)	4 355

(a) Les retraitements effectués pour les besoins de la consolidation de Renault sur le résultat net de Nissan pour le premier semestre 2001 se rapportent essentiellement :

- pour (25) milliards de yens au provisionnement pour dépréciation des valeurs mobilières de placement (différence entre la valeur boursière des valeurs mobilières de placement lors de l'acquisition de 36,8 % de Nissan par Renault et leur valeur boursière au 31 mars 2001).
- et pour (38) milliards de yens à la neutralisation partielle des reprises de provisions pour dépréciation des impôts différés actifs opérées par Nissan, le niveau de provisionnement des impôts différés actifs aux normes japonaises étant plus important que celui comptabilisé aux normes de Renault compte tenu des retraitements de juste valeur.

(b) Les “ Autres mouvements ” en euros comprennent notamment la variation de l’ écart de conversion qui résulte essentiellement de la progression du cours du yen par rapport à l’ euro.

C - COUVERTURE DE L'INVESTISSEMENT DANS NISSAN MOTOR :

Les opérations suivantes ont été désignées comme une couverture partielle de la quote-part de Renault dans les capitaux propres retraités en yens de Nissan:

Le 21 juillet 1999, Renault a réalisé une première opération de couverture partielle en émettant un emprunt obligataire d'une durée de sept ans pour 500 millions d'euros (3.280 millions de francs) qui a fait l'objet d'un contrat d'échange de devises pour le ramener en yens,

Le 1^{er} en juin 2000, Renault a effectué une vente à terme de 150 milliards de yens à échéance du 15 décembre 2000 et reconduite à cette date jusqu'au 15 décembre 2001. Le Groupe a l'intention de renouveler cette opération jusqu'en décembre 2003. Le 15 décembre 2000, il a ajouté à cette opération un contrat d'échange de taux d'une durée de 3 ans portant sur un nominal de 150 milliards de yens.

7. TITRES AB VOLVO MIS EN EQUIVALENCE

Ce poste s'analyse comme suit :

(En millions d'euros)	Ecart d'acquisition provisoire net	Quote-part d'actif net	Total
Au 1 ^{er} janvier 2001	(243)	1.790	1.547
Résultat 1 ^{er} semestre 2001	12	(5)	7
Ecart de conversion	-	(29)	(29)
Au 30 juin 2001	(231)	1.756	1.525

L'écart d'acquisition négatif comptabilisé sur la participation dans AB Volvo pour un montant provisoire de 243 millions d'euros est amorti linéairement à compter du 2 janvier 2001 sur la durée résiduelle moyenne d'amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles de Volvo s'élevant à 10 ans.

Cet écart est déterminé comme suit (en millions d'euros) :

Coût d'acquisition (note 2) :	1.547
Quote-part dans l'actif net en juste valeur :	<u>(1.790)</u>
Ecart d'acquisition provisoire (valeur brute) :	(243)

8. CAPITAUX PROPRES

L'Assemblée Générale Mixte des actionnaires du 10 mai 2001 a décidé une distribution de dividendes de 219,3 millions d'euros représentant 0,91 euros par action, mis en paiement le 5 juin 2001.

En application des dispositions adoptées lors des assemblées générales du 11 juin 1998 et du 10 juin 1999, le Conseil d'Administration a décidé d'affecter les actions détenues par Renault intégralement aux plans d'options d'achat d'actions en cours consenties aux cadres et dirigeants du Groupe. Conformément à la règle comptable française, ces actions figurent en Valeurs mobilières de placement pour 252 millions d'euros au 30 juin 2001 (252 millions d'euros au 31 décembre 2000). En référentiel IASC, ces titres auto-détenus seraient inscrits en diminution des capitaux propres.

9. INTERETS MINORITAIRES

Le Groupe a porté au cours du premier semestre 2001 sa participation dans Dacia de 80,1 % à 92,7 % par la réalisation d'une augmentation de capital réservée. Cette opération n'a pas d'incidence significative dans l'évolution des intérêts minoritaires.

La diminution des intérêts minoritaires résulte essentiellement des dividendes distribués aux actionnaires minoritaires et à l'évolution des écarts de conversion provenant de la filiale turque Oyak Renault.

10. DETTES PORTEUSES D'INTERETS

Deux emprunts obligataires émis en 1986 et en 1992 par Renault SA, arrivés à échéance au cours du 1^{er} semestre 2001, ont été remboursés pour 316 millions d'euros.

Renault Crédit International a émis au cours du semestre trois emprunts obligataires pour un montant total de 950 millions d'euros se décomposant comme suit :

- un emprunt obligataire d'une durée de 3 ans et demi pour un nominal de 300 millions d'euros,
- un emprunt obligataire d'une durée de 2 ans pour un nominal de 400 millions d'euros,
- un emprunt obligataire d'une durée de 5 ans pour un nominal de 250 millions d'euros

11. ENDETTEMENT FINANCIER NET DU GROUPE (hors activité de financement des ventes)

(en millions d'euros)	30 juin 2001	31 décembre 2000
Titres participatifs	318	318
Emprunts obligataires	2 278	2 582
Autres dettes porteuses d'intérêts	7 458	4 886
Prêts à caractère de placement	(2 611)	(1 535)
Titres Renault auto-détenus	(252)	(252)
Autres valeurs mobilières de placement	(214)	(210)
Trésorerie	(2 521)	(996)
Endettement financier net	4 456	4 793

12. EVENEMENT POSTERIEUR A LA CLOTURE SEMESTRIELLE

CESSION DE CAT FRANCE ET DE SES FILIALES

Renault a signé le 24 janvier 2001 avec Autologic Holding plc, TNT et Wallenius Lines (actionnaires du consortium Albateam) un projet d'accord portant sur l'acquisition de CAT France et de ses filiales par Albateam. L'accord définitif a été signé le 17 juillet 2001. Albateam regroupe les compétences complémentaires des entreprises leaders dans les services de logistique automobile, ce qui permet au Groupe CAT de pérenniser son développement dans un marché très concurrentiel en étoffant son offre de services et en accédant à de nouveaux marchés.

Cet accord se traduit par la cession de 100 % des titres et droits de vote de CAT France détenus par Renault SA à Albateam pour un montant de 467,4 millions d'euros, dont 430 millions d'euros payés à la signature de l'accord définitif et 37,4 millions d'euros payés en titre Albateam. Au terme de ces opérations, Renault détient 20 % du capital d'Albateam.

13. OPERATION EN COURS :

CESSION DE LA PARTICIPATION DANS IRISBUS :

Dans le cadre de l'accord intervenu entre Renault et Volvo, la Commission Européenne a posé comme condition que Renault mette fin à son joint-venture Irisbus avec Iveco dans un délai de deux ans.

Renault et Iveco ont annoncé le 3 mai 2001 le projet d'acquisition par Iveco de la participation de Renault dans Irisbus Holding. Ce projet reste soumis à l'approbation par les autorités compétentes en matière de concurrence de l'Union Européenne.

La cession s'opérerait en deux phases :

- cession de 15 % du capital à la signature de l'accord définitif,
- cession de 35 % du capital le 31 décembre 2002.

Le Groupe comptabiliserait à la date de l'accord définitif une plus-value de cession correspondant à 30 % de son montant total en raison de la participation résiduelle de Renault dans Irisbus.

14. AUTRES INFORMATIONS

Le Groupe fait l'objet périodiquement de contrôles fiscaux en France et dans les différents pays où il est implanté. Les rappels d'impôts et de taxes acceptés sont comptabilisés. Les rappels d'impôts et de taxes contestés sont pris en compte à hauteur des risques estimés.

La Commission Européenne a procédé fin mars 1999 à une enquête portant sur les échanges intra-communautaires de véhicules Renault. Le Groupe reste dans l'attente de sa décision qui devrait intervenir au cours du deuxième semestre 2001.

Une nouvelle directive européenne prévoit notamment qu'à compter de 2006 les constructeurs seront tenus de reprendre les véhicules hors d'usage sans coût pour le dernier détenteur. Les conditions de mise en oeuvre de cette nouvelle directive n'étant pas encore connues, il n'est pas possible de conclure sur les engagements qui pourraient être mis à la charge du constructeur.

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'EXAMEN LIMITÉ DES COMPTES SEMESTRIELS CONSOLIDÉS RÉSUMÉS

(Articles L. 232-7 du Code de commerce et 297-1 du décret du 23 mars 1967)

Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2001

En notre qualité de commissaires aux comptes et en application de l'article L. 232-7 du code de commerce, nous avons procédé à :

- l'examen limité du tableau d'activité et de résultats consolidés présenté sous la forme de comptes semestriels consolidés résumés du Groupe Renault relatifs à la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2001, établis en euros et conformément aux règles et principes comptables applicables en France, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité du Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

Nous avons effectué cet examen selon les normes professionnelles applicables en France, à l'exception du point décrit dans le paragraphe suivant ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences limitées conduisant à une assurance, moins élevée que celle résultant d'un audit, que les comptes semestriels consolidés résumés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un examen de cette nature ne comprend pas tous les contrôles propres à un audit, mais se limite à mettre en œuvre des procédures analytiques et à obtenir des dirigeants et de toute personne compétente les informations que nous avons estimées nécessaires.

Les comptes semestriels consolidés d'AB Volvo, qui sont mis en équivalence dans les comptes semestriels consolidés résumés, n'ont pas, en l'absence d'obligation en Suède, fait l'objet d'un examen limité par les auditeurs d'AB Volvo.

Sur la base de notre examen limité et sous cette réserve, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la régularité et la sincérité des comptes semestriels consolidés résumés, établis conformément aux règles et principes comptables applicables en France, et l'image fidèle qu'ils donnent du résultat des opérations du semestre ainsi que du patrimoine et de la situation financière de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation à la fin de ce semestre.

Nous avons également procédé, conformément aux normes de la profession, à la vérification des informations historiques données dans le rapport semestriel commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

À l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés ci-dessus, nous n'avons pas d'autre observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés résumés

Paris, le 26 juillet 2001

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG Audit
Dominique THOUVENIN

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU
Olivier AZIERES

R A P P O R T A N N U E L 2 0 0 0

R A P P O R T F I N A N C I E R



RENAULT

Rapport d'activité sur l'exercice 2000

SOMMAIRE

I. Présentation du Groupe 02-15

Renault d'hier à aujourd'hui	02-04
Actionnariat et Bourse	04-08
Politique d'information	09
Dirigeants	10-14
Renseignements de caractère juridique concernant Renault	14-15

II. Renault en 2000 16-39

Résultats	16-20
Flux de trésorerie	20-22
Situation financière	22
Activités de recherche et de développement	23
Effectifs et politique sociale	24-28
Environnement réglementaire	28-29
L'Alliance Renault/Nissan	30-32
Déploiement de la stratégie de Renault en 2000	33-36
Poids lourds : l'accord Renault/AB Volvo	37-38
Perspectives pour 2001	39

III. L'activité des Branches 40-55

Branche Automobile	40-45
Branche Véhicules Industriels	46-50
Branche Financière	51-55

IV. Comptes consolidés 56-109

V. Comptes sociaux (états financiers simplifiés) 110-129

VI. Renseignements sur les principales filiales 130-133

VII. Assemblée Générale Mixte du 10 mai 2001 134-139

Projet de résolutions	134-139
-----------------------	---------

PRÉSENTATION

DU GROUPE

RENAULT D'HIER À AUJOURD'HUI

L'année 2000 a été celle de l'affirmation de la nouvelle dimension de Renault. En effet, après sa prise de participation en mars 1999 de 36,8 % dans le capital de Nissan et en juillet 1999 de 51% dans celui du constructeur roumain Dacia, Renault a poursuivi en 2000 sa stratégie de déploiement à l'international à travers l'acquisition d'une nouvelle marque, Samsung, et l'intensification de sa présence à l'étranger. L'année 2000 a également été marquée, dans l'activité poids lourds, par l'accord entre Renault et AB Volvo. Renault devient ainsi l'actionnaire principal du second groupe mondial de poids lourds.

Cette stratégie s'est traduite par la vente, dans le monde de 2,35 millions de véhicules en 2000, dont 2,29 millions sous la seule marque Renault, avec une croissance des immatriculations hors d'Europe occidentale de 22,7 %, et un chiffre d'affaires de 40 milliards d'euros (264 milliards de francs) dont 64,5 % à l'étranger et 19,8 % hors d'Europe, en croissance de 24,7 %. Au 31 décembre 2000, les effectifs consolidés du Groupe Renault s'élevaient à 166 114 personnes.

Histoire

Voici un peu plus de cent ans que la première voiturette Type A est sortie des ateliers de Louis Renault (1898). La Société Renault Frères a été créée en 1898 pour fabriquer des véhicules automobiles et exploiter des brevets d'invention relatifs à l'automobile, tels que la première boîte de vitesses à prise directe. La société, installée à Billancourt, a acquis une notoriété internationale grâce à ses victoires sportives, et s'est d'abord spécialisée dans la construction de véhicules particuliers et de taxis. Durant la Première Guerre mondiale, elle a produit de nombreux camions, chars légers et moteurs d'avion.

En 1922, Renault, qui s'était fortement développé dans le domaine des véhicules particuliers et industriels et avait établi de nombreux centres de production en France et à l'étranger, devient société anonyme. La marque Renault arrive progressivement en tête du marché français.

Nationalisée en janvier 1945, l'entreprise prend le nom de Régie Nationale des Usines Renault et concentre sa production sur la 4 CV.

Jusqu'au milieu des années 1980, Renault a déployé une stratégie de diversification de ses activités dans les domaines industriel, financier et de services, parallèlement à une expansion internationale de ses implantations industrielles et commerciales. En 1972 est lancée la Renault 5, qui reste un des plus grands succès commerciaux du Groupe. La crise traversée par l'entreprise en 1984 est suivie d'une période de restructuration et de recentrage sur ses métiers de base. En 1987, l'entreprise renoue avec les bénéfices.

En 1990, Renault redevient une société anonyme. Cette même année est signé un accord de coopération étroite avec le groupe Volvo. Les deux groupes procèdent en 1991 à des échanges de participations dans leurs activités automobiles et poids lourds, qui sont dénoués à la suite de l'abandon du projet de fusion entre les deux groupes à la fin de l'année 1993.

Un an plus tard, l'Etat procède à une ouverture partielle du capital de Renault, étape vers la privatisation qui est effective en juillet 1996.

De la première voiturette créée par Louis Renault en 1898 à Laguna II, la dernière-née, Renault a lancé de nombreux concepts qui ont marqué l'histoire de l'automobile. La 4 CV en 1946, la Renault 4 en 1961, la Renault 16 avec son hayon et sa modularité intérieure en 1965, la

Renault 5 avec ses boucliers en polyester en 1972, les véhicules à moteur turbo à partir de 1980, l'Espace en 1984, Twingo en 1993 et Mégane Scénic en 1996 sont quelques-uns des modèles qui ont construit la tradition d'innovation de la marque. En 1998, Renault a exposé le concept-car Vel Satis, qui préfigure les véhicules de haut de gamme qui seront lancés dans les toutes prochaines années.

L'année 1999 a marqué une nouvelle dimension de Renault grâce à l'alliance historique avec Nissan signée le 27 mars à Tokyo. Elle a également été celle de l'acquisition d'une nouvelle marque par la prise de participation de 51 % dans le capital du constructeur automobile roumain Dacia.

En 2000, cette nouvelle dimension a été affirmée par l'augmentation de la participation de Renault dans Dacia à 80,1 %, l'acquisition d'une nouvelle marque, Samsung Motors en Corée du Sud, et, au niveau des véhicules industriels, la signature en juillet 2000 de l'accord avec Volvo. Renault devenant ainsi l'actionnaire principal du second groupe mondial de poids lourds.

Structure du Groupe Renault

Renault est la société mère du Groupe Renault. Elle est la structure opérationnelle principale de l'activité véhicules particuliers et utilitaires en France.

Les activités du Groupe sont réparties entre trois branches :

- La **Branche Automobile** (31,5 milliards d'euros, 207 milliards de francs en 2000, soit 78 % du chiffre d'affaires) a pour activité la conception, la fabrication et la commercialisation de véhicules particuliers et utilitaires et leurs activités connexes, ainsi que le machinisme agricole.

Stratégie de Renault

• La **Branche Véhicules Industriels** (7 milliards d'euros, 46 milliards de francs en 2000, soit 18 % du chiffre d'affaires) réalise les mêmes activités dans le domaine des véhicules industriels (camions, autocars, autobus, véhicules militaires et véhicules spéciaux). L'accord avec Volvo, effectif le 2 janvier 2001, conduira à consolider par mise en équivalence la participation de 20 % de Renault dans le nouvel ensemble.

• La **Branche Financière** (1,7 milliard d'euros, 11 milliards de francs en 2000, soit 4 % du chiffre d'affaires) est un outil d'accompagnement financier et commercial, regroupant les filiales de financement des ventes et de services ainsi que de gestion de la trésorerie du Groupe.

La stratégie de **croissance rentable** de Renault s'exprime au travers de **trois ambitions fortes** : développer une identité de la marque axée sur l'innovation dans les produits et les services pour la satisfaction totale des clients ; devenir le constructeur le plus compétitif sur les marchés, en qualité, en coûts et en délais ; s'internationaliser pour devenir un acteur majeur du développement automobile dans le monde. L'objectif de Renault est de vendre 4 millions de véhicules à l'horizon 2010, dont 50 % hors d'Europe occidentale.

L'alliance avec Nissan accélère la stratégie de croissance rentable du Groupe : le succès du redressement de Nissan, le partage de plates-formes et d'organes mécaniques sont des outils puissants de baisse des coûts. De même, le déploiement à l'international de Renault est accéléré et son coût réduit, puisque Renault s'appuie sur les implantations à l'étranger déjà existantes de Nissan, très complémentaires de celles de Renault.

La stratégie de croissance rentable de Renault est fondée sur **sept axes stratégiques** :

- Satisfaire pleinement nos clients par la qualité et la fiabilité de nos produits et services
- Etre le constructeur le plus compétitif en Europe
- Offrir une gamme jeune, forte et innovante
- Accélérer l'internationalisation de Renault
- Développer un groupe cohérent et ouvert
- Mieux travailler ensemble
- Dégager des bénéfices qui répondent à l'attente des actionnaires et financent notre développement

Principales données consolidées sur dix ans

DONNÉES FINANCIÈRES en millions de francs	Notes	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Chiffre d'affaires	(1)	165 974	179 449								
	(2)	171 502	184 252	169 789	178 537	184 065	184 078	207 912	243 934	246 589	263 534
	(9)										
Marge opérationnelle	(7)						(1 572)	3 694	12 595	14 465	13 266
Résultat d'exploitation	(1)	4 663	7 920								
	(3)	4 813	7 734	609	2 317	1 259	(5 987)	2 030	10 839	9 736	11 173
Résultat avant impôts	(4)	4 109	6 313								
	(5)	3 969	6 481	1 094	3 485	1 976	(5 645)	4 095	11 145	7 610	11 302
Résultat net de Renault		3 078	5 680	1 071	3 636	2 139	(5 248)	5 427	8 847	3 506	7 082
Capacité d'autofinancement	(1)	10 113	13 149								
	(2)	12 305	16 117	11 017	12 145	11 669	6 918	13 804	20 321	21 745	22 379
Investissements	(1)	21 554	11 685								
	(2)	20 637	13 565	12 043	16 050	15 499	17 046	16 289	14 902	49 192	23 990
Endettement financier net des activités industrielles et commerciales		15 528	12 549								
	(6) (8)		8 727	7 851	(1 458)	3 368	9 385	2 097 4 181	(12 650) (10 569)	17 705	31 441
Capitaux propres		31 331	33 965	33 877	42 784	43 796	37 770	43 917	51 562	53 689	63 314
Effectif total (nombre)		147 185	146 604	139 733	138 279	139 950	140 905	141 315	138 321	159 608	166 114

Renault applique notamment, depuis l'exercice 1993, l'intégration globale des filiales financières.

(1) Hors filiales financières.

(2) Y compris filiales financières.

(3) Y compris filiales financières - nouvelle définition comprenant des produits et charges précédemment comptabilisés en résultat exceptionnel.

(4) Sociétés financières mises en équivalence - part dans le résultat des sociétés mises en équivalence prise en compte avant impôts.

(5) Sociétés financières consolidées en global - part dans le résultat des sociétés mises en équivalence prise en compte après impôts.

(6) Nouvelle définition.

(7) Correspond au résultat d'exploitation avant prise en compte des «Autres produits et charges d'exploitation».

(8) Nouvelle définition en 1999, incluant le montant des titres participatifs Renault pour 2 085 millions de francs. Les années 1997 et 1998 ont été retraitées en conséquence.

Hors titres participatifs, l'endettement financier net serait de 15 620 millions de francs en 1999 et de 29 356 millions de francs en 2000.

(9) A structure et méthodes identiques à 2000, le chiffre d'affaires 1999 est de 249 483 millions de francs.

Principales données en millions d'euros et en millions de francs

DONNÉES FINANCIÈRES	1998		1999		2000	
	Euros	Francs	Euros	Francs	Euros	Francs
Chiffre d'affaires	37 187	243 934	37 592	246 589	40 175	263 534
Marge opérationnelle	1 920	12 595	2 205	14 465	2 022	13 266
Résultat d'exploitation	1 652	10 839	1 484	9 736	1 703	11 173
Résultat avant impôts	1 699	11 145	1 160	7 610	1 723	11 302
Résultat net du Groupe	1 337	8 770	540	3 542	1 074	7 042
Résultat net de Renault	1 349	8 847	534	3 506	1 080	7 082
Résultat net par action ⁽¹⁾	5,64	36,98	2,23	14,62	4,50	29,53
Capital	914	5 995	914	5 995	914	5 995
Capitaux propres	7 861	51 562	8 185	53 689	9 652	63 314
Total de bilan	38 125	250 086	46 422	304 509	51 975	340 936
Dividende ⁽²⁾	0,76225	5,00	0,76225	5,00	0,91	6,00 ⁽²⁾
Capacité d'autofinancement	3 098	20 321	3 314	21 745	3 412	22 379
Investissements	2 272	14 902	7 500	49 192	3 657	23 990
Endettement financier net des activités industrielles et commerciales	(1 612)	(10 569)	2 700	17 705	4 793	31 441

⁽¹⁾ En euros et en francs.

⁽²⁾ Selon proposition du Conseil d'Administration et sous réserve de la décision de l'Assemblée Générale annuelle du 10 mai 2001.

ACTIONNARIAT ET BOURSE

Répartition du capital

Au 31 décembre 2000, l'Etat détient 44,22 % du capital de Renault. Les salariés et anciens salariés de Renault détiennent, pour leur part, 2,21 %, en titres faisant l'objet d'une gestion collective ou inscrits en nominatif pur. Par ailleurs, le Groupe des Actionnaires Associés⁽¹⁾ détient 3,24 % du capital de Renault. Selon une enquête effectuée par la Sicovam au 30 juin 2000, environ 300 000 actionnaires individuels - en

dehors des salariés ou anciens salariés dont les titres font l'objet d'une gestion collective ou inscrits en nominatif pur - détenaient 8,4 % du capital. La part des investisseurs institutionnels s'élevait à 39 % du capital, répartie à parts quasiment égales entre les français et les étrangers. Les 10 premiers investisseurs institutionnels détiennent 10,2 % du capital.



Répartition du capital et des droits de vote en %

	31/12/98	31/12/99	31/12/00
État français	44,22	44,22	44,22
Groupe des Actionnaires Associés (1)	7,19	3,24	3,24
Lagardère Groupe	1,50	1,50	1,50
Caisse des Dépôts et Consignations	1,04	1,04	1,04
Banque Cantonale Vaudoise	0,60	0,50	0,50
Caisse Centrale des Banques Populaires	0,20	0,20	0,20
Banque Nationale de Paris (2)	1,31		
Bayerische Landesbank (2)	0,40		
Lazard Frères (2)	0,40		
Union de Banques Suisses (2)	0,60		
Groupe ING (2)	0,25		
AGF IART (2)	0,32		
AGF Vie (2)	0,32		
Commerzbank (2)	0,25		
Salariés	3,24	2,75	2,21
Auto-détention (3)	0,79	2,10	2,83
Public	44,56	47,69	47,50
	100,00	100,00	100,00

(1) Les actionnaires associés ont signé, le 5 juillet 1996, un protocole prévoyant notamment l'existence d'un droit de préemption entre ses signataires. Ce protocole incluait d'une part les signataires du "Protocole entre les Actionnaires Partenaires de la Régie Nationale des Usines Renault SA", en date du 21 novembre 1994, et d'autre part de nouveaux membres. En application de ces dispositions, un certain nombre des signataires du protocole ont renoncé à sa tacite reconduction à compter du 16 novembre 1999. Les actionnaires qui restent engagés sont liés pour une durée de trois ans renouvelable par tacite reconduction pour une même durée.

(2) Sont sortis du protocole en novembre 1999.

(3) Actions acquises dans le cadre de la couverture des programmes d'options d'achat d'actions. Ces actions ne donnent pas lieu à droits de vote.

Conformément aux dispositions des articles L 225-209 à L 225-214 du Code de Commerce, l'Assemblée Générale Ordinaire du 8 juin 2000 a autorisé la Société à opérer en Bourse sur ses propres actions en vue notamment, par ordre de priorité, d'utiliser tout ou partie des actions acquises pour les céder aux salariés et dirigeants de la Société et du Groupe, dans les conditions et selon les modalités prévues par la loi et /ou de procéder à la régularisation du cours de son action par achat et vente en Bourse. Ce programme a fait l'objet d'une note d'information visée par la COB le 12 mai 2000 sous le n°00 782. Les opérations doivent être réalisées à un prix maximum d'achat de 60 euros (393,57 francs) et à un prix minimum de vente de 15 euros (98,39 francs), le nombre d'actions susceptible d'être acquis ne pouvant excéder 10 % du total des actions Renault. La Société a utilisé cette possibilité dans le seul but de couvrir ses programmes d'options d'achat d'actions. Au total, 1 819 819 titres ont été achetés dans le cadre de cette autorisation précitée à un coût moyen pondéré de 49,04 euros (321,70 francs). Cette autorisation prendra fin lors de la prochaine Assemblée Générale annuelle d'approbation des comptes. Une nouvelle autorisation sera demandée lors de l'Assemblée Générale du 10 mai 2001 (cf. chapitre VII, onzième résolution). Ce programme fera l'objet d'une note d'information soumise au visa de la COB.

Evolution du cours de l'action

L'action Renault est cotée au premier marché, éligible au Service de Règlement Différé, à la Bourse de Paris depuis le 17 novembre 1994 suite à l'ouverture du capital de la Société (code Sicovam 13 190). Le prix de l'action, lors de l'offre publique de vente relative à cette opération, était de 165 francs (25,15 euros). L'action Renault fait partie des valeurs qui composent l'indice CAC 40 depuis le 9 février 1995.

Volumes traités et évolution des cours de l'action Renault

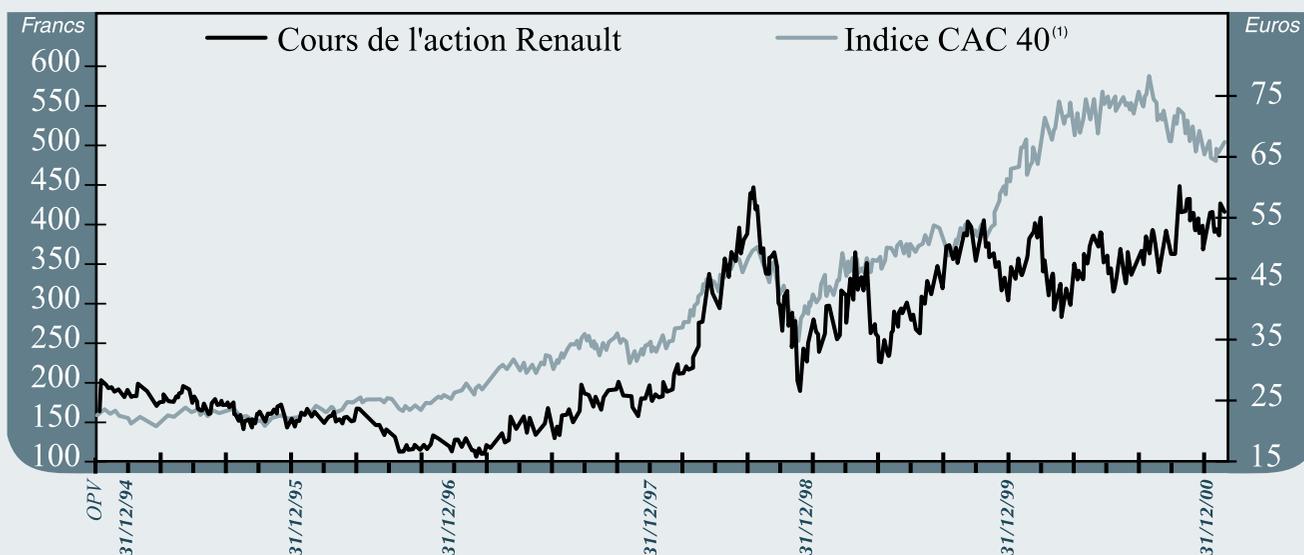
	Nombre de titres échangés	Cours en euros		
		Dernier	Plus haut	Plus bas
Juillet 1999	18 690 890	50,20	50,20	42,45
Août 1999	14 538 239	51,00	51,15	46,80
Septembre 1999	15 431 314	51,90	55,00	47,30
Octobre 1999	15 272 216	49,20	54,20	47,40
Novembre 1999	17 302 283	43,63	49,45	41,07
Décembre 1999	11 483 196	47,86	48,50	43,50
Janvier 2000	16 262 780	53,90	55,40	47,00
Février 2000	22 369 011	41,40	54,40	39,30
Mars 2000	16 661 510	45,00	45,38	37,53
Avril 2000	10 646 362	50,00	50,55	42,80
Mai 2000	10 735 436	50,50	53,45	46,25
Juin 2000	13 988 832	47,60	51,00	42,40
Juillet 2000	10 470 206	46,35	49,78	44,00
Août 2000	8 107 844	48,96	51,70	44,50
Septembre 2000	12 569 288	48,60	53,50	44,71
Octobre 2000	18 444 428	58,60	59,30	47,11
Novembre 2000	18 226 591	54,90	61,00	52,85
Décembre 2000	10 810 314	55,50	55,90	49,25
Janvier 2001	14 498 983	54,30	57,65	51,65

Au cours de l'année 2000, le titre Renault a progressé de 16 %. Au premier trimestre, l'action a été affectée par l'avertissement sur ses résultats émis par Nissan Motor le 2 février, puis par l'annonce de prévisions inférieures aux attentes du marché. L'action Renault a atteint son plus bas niveau le 10 mars 2000 à 37,53 euros. L'annonce du projet d'accord entre Renault et Volvo pour les activités poids lourds et les premiers signes du redressement de Nissan ont permis au titre de se rétablir au deuxième trimestre, pour coter 47,60 euros le 30 juin. Au total, sur le premier semestre, l'action Renault est restée stable par rapport au 31 décembre 1999 (- 0,54 %). Au cours du second semestre, dans un contexte globalement peu favorable aux valeurs automobiles (hausse du prix des matières premières, interrogations sur la conjoncture), l'action Renault se distingue par une performance supérieure à la moyenne du secteur.

Son cours s'apprécie fortement fin octobre sous le double impact de l'annonce de résultats semestriels de Nissan meilleurs que prévu et de la poursuite des efforts de Renault pour renforcer sa rentabilité (annonce du plan de réduction des coûts, lancement de nouveaux modèles). Elle atteint son plus haut niveau de l'année à 61 euros, le 1^{er} novembre 2000.

Elle clôture l'année à un cours de 55,50 euros, en progression de 16 % alors que le CAC 40 enregistre une très légère baisse, (- 0,5 %) et que les indices sectoriels automobiles français et européen varient respectivement de + 1,7 % et de - 17,6 %. Au 31 décembre 2000, la capitalisation boursière de Renault s'élève à 13 309 millions d'euros.

Evolution du cours de l'action Renault du 17/11/1994 au 31/01/2001 (base de référence : cours de l'OPV)



(1) indicé sur la base du cours de l'action, Renault au 17/11/1994

Deux filiales sont cotées en Bourse. La société Renault Argentina, cotée à la Bourse de Buenos Aires, a fait l'objet en janvier 2000 d'une augmentation de capital. A la clôture de cette opération, son capital est détenu à 61,1 % par Cofal et à 16,4 % par Renault Holding. La société Dacia est cotée à la Bourse de Bucarest. Elle a fait l'objet d'une augmentation de capital au cours de l'exercice 2000. A la clôture de cette opération, Renault détenait 80,1 % du capital. La société espagnole FASA, cotée à la Bourse de Madrid, a fait l'objet en début d'année 2000 d'une Offre Publique d'Achat de retrait de la cote au prix de 47 euros par titre. Au 31 décembre 2000, elle est détenue à 100 % par le Groupe Renault.





Evolution du capital

Au 31 décembre 2000, le capital social de Renault s'élève à 5 994 964 175 francs, composé de 239 798 567 actions de 25 francs de nominal chacune. Le nombre de droits de vote s'élève à 233 007 112. Les actions sont intégralement souscrites et entièrement libérées.

Evolution du capital sur les cinq dernières années

		MONTANT DU CAPITAL RÉSULTANT	
OPÉRATIONS DE CAPITAL EFFECTUÉES		en francs/euros	en nombre de titres
8/1996	Augmentation de capital résultant du paiement du dividende en actions : émission de 790 154 actions de 25 francs (à 127 francs)	5 994 964 175 francs	239 798 567 actions de 25 francs
1/2001	Conversion du capital en euros	913 632 540,27 euros	239 798 567 actions de 3,81 euros

L'Assemblée Générale Ordinaire du 8 juin 2000 a autorisé le Conseil d'Administration à opérer sur les propres actions de la Société, en vue notamment de procéder à la régularisation du cours de son action, d'assurer la gestion de sa trésorerie, d'utiliser tout ou partie des actions acquises pour les céder aux salariés et dirigeants de la Société et du Groupe dans les conditions prévues par la loi, ou pour les remettre dans le cadre d'opérations d'échange par voie d'offres ou autrement initiées par la Société, ou encore de réduire son capital par annulation de tout ou partie de ses actions.

En application et dans le cadre de l'autorisation conférée au Conseil d'Administration par l'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1999, le Conseil d'Administration, lors de sa séance du 19 décembre 2000, a procédé à la conversion du capital de Renault en euros, et ce à compter du 1^{er} janvier 2001. Le capital a été fixé à la somme de neuf cent treize millions six cent trente-deux mille cinq cent quarante euros et vingt sept cents (913 632 540,27 euros), soit 239 798 567 actions de 3,81 euros de nominal.

Options d'achat d'actions

L'Assemblée Générale Mixte du 11 juin 1998, dans sa douzième résolution, a autorisé le Conseil d'Administration à consentir en une ou plusieurs fois, au bénéfice de certains cadres de la Société et des sociétés et des groupements qui lui sont liés, dans les conditions visées à l'article L 225-180 du Code de Commerce, des options donnant droit à la souscription d'actions nouvelles de la Société, émises au titre de l'augmentation de son capital, ou à l'achat d'actions de la Société provenant de rachats faits par celle-ci dans les conditions légales et réglementaires.

Le nombre total des options ainsi consenties ne pourra donner droit à acheter ou à souscrire un nombre d'actions supérieur à 4 % du montant des titres composant, à ce jour, le capital social (la politique d'attribution d'options d'achat d'actions par Renault est détaillée au chapitre II, pages 26 à 28).

Dividendes

Le paiement des dividendes est fait aux lieux et époques fixés par l'Assemblée Générale et à défaut par le Conseil d'Administration. Tout dividende qui n'est pas réclamé dans les cinq ans de son exigibilité est prescrit dans les conditions prévues par la loi.

	Nombre de titres composant le capital social	REVENU PAR ACTION (EN FRANCS)		
		Dividende	Avoir fiscal	Revenu global
1996	239 798 567	0	0	0
1997	239 798 567	3,50	1,75	5,25
1998	239 798 567	5,00	2,50 ⁽²⁾	7,50
1999	239 798 567	5,00	2,50 ⁽²⁾	7,50
2000 ⁽¹⁾	239 798 567	6,00	3,00 ⁽²⁾	9,00

⁽¹⁾ Selon proposition du Conseil d'Administration et sous réserve de la décision de l'Assemblée Générale annuelle du 10 mai 2001.

⁽²⁾ Avoir fiscal concernant les personnes physiques. La loi de Finances a modifié ce régime pour les personnes morales soumises à l'impôt sur les sociétés.



Titres participatifs

Renault et Diac (filiale de crédit de Renault Crédit International) ont fait un appel public à l'épargne par le biais d'émissions de titres participatifs en 1983 (1 000 000 titres de 1 000 francs par Renault), 1984 (1 000 000 titres de 1 000 francs par Renault) et 1985 (500 000 titres de 1 000 francs par Diac). Les titres participatifs Renault et Diac sont cotés à la Bourse de Paris.

Volumes traités et évolution du cours du titre participatif Renault

	Nombre de titres échangés	Cours en euros		
		Dernier	Plus haut	Plus bas
Juillet 1999	24 777	378,0	400,0	358,2
Août 1999	42 161	392,0	395,0	381,0
Septembre 1999	17 827	385,0	395,0	377,0
Octobre 1999	12 548	373,8	387,7	365,0
Novembre 1999	30 630	334,0	379,0	333,0
Décembre 1999	66 080	332,7	345,0	320,5
Janvier 2000	15 976	323,5	336,0	320,0
Février 2000	23 200	324,1	334,0	320,0
Mars 2000	26 128	319,8	325,0	314,9
Avril 2000	15 192	332,5	334,0	315,5
Mai 2000	20 659	337,0	345,7	321,2
Juin 2000	13 111	337,7	345,0	332,5
Juillet 2000	11 108	337,3	342,0	335,2
Août 2000	10 191	334,0	340,0	325,0
Septembre 2000	15 103	336,0	338,9	325,0
Octobre 2000	19 086	312,1	336,0	303,9
Novembre 2000	19 463	312,5	319,9	310,0
Décembre 2000	35 154	307,0	315,0	306,5
Janvier 2001	20 867	310,8	316,0	306,5

Au 31 décembre 2000, le nombre de **titres participatifs émis par Renault** restant en circulation s'élève à 2 000 000.

Au 31 décembre 2000, le nombre de **titres participatifs émis par Diac** en 1985 et restant en circulation s'élevait à 121 209 titres d'un nominal unitaire de 152,45 euros (1 000 francs), soit un montant total de 18 478 192,93 euros (121 209 000 francs). Durant l'exercice 2000, le cours du titre a évolué entre 155,85 euros (1 022 francs), et 143,02 euros (938 francs). Le cours de clôture au 31 décembre s'est établi à 154 euros (1 010 francs).

POLITIQUE D'INFORMATION

Responsable de l'information :

Olivier BOURGES

Directeur des Relations Financières

tél : 01 41 04 64 85

fax : 01 41 04 51 49

Depuis son introduction en Bourse en novembre 1994, Renault a développé une politique de communication globale vis-à-vis du grand public, son objectif étant d'informer régulièrement, de manière claire et transparente, ses actionnaires.

Ainsi, Renault s'est doté d'un Club des Actionnaires dont les 33 000 membres reçoivent chaque trimestre depuis mai 1995 une lettre d'information ("Lettre aux Actionnaires") et chaque année un rapport annuel abrégé.

Le développement d'un volet financier sur le site internet de Renault en est une autre illustration. Il présente, entre autres, la particularité de donner la cotation du cours de l'action Renault en temps réel ainsi que toutes les informations relatives à l'évolution boursière du titre.

Renault a été en 1996 parmi les toutes premières sociétés à mettre en place un Comité Consultatif des Actionnaires, traduisant ainsi son souci de donner aux actionnaires individuels une information claire et adaptée à leurs attentes. Ce Comité est constitué de douze membres, dont deux actionnaires salariés, choisis parmi les membres du Club des Actionnaires. En 2000, il s'est réuni deux fois, dont une fois en séance plénière autour du Président, et une fois en réunion de travail. En janvier 2000, les travaux ont porté sur la préparation de l'avis financier concernant les résultats financiers de l'année 1999, et en juin les membres ont fait des propositions sur l'amélioration de la "Lettre aux Actionnaires" tant sur le fond que sur la forme. Leur réflexion a également porté sur des propositions d'actions d'animation du Club des Actionnaires. Conformément à sa charte, un appel à candidatures a été effectué au second semestre 2000 en vue du renouvellement d'une partie des membres le composant.

Renault est attentif à informer rapidement ses actionnaires, aussi bien à l'occasion des rendez-vous réguliers que constituent la présentation des résultats financiers¹⁰ qu'à l'occasion des événements importants de la vie du Groupe. Ainsi, les comptes annuels 2000 ont été présentés moins de six semaines après la clôture de l'exercice, situant Renault parmi les premières sociétés à diffuser ses résultats. Par ailleurs, l'annonce de l'alliance avec AB Volvo dans le domaine du poids lourd a fait l'objet d'une lettre exceptionnelle, diffusée largement à environ 70 000 actionnaires.

Dans le cadre des réunions organisées par l'Association ParisEuroplace, Monsieur Schweitzer, Président-Directeur Général de Renault, a présenté à ses actionnaires la stratégie de Renault à Bordeaux au mois de mai. En novembre 2000, Renault a participé au Salon Actionaria à Paris et a ainsi pu enrichir ses contacts directs avec ses actionnaires.

Enfin, Renault a lancé depuis trois ans une communication active auprès des prescripteurs de l'investissement en actions. Ces spécialistes financiers sont des relais privilégiés d'information auprès des actionnaires individuels. En 2000, Renault a ainsi organisé 10 réunions en province et une à Paris en octobre à l'occasion du Mondial de l'Automobile.

¹⁰ Calendrier 2001 d'annonces financières : 13 février 2001, résultats annuels ; 26 avril 2001, chiffre d'affaires 1^{er} trimestre 2001 ; 26 juillet 2001, résultats semestriels 2001 ; 25 octobre 2001, chiffre d'affaires du 3^e trimestre 2001 ; 10 mai 2001, Assemblée Générale ; 5 juin 2001, paiement du dividende.

Ligne téléphonique actionnaires :

01 41 04 59 99 (fax : 01 41 04 51 49)

Numéro Azur : 0 801 07 19 97

Ligne téléphonique actionnaires salariés du Groupe Renault :

01 41 04 33 46 (fax : 01 41 04 33 52)

Internet : www.renault.com

DIRIGEANTS

La société est administrée par un **Conseil d'Administration** composé de seize membres, dont douze administrateurs nommés par l'Assemblée Générale des Actionnaires, trois administrateurs représentant les salariés et un administrateur représentant les actionnaires salariés. La durée des fonctions des administrateurs est de six ans, sous réserve des dispositions de l'article 10 des statuts relatives au renouvellement par roulement du Conseil d'Administration.

Conseil d'Administration au 31 décembre 2000

	Nombre d'actions Renault détenues	Age	Date du 1 ^{er} mandat
Président-Directeur Général Louis SCHWEITZER⁽¹⁾ <i>Administrateur :</i> Banque Nationale de Paris Compagnie Financière Renault Electricité de France Pechiney Renault Crédit International <i>Membre du Conseil de Surveillance :</i> Philips	9000 et 503 parts FCPE	58 ans	Mai 1992
Administrateurs Pierre ALANCHE⁽⁶⁾ <i>Administrateur représentant les actionnaires salariés</i>	350	59 ans	Juin 1997
BNP PARIBAS⁽²⁾ représentée par Michel PEBEREAU <i>Président-Directeur Général BNP Paribas</i> <i>Mandats d'administrateur à titre personnel :</i> Total Fina Elf Lafarge Saint-Gobain <i>Membre du Conseil de Surveillance :</i> Axa - UAP Galeries Lafayette Dresdner Bank A.G.	2 822 068 150	59 ans	Mai 1995
Jean-Marie BOUSSET⁽³⁾ <i>Administrateur salarié</i>	20	55 ans	Janv. 1999
Jean-Pierre CAMESCASSE⁽³⁾ <i>Administrateur salarié</i>	86	59 ans	Janv. 1989
François de COMBRET⁽⁷⁾ <i>Associé gérant :</i> Lazard Frères Maison Lazard <i>Administrateur :</i> Fonds Partenaires Gestion Institut Pasteur	5 000	58 ans	Juil. 1996
Nicolas JACHIE⁽⁷⁾⁽¹⁰⁾ <i>Chef du Service des Participations :</i> Direction du Trésor Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie <i>Administrateur :</i> SOGÉPA France Télécom EDF SNCF	- (13)	42 ans	Mars 1998
Yoshikazu HANAWA⁽⁹⁾ <i>Président de Nissan Motor Co Ltd</i>	500	66 ans	Juin 1999
Jean-Luc LAGARDÈRE⁽⁴⁾ <i>Gérant Commandité de Lagardère SCA</i> <i>Président-Directeur Général :</i> Lagardère Capital & Management Hachette SA <i>Président :</i> France Galop <i>Président du Conseil de Surveillance :</i> Société Aérospatiale Matra <i>Gérant :</i> Lagardère Elevage <i>Membre du Comité Consultatif :</i> Banque de France	1 001	73 ans	Mai 1989
Bernard LARROUTOUROU⁽¹¹⁾ <i>Président-Directeur Général de l'INRIA</i> <i>Administrateur :</i> Simulog Thomson SA INRIA Transfert	1 ⁽¹³⁾	42 ans	Fév. 2000
Henri MARTRE⁽⁶⁾⁽¹⁰⁾ <i>Président d'Honneur d'Aérospatiale</i> <i>Président du Conseil de Surveillance :</i> ESL et Network Holding <i>Administrateur :</i> On - X Sogepa	150	73 ans	Juil. 1996
Jean-Claude PAYE⁽⁵⁾⁽¹⁰⁾ <i>Conseiller d'Etat en service extraordinaire</i>	20	66 ans	Juil. 1996
Danièle POTVIN⁽³⁾ <i>Administrateur salarié</i>	50	52 ans	Nov. 1996
Franck RIBOUD⁽¹²⁾ <i>Président-Directeur Général :</i> Groupe Danone Compagnie Gervais Danone Générale Biscuit <i>Président et Directeur :</i> Danone Asia Pte Limited <i>Vice-Président et Administrateur :</i> Danone SA Danone Sabanci Gıda Ve Icecek San. Ve. Tic.A.S. <i>Administrateur :</i> Danone Finance Victoire Kalisto Entertainment Abi Holdings Limited (ABIH) Associated Biscuits International Ltd (ABIL) Scottish & Newcastle Plc Danone SA Wadia BSN India Limited Clover Holdings Limited Strauss Dairies Ltd Ona <i>Membre du Conseil de Surveillance :</i> Cabasse <i>Représentant permanent de la Compagnie Gervais Danone :</i> Danone Société des Eaux de Volvic <i>Représentant permanent du Groupe Danone :</i> LU France		45 ans	Déc. 2000

	Nombre d'actions Renault détenues	Age	Date du 1 ^{er} mandat
Jeanne SEYVET⁽⁸⁾⁽¹⁰⁾ <i>Directrice Générale de l'Industrie, des Technologies de l'Information et des Postes</i> Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie <i>Administrateur :</i> ADIT Bull Bipe Erap <i>Commissaire du Gouvernement :</i> France Télécom	- ⁽¹³⁾	47 ans	Déc. 1998
Robert STUDER⁽⁵⁾ <i>Ancien Président :</i> Union de Banques Suisses <i>Administrateur :</i> European Advisory Committee to the New York Stock Exchange, New York Espirito Santo Financial Group SA, Luxembourg Schindler Holding SA Total Fina Elf <i>Membre du Conseil de Surveillance :</i> BASF SA	6 000	62 ans	Juil. 1996

⁽¹⁰⁾ Mandat d'administrateur renouvelé par l'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1999, désigné Président-Directeur Général par le Conseil d'Administration du 10 juin 1999.

⁽²⁾ Nommé par l'Assemblée Générale Ordinaire du 24 mai 1995, renouvelé par l'Assemblée Générale Ordinaire du 8 juin 2000.

⁽⁴⁾ Elu(e) ou réélu(e) par les salariés le 5 novembre 1996.

⁽⁵⁾ Renouvelé par l'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1999.

⁽⁶⁾ Nommé(e) ou renouvelé(e) par l'Assemblée Générale Mixte du 26 juillet 1996.

⁽⁷⁾ Nommé(e) ou renouvelé(e) par l'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1997.

⁽⁸⁾ Nommé(e) ou renouvelé(e) par l'Assemblée Générale Mixte du 11 juin 1998.

⁽⁹⁾ Désignée par arrêté du 11 décembre 1998, ratifié par l'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1999.

⁽¹⁰⁾ Nommé par l'Assemblée Générale du 10 juin 1999.

⁽¹¹⁾ Ont été désignés par l'Etat avant leur nomination par l'Assemblée Générale.

⁽¹²⁾ Désigné par arrêté du 15 février 2000, ratifié par l'Assemblée Générale Ordinaire du 8 juin 2000.

⁽¹³⁾ Coopté par le Conseil d'Administration du 19 décembre 2000 suite à la démission de M. Antoine RIBOUD; ratification de sa cooptation soumise à l'Assemblée Générale Mixte du 10 mai 2001.

⁽¹⁴⁾ La réglementation administrative n'oblige pas ces administrateurs à posséder des actions en tant que représentants de l'Etat.

Tableau récapitulatif des échéances de mandat des membres du Conseil d'Administration

(Le renouvellement a lieu lors de l'Assemblée Générale annuelle statuant sur les comptes de l'exercice indiqué)

Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice	Échéance du mandat de :
2000	Mme SEYVET M. STUDER
2001	Mme POTVIN ⁽¹⁾ M. CAMESCASSE ⁽¹⁾ M. BOUSSET ⁽¹⁾ M. PAYE
2002	M. ALANCHE ⁽¹⁾ M. JACHIE M. MARTRE
2003	M. de COMBRET M. LARROUTUROU
2004	M. HANAWA M. LAGARDÈRE M. SCHWEITZER
2005	BNP PARIBAS M. RIBOUD ⁽²⁾

⁽¹⁾ Les mandats des administrateurs représentant les salariés et celui de l'administrateur représentant les actionnaires salariés donnent lieu à élections par les collèges concernés.

⁽²⁾ M. Franck RIBOUD, coopté par le Conseil d'Administration du 19 décembre 2000 suite à la démission de M. Antoine RIBOUD; ratification de sa cooptation soumise à l'Assemblée Générale Mixte du 10 mai 2001.

Le **Conseil d'Administration** désigne parmi ses membres un Président qui doit être une personne physique. Le Président est rééligible. Chaque administrateur doit être propriétaire d'au moins une action au nominatif. Le Conseil d'Administration s'est réuni huit fois durant l'année 2000.

Suivant les **préconisations du rapport Viénot** de 1995, complété par un second rapport publié en juillet 1999, sur le Gouvernement d'Entreprise ("Corporate Governance"), le Conseil d'Administration de Renault s'est doté d'un règlement intérieur et de comités spécialisés. Le règlement intérieur définit le rôle du Conseil d'Administration représentant collectivement l'ensemble des actionnaires. Il a conduit à l'élaboration d'une charte de l'administrateur qui précise ses droits et ses devoirs. Le Conseil d'Administration a également établi une procédure relative à l'utilisation et/ou à la communication d'informations privilégiées. Renault a évalué en 1998 la composition, l'organisation et le fonctionnement de son Conseil d'Administration en s'appuyant sur un cabinet spécialisé. Renault entend reconduire cette démarche de façon périodique. Une deuxième évaluation a été soumise au Conseil d'Administration du 27 février 2001.

Afin de procéder à un examen approfondi des questions spécifiques relevant de la mission du Conseil d'Administration, **trois comités spécialisés** ont été mis en place depuis 1996 :

- Un comité des comptes et de l'audit ; présidé par Robert STUDER, il réunit Jean-Pierre CAMESCASSE, Pierre ALANCHE, Nicolas JACHIE et Henri MARTRE. Il a notamment pour mission d'analyser les comptes et de s'assurer de la pertinence des méthodes adoptées pour leur établissement. En 2000, ce comité s'est réuni deux fois.

- Un comité des nominations et des rémunérations ; présidé depuis le 19 décembre par Michel PEBEREAU, qui a succédé à cette date à Antoine RIBOUD, il réunit François de COMBRET, Louis SCHWEITZER et, depuis le 19 décembre 2000, Franck RIBOUD. Il a notamment pour mission d'effectuer toute proposition au Conseil intéressant la nomination de nouveaux administrateurs et l'opportunité du renouvellement des mandats parvenus à expiration, ainsi que la rémunération des dirigeants et l'attribution d'options. Il s'est réuni deux fois en 2000.

- Un comité de stratégie internationale ; présidé par Jean-Luc LAGARDÈRE, il réunit Jeanne SEYVET, Henri MARTRE, Jean-Marie BOUSSET, Yoshikazu HANAWA, Jean-Claude PAYE et Danièle POTVIN, et, depuis le 8 juin 2000, Bernard LARROUTUROU. Il a notamment pour mission d'analyser et de présenter au Conseil les orientations du développement international de la Société. Il s'est réuni une fois en 2000.

L'Assemblée Générale peut allouer aux administrateurs, à titre de **jetons de présence**, une rémunération dont le montant reste maintenu jusqu'à décision nouvelle. Les modalités d'attribution des jetons de présence sont les suivantes :

L'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1997 a fixé à 2 000 000 francs (304 898,03 euros) le montant annuel des jetons de présence à répartir entre les administrateurs pour l'exercice alors en cours, et les exercices suivants jusqu'à nouvelle décision. Il incombe au Conseil de procéder à cette répartition.

La répartition des jetons de présence proposée au Conseil distingue une part fixe, liée à la responsabilité propre résultant de l'appartenance même au Conseil, et une part variable, liée à la présence effective des membres. A cela s'ajoutent éventuellement deux compléments, l'un au titre de la participation à un comité du Conseil, l'autre au titre de la présidence d'un de ces comités.

Le Conseil d'Administration, en sa séance du 28 octobre 1997, a adopté les modalités de répartition des jetons de présence des administrateurs. Les jetons de présence alloués à chaque administrateur se montent au maximum à 140 000 francs (21 342,86 euros) pour l'exercice 2000, répartis comme suit :

- 50 000 francs (7 622,45 euros) au titre de l'appartenance au Conseil.
- 50 000 francs (7 622,45 euros) au plus, en fonction de son assiduité au Conseil, la somme étant calculée au prorata de sa présence effective aux séances du Conseil.
- 20 000 francs (3 048,98 euros) au titre de son appartenance à l'un des comités du Conseil.
- 20 000 francs (3 048,98 euros) au titre de la présidence de l'un de ces comités du Conseil.

Le Président de Renault ne perçoit pas de jetons de présence au titre de sa participation aux Comités. Au titre de l'exercice 2000, le montant total des jetons de présence alloués⁽¹⁾ aux administrateurs s'est élevé à 1 803 750 francs (274 979,91 euros) (1 835 000 francs en 1999).

⁽¹⁾ Certains administrateurs, en raison de la nature de leur représentation, ne perçoivent pas personnellement les jetons de présence.

Administrateurs	Présence aux 8 Conseils en 2000	Montant des jetons de présence alloués, en francs (1)	
		2000	1999
M. SCHWEITZER	8	100 000 (15 224,90 euros)	100 000
M. ALANCHE	8	120 000 (18 293,88 euros)	120 000
BNP/M. PEBEREAU	2	82 500 (12 577,04 euros)	101 250
M. BOUSSET	8	120 000 (18 293,88 euros)	120 000
M. CAMESCASSE	8	120 000 (18 293,88 euros)	120 000
M. de COMBRET	7	113 750 (17 341,08 euros)	120 000
M. HANAWA	7	113 750 (17 341,08 euros)	95 000
M. JACHET	8	120 000 (18 293,88 euros)	120 000
M. LAGARDÈRE	4	115 000 (17 531,64 euros)	115 000
M. LARROUTUROU	6	107 500 (16 388,27 euros)	-
M. MARTRE	8	120 000 (18 293,88 euros)	113 750
M. PAYE	7	113 750 (17 341,08 euros)	113 750
M. PEYRELEVADE (2)			107 500
Mme POTVIN	8	120 000 (18 293,88 euros)	120 000
M. RIBOUD (3)	1	96 250 (14 673,22 euros)	127 500
Mme SEYVET	7	113 750 (17 341,08 euros)	120 000
M. STUDER	6	127 500 (19 437,25 euros)	121 250

(1) Jetons alloués au titre de l'appartenance et en fonction de l'assiduité au Conseil, de l'appartenance à et/ou la présidence de l'un des Comités du Conseil.
(2) Fin de mandat en février 2000.
(3) M. Antoine Riboud.



Comité Exécutif et Comité de Direction au 31 décembre 2000

• Louis SCHWEITZER	Président-Directeur Général
Patrick BLAIN	Directeur Commercial Europe
Marie-Christine CAUBET	Directeur Commercial France
Jean-Pierre CORNIOU	Directeur de l'Organisation et de l'Ingénierie Informatique
• Pierre-Alain DE SMEDT	Directeur Général adjoint, Directeur Industriel et Technique
Rémi DECONINCK	Directeur du Produit
Gérard DETOURBET	Directeur de la Mécanique
Thierry DOMBREVAL	Directeur Stratégie et Marketing
Christian DOR	Directeur Financier
• Georges DOUIN	Directeur Général adjoint, Directeur Plan-Produit-Opérations Internationales
Alain DUBOIS-DUMÉE	Directeur de la Communication
Jean-Baptiste DUZAN	Directeur des Achats
Michel FAIVRE-DUBOZ	Directeur du Développement de l'Ingénierie Véhicule
• Patrick FAURE	Président-Directeur Général de Renault V.I., Président de Renault Sport
Philippe GAMBA	Président-Directeur Général de Renault Crédit International (RCI)
Manuel GOMEZ	Directeur des Opérations Internationales
Michel GORNET	Directeur des Fabrications
• François HINFRAY	Directeur Général adjoint, Directeur Commercial
Jacques LACAMBRE	Directeur des Avant-projets, de la Recherche et des Prestations
Patrick LE QUÉMENT	Directeur du Design Industriel
• Shemaya LÉVY	Directeur Général adjoint
Philippe MELLIER	Directeur Général de la Branche Europe de Renault V.I.
Luc-Alexandre MÉNARD	Directeur du Mercosur
Pierre POUPEL	Directeur de la Qualité
Alain-Pierre RAYNAUD	Directeur du Contrôle de Gestion
Tsutomu SAWADA	Directeur, Conseiller du Président
Francis STAHL	Directeur de la Division Véhicules Utilitaires
• Michel de VIRVILLE	Secrétaire Général de Renault, Directeur des Ressources Humaines Groupe

• Membres du Comité Exécutif du Groupe présidé par Louis SCHWEITZER.

La rémunération des membres du Comité de Direction Renault (CDR) se divise en une part fixe et une part variable. La part variable se fonde sur la performance économique de l'entreprise, mesurée pour moitié par l'écart entre la marge opérationnelle obtenue et celle prévue au budget, pour moitié par le taux de bénéficiaire sur capitaux propres.

En 2000, la rémunération totale des membres du CDR s'est élevée à 76 020 750 francs, dont 51 700 846 francs de part fixe (contre un total de 51 862 459 francs, dont 39 619 597 francs de part fixe, en 1999), étant précisé que le nombre des membres du CDR est passé de 23 en 1999 à 28 en 2000. La rémunération totale de M. SCHWEITZER s'est élevée en 2000 à 7 085 219 francs, dont 4 149 012 francs de part fixe (contre 6 253 088 francs, dont 4 149 012 francs de part fixe, en 1999). Les membres du CDR ne perçoivent pas de jeton de présence par les sociétés du Groupe dans lesquelles ils détiennent un mandat social.





Responsables du contrôle des comptes

Commissaires aux Comptes titulaires :

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU
représenté par M. Olivier AZIERES
185, avenue Charles-de-Gaulle
92200 NEUILLY-SUR-SEINE

ERNST & YOUNG Audit
représenté par M. Dominique THOUVENIN
4, rue Auber
75009 PARIS

Le Cabinet Deloitte Touche Tohmatsu a été nommé par l'Assemblée Générale Mixte du 7 juin 1996, dans sa partie ordinaire, pour une période de six ans. Le Cabinet Ernst & Young Audit a été nommé pour la première fois par arrêté du ministère de l'Economie et des Finances en date du 27 mars 1979. Il a été reconduit une nouvelle fois par l'Assemblée Générale Mixte du 7 juin 1996, dans sa partie ordinaire, pour une période de six ans. Leur mandat expirera à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice 2001.

Commissaires aux Comptes suppléants :

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU Audit
suppléant de DELOITTE TOUCHE TOHMATSU

Antoine BRACCHI⁽¹⁾
suppléant de ERNST & YOUNG Audit

Les Commissaires aux Comptes suppléants ont été nommés ou renouvelés par l'Assemblée Générale Mixte du 7 juin 1996, dans sa partie ordinaire, pour une période de six ans. Leur mandat expirera à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice 2001.

⁽¹⁾Démissionnaire en date de l'Assemblée Générale du 10 mai 2001.

RENSEIGNEMENTS DE CARACTÈRE JURIDIQUE CONCERNANT RENAULT

Société anonyme de droit français, Renault est régie par les dispositions du livre II du Code du Commerce sur les sociétés commerciales et les dispositions de la loi n° 94-640 du 25 juillet 1994 relative à l'amélioration de la participation des salariés dans l'entreprise. Elle a été créée le 16 janvier 1945 et expirera le 31 décembre 2088, sauf cas de dissolution anticipée ou de prorogation. Le siège social est fixé à Boulogne-Billancourt 92100 - France, 13-15, quai Le Gallo. La société est immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le n° B 780 129 987 (code APE 341 Z), Siret : 780.129.987.03591. Les statuts, procès-verbaux d'Assemblées Générales, rapports des Commissaires aux Comptes et tous documents tenus à disposition des actionnaires en application de la loi peuvent être consultés au siège social.

Renault a notamment pour objet principal l'étude, la construction, le négoce, la réparation, l'entretien et la location de véhicules automobiles et en particulier industriels, utilitaires ou de tourisme, de tracteurs et de matériels agricoles et de travaux publics, l'étude et la fabrication de toutes pièces ou équipements utilisés pour la construction ou la circulation de véhicules, la prestation de tous services relatifs à ces activités et plus généralement toutes opérations industrielles, commerciales, financières, mobilières ou immobilières se rattachant directement ou indirectement, en totalité ou en partie, à l'un quelconque des objets précités (article 3 des statuts). Chaque exercice social a une durée de 12 mois qui s'étend du 1^{er} janvier au 31 décembre.

Dispositions particulières des statuts

Modification du capital et des droits sociaux

L'Assemblée Générale Extraordinaire peut, dans les conditions fixées par la loi, augmenter ou réduire le capital social et autoriser le Conseil d'Administration, avec faculté de délégation au Président du Conseil d'Administration, de procéder à ces opérations. Les actions sont librement cessibles, conformément aux dispositions législatives et réglementaires, et se transmettent par virement de compte à compte.

Répartition statutaire des bénéfices

La répartition des bénéfices est effectuée conformément à la législation en vigueur.

Le bénéfice distribuable est constitué par le bénéfice de l'exercice diminué des pertes antérieures et des sommes portées en réserve, en application de la loi, et augmenté du report bénéficiaire. Sur ce bénéfice, l'Assemblée Générale peut, sur proposition du Conseil d'Administration, prélever les sommes qu'elle juge à propos d'affecter à la dotation de tous fonds de réserves facultatives ordinaires ou extraordinaires, ou de reporter à nouveau. Le solde, s'il en existe, est réparti entre les actions, proportionnellement à leur montant libéré et non amorti.

L'Assemblée Générale a la faculté d'accorder à chaque actionnaire, pour tout ou partie du dividende mis en distribution, une option entre le paiement du dividende en numéraire ou en actions, dans les conditions légales. La demande de paiement du dividende en actions doit intervenir dans un délai fixé par l'Assemblée Générale, sans qu'il puisse être supérieur à trois mois à compter de la date de celle-ci. Ce délai peut être suspendu, pour une durée ne pouvant excéder trois mois, par décision du Conseil d'Administration, en cas d'augmentation du capital.

Assemblées Générales

Les Assemblées Générales sont convoquées dans les conditions légales et réglementaires. Les Assemblées Générales se composent de tous les actionnaires. Les propriétaires d'actions au porteur ou inscrites sur un compte non tenu par la Société doivent, pour avoir le droit d'assister ou de se faire représenter aux Assemblées Générales, déposer un certificat établi par l'intermédiaire chargé de tenir leur compte et constatant l'indisponibilité des titres jusqu'à la date de la réunion, au lieu indiqué dans ladite convocation, cinq jours au moins avant la date fixée pour l'Assemblée Générale.

Les propriétaires d'actions nominatives inscrites sur un compte tenu par la Société doivent, pour participer ou se faire représenter aux Assemblées Générales, avoir leurs actions inscrites à leur compte sur les registres de la Société, cinq jours au moins avant la date de la réunion de l'Assemblée Générale. Le Conseil d'Administration a la faculté de réduire le délai ci-dessus prévu.

Existence de seuils statutaires

Les actions donnent lieu à une inscription en compte dans les conditions et selon les modalités prévues par la loi. Les actions entièrement libérées sont nominatives ou au porteur, au choix de leur titulaire. Toutefois, tant que ces titres ne sont pas entièrement libérés, ils sont obligatoirement au nominatif.

La Société est autorisée à faire usage des dispositions légales prévues en matière d'identification des détenteurs de titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses propres Assemblées d'Actionnaires.

Outre l'obligation légale d'informer la Société de la détention de certaines fractions du capital, tout actionnaire ou société de gestion d'un organisme de placement collectif de valeurs mobilières qui vient à détenir un nombre d'actions égal ou supérieur à 0,5 % du capital ou un multiple de ce pourcentage, inférieur ou égal à 5 % du capital, est tenu, dans les cinq

jours de Bourse à compter de l'inscription en compte des titres qui lui permettent d'atteindre ou de franchir ce seuil, de déclarer à la Société le nombre total d'actions qu'il possède par lettre recommandée avec accusé de réception. Au-delà de 5 %, l'obligation de déclaration prévue à l'alinéa précédent porte sur des fractions de capital de 1 %. Pour la détermination des seuils ci-dessus, il sera tenu compte également des actions détenues indirectement et des actions assimilées aux actions possédées telles que définies par les dispositions de l'article L 233-7 du Code de Commerce. Le déclarant devra certifier que la déclaration faite comprend bien tous les titres détenus ou possédés au sens de l'alinéa qui précède et indiquer la date ou les dates d'acquisition. L'obligation de déclaration s'applique de la même façon en cas de franchissement à la baisse de chacun des seuils ci-dessus, 0,5 % ou 1 % selon le cas.

A défaut d'avoir été déclarées dans les conditions ci-dessus, les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée sont privées de droit de vote pour toute Assemblée d'Actionnaires qui se tiendrait jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de régularisation de la déclaration, dans la mesure où un ou plusieurs actionnaires détenant ensemble 1 % au moins du capital en font la demande lors de l'Assemblée.



RENAULT

EN 2000

Les ventes automobiles de la marque Renault se sont stabilisées en 2000 à 2,29 millions de véhicules. Avec une pénétration de 11 % (VP + VU), Renault est la première marque en Europe occidentale, malgré des immatriculations en recul de 4,2 % sur un marché en baisse de 1,3 %. Ce recul s'explique par une année de transition commerciale, sans lancement de véhicules majeurs, et par des contraintes d'approvisionnement en moteurs Diesel. Les immatriculations hors Europe occidentale ont fortement progressé (+ 22,7 %), tirées notamment par les bonnes performances au Brésil et en Turquie.

En 2000, Renault a achevé avec succès son premier plan triennal de réduction des coûts. Pour préparer l'avenir, Renault a intensifié ses efforts de recherche et de développement et a poursuivi son

déploiement à l'international avec notamment l'acquisition des actifs opérationnels de Samsung Motors, le développement de son outil industriel au Brésil, la restructuration de Dacia et la préparation de son retour au Mexique. L'Alliance a franchi en 2000 une nouvelle étape avec le redressement de Nissan et la mise en œuvre rapide des synergies dans tous les domaines de coopération (plate-forme, mécanique, achats, recherche, international).

Dans le camion, l'année 2000 a été marquée par l'accord entre Renault et Volvo pour créer le second groupe mondial. Cet accord est entré en vigueur le 2 janvier 2001. Renault V.I. a accru ses pénétrations en Europe et a atteint un record d'immatriculations grâce à un marché porteur. Aux Etats-Unis, malgré une pénétration en hausse, les immatriculations de Mack ont souffert du retournement du marché.

RÉSULTATS

Chiffre d'affaires

A structure et méthodes identiques, le chiffre d'affaires consolidé du Groupe progresse de 5,6 % pour atteindre 40 175 millions d'euros (263 534 millions de francs), contre 38 033 millions d'euros (249 483 millions de francs) en 1999. La contribution de la Branche Automobile progresse de 4,8 %, celle de la Branche Véhicules Industriels de 8,3 % et celle de la Branche Financière de 10,6 %.

Contribution au chiffre d'affaires du groupe par Branche

	1998 ⁽¹⁾			1999 ⁽¹⁾		1999 ⁽²⁾			2000			2000/1999 en %	
	Millions d'euros	Millions de francs	En %	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	En %	Millions d'euros	Millions de francs	En %	(1)	(2)
Automobile	29 739	195 077	80,0	29 738	195 068	30 040	197 050	79,0	31 486	206 533	78,4	+ 5,9	+ 4,8
Véhicules Industriels	6 192	40 619	16,6	6 474	42 470	6 495	42 606	17,1	7 033	46 137	17,5	+ 8,6	+ 8,3
Financière	1 256	8 238	3,4	1 380	9 051	1 498	9 827	3,9	1 656	10 864	4,1	+20,0	+10,6
TOTAL	37 187	243 934	100,0	37 592	246 589	38 033	249 483	100,0	40 175	263 534	100,0	+ 6,9	+ 5,6

(1) Publié.

(2) Pour les comparaisons, les chiffres 1999 ont été retraités à structure et méthodes identiques à celles de 2000.

Ces retraitements concernent des entrées ou des sorties de périmètre dont l'impact sur le chiffre d'affaires s'éleve à :

• au niveau de la Branche Automobile :

- entrée de périmètre pour + 328 millions d'euros pour (2 154 millions de francs) dont essentiellement : Dacia 208 millions d'euros (1 365 millions de francs) RFA 63 millions d'euros (411 millions de francs) et Renault Samsung Motors 42 millions d'euros (273 millions de francs)

- sortie de périmètre pour - 26 millions d'euros (- 172 millions de francs) — dont CAT Voyages : - 16 millions d'euros (- 104 millions de francs) et Renault Automation - 10 millions d'euros (- 68 millions de francs) —

• au niveau de la Branche Véhicules Industriels : entrée de périmètre pour 21 millions d'euros (136 millions de francs)

• au niveau de la Branche Financière : entrée de périmètre pour 118 millions d'euros (776 millions de francs) concernant essentiellement les filiales financières européennes de Nissan pour 115 millions d'euros (755 millions de francs).

La contribution des Branches est calculée après élimination du chiffre d'affaires réalisé dans le Groupe.

La contribution de la **Branche Automobile** s'élève à 31 486 millions d'euros (206 533 millions de francs) soit 78,4 % du chiffre d'affaires du Groupe. Cette croissance s'explique principalement par la forte progression des ventes à l'international, notamment en Turquie et au Brésil, et par la croissance du chiffre d'affaires de Samsung Motors. En Europe, les effets de la baisse des volumes ont pu être limités par les bonnes orientations du mix-version et la hausse des activités après-vente alors que les pressions sur les prix sont restées vives, en particulier en Grande-Bretagne, effaçant pour partie dans ce pays l'effet favorable de la dépréciation de l'euro.

La contribution de la Branche Automobile comprend également la contribution au chiffre d'affaires des entreprises industrielles et de services opérant dans le prolongement de l'activité automobiles, notamment SNR (334 millions d'euros, 2 193 millions de francs), CAT (281 millions d'euros, 1 842 millions de francs) et Renault Agriculture (574 millions d'euros, 3 766 millions de francs).

La contribution de la **Branche Véhicules Industriels** représente 17,5 % du chiffre d'affaires du Groupe. Elle s'élève à 7 033 millions d'euros (46 137 millions de francs) en hausse de 8,3 % à structure et méthodes identiques. Cette évolution s'explique principalement par la progression des ventes de la branche européenne et, pour Mack, par l'évolution favorable du dollar américain qui fait plus que compenser la baisse des volumes et des prix aux Etats-Unis. Ainsi, la contribution au chiffre d'affaires de la branche européenne, activité camions, progresse de 10,4 % et celle de Mack de 6,7 %.

La **Branche Financière** participe pour 4,1 % au chiffre d'affaires du Groupe. Sa contribution s'élève à 1 656 millions d'euros (10 864 millions de francs). Ce montant, en hausse de 10,6 % par rapport à 1999 à structure et méthodes identiques, correspond aux produits du financement des ventes. Cette progression reflète essentiellement celle des encours productifs moyens, qui augmentent de 9,5 % à structure identique (encours productifs moyens des filiales financières de Nissan calculés en 1999 sur une année pleine).

Chiffre d'affaires par zone géographique de commercialisation

	1998 ⁽¹⁾			1999 ⁽¹⁾			1999 ⁽²⁾			2000		
	Millions d'euros	Millions de francs	En %	Millions d'euros	Millions de francs	En %	Millions d'euros	Millions de francs	En %	Millions d'euros	Millions de francs	En %
France	14 354	94 154	38,6	13 731	90 068	36,5	13 767	90 307	36,2	14 252	93 485	35,5
Autres pays de l'UE	15 496	101 644	41,7	16 118	105 725	42,9	16 236	106 501	42,7	16 218	106 381	40,4
TOTAL UE	29 850	195 798	80,3	29 849	195 793	79,4	30 003	196 808	78,9	30 470	199 866	75,9
Reste de l'Europe	1 393	9 138	3,7	1 410	9 253	3,8	1 639	10 754	4,3	1 737	11 396	4,3
TOTAL EUROPE	31 243	204 936	84,0	31 259	205 046	83,2	31 642	207 562	83,2	32 207	211 262	80,2
Afrique	501	3 290	1,3	571	3 743	1,5	587	3 848	1,5	666	4 370	1,6
Amérique	4 149	27 213	11,2	4 462	29 267	11,9	4 462	29 267	11,7	4 982	32 683	12,4
Asie/Pacifique	1 294	8 495	3,5	1 300	8 533	3,4	1 342	8 806	3,6	2 320	15 219	5,8
TOTAL	37 187	243 934	100,0	37 592	246 589	100,0	38 033	249 483	100,0	40 175	263 534	100,0

(1) Publié.

(2) 1999 retraité à structure et méthodes identiques à celles de 2000.

Ventilation du chiffre d'affaires France/Etranger

En %	1998		1999		2000	
	France	Etranger	France	Etranger	France	Etranger
Automobile	39,4	60,6	38,5	61,5	37,3	62,7
Véhicules Industriels	33,3	66,7	27,2	72,8	27,8	72,2
Financière	45,7	54,3	37,3	62,7	34,1	66,0
TOTAL	38,6	61,4	36,5	63,5	35,5	64,5

Le chiffre d'affaires réalisé en France représente 35,5 % du total. Celui réalisé hors d'Europe a augmenté de 24,7 %. Avec 7 968 millions d'euros (52 272 millions de francs) il représente 19,8 % de l'ensemble contre 16,8 % en pro forma, confirmant ainsi la poursuite du développement du Groupe à l'international.

Marge opérationnelle

La notion de marge opérationnelle correspond au résultat d'exploitation avant prise en compte des autres produits et charges d'exploitation, qui comprennent :

- les coûts de restructuration et les coûts relatifs aux mesures d'adaptation des effectifs ;
- les résultats sur cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles (excepté les cessions de véhicules en location) ;
- les résultats des opérations sur filiales et titres de participation liés à l'exploitation ;
- les amortissements des écarts d'acquisition des sociétés intégrées ;
- les éléments inhabituels correspondant à des produits et charges non usuels par leur fréquence, leur nature ou leur montant.



Contribution à la marge opérationnelle du Groupe par Branche

	Année 1998		1 ^{er} sem. 1999		2 ^e sem. 1999		Année 1999		1 ^{er} sem. 2000		2 ^e sem. 2000		Année 2000	
	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs
Automobile	1 543	10 122	965	6 329	798	5 234	1 763	11 563	910	5 967	664	4 359	1 574	10 326
Véhicules Industriels	172	1 130	125	820	95	624	220	1 444	99	651	96	629	195	1 280
Financière	205	1 343	122	801	100	657	222	1 458	137	898	116	762	253	1 660
TOTAL	1 920	12 595	1 212	7 950	993	6 515	2 205	14 465	1 146	7 516	876	5 750	2 022	13 266

A compter de 1999, le siège est désormais totalement intégré à la Branche Automobile. L'année 1998 a été retraitée en conséquence.

La **marge opérationnelle du Groupe** en 2000 ressort à 2 022 millions d'euros (13 266 millions de francs) et représente 5 % du chiffre d'affaires, contre 5,9 % en 1999 (5,7 % hors un produit non récurrent de 500 millions de francs reçu par Renault de General Motors au titre de leur coopération industrielle dans le véhicule utilitaire). Elle est en retrait de 8,3 % par rapport à 1999.

La contribution de la **Branche Automobile** s'élève à 1 574 millions d'euros (10 326 millions de francs) soit une baisse de 10,8 %. Hors effet produit non récurrent General Motors, cette baisse est de 6,8 %. Cette évolution s'explique principalement par la forte augmentation des frais de recherche et développement, la poursuite du déploiement à l'international, avec notamment la consolidation pour la première fois sur une année entière de Dacia et de Renault Samsung Motors sur les quatre derniers mois. A l'inverse, malgré la hausse du prix des matières premières, la marge opérationnelle bénéficie de la poursuite du programme de réduction des coûts.

La contribution de la **Branche Véhicules Industriels** s'élève à 195 millions d'euros (1 280 millions de francs) soit une variation négative de 11,4 % par rapport à 1999. La croissance des ventes de la branche européenne, l'évolution favorable du dollar et les effets positifs du programme de réduction des coûts engagé en Europe et aux Etats-Unis, essentiellement en matière d'achats, n'ont pas été suffisants pour compenser l'impact d'une détérioration des conditions de vente et l'augmentation des frais d'études.

Enfin, la **Branche Financière** a dégagé une contribution à la marge opérationnelle de 253 millions d'euros (1 660 millions de francs) en augmentation de 13,9 % par rapport à 1999. L'effet favorable des filiales financières de Nissan en Europe sur la contribution à la marge opérationnelle de la Branche a permis d'absorber les effets de l'augmentation du coût du refinancement.

Les **frais de recherche et de développement** ont augmenté de 14,5 % entre 1999 et 2000 pour atteindre 2 048 millions d'euros (13 433 millions de francs) soit 5,1 % du chiffre d'affaires contre 4,8 % en 1999. Cette hausse est principalement liée à la préparation des futurs modèles, au développement de nouveaux groupes motopropulseurs, notamment dans le domaine des moteurs Diesel à rampe commune et essence à injection directe, et à l'internationalisation de l'activité. Ces dépenses préparent l'avenir du Groupe et sa croissance.

Les **frais généraux et commerciaux** s'élèvent à 4 838 millions d'euros (31 735 millions de francs) contre 4 468 millions d'euros (29 311 millions de francs) en 1999.

Les **autres produits et charges d'exploitation** constituent en 2000 une charge de 319 millions d'euros (2 093 millions de francs) contre une charge de 721 millions d'euros (4 729 millions de francs) en 1999. 1999 avait été une année exceptionnelle, qui avait enregistré une provision de 584 millions d'euros (3 833 millions de francs) au titre du plan "CASA" (Cessation anticipée d'Activité des Salariés Agés), lequel permet d'anticiper le départ à la retraite des salariés âgés de

57 ans et plus. En 2000, l'impact de ce plan représente une charge de 75 millions d'euros (495 millions de francs). Ce montant comprend le provisionnement du dispositif pour les filiales françaises pour lesquelles un accord est intervenu en 2000, ainsi que l'ajustement de l'actualisation financière des provisions constituées en 1999. Par ailleurs, Renault a provisionné 77 millions d'euros (505 millions de francs) au titre d'un plan de départs, en 2000 et 2001, dans la filiale espagnole FASA pour les salariés âgés de 57 ans et demi et plus. En outre, en raison de la situation financière de Daewoo,

Renault a également provisionné une créance de 65 millions d'euros (426 millions de francs) dans le cadre de la fourniture de moteurs à ce constructeur.

La répartition par Branche des APCE est la suivante : Branche Automobile, charge de 308 millions d'euros (2 019 millions de francs), constituée essentiellement des coûts et provisions de restructuration pour 186 millions d'euros (1 219 millions de francs) ; Branche Véhicules Industriels, produit de 7 millions d'euros (46 millions de francs) ; Branche Financière, charge de 18 millions d'euros (120 millions de francs).

Résultat d'exploitation

Compte tenu de ces autres produits et charges d'exploitation, le résultat d'exploitation du Groupe en 2000 est positif de 1 703 millions d'euros (11 173 millions de francs). La contribution de la Branche Automobile s'élève à 1 266 millions d'euros (8 307 millions de francs) tandis que celle de la Branche Véhicules Industriels s'établit à 202 millions d'euros (1 326 millions de francs) et celle de la Branche Financière à 235 millions d'euros (1 540 millions de francs).

Contribution au résultat d'exploitation du Groupe par Branche

	Année 1998		1 ^{er} sem. 1999		2 ^e sem. 1999		Année 1999		1 ^{er} sem. 2000		2 ^e sem. 2000		Année 2000	
	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs
Automobile	1 280	8 395	911	5 973	250	1 640	1 161	7 613	813	5 332	453	2 975	1 266	8 307
Véhicules Industriels	137	901	152	999	(94)	(616)	58	383	89	587	113	739	202	1 326
Financière	235	1 543	124	811	141	929	265	1 740	122	799	113	741	235	1 540
Total	1 652	10 839	1 187	7 783	297	1 953	1 484	9 736	1 024	6 718	679	4 455	1 703	11 173

Le second semestre enregistre traditionnellement les décisions de provisions pour restructuration.

Résultat financier

Le résultat financier est négatif de 69 millions d'euros (454 millions de francs). En 1999, il était positif de 32 millions d'euros (208 millions de francs). Cette évolution est la conséquence du coût des financements liés à l'acquisition des titres Nissan et à l'internationalisation de Renault depuis la fin du premier semestre 1999.

l'exercice fiscal se terminant le 31 mars 2001 pour + 475 millions d'euros (+ 3 112 millions de francs)
- La dotation à l'amortissement de l'écart d'acquisition (goodwill), soit - 42 millions d'euros (- 274 millions de francs).

Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence

La part revenant à Renault dans le résultat net des sociétés mises en équivalence se traduit par un gain de 89 millions d'euros (583 millions de francs) contre une perte de 356 millions d'euros (2 334 millions de francs) en 1999. Ce gain provient de :

- La mise en équivalence de Nissan Motor dans le résultat de Renault, qui est positive et s'élève à 56 millions d'euros (368 millions de francs). En 1999, elle était négative de - 330 millions d'euros (- 2 165 millions de francs). Elle-même comprenant :
 - L'impact dans les comptes de Renault du résultat retraité de Nissan au titre du second semestre de l'exercice fiscal se terminant le 31 mars 2000 pour - 377 millions d'euros (- 2 470 millions de francs) et au titre du premier semestre de

- La mise en équivalence des autres sociétés du Groupe (Mais, Teksid, Sofasa) dans les résultats de Renault, qui se traduit en 2000 par un profit de 33 millions d'euros (215 millions de francs) contre une perte de 26 millions d'euros (169 millions de francs) en 1999.

Résultat avant impôts du Groupe

Le résultat avant impôts du Groupe s'établit à 1 723 millions d'euros (11 302 millions de francs) contre 1 160 millions d'euros (7 610 millions de francs) en 1999. En 2000, la contribution au résultat avant impôts de chacune des Branches s'élève à 1 207 millions d'euros (7 920 millions de francs) pour la Branche Automobile, 197 millions d'euros (1 292 millions de francs) pour la Branche Véhicules Industriels et 319 millions d'euros (2 090 millions de francs) pour la Branche Financière.

Résultat net de Renault

Dans le cadre du régime fiscal du bénéfice mondial consolidé, qui a été reconduit au 1^{er} janvier 2001 pour une période de trois ans, Renault détermine l'impôt en tenant compte des résultats fiscaux de la plupart des filiales étrangères et impute sur ce montant certains impôts payés par ces mêmes filiales.

Les impôts courants représentent au titre de 2000 une charge de 287 millions d'euros (1 881 millions de francs) contre 805 millions d'euros (5 278 millions de francs) en 1999. Après prise en compte d'une charge d'impôts différés de 362 millions d'euros (2 379 millions de francs) contre un produit de 185 millions d'euros (1 210 millions de francs) en 1999, l'exercice se solde par une charge nette d'impôts courants et différés de 649 millions d'euros (4 260 millions de francs)

contre 620 millions d'euros (4 068 millions de francs) en 1999. Le taux d'impôt avant impact des sociétés mises en équivalence s'établit à 39,8 %, contre 40,9 % en 1999.

Après prise en compte de cette charge et des intérêts minoritaires négatifs qui s'élèvent à 6 millions d'euros (40 millions de francs), alors qu'ils étaient positifs de 5,5 millions d'euros (36 millions de francs), en 1999 le résultat net de Renault s'établit à 1 080 millions d'euros (7 082 millions de francs) contre 534 millions d'euros (3 506 millions de francs) en 1999.

FLUX DE TRÉSORERIE

Tableaux de flux de trésorerie

	1998		1999		2000	
	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs
Capacité d'autofinancement	3 098	20 321	3 314	21 745	3 412	22 379
Augmentation des créances de financement des ventes	(1 300)	(8 524)	(1 617)	(10 608)	(483)	(3 165)
Variation nette des dettes porteuses d'intérêts de l'activité financement des ventes	1 012	6 630	2 078	13 624	613	4 018
Variation du besoin en fonds de roulement	1 449	9 506	(288)	(1 885)	(1 769)	(11 599)
Flux / exploitation	4 259	27 933	3 487	22 876	1 773	11 633
Investissements corporels et incorporels	(2 205)	(14 466)	(2 437)	(15 983)	(2 846)	(18 670)
Acquisition des titres Nissan	-	-	(4 917)	(32 253)	-	-
Autres acquisitions de participations, nettes de la trésorerie acquise	(67)	(436)	(146)	(956)	(811)	(5 320)
Cessions et autres	507	3 325	454	2 977	496	3 256
Flux / investissement	(1 765)	(11 577)	(7 046)	(46 215)	(3 161)	(20 734)
Variation nette des dettes porteuses d'intérêts des activités industrielles et commerciales, y compris emprunts obligataires	(145)	(949)	(295)	(1 934)	2 127	13 953
Apports des minoritaires	28	182	41	272	50	326
Dividendes versés	(159)	(1 044)	(222)	(1 461)	(224)	(1 466)
Variation nette des prêts et valeurs mobilières de placement	(2 660)	(17 443)	4 015	26 337	221	1 447
Flux / financement	(2 936)	(19 254)	3 539	23 214	2 174	14 260
Variation des disponibilités et assimilés	(442)	(2 898)	(20)	(125)	786	5 159

Flux de trésorerie des opérations d'exploitation

Les flux des opérations d'exploitation ont généré 1 773 millions d'euros (11 633 millions de francs) de trésorerie contre 3 487 millions d'euros (22 876 millions de francs) en 1999.

La capacité d'autofinancement atteint un montant de 3 412 millions d'euros (22 379 millions de francs). Le besoin en fonds de roulement du Groupe a augmenté de 1 769 millions d'euros (11 599 millions de francs) (voir plus loin le paragraphe Situation financière).

Par ailleurs, les créances de financement des ventes ont augmenté

de 483 millions d'euros (3 165 millions de francs) en 2000, essentiellement en Espagne et en France. Enfin, les dettes porteuses d'intérêts de l'activité de financement des ventes ont augmenté de 2 127 millions d'euros (13 953 millions de francs). En 2000, Renault Crédit International a émis trois emprunts à taux flottant pour un montant total de 950 millions d'euros (6 232 millions de francs) et d'une durée de trois, quatre et cinq ans (250 millions d'euros en février, 500 millions d'euros en juin et 200 millions d'euros en juillet).

Flux de trésorerie liés aux investissements

En 2000, les flux liés aux investissements ont consommé 3 161 millions d'euros (20 734 millions de francs) de trésorerie. En 1999, les flux liés aux investissements avaient consommé 7 046 millions d'euros (46 215 millions de francs), dont 4 917 millions d'euros (32 253 millions de francs) correspondaient à l'acquisition des titres Nissan.

Les **investissements corporels et incorporels** ont augmenté de 16,8 % pour atteindre 2 846 millions d'euros (18 670 millions de francs). Ils se décomposent en 2 379 millions d'euros (15 607 millions de francs) pour la Branche Automobile (83,6 %), 218 millions d'euros (1 431 millions de francs) pour la Branche Véhicules Industriels (7,7 %) et 249 millions d'euros (1 632 millions de francs) pour la Branche Financière (8,7 %).

Les investissements des sociétés industrielles et commerciales sont consacrés principalement au renouvellement des gammes de produits et de composants, ainsi qu'à la modernisation des installations. Ainsi, en 2000, le montant des investissements corporels et incorporels de la **Branche Automobile** est en augmentation de plus de 14 % par rapport à 1999 et représente 7,5 % du chiffre d'affaires de la Branche Automobile. 18 % des investissements de l'année 2000 ont été engagés à l'international (avec notamment le financement d'une unité produisant des véhicules utilitaires, d'une usine d'emboutissage et d'une usine de mécanique au Brésil, le développement de chaînes de montage au Mexique ainsi que la modernisation des installations industrielles de Dacia). Les investissements concernant la gamme Europe ont représenté 52 % du total engagé au cours de l'année 2000. Ils ont été consacrés principalement à la nouvelle Laguna et aux futurs véhicules haut de gamme, ainsi qu'à la mise en place de nouvelles capacités de production flexibles pour les moteurs et les transmissions. La politique d'investissements hors gamme s'inscrit dans la continuité de l'année 1999. Elle a concerné principalement les installations d'emboutissage et de traitement anticorrosion, dans le but d'offrir aux clients une garantie renforcée, ainsi qu'un renforcement des capacités de production de moteurs Diesel.

Plus du quart des investissements de la **Branche Véhicules Industriels** a été consacré au renouvellement et à la mise en place de capacités de production complémentaires pour Renault V.I., les autres postes importants concernant le développement commercial et les investissements liés aux produits, notamment aux gammes futures. Les investissements de la **Branche Financière** sont constitués essentiellement par des véhicules mis en location.

Les **investissements corporels et incorporels nets des cessions** s'établissent à 2 381 millions d'euros (15 619 millions de francs) contre 2 033 millions d'euros (13 334 millions de francs) en 1999.

Les **investissements en titres** nets de la trésorerie acquise s'élèvent à 811 millions d'euros (5 320 millions de francs) contre 5 063 millions d'euros (33 209 millions de francs) en 1999 qui comprenaient, au niveau de la Branche Automobile, 4 618 millions d'euros (30 290 millions de francs) d'acquisition de titres Nissan Motor, 27 millions d'euros (180 millions de francs) d'acquisition des titres Nissan Diesel et 36 millions d'euros (234 millions de francs) d'acquisition de titres Dacia, nets de la trésorerie acquise, et, au niveau de la Branche Financière, 272 millions d'euros (1 783 millions de francs) correspondant à l'acquisition des filiales financières européennes de Nissan. En 2000, ils comprennent notamment, pour 446 millions d'euros (2 924 millions de francs) l'acquisition de 4,84 % du capital d'AB Volvo, pour 97 millions d'euros (636 millions de francs) l'acquisition des titres Benetton Formula Ltd, pour 64 millions d'euros (419 millions de francs) la souscription à l'augmentation de capital d'Avtoframos et, pour 47 millions d'euros (308 millions de francs) la souscription à l'augmentation de capital de Mais. Les cessions de participations se sont élevées à 30 millions d'euros (194 millions de francs).

Evolution des investissements (corporels, incorporels et titres)

	1998			1999			2000		
	Millions d'euros	Millions de francs	En %	Millions d'euros	Millions de francs	En %	Millions d'euros	Millions de francs	En %
Par Branche									
Automobile	1 926	12 635	84,8	6 849	44 924	91,3	3 160	20 728	86,4
Véhicules Industriels	165	1 080	7,2	226	1 481	3,0	241	1 585	6,6
Financière	181	1 187	8,0	425	2 787	5,7	256	1 677	7,0
TOTAL	2	14 902	100,0	7 500	49 192	100,0	3 657	23 990	100,0
Par nature									
Investissements corporels et incorporels	2 205	14 466	97,1	2 437	15 983	32,5	2 846	18 670	77,8
Investissements en titres	67	436	2,9	5 063	33 209	67,5	811	5 320	22,2
TOTAL	2	14 902	100,0	7 500	49 192	100,0	3 657	23 990	100,0

Flux de trésorerie liés au financement

Les flux liés au financement ont généré un besoin de trésorerie en 2000 de 2 174 millions d'euros (14 260 millions de francs) ; ce besoin de trésorerie était de 3 539 millions d'euros (23 214 millions de francs) en 1999. Ils sont constitués des dettes porteuses d'intérêts des activités industrielles et commerciales, comprenant notamment les remboursements et les émissions d'emprunts obligataires, des prêts à caractère de placement et des valeurs mobilières de placement des activités industrielles et commerciales, ainsi que des apports des minoritaires et des versements de dividendes aux actionnaires de Renault SA et aux actionnaires minoritaires des sociétés intégrées.

Renault a émis en octobre 2000 un emprunt obligataire à taux fixe d'un montant de 500 millions d'euros (3 280 millions de francs) d'une durée de sept ans.

Les prêts et valeurs mobilières de placement ont diminué de 221 millions d'euros (1 447 millions de francs) en 2000 ; en 1999, ils étaient en diminution de 4 015 millions d'euros (26 337 millions de francs) du fait de l'acquisition des titres Nissan.

L'Assemblée Générale Ordinaire de Renault du 8 juin 2000 a décidé la distribution d'un dividende de 182,8 millions d'euros (1 199 millions de francs) au titre de l'exercice 1999, soit un dividende par action de 0,76225 euro (5,00 francs). Après élimination du dividende relatif aux actions auto-détenues, le dividende versé en 2000 par Renault SA à ses actionnaires s'élève à 179 millions d'euros (1 174 millions de francs) ; un dividende de 0,76225 euro (5,00 francs) avait été versé en 1999 au titre de l'exercice 1998.

SITUATION FINANCIÈRE

Les capitaux propres sont passés de 8 185 millions d'euros (53 689 millions de francs) au 31 décembre 1999 à 9 652 millions d'euros (63 314 millions de francs) compte tenu des résultats enregistrés en 2000.

Les conditions d'exploitation au cours de l'exercice 2000 ont généré une capacité d'autofinancement de 3 412 millions d'euros (22 379 millions de francs). L'endettement financier net des activités industrielles et commerciales s'élève à 4 793 millions d'euros (31 441 millions de francs), hors titres participatifs il s'élève à 4 475 millions d'euros (29 356 millions de francs). Il intègre notamment les effets de la consolidation de Renault Samsung Motors pour un montant net de 267 millions d'euros (1 752 millions de francs). Au 31 décembre 1999, il était de 2 699 millions d'euros (17 705 millions de francs).

Enfin, le besoin en fonds de roulement du Groupe a augmenté de 1 768 millions d'euros (11 599 millions de francs) notamment du fait d'un profil d'activité moins favorable en fin d'année (affaiblissement de la conjoncture en Europe, problèmes d'approvisionnement en moteurs Diesel, lancement de Laguna II en janvier 2001, effet du millésime).



ACTIVITÉS DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

Frais de recherche et développement par Branche

	1998		1999		2000		2000/1999
	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	Millions d'euros	Millions de francs	En %
Automobile	1 408	9 239	1 620	10 628	1 818	11 922	+ 12,2
Véhicules Industriels	145	950	168	1 099	230	1 511	+ 37,4
TOTAL	1	10 189	1 788	11 727	2 048	13 433	+ 14,5

En 2000, le Groupe Renault a consacré 2 048 millions d'euros (13 433 millions de francs) à la recherche et au développement, soit une progression de 14,5 % par rapport à 1999. Un volume d'activité qui a donné lieu au dépôt de 329 brevets (357 en 1999, 270 en 1998). Le taux de R&D (R&D/CA) est pour cette année de 5,1 %, contre 4,8 % en 1999.

L'année 2000 a vu se concrétiser le **rapprochement avec Nissan** en recherche comme en développement :

en recherche, l'organisation de la complémentarité avec Nissan des travaux sur les motorisations, les hybrides et la pile à combustible, sur l'allègement (en vue de réduire les émissions de CO₂), entre autres ;

en développement, le travail mené sur la plate-forme B, qui sera commune aux futurs véhicules du segment Micra/Clio, ou le rapprochement des structures et des processus de documentation techniques sont les garants que l'Alliance se déploie jusqu'au plus profond des ingénieries ;

en industrialisation enfin, on retiendra l'exemple de l'assemblage de Scénic au Mexique sur des lignes Nissan. Au-delà de cet exemple, la Corée (Samsung), la Roumanie (Dacia), le Brésil et d'autres qui font aujourd'hui partie du périmètre des ingénieries marquent la forte progression internationale de la R&D.

Autre fait marquant de l'année 2000 : la révélation de **Laguna II**, première voiture entièrement conçue au Technocentre. Une voiture qui marque notamment par l'ensemble tout à fait inédit qu'elle apporte d'innovations et de technologies habituellement réservées à des véhicules du haut du segment de gamme supérieur : du contrôle de trajectoire à la voiture sans clé, du freinage d'urgence au système de contrôle de pression des pneumatiques. Renault, créateur d'automobiles signe aussi un concept-car, Koléos, véhicule de loisirs haut de gamme au contenu technologique et au style forts, marqués en particulier par cette capacité à passer d'une forme "berlinisée" à un pick-up.

Mais c'est la **continuité** qui caractérise aussi, naturellement, les grands thèmes de la recherche autour de cinq lignes directrices :

- **Énergie, environnement, économie** (réduction de la consommation et des émissions, nouvelles énergies, notamment électrique...) : dans ce domaine, outre les véhicules électriques, hybrides et à carburants alternatifs, c'est surtout sur la pile à combustible que se concentrent les efforts pour le long terme. Renault explore plusieurs pistes de la pile à oxyde solide ou à membrane, avec alimentation directe en carburant ou reformeur d'hydrogène embarqué, comme source d'énergie pour le réseau de bord des véhicules thermiques ou pour la propulsion des véhicules électriques,

- **Dynamique automobile** (sécurité active, prestations dynamiques fondamentales telles que tenue de route, freinage...), dont Laguna II montre les premières applications,

- **Vie à bord** (architecture intérieure, systèmes télématiques d'information et de navigation, sécurité passive, confort...), qui regroupe les travaux sur le confort et le sensoriel : en acoustique par exemple, des progrès significatifs ont été faits en matière de prédiction du bourdonnement, du bruit de roulement et de l'aéro-acoustique. De même, en thermique, des modèles de simulation de confort thermique sont développés alors que les travaux entrepris sur les solutions innovantes en matière de chauffage/climatisation se poursuivent,

- **Distribution marketing et services** (nouvelles technologies pour le marketing, la distribution et l'après-vente, services à la clientèle...), au rang desquels les recherches sur le télédiagnostic mais aussi des technologies informatiques dédiées, des serveurs experts et des systèmes de gestion des bases documentaires,

- **Compétitivité (IAO, simulation, réalité virtuelle... permettant un gain en qualité, coûts et délais)**, avec en particulier tout ce qui touche à la simulation numérique des produits et des process.

Enfin, des progrès significatifs ont aussi été accomplis dans le domaine de la **compétitivité de l'ingénierie** : mise en œuvre, en cohérence avec Nissan, de nouveaux processus et de nouveaux outils de simulation pour suivre le développement des projets, organisations de travail permettant de rapprocher acteurs des métiers, des projets et des fournisseurs, lancement du projet SRP (Système Renault de Production), autant d'exemples qui montrent la détermination de la R&D de Renault à contribuer à la croissance rentable du Groupe.

EFFECTIFS ET POLITIQUE SOCIALE

Au 31 décembre 2000, les effectifs du Groupe Renault s'élevèrent à 166 114 salariés, en augmentation de 6 506 personnes par rapport au 31 décembre 1999.

Effectifs par Branche au 31 décembre				
	1998	1999	2000 ⁽¹⁾	Variation 2000/1999
Automobile	109 409	131 261	135 574	+ 4,0 %
Véhicules Industriels	25 635	24 634	26 006	+ 5,6 %
Financière	3 277	3 713	3 534	- 4,8 %
TOTAL	138 321	159 608	166 114	+ 4,1 %

⁽¹⁾ Les variations de périmètre ont eu, au total, une incidence de + 3 734 personnes en 2000. Elles concernent plus particulièrement :
+ 3 868 personnes dans la Branche Automobile (dont essentiellement Samsung : + 3 028)
- 162 personnes dans la Branche Véhicules Industriels, correspondant à la sortie de Hansa Auto Oy.
Les autres variations s'élevèrent à + 2 772 personnes, dont + 1 445 dans la Branche Automobile, + 1 534 dans la Branche Véhicules Industriels, - 207 dans la Branche Financière

• La politique d'emploi de Renault

La politique d'emploi de Renault opère les adaptations d'effectifs nécessaires pour suivre l'évolution des métiers et la conjoncture. L'année 2000 a été marquée par de très importants recrutements, et par la mise en œuvre de l'accord du 16 avril 1999 sur "l'emploi, l'organisation et la réduction du temps de travail", plan quinquennal de cessation d'activité des salariés âgés qui doit permettre au Groupe de restructurer des pyramides d'âges dégradées.

- L'ensemble du Groupe Renault aura recruté en 2000 plus de 6 000 personnes, dont 5 000 en France. Sur cet ensemble, Renault SA représente un gros tiers, avec 2 300 collaborateurs. A l'échelle du Groupe, l'ensemble des catégories de personnel ont été concernées, dont un fort contingent de cadres.

- La cessation d'activité des salariés âgés ne concerne pas la totalité des bénéficiaires potentiels (estimés pour le Groupe, sur la durée de la période d'application de l'accord, à plus de 20 000 personnes, et pour Renault SA à plus de 13 000). En ce qui concerne Renault SA, 10 500 bénéficiaires seulement seront concernés, sur des critères préétablis. En contrepartie de ces départs, le Groupe a prévu, conformément aux accords avec l'Etat, l'embauche de 9 391 personnes, dont 6 000 pour Renault SA. Ce dispositif est destiné à améliorer la structure d'âge des divers établissements du Groupe, en maintenant en activité des salariés plus âgés comme en augmentant sensiblement la proportion de jeunes, au-delà de ce que permettrait le flux naturel de recrutements prévisible.

En 2000, la politique d'aménagement du temps de travail a connu une accélération importante. Cet aménagement se regroupe autour de deux fonctionnalités différentes :

- Mieux utiliser l'outil de travail, par le développement d'équipes en 2 x 8, en 3 x 8, ainsi que d'équipes de fin de semaine. Des organisations du travail par alternance de semaines de six jours et d'autres de quatre jours se mettent également en place.
- Développer la flexibilité du temps de travail, par l'allongement des séances quotidiennes, et par le recours au travail du samedi pour les équipes de semaines, le temps excédentaire étant alors capitalisé pour être récupéré, lors de périodes de moins grande activité, par des dispositifs de type capital-temps. La récupération s'effectue sur plusieurs années, compte tenu des cycles pluriannuels de l'automobile et du poids lourd.

Ainsi, la mise en place de dispositifs d'aménagement du temps de travail a favorisé la flexibilité et la réactivité à la demande commerciale, tant en France, à travers les accords sur l'organisation et la réduction du temps de travail conclus par l'ensemble des filiales du Groupe, qu'à l'étranger.

• Le développement du dialogue social

L'internationalisation du Groupe imposait une adaptation du dialogue social au nouveau périmètre géographique d'activité, et l'intégration des nouvelles sociétés du Groupe dans les processus de concertation qui font partie intégrante de sa culture.

La Direction et les organisations syndicales ont réaffirmé dans un accord sur la "concertation sociale" du 23 juin 2000 l'importance d'un dialogue social de qualité, permanent et responsable à tous les niveaux de l'entreprise, et la nécessité de tenir compte, à cet effet, des changements techniques, économiques et sociaux liés à la mise en œuvre de sa stratégie.

La création d'un Comité de Groupe Renault répond à cet objectif. Il s'agit d'une extension du Comité de Groupe Européen, auquel ont été adjoints des observateurs représentant les sociétés du Groupe situées hors de l'Union européenne. Le comité constitue d'une part un organe de dialogue sur la situation de l'entreprise et la stratégie de Renault à l'échelon du Groupe, d'autre part un organe de consultation destiné à favoriser échange de vues et dialogue sur les sujets transnationaux relevant du périmètre de l'Union européenne.

• Les conditions de travail

L'année 2000 a été marquée dans le domaine des conditions de travail par la diffusion d'une politique de conditions de travail Groupe. L'environnement social change, et le nombre de personnes qui travaillent dans de nouveaux métiers connaît une augmentation sensible. Le champ des conditions de travail s'est donc élargi considérablement, nécessitant une politique Groupe cohérente.

Cette politique s'appuie sur deux axes essentiels que sont :

- 1/ préserver la santé du personnel ;
- 2/ proposer des conditions de travail motivantes.

• L'internationalisation du Groupe

Pour son internationalisation, le Groupe a défini un programme d'actions concrètes (d'application immédiate, à moyen et à long terme) dont l'objectif est une gestion des ressources humaines structurée et dynamique, permettant une mobilisation générale du personnel favorisant l'ouverture culturelle. Une équipe structurée s'est mise en place et des processus Groupe ont été établis. Ainsi, un objectif de recrutements internationaux est désormais fixé chaque année pour toutes les directions. Pour l'année 2000 il était de 20 %, et ce sont 25 % d'internationaux qui ont été recrutés, soit 5 % de mieux qu'initialement prévu (9 % en 1999). Cette politique suppose notamment de promouvoir l'image de l'entreprise à l'étranger. Dans ce cadre, Renault a décidé de créer une fondation d'entreprise destinée à promouvoir la langue et la culture françaises à l'étranger en développant notamment des liens privilégiés avec des universités implantées dans des pays où Renault est présent industriellement et au Japon. De plus, Renault a intensifié son partenariat avec les principales écoles et universités étrangères. Un réseau de recrutement international se met en place progressivement (journaux européens, forums d'écoles, internet). Par ailleurs, les mobilités internationales du personnel sont favorisées. Enfin, la pratique des langues et en particulier de l'anglais est aussi favorisée. Ainsi, depuis 1999, la maîtrise de l'anglais est une condition au recrutement des nouveaux ingénieurs et cadres, avec l'exigence d'un minimum de 750 points au TOEIC, le test international d'anglais. Le niveau d'anglais de l'encadrement est progressivement évalué et des programmes de formation ont été mis en place. Le budget de formation aux langues a été doublé en deux ans.

• La formation

La double vocation du plan de formation Renault est d'être un appui à la fois au déploiement de la stratégie d'entreprise, en termes de développement des compétences requises, et au développement des collaborateurs du Groupe.

Sur ce point, Renault a initialisé, dans le cadre de ses accords sur l'aménagement du temps de travail, un droit individuel à la formation qui s'exerce sous la forme d'un crédi-temps annuel et capitalisable, visant à renforcer l'accès à la formation.

Sur le périmètre Renault SA, plus de 1 550 000 heures ont été consacrées à la formation, soit une moyenne de 35 heures par salarié. Cela représente un investissement de 85,5 millions d'euros (561 millions de francs) soit 5,9 % de la masse salariale.

La ventilation de ces heures de formation s'est effectuée de la manière suivante :

- développement des compétences	63,3 %
- internationalisation	10,9 %
dont 10,1 % consacrés à l'apprentissage des langues	
- développement du management	8,1 %
- accompagnement des projets	17,7 %

2000 aura également été l'année du lancement d'un projet de e.learning visant à utiliser les nouvelles technologies de l'information et de la communication pour accroître et faciliter l'accès à l'offre formation Groupe.

• Initiative et créativité

Les innovations de rupture, aussi bien que les petites innovations réalisées au jour le jour dans le cadre d'une dynamique de progrès permanent, constituent un enjeu majeur pour toute l'entreprise, et il est fait appel à la mobilisation de l'ensemble du personnel.

En responsabilisant les Unités Élémentaires de Travail (UET), en procédant à un déploiement des objectifs avec la participation des unités opérationnelles, Renault permet effectivement à chaque membre du personnel de développer toutes ses capacités d'initiative et de créativité.

En 2000, on a dénombré 4,6 suggestions appliquées par personne pour la Branche Automobile, engendrant des économies de l'ordre de 400 millions de francs dès la première année de leur application.

Les établissements de Pitesti (Dacia) et de Curitiba (Renault do Brasil) ont rejoint cette démarche.

Les meilleures initiatives et innovations transférables sont capitalisées, protégées par dépôt de brevet le cas échéant, et diffusées auprès des secteurs concernés de l'entreprise, via le réseau intranet.

• Base Personnel Unique Groupe (BPU)

La Base Personnel Unique est un système de gestion des ressources humaines pour l'ensemble du Groupe Renault qui participe principalement à deux des axes stratégiques du Groupe : d'une part, mieux travailler ensemble avec des processus communs permettant à la fonction RH et à la hiérarchie d'avoir le même outil ; d'autre part, accompagner l'internationalisation de Renault en permettant de gérer l'ensemble du personnel du Groupe sur plus de 350 sites, répartis dans 36 pays.

La mise en œuvre de cette base a imposé en préalable un important travail sur les processus communs (recrutement, formation...), avec notamment la nécessité de définir ceux-ci de façon internationale.

Un socle commun de données minimums nécessaires pour l'ensemble du Groupe, quels que soient la société et le pays, est constitué afin qu'elles soient lisibles par toutes les sociétés du Groupe et les différents pays.

Rémunération et intéressement du personnel de Renault SA

L'augmentation moyenne des salaires des ouvriers et ETAM a été de 3 % en 2000, alors que le rythme annuel de l'inflation s'est établi au niveau de 1,5 % à fin décembre.

Au cours des cinq derniers exercices, les montants d'intéressement aux résultats financiers et aux performances de Renault SA ont été les suivants :

	En millions d'euros	En millions de francs
1996	33,4	219
1997	64,3	422
1998	120,1	788
1999	58,7	385
2000	92,2	605 ⁽¹⁾

⁽¹⁾dont intéressement financier au titre de l'exercice 2000 de 65 millions d'euros (426,4 millions de francs) et intéressement à la performance versé en 2000 de 27,23 millions d'euros (178,4 millions de francs).

Au titre des exercices 1996 à 1998, l'intéressement financier était égal à 5 % du résultat consolidé avant impôts (et avant intéressement) revenant à Renault. Au titre des exercices 1999 à 2001, conformément à l'avenant de juin 1999, il est déterminé sur la base de 6 % du bénéfice consolidé (avant intéressement) de Renault, et s'élève au titre de 2000 à 65 millions d'euros (426,4 millions de francs).

Plan d'Épargne d'Entreprise Renault SA

Le Plan d'Épargne d'Entreprise de Renault SA compte trois Fonds Communs de Placement d'Entreprise destinés à recevoir l'épargne des salariés issue de versements volontaires ou de transferts de prime d'intéressement.

En 2000, le montant total des versements effectués par les salariés a été de 14,4 millions d'euros (94,5 millions de francs), dont 68 % issus de transferts d'intéressement. La valorisation totale du PEE de Renault SA au 29 décembre 2000 est de 307,3 millions d'euros (2 015,8 millions de francs).

Les données ci-après concernent le Groupe :

	Composition du FCPE	Nombre d'adhérents au 31/12/00	Actif au 31/12/00 en millions d'euros	Performance 2000
Fonds actions Renault ⁽¹⁾	100 % actions Renault	54 958	204,5	16,26 %
Fonds actions diversifié	50 % actions françaises ou étrangères	10 200	80,3	- 1,51 %
Fonds obligataire	95 % obligations	6 200	22,5	5,57 %

⁽¹⁾Création lors de l'ouverture du capital en novembre 1994.

Options d'achat d'actions

1. Le Comité des Nominations et des Rémunérations

Le Conseil d'Administration approuve le plan d'attribution d'options sur le rapport du Comité des Nominations et des Rémunérations. Ce Comité examine les propositions d'attribution à certains cadres du Groupe présentées par le Président-Directeur Général, conformément au dispositif général arrêté par l'Assemblée Générale. Il délibère en l'absence du Président-Directeur Général quand le sujet le concerne personnellement.

2. Les finalités de l'attribution d'options

L'attribution d'options vise en premier lieu à associer personnellement l'encadrement mondial du Groupe Renault, en particulier les membres de ses organes de direction, au développement de la valeur du Groupe donc au cours de l'action Renault, en le faisant participer à la propriété de l'entreprise.

Elle permet également de distinguer les cadres contribuant par leur action particulièrement positive aux résultats du Groupe.

Elle sert enfin à fidéliser les cadres auxquels l'entreprise tient particulièrement à long terme, en particulier les jeunes cadres à fort potentiel de développement professionnel ; l'attribution d'options accroît ainsi leur engagement et leur motivation pour la mise en œuvre du progrès et de la croissance de l'entreprise.

Ce dispositif s'avère un élément du renforcement du rôle des centres de responsabilité dans tout le Groupe en Europe et dans le monde, en particulier dans la Branche Automobile, les filiales commerciales, les ingénieries véhicule et mécanique, les responsables d'usine, carrosserie et mécanique, les filiales industrielles et l'ensemble des responsables de programmes et de projets de véhicules et d'organes. Il vaut également pour les Branches Véhicules Industriels et Financière, ainsi que pour les responsables des grandes fonctions tertiaires du Groupe.

3. La politique d'attribution d'options

L'attribution est différenciée selon le niveau de responsabilité et de contribution des attributaires, selon l'appréciation de leurs performances et de leurs résultats, et pour les plus jeunes selon l'évaluation de leur potentiel de développement.

3-1 Les dirigeants et cadres dirigeants

En plus du Président, les dirigeants sont constitués des membres du Comité de Direction Renault (CDR), y compris les membres du Comité Exécutif Groupe (CEG), qui sont au nombre de six. Ils constituent les dirigeants au sens du rapport annuel.

Pour les autres cadres dirigeants, soit environ 60 personnes, leur niveau de responsabilité fait qu'ils reçoivent en principe des dotations annuelles variables selon les mêmes critères que pour les dirigeants : niveau de responsabilité, performances et résultats. Les quantités d'options attribuées peuvent varier de façon importante selon l'appréciation portée. Certains cadres dirigeants peuvent ne rien recevoir. La fourchette d'attribution varie de 1 à 5, avec une médiane de 4 000 options en 2000.

3-2 Les autres cadres attributaires

Les autres attributaires sont le plus souvent des cadres supérieurs et des jeunes cadres à fort potentiel de développement professionnel, managérial ou d'expertise, de moins de 45 ans (cadres P1).

Ils reçoivent des options à intervalles de un à trois ans ou plus, mais en principe pas plus de deux années consécutives. Les systèmes d'appréciation et de sélection de ces attributaires sont nombreux et complémentaires (entretien annuel, Comités de Carrière, suivi spécifique pour les cadres à potentiel, part de rémunération variable selon les performances, etc.) ; ces systèmes constituent un faisceau d'observations permettant de réellement distinguer les plus méritants.

3-2-1 L'entretien annuel

Chaque année, un entretien annuel individuel permet de faire le bilan écrit précis de la performance passée et de définir des objectifs écrits pour le nouvel exercice. Cet entretien doit être réalisé pour tous les cadres du Groupe sans exception dirigeants et cadres dirigeants inclus avec leur supérieur hiérarchique direct et, le cas échéant, avec leur responsable fonctionnel et leur directeur de projet.

Cet entretien est visé et annoté par le supérieur hiérarchique de rang N + 2. Il constitue l'occasion de mesurer avec soin la contribution passée et le poids des enjeux confiés pour le futur. Il sert également à analyser finement la capacité managériale de chacun et les progrès à obtenir par rapport à un ensemble de critères d'appréciation définis par la Direction Générale. Ces mêmes critères structurent une évaluation dite "360°", partagée entre le cadre et son seul supérieur hiérarchique direct ; environ 1 500 responsables membres de Comités de Direction ont reçu leur évaluation "360°" en 2000.

3-2-2 Les Comités de Carrière

Les Comités de Carrière permettent de passer en revue l'ensemble des postes de responsabilité et d'apprécier la contribution des titulaires. Ils servent également à prévoir les évolutions possibles pour chacun et les remplaçants prévus en temps normal, ou même à court terme en cas de nécessité. Ces Comités de Carrière sont tenus à un rythme mensuel dans toutes les grandes Branches et Directions du Groupe dans le monde. Ils constituent une pratique de mise à jour permanente des appréciations collectives portées sur chacun, et permettent à chaque directeur de proposer ses attributaires d'options au Président en toute connaissance de cause.

Enfin un Comité Général des Carrières, comprenant sous la présidence du P-DG les membres du CEG, examine les nominations aux 200 postes les plus importants (postes A) et assure leur gestion prévisionnelle. Cette pratique renforce à plusieurs niveaux l'attention des responsables sur les futurs cadres supérieurs ou dirigeants du Groupe.

3-2-3 Les cadres à potentiel

Une attention et un suivi particuliers sont consacrés à l'action et au développement des jeunes cadres à potentiel. A cet effet, les Comités de Carrière effectuent avec le plus grand soin une mise à jour annuelle des listes (P) de cadres à potentiel de développement managérial ou d'expertise destinés à devenir des cadres supérieurs de l'entreprise, et de cadres à fort potentiel (P1) susceptibles de tenir à terme des postes de cadres dirigeants, voire de dirigeants. Pour ces derniers, leur inscription en liste P1 est arrêtée en Comité Général des Carrières. Depuis 1999, par volonté de transparence, les jeunes cadres reconnus à potentiel en ont été informés par leurs responsables au cours de l'entretien annuel, alors que jusqu'à présent cette sélection restait confidentielle.

3-2-4 Les Conseillers en Ressources Humaines (C.R.H.)

Toutes les grandes Branches et Directions du Groupe ont dans leur Comité de Direction un Conseiller en Ressources Humaines (C.R.H.) chargé d'administrer ce process de bonne connaissance et de suivi permanent de tous les cadres de son périmètre. L'animation centrale de ces C.R.H. est régulière ; elle permet d'assurer auprès de chaque directeur un bon déploiement de la politique de ressources humaines, l'entretien des divers process décrits ici, et de prévoir le meilleur niveau de gestion des carrières pour chacun, notamment par la mobilité et la formation. Les C.R.H. sont un atout important pour synthétiser les jugements et les appréciations portés par les responsables sur chacun ; ceux-ci sont ainsi mieux à même de sélectionner les attributaires d'options.



4. Les attributions effectuées

Les attributions des deux derniers plans ont été les suivantes :

Date d'attribution	Nombre de bénéficiaires	Total d'options attribuées	Prix d'exercice	Rabais consenti	Durée du plan	Durée d'indisponibilité	Options restant à lever au 31/12/2000
19 octobre 1999	384	1 825 900 ⁽¹⁾	50,94 euros	Néant	10 ans	5 ans	1 818 900
7 septembre 2000 et 24 octobre 2000	638	1 889 300 ⁽²⁾	49,27 euros	Néant	10 ans	5 ans	1 888 300

⁽¹⁾ Dont membres du CDR 830 000 options, parmi lesquels M. Schweitzer 200 000 options.

⁽²⁾ Dont membres du CDR 750 000 options, parmi lesquels M. Schweitzer 140 000 options.

5. Les informations complémentaires

- Il s'agit d'options d'achat et non de souscription d'actions.
- La perte du bénéfice des options est conforme aux dispositions réglementaires, avec perte totale en cas de démission et décision au cas par cas pour les départs à l'initiative de l'entreprise.
- Le fractionnement minimum de levée d'options est de 300.
- Dans aucune des filiales du Groupe il n'existe de plan d'options portant sur les actions de ces filiales.



Technocentre-La Roche-Valade et Pistre

ENVIRONNEMENT RÉGLEMENTAIRE

A notre connaissance, la production du Groupe ne dépend pas de brevets ou licences appartenant à des tiers.

Harmonisation globale

Au plan mondial, un accord signé par les plus grands pays producteurs d'automobiles est entré en vigueur en août 2000 dans le cadre de l'ONU (ECE/WP29, Genève). Cet accord dit "Accord de 98" doit permettre à terme, dans un processus nécessairement très lent, la création de réglementations techniques mondialement harmonisées.

Sécurité des occupants des véhicules particuliers

Des amendements récents aux directives européennes, portant sur les ceintures de sécurité et sur l'aménagement intérieur des véhicules, imposent pour les prochaines années la généralisation des ceintures trois points à toutes les places des véhicules particuliers, ainsi que

des dispositions visant à éviter un pincement par les vitrages et toits ouvrants actionnés par commande électrique (sécurité des enfants).

Des textes européens sont en cours d'élaboration concernant la protection du cou des occupants en cas de collision arrière de violence modérée, et concernant l'amélioration de l'installation des sièges pour enfants dans les voitures particulières (fixations Isofix).

Protection des piétons (projet réglementaire et rating EuroNCAP)

La réglementation technique automobile de l'Union européenne va étendre son champ d'application à la protection des personnes extérieures aux véhicules.

Dans les prochaines années, des dispositions réglementaires sur la protection des piétons (du type directive, ou recommandation, ou accord) auront des implications techniques importantes (incidence sur l'architecture du bloc avant des voitures).

Durant l'année 2000, le contenu technique de cette prochaine réglementation a fait l'objet d'études approfondies dont l'issue devrait être une proposition de la Commission européenne attendue au début de 2001.

Outre le choc frontal et le choc latéral, le consortium EuroNCAP procède déjà à des essais comparatifs qui préfigurent la réglementation à venir sur la protection des piétons.

EuroNCAP (European New Car Assessment Programme)

Dans le domaine de la sécurité passive, les évaluations comparatives au plan mondial sont désormais considérées par les constructeurs pour la définition de leurs cahiers des charges au-delà de la réglementation. Des index globaux d'évaluation ont été créés.

Des évaluations du même genre émergent en sécurité active.

En Europe, le consortium EuroNCAP a pris de l'ampleur. Il regroupe les administrations de plusieurs États, diverses organisations non gouvernementales (FIA, organisations consoméristes...) et reçoit l'appui de la Commission européenne.

Consommation/CO₂

L'accord de réduction des émissions de gaz à effet de serre entre l'industrie automobile européenne et la Commission européenne est en fonctionnement. Son objectif est l'atteinte de l'objectif global de 140 g/km de CO₂ pour les véhicules vendus en Europe en 2008 (soit 5,9 l/100 km en essence et 6,0 l/100 km pour le diesel).

Les directives Etiquetage (labelling) et Monitoring qui accompagnent cet accord s'appliquent dès 2000.

Recyclage de Véhicules Hors d'Usage (VHU)

La directive européenne sur le traitement des VHU, récemment publiée, prévoit en particulier, pour les nouveaux véhicules, une homologation recyclage et une reprise sans coût pour le dernier détenteur du VHU. Des objectifs de valorisation de 85 % en 2006 et de 95 % en 2015, avec une valorisation énergétique limitée respectivement à 5 % et à 10 %, sont aussi décidés.

Les conditions de mise en œuvre de cette nouvelle directive ne sont pas encore connues. Une partie des coûts liés à la mise en place de ces mesures sera supportée par les constructeurs. Cependant, en l'état actuel des travaux, il n'est pas possible de conclure sur les engagements qui pourraient être mis à la charge des constructeurs et les conséquences financières en découlant.

Indépendamment de la directive qui vient d'être adoptée, Renault poursuit la réalisation de l'accord-cadre sur le recyclage des VHU conclu en 1993 avec les pouvoirs publics français et les opérateurs des filières de recyclage.

Grâce aux partenariats conclus avec BMW, Fiat, Rover d'une part et Volvo d'autre part, Renault développe une couverture européenne du traitement des véhicules en fin de vie.

Fiscalité des carburants et des véhicules

L'environnement fiscal, fiscalité du produit et fiscalité des carburants, reste caractérisé par une grande stabilité, tant en France qu'en Europe.

En France, la suppression de la vignette pour les véhicules des ménages et des artisans à compter de la campagne 2001 a été décidée. En ce qui concerne la fiscalité des carburants, des mécanismes correcteurs ont été mis en place pour amortir les effets d'une forte variation des cours du pétrole. Le gouvernement a également confirmé sa volonté de promouvoir les véhicules propres : majoration de la prime à l'achat en faveur des véhicules électriques, mise en place pour 2001 et 2002 d'un crédit d'impôt de 10 000 francs pour les ménages achetant un véhicule utilisant les énergies alternatives.

Les conditions-cadres restent assez semblables en Europe, où plusieurs pays (Allemagne, Pays-Bas, Grande-Bretagne notamment) confirment néanmoins leur orientation vers la mise en œuvre d'incitations fiscales en faveur des véhicules répondant aux nouvelles normes d'émissions européennes et/ou diminuant les émissions de CO₂.

Enquête de la Commission européenne

La Commission européenne a procédé fin mars 1999 à une enquête portant sur les échanges intracommunautaires de véhicules Renault. Le Groupe reste dans l'attente de sa décision, qui devrait intervenir en 2001.

Litiges

Il n'existe actuellement aucun litige susceptible d'affecter substantiellement les résultats, l'activité, le patrimoine ou la situation financière du Groupe Renault.

L'ALLIANCE RENAULT / NISSAN

La mise en œuvre de l'Alliance, conclue avec Nissan en mars 1999, et qui a situé le nouvel ensemble Renault/Nissan aux tout premiers rangs de l'industrie automobile mondiale, a progressé à un rythme soutenu au cours de l'année 2000. Des avancées significatives ont été réalisées, notamment dans le domaine des plates-formes, de la distribution en Europe et du développement à l'international. Elles ont été renforcées par les progrès, plus rapides que prévu, réalisés par Nissan dans le cadre du plan de redressement ("Nissan Revival Plan") lancé en octobre 1999 par Carlos Ghosn, devenu depuis Président de Nissan Motor. Ces avancées participent activement à la finalité de l'Alliance, qui est d'accélérer la croissance rentable des deux partenaires : c'est-à-dire, d'une part, de porter la compétitivité de Renault et Nissan au meilleur niveau mondial et, d'autre part, de se développer rapidement sur de nouveaux marchés, source de croissance. Pour cela, Renault et Nissan tirent parti du développement commun de synergies et de fortes complémentarités aux niveaux géographique, des gammes de produits et des savoir-faire.

Rappel de la chronologie et des termes de l'Alliance

27 mars 1999 : signature à Tokyo, entre Renault et Nissan, de l'accord de partenariat global.

28 mai 1999 : "closing" (finalisation) de l'accord.

Renault a investi 643 milliards de yens (32,3 milliards de francs) dans Nissan, en prenant **36,8 % du capital de Nissan Motor**, **22,5 % du capital de Nissan Diesel** et **100 % du capital des filiales financières** de financement des ventes de Nissan en Europe : en Allemagne, en Grande-Bretagne, en Italie, en Espagne et aux Pays-Bas.

Les modalités de l'investissement de Renault dans Nissan Motor ont été les suivantes : Renault a souscrit à une émission de capital réservée de 1 464 millions d'actions au prix de 400 yens par action (pour un cours en Bourse de 465 yens au jour de l'accord).

Renault dispose d'une option pour augmenter, au moment qu'il choisira, sa participation à hauteur de 39,9 % au cours des quatre premières années de l'Alliance et jusqu'à 44,4 % la cinquième année, par l'exercice de bons (warrants) au même prix de 400 yens par action. De son côté, Nissan a la possibilité d'entrer ultérieurement dans le capital de Renault.

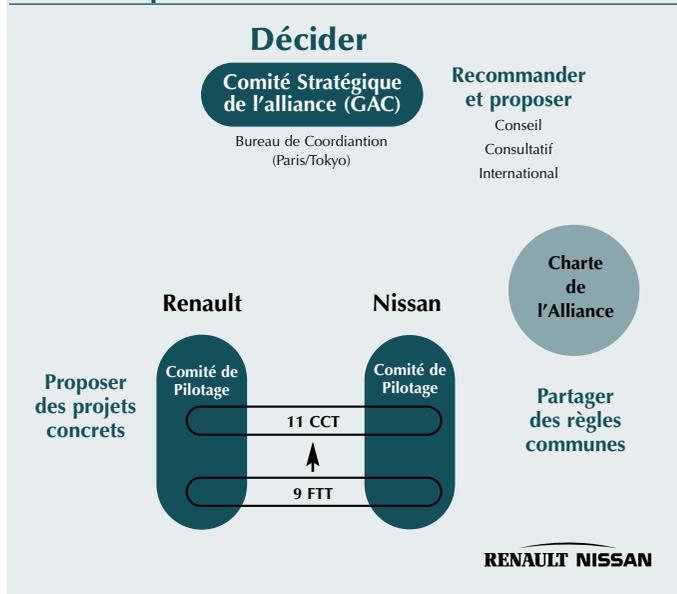


Renault en 2000

Structures de management

• Pour définir la stratégie de croissance rentable commune de l'Alliance et promouvoir les synergies du nouvel ensemble, un **dispositif d'ensemble** a été mis en place. Les structures de décision et d'animation sont toutes opérationnelles depuis la fin du mois de juin 1999.

Structures opérationnelles



• **Un Comité Stratégique de l'Alliance (Global Alliance Committee)**, composé du Président-Directeur Général de Renault et du Chairman de Nissan Motor Co., ainsi que de cinq dirigeants de Renault et de cinq dirigeants de Nissan, est chargé de la direction stratégique de l'Alliance. Il définit la stratégie commune de croissance rentable de l'Alliance et promeut les synergies entre les deux groupes. Il se réunit tous les mois.

• **Onze Groupes de Travail Conjoints (Cross-Company Teams)** sont chargés d'évaluer et de proposer la mise en œuvre de toutes les synergies possibles entre Renault et Nissan en termes d'achats, de produits, de sites de production, d'ingénierie et de marchés. Chacun de ces groupes est animé par un leader issu soit de Renault, soit de Nissan, assisté d'un adjoint (deputy leader) issu de l'autre entreprise (sauf pour le CCT Produit, qui est codirigé).

• **Neuf Groupes de Travail Fonctionnels (Functional Task Teams)** assistent les CCT au quotidien, notamment dans les domaines des systèmes d'information, des standards d'ingénierie, de la qualité, des affaires juridiques et fiscales, du contrôle des coûts et de la consolidation des comptes.

• **Les Comités de Pilotage Renault et Nissan (Renault and Nissan Steering Committee)** coordonnent, au sein de chaque entreprise, le travail des CCT et des FTT sur le plan opérationnel. Organisé en deux antennes (Paris et Tokyo), le Bureau de Coordination (Coordination Bureau) centralise l'information, évalue les besoins, organise et suit le travail des CCT. Il établit le planning général de l'Alliance et l'agenda des GAC.

- **Un Conseil Consultatif International (International Advisory Board) a été créé et a tenu sa première réunion en avril 2000.**

Il réunit dix personnalités internationales, issues du monde universitaire et industriel, qui ont été choisies pour leur expérience, leur compétence et leur indépendance. Il s'agit de :

Paul Allaire, Chairman of the Board of Directors de Xerox Corporation (USA), Pierre Bilger, Président-Directeur Général de Alstom (France), Jean-Claude Casanova, Membre de l'Institut de France (France), Shinji Fukukawa, Chairman du Dentsu Institute for Human Studies (Japon), Pehr G. Gyllenhammar, Chairman de CGU(Grande-Bretagne), Toru Hashimoto, Chairman of the Board de Fuji Bank, Ltd (Japon), Marc Ladreit de Lacharrière, Président-Directeur Général de Fimalac (France), Dr Iwao Nakatani, Professor, Tama University (Conseiller de SRIC Corporation à partir du 1^{er} avril 2000) (Japon), Frank N. Newman, Chairman Emeritus de Bankers Trust Corporation (USA), Morris Tabaksblat, Chairman de Reed Elsevier (Pays-Bas).

Ce Conseil, qui se réunit au minimum deux fois par an, est coprésidé par M. Hanawa et M. Schweitzer. Il a un rôle consultatif. Sa mission consiste à apporter à l'Alliance des idées, des connaissances et des perspectives susceptibles d'orienter sa stratégie globale et de renforcer sa compétitivité.

- De plus, une **Charte de l'Alliance** a été rédigée et cosignée par M. Hanawa et M. Schweitzer.

Les avancées et les réalisations de l'Alliance

Depuis la signature de l'accord avec Nissan, le 27 mars 1999, Renault et Nissan ont travaillé à la mise en place de leur coopération et ont franchi des étapes essentielles. Sur le plan des résultats, le travail déjà mené par les 11 Groupes de Travail Conjointes (Cross Company Teams) a confirmé le potentiel d'économies pour l'Alliance de 3,4 milliards de dollars US sur la période 2000-2002.

- **Dans le domaine de l'ingénierie véhicules**, la réduction du nombre de plates-formes et leur mise en commun sont un enjeu essentiel pour l'Alliance en termes de rentabilité. Renault et Nissan ont pour objectif de réduire à 10 le nombre de leurs plates-formes à l'horizon 2010. La **première plate-forme commune** est en cours de développement. Elle porte sur le segment B de la gamme, c'est-à-dire sur les véhicules d'entrée de gamme, et servira de base aux successeurs de Clio et Twingo pour Renault et de Micra, March et Cube pour Nissan. Les premiers véhicules issus de cette plate-forme sortiront en 2002 au Japon, puis en Europe.

Le développement d'une **seconde plate-forme commune** qui portera sur le segment C a été décidé. L'Alliance prévoit de produire 2 millions de véhicules par an sur la plate-forme C en plus des 1,7 million de véhicules par an prévus pour la plate-forme B.

Les véhicules des deux marques assemblés sur ces deux plates-formes devraient représenter plus de 50 % des futurs volumes de production de Renault et Nissan.

- **Dans le domaine des achats**, la coordination des politiques d'achats au niveau mondial devrait permettre à l'Alliance d'atteindre l'objectif qu'elle s'est fixé d'économies partagées à l'horizon 2005 de 1,4 milliard de dollars US par an (année 2005 comparée à 1999). Elle permettra également l'amélioration des prestations et une meilleure capacité de partenariat avec les fournisseurs. Un panel commun de fournisseurs habilités à répondre aux consultations de Renault et Nissan est en cours de déploiement.

De plus, Renault et Nissan ont annoncé en avril 2000 leur participation à **Covisint**, qui constituera la plus importante plate-forme mondiale d'échange internet entre constructeurs et équipementiers. Renault et Nissan formeront une équipe commune pour participer au développement de cette plate-forme, conjointement avec les équipes de leurs partenaires. (voir page 36, paragraphe 3)

- **Dans le domaine des organes mécaniques**, Renault et Nissan recherchent une meilleure utilisation conjointe de leurs moteurs et boîtes de vitesses, à des coûts très compétitifs. Une politique de rationalisation est mise en œuvre par l'Alliance de façon à réduire le nombre de familles communes de moteurs à 8 et de boîtes de vitesses à 7 à l'horizon 2010. Les équipes ont déjà entamé le développement en commun d'un nouveau petit moteur Diesel 1,2 litre à injection directe common rail, destiné aux véhicules de la plate-forme B. Renault utilisera, par ailleurs, le moteur V6 3,5 litres de Nissan pour ses futurs véhicules haut de gamme. Dans le domaine des transmissions, Renault utilisera des transmissions à 4 roues motrices de Nissan. Nissan utilisera, pour ses petits véhicules, des boîtes mécaniques de Renault.

- **Dans le domaine de la recherche et du développement**, l'Alliance permet un soutien réciproque et une mise en commun des forces de Renault et de Nissan. Plusieurs thèmes d'intérêt commun ont été dégagés : véhicule allégé, véhicule à pile à combustible, assistance à la conduite, véhicule hybride, sécurité passive, X By Wire, carburants du futur, catalyseurs, simulation/modélisation, transmission, vibrations acoustiques, refroidissement et confort thermique, électronique.

- **En termes de structures de ventes et de distribution**, Renault et Nissan mettent en place une organisation commerciale commune dans 7 pays d'Europe : Allemagne, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni⁽⁹⁾ et Suisse. Elle repose sur un réseau de partenaires communs, moins nombreux et plus puissants, travaillant sur un territoire élargi. Chacun de ces pôles communs ou "hubs" (au nombre de 460 en 2005) regroupera l'ensemble des fonctions de soutien commercial ("back office") et des services sans rapport avec les clients et l'identité de chaque marque (pièces de rechange...). Les clients continueront donc à bénéficier des services de vente et d'après-vente propres à chaque marque.

Les deux partenaires visent à moyen terme une part de marché cumulée de 17 % en Europe occidentale. Cette organisation commune vise des gains et économies cumulés de l'ordre d'1 milliard d'euros (6,5 milliards de francs) sur cinq ans (2000-2005).

⁽⁹⁾ Dans ces 7 pays, Nissan détient une filiale commerciale.

• **Le déploiement à l'international** s'est accéléré au cours de l'année 2000 :

- Au **Mexique**, l'Alliance permet à Renault de revenir sur le marché dans les meilleures conditions économiques, avec l'appui des capacités industrielles et des forces commerciales de Nissan. Scénic est entré en production en série dans l'usine Nissan de Cuernavaca en décembre 2000. Scénic, premier monospace compact commercialisé sur le marché mexicain, sera produit par Nissan Mexicana au rythme initial de 6 000 véhicules par an et commercialisé par Renault Mexico à compter de fin janvier 2001. Il s'agit de la première industrialisation commune de l'Alliance. Renault vise la commercialisation au Mexique d'environ 30 000 véhicules en 2003 et 80 000 véhicules par an à plus long terme.

- **Dans le Mercosur** (Argentine, Brésil, Paraguay et Uruguay), Nissan va accroître sa présence industrielle et commerciale avec le soutien de Renault. Le nouveau pick-up New Frontier sera le premier véhicule de Nissan assemblé dans le Mercosur. Il sera produit dans les installations brésiliennes de Renault.

- Renault a également annoncé en janvier 2001 son retour sur le marché **péruvien**, avec le soutien de Nissan, et vise une part de marché de 3 % dès cette année et de 5 % à moyen terme.

- **Au Japon**, Renault va développer sa présence, grâce au soutien commercial de Nissan. Renault a pour objectif d'augmenter ses ventes au Japon de 15 000 véhicules en 2004 à 30 000 à plus long terme.

- Renault a annoncé son retour sur le **marché australien** dès 2001. Renault, en collaboration avec le groupe Nissan Australie, importera et distribuera les véhicules de sa marque, principalement à travers le réseau des concessionnaires Nissan.

- Renault a signé en décembre 2000 un accord avec le partenaire commercial de Nissan à **Taïwan**. Renault vise une part de marché de 5 % à moyen terme, avec une cible intermédiaire à 1,2 % qui sera atteinte avec l'introduction progressive, dès 2001, de Scénic, de Clio et de la nouvelle Laguna.

- Enfin, Renault a pris le contrôle en octobre 2000 de SIAB, importateur exclusif de Nissan au **Maroc**, et renforce ainsi sa présence sur ce marché.

Les progrès réalisés par Nissan dans le cadre du "Nissan Revival Plan" renforcent le potentiel de l'Alliance et en accélèrent les perspectives de déploiement.

La publication par Nissan de ses comptes semestriels (1^{er} avril 30 septembre 2000) a démontré le succès du "Nissan Revival Plan", dont l'ampleur et la rapidité de mise en œuvre dépassent les prévisions initiales. Ceci constitue, pour Renault et Nissan, un indice fort de leur capacité à réussir ensemble l'Alliance. Renault bénéficie ainsi dès 2000 du redressement de Nissan, et enregistre un impact positif dans ses propres comptes du fait de Nissan. Au total, sur l'ensemble de l'année 2000, Nissan apporte une contribution positive au résultat de Renault de 56 millions d'euros (y compris amortissement du goodwill).



LE DÉPLOIEMENT DE LA STRATÉGIE DE RENAULT EN 2000

Renault est engagé dans une stratégie de croissance rentable axée sur l'innovation et l'identité de marque, l'internationalisation et la compétitivité. En 2000, au-delà de l'impulsion donnée par l'Alliance avec Nissan, cette stratégie a connu d'importants développements.

Innovation et renforcement de l'identité de marque

Renault est engagé dans une dynamique d'innovation continue de sa gamme de produits et de services.

Dans le domaine de l'automobile, Renault a commercialisé, au premier semestre 2000, le 7^e élément de la famille Mégane :

Scénic Rx4, premier monospace compact 4 roues motrices. Il allie les prestations du monospace à celles des véhicules tout chemin en se dotant des équipements et des motorisations hautes de la gamme Scénic. Avec ce véhicule, Renault se positionne comme le premier constructeur généraliste européen à aborder le marché des SUV (Sport Utility Vehicles). L'année 2000 se caractérise également pour Renault par la volonté affichée de renouveler la partie haute de sa gamme. Premier élément de cette montée en gamme,

Avantime présente une approche nouvelle du coupé haut de gamme et confirme la capacité de Renault à anticiper les évolutions de la société et les attentes des consommateurs. Avantime sera commercialisée en 2001.

Dévoilée lors du Mondial de l'Automobile 2000, la nouvelle **Laguna II** s'inscrit dans cette politique de renouvellement. Deux voitures, deux philosophies : commercialisées en même temps en janvier 2001, berline et break sont clairement différenciées. Véritable concentré de technologies, Laguna II se dote d'équipements et d'innovations jusqu'ici réservés à des voitures de gamme supérieure.

D'ici à la fin de 2002, Renault lancera deux modèles hauts de gamme avec les successeurs de Safrane et Espace.

Dans le domaine du véhicule utilitaire, Renault a présenté le **nouveau Trafic**. Développé conjointement par Renault et Opel, selon l'accord de coopération signé en 1996, le nouveau Trafic (baptisé Vivaro par Opel) se différencie des véhicules utilitaires traditionnels par son design et se positionne dans le haut de gamme du segment des fourgons compacts.

Renault poursuit également l'objectif d'être le meilleur **motoriste** européen. Après avoir lancé une nouvelle gamme de moteurs essence 16 soupapes, il a introduit en 1999 le premier moteur européen à injection directe essence IDE en série sur Mégane Coupé et Cabriolet.

Premier constructeur français à avoir commercialisé l'injection directe Diesel dTi en 1997, Renault a poursuivi le développement de sa famille de motorisation Diesel. Après avoir équipé Laguna de son moteur 1.9 dCi en 1999, Renault a commercialisé en septembre 2000 sa nouvelle gamme Espace avec une motorisation inédite **2.2 dCi 16V**. Ce moteur fait d'Espace le monospace Diesel le plus puissant de son segment. De plus, fin 2000, **Nouvelle Twingo** a été commercialisée avec une nouvelle motorisation essence 1.2 16V 75 ch qui permet d'augmenter l'agrément et le plaisir de conduite, tout en réduisant encore la consommation et les émissions de CO₂.

Dans le domaine de la sécurité, en 2000, et pour la troisième année consécutive, une voiture Renault a été reconnue comme une référence en matière de sécurité passive par l'organisme européen indépendant Euro NCAP. Après Mégane en 1998 et Espace en 1999, Clio a ainsi obtenu, dans le segment des petites voitures, la note maximale de 4 étoiles. L'arrivée de Laguna II est encore l'occasion pour Renault de présenter de nouvelles avancées en sécurité active et passive. La nouvelle structure de Laguna II intègre notamment un acier à très haute limite d'élasticité, qui permet de réduire les déformations de l'habitacle. De plus, Laguna II offre le nouveau Système de Retenue Programmée de troisième génération, composé de l'airbag et de la ceinture adaptatifs. S'appuyant sur son expertise en accidentologie, Renault a en outre présenté en mars 2000 une nouvelle génération de dispositifs de retenue pour enfants, adaptés à chaque tranche d'âge.

Par ailleurs, **dans le prolongement de sa démarche qualité**, Renault a mis en œuvre en octobre 2000 une garantie anticorrosion de 12 ans sur sa gamme européenne de véhicules particuliers. Cette mesure sera étendue au second semestre 2001 à la gamme des fourgons et véhicules de transport de personnes Master. A moyen terme, l'objectif est une extension mondiale de cette garantie.

Pour accompagner sa montée en gamme, Renault s'est doté en octobre 2000 d'une nouvelle signature de marque, "Renault. Créateur d'Automobiles", qui exprime de façon synthétique le renforcement de l'identité de marque et les valeurs de Renault, celles d'un constructeur audacieux, chaleureux et visionnaire. Au moment où le Groupe intensifie son développement à l'international, la reconnaissance de la marque à un niveau mondial permettra d'affirmer la nouvelle dimension de Renault.

Le retour en Formule 1 de Renault devrait accélérer le déploiement international de la marque en termes de notoriété et d'image. Renault a, par un accord de mars 2000, acquis le rachat de l'écurie Benetton Formula Ltd afin de préparer son retour à partir de 2002 dans le Championnat du Monde de Formule 1. L'ambition de Renault est de remporter le Championnat du Monde de Formule 1 avec une monoplace entièrement de sa conception.

Acquisition de nouvelles marques et déploiement à l'international

1. Renault , un groupe multimarques

Avec l'acquisition du constructeur roumain Dacia et des actifs opérationnels de Samsung en Corée, Renault est devenu un groupe multimarques.

Dacia

En septembre 1999, Renault avait acquis 51 % du capital du constructeur automobile roumain Dacia. En 2000, Renault a augmenté sa participation pour atteindre 80,1 %. Cette prise de contrôle a apporté une nouvelle marque au Groupe. Elle s'accompagne d'un programme industriel et commercial en matière d'investissement, de modernisation et de réduction des coûts. Renault a également confié à Dacia la production d'un véhicule à 5 000 euros, fiable et moderne, destiné aux marchés locaux et émergents, dont la commercialisation devrait intervenir en 2004. Lancée en 2000, la nouvelle Dacia Nova, qui a été développée avec l'appui technique de Renault, est équipée du moteur essence Renault 1,4 litre à injection multipoint et d'une nouvelle boîte 5 vitesses Renault.

Renault Samsung Motors

En septembre 2000, Renault a acquis une participation de 70,1 % dans la société Renault Samsung Motors, qui a procédé à l'achat des actifs opérationnels de Samsung Motors (comprenant notamment l'usine moderne de Pusan, le centre R&D de Kiheung et le réseau commercial national). La société peut, grâce à une licence valable dix ans et renouvelable, utiliser la marque Samsung, qui bénéficie en Corée d'une image très positive. Elle continuera la production du véhicule actuel : la SM5, berline haut de gamme de qualité, produite par Samsung et dérivée d'un véhicule Nissan, puis mettra progressivement en place une gamme de véhicules d'origine Renault ou Nissan adaptés au marché coréen. La production d'un second véhicule d'origine Nissan interviendra ainsi en 2002, dans le segment inférieur de la gamme moyenne. Renault Samsung Motors ambitionne de produire et vendre, sous la marque Samsung, 150 000 à 200 000 véhicules en 2004 en Corée, soit 10 à 15 % de part de marché. L'entrée de Renault Samsung Motors dans le périmètre du Groupe donne ainsi à Renault, après l'acquisition de Dacia, une troisième marque et renforce l'objectif de production annuelle de 4 millions de véhicules visé par Renault à l'horizon 2010. Elle offre également à l'Alliance Renault/Nissan une forte opportunité de développement de ses ventes en Asie.

2. Le développement à l'international

Au-delà de l'Europe, qui constitue aujourd'hui sa base domestique, Renault poursuit son internationalisation, source de croissance.

Ainsi, au **Brésil**, l'usine Ayrton Senna, inaugurée en décembre 1998 et qui produit Scénic et Clio tricorps, a procédé à une montée en puissance de ses cadences de production. Sur ce même site, Renault

avait également inauguré en décembre 1999 une usine de mécanique, qui fabrique notamment un moteur 1 litre de cylindrée 16 soupapes équipant Clio et renforce l'offre de Renault sur le segment des voitures populaires. La nouvelle usine dédiée à la fabrication des véhicules utilitaires devrait, quant à elle, être opérationnelle fin 2001.

De plus, en avril 2000, Renault a annoncé la construction d'une unité d'emboutissage qui viendra compléter le complexe industriel de Curitiba. En poursuivant l'édification d'un pôle de développement puissant et cohérent dans le **Mercosur**, Renault se dote des moyens de devenir un acteur majeur de cette zone avec un objectif de 11 % du marché des véhicules particuliers et utilitaires en 2005 et 320 000 unités commercialisées.

En **Turquie**, l'usine de Bursa constitue la base de fabrication et d'exportation exclusive de Mégane Break en Europe. Depuis fin 1999, elle a également commencé la production de la version tricorps de Clio II (Clio Symbol). La Turquie participe activement à la stratégie de croissance rentable de Renault en étendant ses exportations à l'ensemble de la zone Proche-Orient / Asie centrale, tout en jouant un rôle pilote en Europe centrale et en Russie.

Par ailleurs, Renault a poursuivi en 2000 sa croissance en **Russie** grâce au développement rapide de son réseau (30 points de vente). Avtoframos, société commune entre Renault et la Mairie de Moscou, a débuté l'assemblage léger de Mégane tricorps en avril 1999 et de la Renault 19 en novembre. Enfin, la décision a été prise d'aménager des bâtiments industriels et des terrains afin d'assurer aussi le montage de Clio Symbol. Renault poursuit également sa croissance dans d'autres pôles de développement : c'est le cas au **Maghreb**, avec un quasi-doublement des ventes en Algérie et une hausse de 14 % des ventes au Maroc en 2000 ; ou encore en **Afrique du Sud** où, depuis son retour en 1995, Renault a presque triplé sa part de marché en véhicules particuliers, à 4,8 % en 2000, Clio y ayant été élue voiture de l'année en mars 2000.

L'acquisition de deux nouvelles marques, en Corée avec Samsung et en Roumanie avec Dacia, et l'Alliance avec Nissan permettent à Renault d'accélérer et d'étendre son internationalisation. Nissan, qui a une empreinte géographique très différente de celle de Renault, appuie la stratégie d'internationalisation de Renault. L'Alliance donne ainsi à Renault la possibilité de bénéficier d'emblée des infrastructures de fabrication et de commercialisation existantes de Nissan dans le reste du monde. C'est le cas notamment au Mexique, au Japon, au Pérou, en Australie ou à Taïwan (voir page 32).

Compétitivité et efficacité industrielle et commerciale

1. Renault poursuit son effort de réduction des coûts

Premier plan de réduction des coûts (1998-2000)⁽¹⁾

Pour répondre à son ambition de devenir le constructeur le plus compétitif en Europe, Renault a mis en place fin 1997 un plan triennal (1998-1999-2000) de réduction des coûts de 3 milliards d'euros (20 milliards de francs).

En 2000, dernière année d'exécution de ce plan, la réduction des coûts s'est poursuivie. Au total, sur la durée du plan, Renault a réalisé 3 milliards d'euros d'économies (19,7 milliards de francs) à iso-activité par rapport au budget 1997, en ligne avec l'objectif.

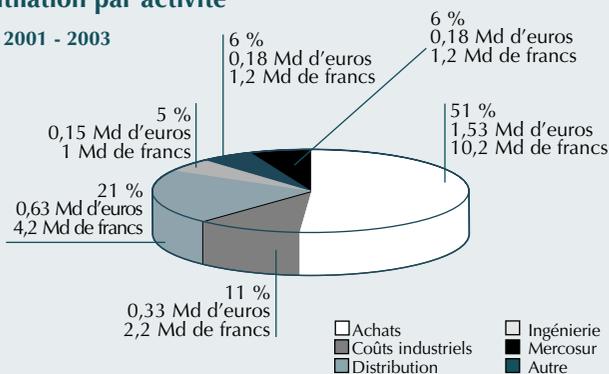
Renault lance un second plan triennal de réduction des coûts (2001-2003)

Renault a annoncé en octobre 2000 un nouveau plan de réduction des coûts qui porte sur trois années (2001, 2002 et 2003) et vise 3 milliards d'euros d'économies supplémentaires. L'essentiel des réductions de coûts portera sur les achats (pour 51 %), la distribution (pour 21 %) et la production (pour 11 %). Ce plan a été élaboré d'une part pour faire face au durcissement de l'environnement concurrentiel (baisse tendancielle des prix) et réglementaire (en matière de normes de dépollution, de sécurité), et d'autre part pour accompagner la poursuite du développement international propre à Renault. Il s'inscrit dans la stratégie de croissance rentable de l'entreprise, qui s'articule autour de trois axes : l'innovation et le renforcement de l'identité de marque, le développement international et la compétitivité en termes de qualité, coûts et délais.

Nouveau plan de réduction des coûts

Ventilation par activité

Plan 2001 - 2003



3 milliards d'euros / 20 milliards de francs

• Les achats (51 %). Le plan vise une réduction du coût des achats de 5 % par an. Ces économies proviendront de l'approfondissement du partenariat de Renault avec ses fournisseurs, des effets d'échelle générés grâce à l'Alliance avec Nissan et enfin du développement du Business to Business.

• La distribution (21 %). Le plan vise à réduire les coûts de distribution, en s'appuyant sur un réseau encore plus compétitif (au travers des projets de Nouvelle Distribution et de concentration des concessionnaires mais pas des points de vente). Par ailleurs, Renault réduira les frais de publicité et de logistique. Il s'agit d'un enjeu stratégique majeur pour faire face à l'émergence de nouveaux modes de distribution (e-commerce) et se préparer à une éventuelle évolution du système de distribution exclusive.

• Les coûts industriels (11 %). En cinq ans, Renault a amélioré sa productivité industrielle de plus de 40 % (rationalisation de l'outil de production, troisième équipe). L'objectif à l'horizon 2003 est de réduire le temps de montage moyen d'un véhicule à 12 heures, soit un gain de productivité de plus de 20 % en trois ans, en s'appuyant notamment sur le savoir-faire de Nissan.

• Les autres sources de réduction de coûts seront : l'ingénierie (5 %), avec la réduction des délais de développement des véhicules, le Mercosur (6 %), avec notamment l'enrichissement de l'intégration locale, le reste (6 %) étant constitué de multiples actions : réduction des coûts de garantie, des coûts informatiques, des coûts liés aux opérations internationales et des frais de structure.

La **Branche Financière** accompagne cette politique de réduction des coûts. En 2000, Renault Crédit International a concentré son action essentiellement sur deux domaines : d'une part, la mise en œuvre des synergies avec les filiales de financement des ventes Nissan acquises en 1999 ; d'autre part, la rationalisation de l'organisation commerciale en France, applicable à partir de janvier 2001.

2. Réactivité industrielle et organisation performante

La stratégie de compétitivité de Renault s'appuie sur une organisation et des outils performants qui permettent une grande réactivité et efficacité industrielle.

Rationalisation de l'appareil industriel

Renault a engagé depuis plusieurs années un processus de rationalisation et de simplification de son appareil industriel. Le principe général est d'affecter à chaque usine un seul segment de véhicules. Ainsi, en 2000, la fabrication de Laguna II a été lancée dans l'usine Renault de Sandouville, qui est appelée à devenir la principale plateforme de production de l'ensemble du futur haut de gamme Renault. La mise en place d'une troisième équipe est prévue en 2001 à Sandouville. La production devrait passer de 1 200 à 1 700 véhicules par jour. L'efficacité industrielle de ce schéma est renforcée par l'implantation à proximité du site de Sandouville d'un **Parc Industriel Fournisseurs** (PIF). Ce système présente des avantages en termes de coûts et de qualité : la présence des fournisseurs au plus près des sites de montage permet d'assurer un approvisionnement synchrone (juste à temps) et de gérer la diversité au plus près de la chaîne de montage tout en sécurisant les approvisionnements. Ce schéma industriel est cohérent avec le plan gamme de Renault et l'architecture des plateformes. Ainsi, les trois usines françaises de montage de véhicules particuliers vont accueillir les trois plates-formes de la gamme : haut de gamme, segment intermédiaire et segment inférieur. Au total, avec un temps de montage moyen de l'ordre de 15 heures par véhicule en 2000, Renault se classe parmi les constructeurs les plus productifs.

Le Technocentre : un outil au service de la croissance rentable

Dans le domaine de la recherche et du développement, Renault s'appuie sur une structure opérationnelle depuis fin 1998 :

le **Technocentre**. Il s'agit du site le plus moderne et le plus grand du genre en Europe. Outil de progrès au service de l'innovation et de la compétitivité, le Technocentre réunit sur un même site, dans une démarche poussée de transversalité, tous les acteurs impliqués dans la conception d'un véhicule, et permet la conduite simultanée de 4 à 5 projets de véhicules nouveaux. 8 200 spécialistes de toutes disciplines (recherche, design, informatique, études produit-process, qualité, achats, prix de revient, produit, projet véhicule) dont 2 000 représentants d'équipementiers et de fournisseurs extérieurs, y travaillent.

⁽¹⁾ La réduction des coûts est évaluée à iso-activité par référence aux coûts, au périmètre et au niveau d'activité du budget 1997 et constitue un des indicateurs de performances des différentes directions ; s'agissant des mesures de performances, l'évolution du coût des matières premières est neutralisée.

Le Technocentre constitue un instrument majeur au service de la croissance rentable de Renault. L'objectif est, d'une part, de raccourcir le **délaï de conception des nouveaux véhicules**, d'autre part, et de réaliser une économie d'1 milliard de francs au minimum sur les coûts de développement de chaque nouveau véhicule, tout en augmentant la qualité et en accélérant l'innovation. Ainsi, Laguna II a été le premier véhicule entièrement réalisé au Technocentre. L'utilisation de cet outil a permis de concevoir ce véhicule à moindre coût. Le temps de développement du véhicule a été de 42 mois, soit une réduction de 16 mois par rapport à la génération précédente de Laguna, et le ticket d'entrée a été diminué de 30 %.

3. e-business et e-commerce

Entreprise innovante, Renault s'est fortement engagée dans les nouvelles technologies de l'information et de la communication, et a lancé des chantiers majeurs dans le e-business et le e-commerce.

- **Dans le domaine commercial**, la stratégie de Renault se décline en deux volets : le Business to Consumer et le Business to Business. Renault développe ainsi notamment un site d'information et de transaction sur les produits et les services de marque Renault, adossé au réseau commercial : Renault.SITE.

Il est destiné à initialiser la relation du client vis-à-vis du réseau. A travers des prestations complètes (gamme de véhicules, services, financement), le client pourra véritablement construire son futur véhicule (choix du modèle, de la motorisation, des options). Renault prévoit de mettre ce site en ligne début 2001 simultanément en France, en Grande-Bretagne et en Allemagne, avant de l'étendre à un niveau mondial. Par ailleurs, Renault projette de développer des sites internet dédiés à ses clients professionnels (réseau commercial et clients flottes).

Par ailleurs, confirmant l'engagement du Groupe à être un acteur majeur du commerce électronique dans le véhicule d'occasion, Renault Développement Industriel et Commercial (RDIC) a pris une participation de 33,36 % du capital de la société Caradisiac.

Cette start-up a lancé en septembre 2000 un site multimarques d'intermédiation sur le véhicule d'occasion : caradisiac.com.

- **Dans le domaine des achats**, Renault et Nissan ont annoncé en avril 2000 leur entrée, conjointement avec Ford, General Motors et DaimlerChrysler, dans le capital d'une nouvelle société d'échanges par internet Business to Business : Covisint. Regroupant cinq des plus grands constructeurs automobiles mondiaux, elle constituera la plus importante plate-forme mondiale d'échanges en ligne entre constructeurs et équipementiers.

Les services apportés ne se limiteront pas aux seules démarches d'achat. Ils permettront d'accélérer les échanges et de développer le travail en commun entre constructeurs et fournisseurs. Enfin, ces services seront ouverts à l'ensemble des acteurs de la chaîne d'approvisionnements, qu'il s'agisse d'acheteurs ou de vendeurs. L'utilisation de cette plate-forme entraînera à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement des gains sur les délais, la qualité et les coûts.

4. Nouvelle Distribution

Dans les domaines industriel et commercial, Renault a lancé le projet Nouvelle Distribution en vue de fournir au client la voiture qu'il souhaite dans un délai de 2 semaines (sauf pour les véhicules en période de lancement) d'ici à fin 2001, tout en favorisant la vente de la diversité de la gamme Renault.

En 2000, Renault a finalisé le déploiement industriel et commercial de son système (toutes usines européennes de montage et 16 filiales commerciales en 15 mois).

Il vise à réduire les stocks de moitié en privilégiant la fabrication sur commande client, avec un objectif de 70 % de l'ensemble contre 30 % auparavant, par rapport à la fabrication pour stock. Renault en attend une réduction des coûts de distribution significative, ainsi qu'une hausse de ses recettes liée à l'amélioration du mix-produit. 22 000 personnes du réseau commercial et 17 000 personnes travaillant en usine ont déjà reçu une formation spécifique sur la mise en place de ce système.

Les premières réorganisations ont été effectuées : flexibilisation accrue de l'appareil industriel et systèmes d'informations en temps réel des réseaux et des usines opérationnels. Des premiers résultats ont déjà été obtenus en 2000 avec 40 % de véhicules fabriqués sur commande et le début de la réduction des stocks dans le réseau. Renault a pour objectif de devenir leader dans ce domaine et de faire de la Nouvelle Distribution un atout concurrentiel et un puissant facteur de satisfaction de la clientèle.

POIDS LOURDS

RENAULT ET VOLVO UNISSENT LEURS FORCES POUR CRÉER LE DEUXIÈME ACTEUR MONDIAL DU POIDS LOURD

En avril 2000, Louis Schweitzer, Président-Directeur Général de Renault, et Leif Johansson, Président-Directeur Général de Volvo, ont annoncé un projet de regroupement des activités poids lourds de Volvo et de Renault. Après agrément des autorités compétentes en matière de concurrence de l'Union européenne et des Etats-Unis⁹⁹ (respectivement en septembre et en décembre 2000), l'accord est entré en vigueur le 2 janvier 2001.

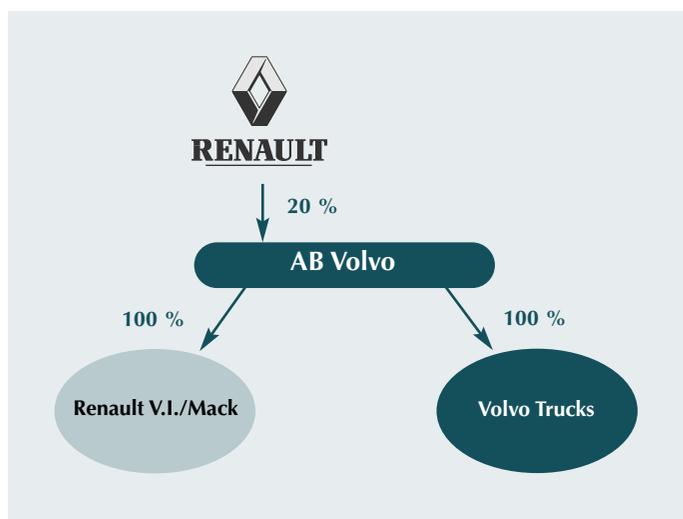
L'accord s'articule autour d'un échange de 100 % des titres du groupe Renault V.I./Mack contre 15 % des titres d'AB Volvo. Cet accord a été mis en œuvre au début de l'année en deux temps, avec l'apport par Volvo de 10 % puis de 5 % de ses actions, Renault ayant acquis de son côté 5 % supplémentaires sur le marché. Renault détenant 20 % du capital et des droits de vote d'AB Volvo, celui-ci est mis en équivalence dans les comptes du Groupe Renault au 1^{er} janvier 2001.

L'accord prévoit que deux administrateurs seront issus de Renault. Cette opération se traduira en 2001 dans les comptes de Renault par une plus-value après impôt estimée aujourd'hui à 0,3 milliard d'euros (2 milliards de francs) et par la constatation d'un badwill de l'ordre de 0,6 milliard d'euros (4 milliards de francs).

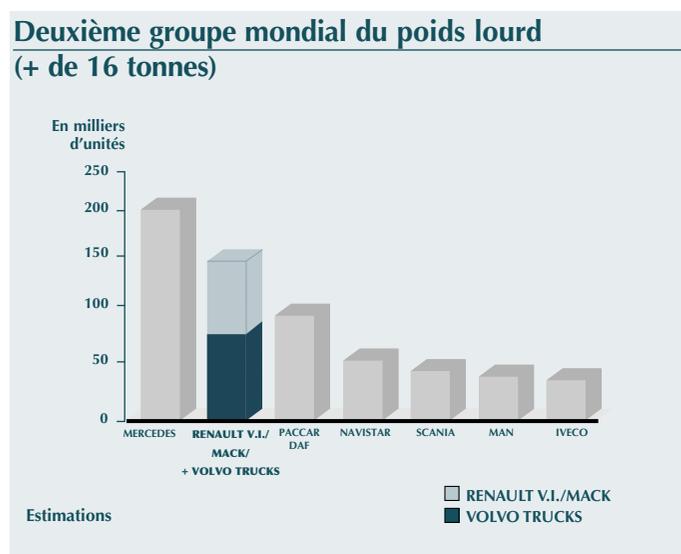
Renault s'est engagé à ne pas acquérir d'actions de Volvo au-delà de 20 % du capital, sauf dans le cas d'une prise de contrôle ou d'une tentative de prise de contrôle d'AB Volvo par un tiers, ou si un autre actionnaire dépassait le ratio de participation de Renault au capital d'AB Volvo.

⁹⁹La Commission européenne, qui a approuvé l'accord entre Renault et Volvo en septembre, a assorti cette autorisation de conditions que Renault et Volvo ont acceptées et parmi lesquelles figure la scission dans un délai de deux ans à compter de la mise en œuvre effective de l'accord de la société Irisbus, qui ne faisait pas partie de l'accord (voir chapitre 3 page 50). Les autorités antitrust américaines (US Department of Justice) ont, quant à elles, approuvé cet accord en décembre 2000, sous condition qu'AB Volvo cède l'activité camions à cabine surbaissée (bennes à ordures ménagères) de Volvo Trucks Amérique du Nord dans un délai de trois mois. Cette condition a été acceptée par Volvo.

Nissan Diesel - dont Renault et Nissan Motor détiennent chacun 22,5 % du capital - n'est pas inclus dans le périmètre de l'accord entre Renault et Volvo.



Ce rapprochement s'inscrit pleinement dans la stratégie de croissance rentable du Groupe Renault. Le secteur du poids lourd, qui a un fort potentiel de croissance, est aussi en mutation rapide : accélération du progrès technique, nouvelles normes de dépollution, exigence croissante de la clientèle, mondialisation des marchés nécessitent des investissements plus coûteux et la recherche d'économies d'échelle. Un partenariat stratégique global devait être trouvé pour permettre à Renault V.I./Mack d'affronter la compétition internationale dans les meilleures conditions. Volvo est clairement apparu comme le meilleur partenaire pour Renault. En effet, ce rapprochement stratégique devrait permettre à Volvo et Renault V.I./Mack de détenir environ 25 % des marchés européen et américain, et d'être présents significativement dans d'autres régions du monde comme l'Amérique latine et l'Asie. Volvo et Renault V.I./Mack établiront ensemble le **deuxième constructeur mondial de poids lourds**.



Le nouvel ensemble pourra dégager des synergies importantes en matière de développement de nouveaux véhicules et d'organes mécaniques et mettre au point une stratégie d'achat commune mondiale. Bénéficiant de l'effet de taille, il réalisera des économies d'échelles, aura une capacité d'investissement accrue et une force commerciale élargie. Les deux groupes disposent ainsi d'atouts puissants pour répondre aux évolutions du marché, notamment réglementaires, et aux exigences croissantes des clients en matière d'offre globale produits/services (financement, location, contrat de maintenance). Volvo et Renault V.I./Mack conserveront leurs identités, leurs marques, leurs organisations commerciales et leurs sites de montage respectifs.

Combiné avec Volvo, Renault V.I./Mack bénéficiera des forces d'un puissant groupe élargi pour accélérer sa stratégie, développer ses marques et satisfaire ses clients. En devenant l'actionnaire de référence de Volvo, Renault assure ainsi à l'activité poids lourd un avenir solide.



PERSPECTIVES 2001

2001 sera une année de croissance interne. A périmètre constant, le chiffre d'affaires progressera par la croissance des ventes à l'international, le lancement de nouveaux modèles, l'augmentation des capacités en diesel et dans un marché européen stabilisé à haut niveau. La réduction des coûts se poursuivra avec la mise en place d'un nouveau plan triennal d'1 milliard d'euros d'économies supplémentaires par an. Pour assurer sa croissance future, Renault maintiendra un effort de recherche et de développement soutenu et consolidera son déploiement à l'international. La mise en œuvre de l'Alliance s'accéléra avec le développement d'une seconde plate-forme commune et l'intensification des coopérations dans les autres domaines. Renault bénéficiera pleinement du redressement de Nissan ainsi que de la mise en œuvre effective du rapprochement avec Volvo dans le domaine des poids lourds.

La croissance sensible du chiffre d'affaires proviendra notamment des récents développements du Groupe à l'international. La marge opérationnelle devrait être supérieure à l'objectif de 4 % en moyenne de cycle, Renault visant une marge en euros d'un montant équivalant à celui atteint en 2000, à périmètre constant. Hors plus-values de cessions, le résultat par action devrait être pour sa part supérieur aux prévisions moyennes des analystes, qui se situent à 6 euros par action.



L'ACTIVITÉ

DES BRANCHES¹

BRANCHE AUTOMOBILE

La Branche Automobile regroupe les activités véhicules particuliers et utilitaires (V.P. et V.U.) et les activités d'entreprises industrielles et de services agissant pour la plupart d'entre elles dans le prolongement de l'activité automobile. En 2000, sa contribution au chiffre d'affaires consolidé du Groupe a atteint 31 486 milliards d'euros (206 534 milliards de francs), soit 78 % du total.

Renault : une présence sur tous les segments de la gamme

A l'exception des voitures de luxe et des pick-up, Renault est présent sur tous les segments de gamme avec une offre large de modèles. La plupart des modèles sont déclinés en de nombreuses versions qui se différencient par la carrosserie, la motorisation et l'équipement. Cette déclinaison des modèles s'effectue à partir d'un système de plate-forme^(a), pour lequel Renault possède une maîtrise reconnue. Renault compte actuellement huit plates-formes.

^(a) Un soubassement et un process de fabrication à partir duquel il est possible de décliner plusieurs modèles différents.

Dans la gamme des petites voitures (segments A et B), Renault offre trois modèles complémentaires : Twingo, Clio et Kangoo.

Lancée en 1993, renouvelée en septembre 1998, **Twingo** a atteint une pénétration de 3,6 % en France et de 1,1 % en Europe en 2000. Nouvelle Twingo, enrichie d'évolutions techniques et de nouveaux équipements, est commercialisée depuis septembre 2000.

Tout en haut de ce segment, **Clio II**, qui a succédé en 1998 à Clio, est pour la neuvième année consécutive la petite voiture la plus vendue en France, avec 8,8 % de part de marché (contre 8,4 % en 1999). En Europe, avec 3,2 % de part de marché, elle est la troisième petite voiture la plus vendue. En septembre 2000, Clio est la troisième voiture Renault consécutive à recevoir la note maximale en termes de sécurité passive par l'organisme NCAP. Introduit fin 1997, **Kangoo** est un véhicule fonctionnel, anticonformiste et économique qui complète l'offre de Renault sur ce segment. En 2000, Kangoo atteint une pénétration de 0,5 % en Europe occidentale et se maintient en première place de son segment.

¹ Note méthodologique sur les ventes/immatriculations : Conformément aux pratiques de l'industrie, les statistiques sur les performances commerciales et les parts de marché ont pour base les immatriculations de véhicules neufs issues des dernières données disponibles fournies par les organismes officiels et complétées par des estimations internes de Renault. Des décalages entre les immatriculations et les volumes vendus peuvent survenir en raison des véhicules en stock dans le réseau et des locations de véhicules neufs.

Dans la gamme moyenne inférieure (segment C), Renault a lancé **Mégane** en novembre 1995, et proposé pour la première fois en Europe une famille de 6 modèles sur une même plate-forme : d'abord les versions berline 5 portes et coupé, suivies en 1996 la version tricorps (Classic) et du monospace (Scénic), puis du cabriolet en 1997 et du break, dont la fabrication a commencé dans l'usine de Bursa en Turquie en 1998. Lancée en octobre 1996, **Scénic** a immédiatement rencontré un grand succès commercial. Elle a été élue "voiture de l'année 1997" et "voiture importée de l'année 1997" au Japon. En 1999, Mégane et Scénic ont été restylés. En 2000, Scénic a bénéficié du nouveau moteur 1.9 dCi et de Scénic Rx4. La gamme Mégane représente 9,6 % du marché français (8,7 % en 1999) et confirme sa position de voiture la plus vendue en France. En Europe occidentale, sa part de marché progresse de 4,0 % à 4,2 % lui permettant ainsi de gagner une place en la positionnant au deuxième rang des véhicules particuliers les plus vendus. En décembre 2000, Scénic est entrée en production à l'usine Nissan de Cuernavaca au Mexique.

Dans la gamme moyenne supérieure (segment D), **Laguna** renouvelée en 1998 a été remplacée en janvier 2001 par **Laguna II**. Elle se décline en deux versions : berline et break. En 2000, avec respectivement 1,1 % (berline) et 3,1 % (break), elle a maintenu ses positions au sein de son segment tant en Europe qu'en France.

Dans la gamme supérieure (segment E), Renault est présent avec un modèle : **Espace Safrane**, berline haut de gamme lancée en 1992 et restylée en 1996, a vu sa fabrication arrêtée au cours de l'été 2000. Ses ventes se sont poursuivies jusqu'à épuisement des stocks. Lancé en 1984 par Renault en association avec Matra, **Espace** a inauguré le concept de monospace en Europe. Renault a renouvelé son offre au cours de l'automne 1996 avec le nouvel Espace, puis le Grand Espace en janvier 1998. Espace, qui dispose depuis septembre 2000 d'une nouvelle gamme et de nouvelles motorisations, reste ainsi le monospace le plus vendu en Europe en 2000, avec une part de marché de 0,4 %. En juin 1999, Espace a été reconnu comme la référence en matière de sécurité passive dans la catégorie des monospaces.

Sur le segment des véhicules utilitaires, Renault est également présent avec l'**Express**, le **Trafic** et, depuis novembre 1997, **Kangoo Express** et le nouveau **Master**, élu « Van of the year 1998 ». Fin 2000, en France, avec trois véhicules en tête des immatriculations sur ce segment, **Kangoo Express**, **Clio Société** et **Master**, la marque Renault conserve la

première place avec 33,7 % du marché. Kangoo Express est en tête avec 10,7 % du marché, Clio Société suit avec 10,4 % et Master, avec 6,2 % du marché, est le premier fourgon vendu en France.

En Europe, avec 14,1 % de la pénétration, Renault conforte sa première place. La pénétration respective des trois véhicules cités précédemment s'élève à 6,1 %, 2,8 % et 3 %. Kangoo reste ainsi la fourgonnette la plus vendue en Europe en 2000. Le Trafic qui détient quant à lui 1 % du marché français des véhicules utilitaires et 0,4 % en Europe, verra l'arrivée d'un nouveau modèle courant 2001.

L'Alliance que Renault a conclue avec Nissan d'une part, et la participation de 80,1 % du capital du constructeur roumain Dacia qui apporte à Renault une nouvelle marque d'autre part, permettent, par le jeu des complémentarités, de couvrir l'intégralité de la gamme, depuis le véhicule à 5 000 euros jusqu'au haut de gamme en passant par les pick-up et les 4x4. La nouvelle Dacia Nova est commercialisée depuis l'automne 2000.

Les performances commerciales de Renault

Ventes⁽¹⁾

En 2000, Renault a vendu sous sa marque **2 289 411 véhicules particuliers et utilitaires** dans le monde. Renault a également vendu près de 50 000 véhicules sous la marque Dacia et 12 500 véhicules sous la marque Samsung.

Ventes mondiales V.P. et V.U.⁽²⁾

	1998	1999	2000	Variation 2000/99
Véhicules particuliers	1 866 035	1 987 455	1 966 417	- 1,06 %
Véhicules utilitaires	263 970	301 203	322 994	+ 7,23 %
TOTAL	2 130 005	2 288 658	2 289 411	+ 0,03 %

⁽²⁾ Y compris les véhicules Messengers/Mascott de moins de 5 tonnes et les ventes en transit temporaire et ventes aux administrations.

Renault, première marque sur le marché européen

En **Europe occidentale**, sur le marché des **véhicules particuliers et utilitaires**, Renault confirme pour la troisième année consécutive son rang de première marque automobile en réalisant 11 % des immatriculations, devant Volkswagen (10,7 %), Opel (9,5 %) et Ford (8,6 %).

Parts de marché en Europe occidentale V.P. + V.U.

	1998	1999	2000
Renault	11,0 %	11,3 %	11,0 %
Volkswagen	10,8 %	11,2 %	10,7 %
Opel	10,1 %	10,2 %	9,5 %
Ford	10,3 %	9,5 %	8,6 %
Peugeot	6,8 %	7,5 %	7,9 %
Fiat	8,5 %	7,6 %	7,9 %
Citroën	5,2 %	5,2 %	5,7 %

Sur le marché des **véhicules particuliers**, la marque Renault, avec 10,6 % de part de marché, maintient sa deuxième position derrière Volkswagen (11 %).

Parts de marché en Europe occidentale V.P.

	1998	1999	2000
Volkswagen	11,0 %	11,5 %	11,0 %
Renault	10,7 %	11,0 %	10,6 %
Opel	10,9 %	10,9 %	10,2 %
Ford	10,0 %	9,3 %	8,5 %
Peugeot	6,7 %	7,4 %	7,9 %
Fiat	8,4 %	7,4 %	7,6 %
Citroën	4,7 %	4,7 %	5,2 %

Sur le marché des **véhicules utilitaires**, avec 14,1 % de pénétration en Europe, Renault consolide sa place de première marque devant Citroën (10,1 % de pénétration). Avec 81,8 % de son volume d'immatriculations d'automobiles (V.P. et V.U.), dont 34,3 % en France et 47,5 % dans les autres pays européens, l'Europe occidentale reste en 2000 le marché le plus important pour Renault.

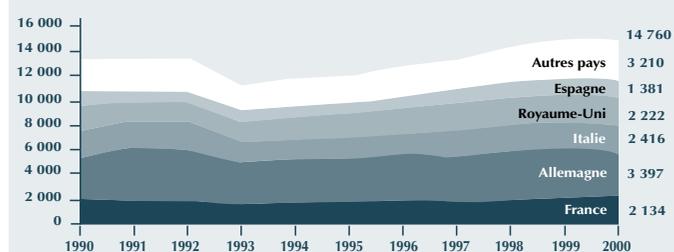
En 2000, avec 14,8 millions de véhicules immatriculés, le marché européen des **véhicules particuliers** est en léger recul (- 2,1 %) tout en se maintenant au haut niveau atteint en 1999. Les principaux marchés en hausse sont l'Italie, le Royaume-Uni, la Belgique, la Grèce et l'Irlande. Les marchés en recul sont principalement l'Allemagne, qui subit une très forte baisse de 10,6 % sur l'année, particulièrement marquée en Allemagne de l'Est (- 17 %) par rapport à l'Allemagne de l'Ouest (- 10 %). En recul aussi, l'Espagne, les Pays-Bas, le Portugal, l'Autriche, la Suède, le Danemark, la Finlande, la Norvège et l'Islande. Le marché français quant à lui reste stable (- 0,7 %).

⁽¹⁾ Des décalages entre les immatriculations et les volumes vendus peuvent survenir en raison des véhicules en stock dans le réseau et des locations de véhicules neufs.



En Europe occidentale

Europe occidentale - Marchés toutes marques en milliers de V.P.



Dans un contexte de tension sur les approvisionnements, en particulier sur le diesel, ainsi que dans l'attente du renouvellement de son haut de gamme, Renault a maintenu sa pénétration à un niveau de 10,6 % (en Europe occidentale). Ses parts de marché ont progressé en France, en Belgique/Luxembourg, en Suisse, en Scandinavie et en Irlande. Elles se sont tassées en Allemagne, en Italie, en Espagne, au Portugal et au Royaume-Uni. En 2000, les immatriculations de Renault en Europe occidentale s'élèvent à 1 558 105 véhicules particuliers.

Renault en Europe occidentale - V.P.

	Evolution des immatriculations en %		Part de Renault en %			Immatriculations Renault n nombre
	M.T.M. ⁽¹⁾	Renault	1998	1999	2000	2000
Total Europe occidentale⁽²⁾	- 2,1	- 5,9	10,7	11,0	10,6	1 558 105
dont :						
France	- 0,7	0	29,0	28,0	28,2	602 415
Allemagne	- 10,6	- 22,7	6,3	6,8	5,9	199 672
Espagne	- 1,8	- 12,0	13,7	14,2	12,7	176 032
Italie	+ 3,1	- 7,9	7,5	7,8	7,0	168 000
Royaume-Uni	+ 1,1	- 2,4	8,0	7,5	7,3	161 142
Belgique Luxembourg	+ 5,1	+ 9,3	10,7	10,8	11,2	62 363
Pays-Bas	- 2,3	- 6,7	8,6	9,2	8,8	52 609
Portugal	- 5,5	- 12,6	12,6	12,6	11,7	30 067
Suisse	- 0,2	+ 2,1	6,6	6,5	6,7	21 064
Autriche	- 1,0	- 12,6	7,4	7,2	6,3	19 738

⁽¹⁾ Marché toutes marques. ⁽²⁾ UE, Islande, Norvège et Suisse.

En **France**, le marché est resté stable. Avec 602 415 véhicules particuliers immatriculés, Renault est la première marque sur son marché domestique. Sa part de marché a légèrement progressé, de 28 % en 1999 à 28,2 % en 2000. Mégane et Clio sont les voitures les plus vendues en France, avec respectivement 9,6 % et 8,8 % de part de marché et une progression des volumes de 10,4 % et 4,2 %.

Dans la gamme Mégane, Scénic représente une part de marché de 6 % et ses volumes ont augmenté de 32 %. Twingo représente 3,6 % des immatriculations tandis que sur le segment moyen supérieur, Laguna, remplacée en janvier 2001, maintient une pénétration de 3,1 %. Dans le haut de gamme, Espace détient 1,3 % du marché.

En **Europe du Nord**, la part de marché de Renault en 2000 s'établit à 6,8 % (7,2 % en 1999). Tout en maintenant sa place de premier importateur en Allemagne, Renault subit la baisse du marché allemand et particulièrement du marché est-allemand et voit sa part de marché s'établir à 5,9 % (6,8 % en 1999). Au Royaume-Uni, la pénétration de Renault atteint un niveau de 7,3 % (7,5 % en 1999). En Belgique/Luxembourg, la part de Renault progresse pour atteindre son meilleur niveau depuis 1995, 11,2 % (10,8 % en 1999).

En **Europe du Sud**, la part de marché de Renault pour les véhicules particuliers s'élève à 8,9 % (10 % en 1999). En Espagne, Renault maintient sa position de première marque avec une part de marché de 12,7 % (14,2 % en 1999). En Italie et au Portugal, la pénétration s'établit respectivement à 7 % et 11,7 % (contre 7,8 % et 12,6 % en 1999).

Renault en Europe occidentale - V.U.

	Evolution des immatriculations en %		Part de Renault en %			Immatriculations Renault n nombre
	M.T.M. ⁽¹⁾	Renault	1998	1999	2000	2000
Total Europe occidentale⁽²⁾	+ 5,0	+ 6,7	13,0	13,9	14,1	271 709
dont :						
France	+ 10,5	+ 9,4	34,6	34,0	33,7	139 752
Allemagne	- 3,2	+ 12,4	6,1	8,0	9,4	19 729
Espagne	- 3,3	- 9,4	12,7	13,5	12,6	37 861
Italie	+ 14,5	+ 12,5	6,2	8,2	8,1	17 657
Royaume-Uni	+ 3,0	0	4,7	5,7	5,5	13 521
Belgique Luxembourg	- 6,8	+ 8,7	10,4	11,8	13,7	7 848
Pays-Bas	- 2,9	+ 6,9	5,8	7,0	7,7	7 472
Portugal	+ 19,9	+ 12,0	11,7	11,7	11,0	16 730
Suisse	+ 14,4	+ 20,0	5,5	5,7	6,0	1 480
Autriche	+ 6,2	+ 21,3	5,2	5,8	6,6	1 750

⁽¹⁾ Marché toutes marques. ⁽²⁾ UE, Islande, Norvège et Suisse.

Le marché européen des véhicules utilitaires a poursuivi sa forte progression des années précédentes. En hausse de 5 %, ce marché représente 1 922 587 unités en 2000. Renault, avec 271 709 immatriculations, renforce sa position de marque la plus vendue en Europe et progresse plus vite que le marché européen (+6,7 %). Elle augmente sa part de marché de 13,9 % en 1999 à 14,1 % en 2000. Dans un marché français en progression de 10,5 % en 2000, Renault, avec 139 752 véhicules immatriculés, réalise une part de marché de 33,7 %.

Renault en Europe occidentale

V.P. et V.U.

	Evolution des immatriculations en %		Part de Renault en %			Immatriculations Renault en nombre
	M.T.M. ⁽¹⁾	Renault	1998	1999	2000	2000
Total Europe occidentale⁽²⁾	- 1,3	- 4,2	11,0	11,3	11,0	1 829 814
dont :						
France	+ 1,0	+ 1,6	29,9	28,9	29,1	742 167
Allemagne	- 10,2	- 20,5	6,3	6,9	6,1	219 401
Espagne	- 2,0	- 11,5	13,5	14,1	12,7	213 893
Italie	+ 3,9	- 6,3	7,4	7,8	7,0	185 157
Royaume-Uni	+ 1,3	- 2,2	7,7	7,3	7,1	174 663
Belgique Luxembourg	+ 3,9	+ 9,3	10,7	10,9	11,4	70 211
Pays-Bas	- 2,4	- 5,2	8,2	8,9	8,7	60 081
Portugal	+ 2,6	- 5,1	12,3	12,3	11,4	46 797
Suisse	+ 0,8	+ 3,2	6,6	6,5	6,6	22 544
Autriche	- 0,5	- 10,6	7,2	7,1	6,4	21 488

⁽¹⁾ Marché toutes marques. ⁽²⁾ UE, Islande, Norvège et Suisse.

Les immatriculations totales de Renault en Europe occidentale (véhicules particuliers et utilitaires) s'élèvent à 1 829 814 unités, en recul de 4,2 % par rapport à 1999.

En Europe centrale : une pénétration qui s'élève à 7 %

En Europe centrale (Pologne, Hongrie, Slovaquie, République tchèque, Slovaquie, Croatie, autres Balkans et Pays baltes), dans un marché des véhicules particuliers et utilitaires en baisse de 12,8 %, Renault ne recule que de 2,3 % et élève sa part de marché au niveau de 7 % (6,3 % en 1999). La progression de la pénétration s'effectue dans tous les pays de la zone, tant sur le marché des véhicules particuliers que sur celui des véhicules utilitaires. En Pologne, premier marché de la zone, les immatriculations totales chutent de plus de 25 % (crise économique et financière et augmentation des taxes sur l'automobile). Renault y poursuit cependant la progression de sa pénétration, qui passe de 5,1 % en 1999 à 5,9 % en 2000. En Slovaquie, deuxième marché de la zone pour Renault, avec 20 % de part de marché sur les véhicules particuliers et utilitaires, la marque Renault reste la marque la plus vendue en 2000. En Hongrie, ses volumes augmentent de plus de 34,5 % et la pénétration progresse de 1,8 point pour atteindre 7,3 % en 2000. En République tchèque, les volumes Renault augmentent de 10,1 % et la part de marché s'établit à 5,2 %. En Croatie et dans les Pays baltes, Renault poursuit aussi sa progression avec respectivement 1,6 % et 3,2 % de part de marché en plus.

Dans le reste du monde : des immatriculations qui progressent de 30 %

Le nombre de véhicules de la marque Renault immatriculés dans le reste du monde (hors Europe occidentale et Europe centrale) est en hausse de 30 %, à 340 389 véhicules particuliers et utilitaires en 2000 contre 261 538 en 1999.

En **Turquie**, premier marché de Renault hors d'Europe occidentale, Renault confirme sa première place avec 19,4 % du marché automobile et 23 % du marché des véhicules particuliers. Dans un contexte de forte croissance du marché automobile + 58,9 % les volumes totaux de Renault progressent de 47 %. La Clio Symbol représente déjà, un an après son lancement, plus de 25 % des ventes de la marque.

En **Israël**, la part de marché de Renault pour les véhicules particuliers a augmenté de 1,8 point et s'établit à 7,1 %, avec des volumes en hausse de 74 %.

Dans le **Mercosur**, dans un marché automobile en reprise + 9,3 % après la forte baisse de 1999 (- 19 %), Renault poursuit sa politique de croissance avec une augmentation des immatriculations de 11,1 % (120 420 immatriculations) et une pénétration, véhicules particuliers et utilitaires de 6,4 % en 2000.

Au **Brésil**, où le démarrage de l'usine Ayrton Senna (Scénic, nouvelle Clio et Clio tricorps) a eu lieu fin 1998, la part de marché de Renault poursuit son évolution et, après avoir doublé en 1999 (2,7 % contre 1,3 % en 1998), elle s'établit à 4 % en 2000. Dans un marché en très forte croissance + 17,9 % Renault augmente son volume de véhicules immatriculés de 74 %, dont un tiers de Scénic. En **Argentine**, dans un marché en récession, Renault consolide sa place de leader avec une pénétration de 18 % contre 19,1 % en 1999. Depuis septembre 2000, Clio 2 est fabriquée à l'usine Santa Isabel à Cordoba. Au **Chili**, la part de marché de Renault progresse de 1,3 % en 1999 à 3 % en 2000.

En **Colombie**, la marque progresse de 31,8 % et obtient 13 % du marché contre 9,9 % en 1999. Au **Venezuela**, la pénétration de Renault s'établit à 5,2 % (2 % en 1999), avec plus de 7 400 véhicules immatriculés (2 100 en 1999).

En **Roumanie**, Renault devient le premier importateur européen sous sa marque, avec 4 582 véhicules immatriculés contre 706 en 1999. Sous la marque Dacia, 50 133 véhicules ont été immatriculés en 2000 contre 83 841 en 1999, dans un marché automobile en retrait de 30,5 % par rapport à 1999. Avec 62,4 % du marché toutes marques des véhicules particuliers et utilitaires, Dacia reste la première marque.

En **Russie**, la marque, grâce au développement de son réseau (30 points de vente), poursuit sa croissance avec 3 081 véhicules vendus contre 1 146 en 1999.

Le réseau commercial Renault

Le Groupe Renault distribue les véhicules de sa marque en Europe à travers un réseau primaire et secondaire. Le réseau primaire comprend des établissements Renault France Automobiles (en France uniquement), des filiales de Renault et des concessionnaires exclusifs qui vendent et entretiennent les véhicules de la marque sur le territoire qui leur est assigné.

La politique de transformation du réseau primaire entreprise par Renault s'est poursuivie et élargie pour s'appliquer au réseau de Nissan. Grâce à l'Alliance, un réseau de plaques communes ou "hubs" va émerger, visant à optimiser la couverture, la performance et le professionnalisme sur des territoires homogènes et plus vastes.

Dans 7 pays (France, Allemagne, Espagne, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suisse), cette politique de pôles communs est en cours de déclinaison avec Nissan, rendant ainsi plus significatives les économies d'échelle réalisables.

Le réseau secondaire, quant à lui, regroupe des agents Renault et des revendeurs agréés, également exclusifs, qui sont généralement constitués par de petites implantations rattachées commercialement à une affaire du réseau primaire.

Le réseau de Renault en Europe⁽¹⁾ (nombre d'établissements)

	1998		1999		2000 ⁽²⁾	
	Europe	dont France	Europe	dont France	Europe	dont France
Succursales et filiales	127	68	119	64	122	65
Concessionnaires	2 342	372	2 169	346	1 988	296
Agents	10 770	6 326	9 998	6 053	9 672	5 900
TOTAL	13 239	6 766	12 286	6 463	11 782	6 261

⁽¹⁾ Le périmètre comprend les 10 filiales européennes plus la Pologne, la Hongrie, la Croatie, la République tchèque, la Slovaquie et la Slovaquie.

⁽²⁾ Prévisions au 31 décembre 2000 établies à fin octobre 2000, sur la base du nombre d'entités ayant un contrat juridique avec Renault.

La réglementation européenne sur la distribution automobile permet aux constructeurs de prévoir, dans certaines conditions, une exclusivité territoriale et de marque, et d'interdire à leur réseau de distribution de revendre les produits de la marque à des intermédiaires hors réseau. Ce règlement (1475-95) arrive à expiration le 30 septembre 2002.

Renault, comme l'ensemble des constructeurs européens, est attaché à une distribution de type sélectif et exclusif. Dans l'intérêt du consommateur, la distribution automobile, en raison de la spécificité du produit (sur le plan de la sécurité et de l'environnement par exemple), doit être assurée par des professionnels équipés et formés, répondant aux standards du constructeur. C'est la situation actuelle en Europe mais aussi aux Etats-Unis et au Japon. Un réseau sélectif garantit également pour le client un service de proximité compétitif pour la vente et l'après-vente, homogène en Europe. Une enquête Sofres réalisée à l'échelle européenne (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Italie et Espagne) a démontré que les consommateurs plébiscitent le système actuel et notamment le lien

vente/après-vente. La Commission a adopté le 15 novembre 2000 un rapport d'évaluation et formulera courant 2001 ses premières propositions quant au régime de distribution qui s'appliquera à partir d'octobre 2002.

Une politique active de partenariats

Les objectifs de qualité et de réduction des coûts et des délais, poursuivis par la Branche Automobile conduisent à modifier sensiblement les relations avec les fournisseurs, et à entrer dans des processus de partenariat et de coopération développés très en amont du lancement d'un modèle.

Dans le cadre du renforcement de ses liens avec ses fournisseurs, Renault a ouvert en 1999, un **Parc Industriel Fournisseurs**, regroupant cinq de ses principaux équipementiers, sur le site de son usine de Sandouville. L'implantation des fournisseurs au plus près des chaînes de montage offre des avantages en termes de logistique et permet un approvisionnement synchrone.

Dans le cadre de la stratégie de croissance rentable du Groupe Renault, la Branche Automobile a établi des coopérations et des partenariats afin de partager les coûts de développement.

- Renault a conclu un certain nombre d'accords de coopération avec le groupe PSA Peugeot-Citroën. Les deux groupes coopèrent depuis 1966 dans le domaine des composants mécaniques : moteurs par la filiale commune Française de Mécanique et boîtes de vitesses automatiques par la Société de Transmissions Automatiques. En avril 1999, PSA Peugeot-Citroën et Renault ont signé un accord pour renforcer leurs synergies industrielles dans le Mercosur, accord par lequel Renault fournira à compter de 2001 des moteurs essence de 1 000 cm³ à PSA Peugeot-Citroën.

- Matra et Renault collaborent depuis le début des années 1980 à la conception et à la fabrication de l'Espace. Les deux sociétés ont signé en juillet 1998 un accord de partenariat visant à développer et commercialiser Avantime, le nouveau véhicule haut de gamme qui a été présenté au Salon de Francfort en 1999.

- Renault est également signataire d'un certain nombre d'accords commerciaux ou industriels prévoyant des échanges ou des ventes d'organes (notamment avec Volvo pour la fourniture de boîtes de vitesses et de moteurs), ou des mises en commun d'activité, comme avec Fiat (pour les fonderies Teksid au premier semestre 1999).

- Dans le domaine des véhicules utilitaires, Renault et General Motors ont signé en 1996 un accord-cadre, confirmé par un engagement de coopération en 1999. Renault et General Motors Europe développent de manière conjointe un nouveau véhicule utilitaire de 2,5 à 2,8 tonnes qui vise à remplacer le Trafic. Les deux constructeurs le commercialiseront à l'horizon 2001 pour leur propre compte, sous des noms différents. Dans ce cadre, Renault fournit à General Motors Europe des Masters 2 depuis 1998. Produits à Batilly, ils sont commercialisés par Renault, Opel et Vauxhall sous leurs marques respectives.

Production et principaux sites industriels

Renault a réalisé en 2000 un nouveau record en produisant **2 348 020** véhicules utilitaires et particuliers, enregistrant ainsi une hausse de 4 % par rapport à l'année 1999.

Production mondiale de Renault par origine - V.P. + V.U.

	1998	1999	2000
V.P. + V.U. produits en France	1 373 936	1 376 707	1 420 355
V.P. + V.U. produits à l'étranger	823 459	881 211	927 665
TOTAL	2 197 395	2 257 918	2 348 020

Production mondiale de Renault par modèle - V.P. + V.U.

	1998	1999	2000
Véhicules particuliers			
Twingo	222 033	204 449	195 530
Clio	507 485	571 878	641 779
Kangoo	109 266	119 485	113 788
Renault 9	30 271	12 920	-
Renault 12	20 024	19 461	-
Renault 19	51 300	33 788	24 372
Mégane	691 384	722 982	778 288
Laguna	220 676	205 301	169 512
Laguna 2			13 098
Spider	380	61	-
Safrane	22 853	21 892	12 235
Espace	67 061	70 191	67 959
Avantime			107
TOTAL V.P.	1 942 733	1 982 408	2 016 668
Véhicules utilitaires			
Express	39 151	24 239	13 719
Kangoo Express	85 995	107 267	143 350
Twingo Société	2 701	2 459	2 306
Clio Société	37 533	46 193	49 051
Mégane Société	12 119	9 085	8 229
Laguna Nevada Société	75	7	-
Trafic	30 421	17 316	11 516
Master 2	46 667	68 944	91 183
Mascott			11 982
TOTAL V.U.	254 662	275 510	331 352
TOTAL V.P. + V.U.	2 197 395	2 257 918	2 348 020

Les sites industriels

La Branche Automobile de Renault dispose, en 2000, de plus de 30 sites industriels en France et à l'étranger. Les principaux sont les suivants :

Flins	Clio II, Twingo
Douai	Mégane, Scénic
Sandouville	Safrane, Laguna, Laguna Nevada, Laguna II
Maubeuge	Express, Kangoo
Batilly	Trafic, Master, Mascott
Palencia (Espagne)	Mégane (B,L,D)
Valladolid (Espagne)	Clio II, moteurs
Novo Mesto (Slovénie)	Clio II
Bursa (Turquie)	Renault 19, Mégane (K,L), Clio II tricorps
Cordoba (Argentine)	Renault 19, Clio, Clio II, Mégane (B,L), Kangoo, Trafic
Curitiba (Brésil)	Scénic, Clio II
Cléon	Moteurs, boîtes de vitesses
Le Mans	Trains avant/arrière, pièces mécaniques, boîtes de vitesses
Séville (Espagne)	Boîtes de vitesses
Cacia (Portugal)	Boîtes de vitesses, usinage de pièces mécaniques, moteurs
Pitesti (Roumanie)	Dacia
Pusan (Corée du Sud)	Samsung (SM5)



BRANCHE VÉHICULES INDUSTRIELS

Présentation

La conclusion de l'alliance entre Renault et AB Volvo (structure holding du groupe Volvo) a constitué l'événement majeur de l'année 2000 (cf. chapitre II, pages 37 à 38).

En 2000, la contribution de l'activité Véhicules Industriels au chiffre d'affaires du Groupe Renault s'élève à 7 033 millions d'euros (46 137 millions de francs) et contribue à hauteur de 17,5 % au chiffre d'affaires du Groupe.

Le groupe Renault V.I./Mack, quatrième constructeur mondial de camions de gamme haute, est implanté industriellement et commercialement sur les deux plus grands marchés mondiaux, l'Europe et les Etats-Unis. Renault V.I. développe ses activités en Europe et dans plus de 80 pays, tandis que Mack Trucks Inc. (Mack) les déploie principalement sur le continent américain et dans la zone Asie-Pacifique.

Jusqu'en juillet 2000, Renault V.I. était également présent dans le secteur du transport de personnes par sa filiale Irisbus, créée à parité avec Iveco début 1999. Irisbus conçoit, fabrique et distribue une large gamme d'autocars et d'autobus. Les cars et bus ne faisant pas partie de l'accord avec Volvo, la participation de 50 % de Renault V.I. dans Irisbus est sortie de son périmètre pour être intégrée dans celui de Renault.

Camions

En 2000, le nombre de camions immatriculés par le groupe Renault V.I./Mack s'élève à 103 646 véhicules (y compris Master), soit une hausse de 11 % par rapport à 1999. Ces immatriculations comprennent 8 819 Master, véhicules utilitaires commercialisés dans le cadre de l'accord de codistribution avec Renault. Hors Master, les ventes du groupe ont totalisé 94 827 unités, en hausse de 8,4 % sur 1999. Elles ont progressé significativement sous l'effet conjugué des volumes record du marché européen, d'une reprise sensible des ventes à la grande exportation et du renouvellement des gammes en Europe.

De 1996 à 2000, **Renault V.I.** a renouvelé la totalité de sa gamme, qui s'étend du véhicule de 3,5 tonnes au plus de 44 tonnes. Après le lancement en avril 1999 du Mascott, gamme légère de distribution sur le segment des 3,5 à 6,5 tonnes, Renault V.I. a lancé en février 2000 **Midlum**, sa nouvelle gamme intermédiaire remplaçante de Midliner et qui présente une vingtaine de versions allant de 6 à 16 tonnes, adaptées à tous les usages et métiers de la distribution et de l'artisanat. Le Magnum a connu une forte évolution en 2000. Dénommé **Magnum E-Tech**, il présente un nouveau moteur Mack E-Tech 12 litres (400, 440 et 480 ch) qui dispose du système d'injection par pompe unitaire (EUP[®]) et du calculateur électronique V-Mac III, de troisième génération.

Le haut de la gamme Premium s'est enrichi en mai 2000 du **Premium 420 dCi**, premier tracteur routier à être équipé d'un système d'injection common rail avec le nouveau moteur 11 litres (420 ch) de Renault V.I. Les moteurs EURO 3 qui équiperont toutes les gammes existantes à partir d'octobre 2001 ont été présentés en février 2000. Spécialiste reconnu pour le confort de ses cabines, Renault V.I. a également lancé en 2000 la cabine Global de 2 de profondeur, proposée sur les gammes Midlum, Premium et Kerax (gamme destinée aux véhicules chantier, aux collectivités et aux usages sévères).

En Amérique du Nord, **Mack**, qui a fêté ses cent ans en 2000, fabrique des véhicules routiers pour courte et longue distances, et est numéro un dans les véhicules de chantier ainsi que dans les véhicules destinés aux collectivités et aux usages sévères. Mack se différencie des autres constructeurs américains par le fait que ses camions sont équipés majoritairement de moteurs de la marque.

Mack a introduit en juin 2000 le tracteur routier CH/LNG, équipé d'un nouveau moteur au gaz naturel liquide Mack Eco-Tech, à émissions particulièrement réduites.

Pour mettre en œuvre un plan produit commun à Renault V.I. et à Mack, un management transversal autour de 27 fonctions regroupant les représentants de l'ensemble des métiers a été instauré.

La collaboration entre métiers est facilitée par la "colocalisation" des études et des achats.

Le programme Renault V.I./Mack "Convergence World Truck", dont l'ambition est de couvrir l'ensemble de la gamme haute (+ 16 tonnes/classe 8), a connu une avancée importante avec l'acceptation en juin 2000 du projet de châssis-base roulante commune (Common Rolling Base) pour les gammes européennes Magnum, Premium et Kerax, et les gammes américaines Vision et CH de Mack.



Une activité industrielle record

En 2000, la production totale de camions du groupe Renault V.I./ Mack, en progression de 9,9 % par rapport à 1999, est proche du seuil des 100 000 unités avec 96 067 véhicules, ce qui constitue un niveau record.

Production consolidée de camions⁽¹⁾

(En nombre)	1998	1999	2000	Variation 2000/99
Véhicules de - 5 tonnes	4 215	5 044	8 321	+ 65,0 %
Camions de + 5 tonnes	77 791	82 392	87 746	+ 6,5 %
- dont Europe	44 914	43 364	53 157	+ 22,6 %
- dont Mack Trucks	32 877	39 028	34 589	- 11,4 %
TOTAL camions	82 006	87 436	96 067	+ 9,9 %

⁽¹⁾ Y compris Mascott, produit par l'usine Renault de Batilly.

Les principaux sites industriels camions sont répartis dans quatre pays :

en France :	
Blainville-sur-Orne	Fabrication de toutes les gammes de cabines et montage Midlum
Bourg-en-Bresse	Montage Magnum et Premium
Limoges	Composants mécaniques et réhabilitation de véhicules militaires
Vénissieux	Moteurs, emboutis, fonderie et mécanique
Saint-Priest	Ponts, essieux
en Espagne :	
Villaverde	Kerax et mécanique
aux Etats-Unis :	
Winnsboro	CH, CL, Vision
Macungie	Gamme à cabine avancée MR, LE et usages sévères DM, DMM, RB, RD
Hagerstown	Moteurs et boîtes de vitesses
en Australie :	
Brisbane	Montage de camions Mack et de camions Renault V.I.

Suite à la réorganisation industrielle de 1999 qui a spécialisé davantage les sites, l'intégralité des cabines de la gamme Renault V.I. est désormais fabriquée à Blainville-sur-Orne (Calvados). L'établissement de Bourg-en-Bresse (Ain) se consacre pour sa part exclusivement au montage des camions de gamme haute.

Le Pôle Industriel Fournisseurs mis en place à Blainville fin 1999 avec l'implantation sur le site de 5 sociétés, et qui a livré dans le flux de manière opérationnelle en 2000, constitue une première dans l'organisation industrielle du groupe.

Pour les sites européens, l'année 2000 a été au plan industriel marquée par **le niveau historiquement élevé des volumes de production** pour faire face à la demande. Toutes gammes confondues, la production en Europe s'est accrue de 27 % à 61 478 unités.

Aux **Etats-Unis**, après le record de 1999 pour Mack avec 39 028 camions de classe 8, la production a enregistré une baisse de 11,4 % à 34 589 unités, nécessitant le retour à une seule équipe sur le site de montage de Winnsboro au second semestre 2000.

Coopérations

Suite à l'accord avec Volvo, la participation de 50 % de Renault V.I. dans Irisbus a été intégrée au périmètre Renault au 28 juillet 2000. En outre, par un accord du 29 décembre 2000, Renault V.I. et la société finlandaise Sisu, détenue par le groupe Partek, ont dénoué leur participation conjointe à parité dans RS Hansa Auto Oy. Sisu reprend ses 50 % de participation et devient l'importateur en Finlande de Renault V.I. ,qui détient près de 20 % de pénétration.

Dans le cadre de l'activité Défense, Satory Military Vehicle (Satory M.V.), société commune à parité avec Giat Industries, a été créée le 28 décembre 2000, principalement pour la réalisation du nouveau blindé léger de combat d'infanterie, VBCI, à la suite de l'obtention en novembre 2000 d'une première tranche ferme de 65 unités pour l'armée française, sur une cible globale de 700 unités à l'horizon 2010.

La mise en œuvre de l'accord de coopération avec le constructeur néerlandais Daf, filiale de l'américain Paccar, pour la fourniture de cabines produites à Blainville et destinées à sa nouvelle gamme intermédiaire s'est poursuivie très activement en 2000.

Record d'immatriculations du groupe Renault V.I./Mack en 2000

L'année 2000 a été marquée par un marché européen record et par le dynamisme retrouvé d'un grand nombre de marchés (Europe de l'Est, Turquie, Moyen-Orient...). A l'inverse, le retournement opéré sur le marché américain s'est traduit par une baisse de près de 20 %. Les immatriculations de camions du groupe Renault V.I./Mack s'élevèrent à 103 646 unités et sont en hausse de 11 % par rapport à 1999. Les immatriculations totales de Renault V.I. ressortent à 67 814 unités, en progression de 27,4 % par rapport à 1999. Les immatriculations totales de Mack s'élevèrent à 35 832 unités, en baisse de 10,7 %.

Immatriculations consolidées du groupe Renault V.I./Mack

(En nombre)	1998	1999	2000	Variation 2000/99
Véhicules de - 5 tonnes⁽¹⁾	10 451	10 901	17 301	+ 58,7 %
- dont Master	5 659	5 912	8 819	+ 49,2 %
- dont Mascott	4 792	4 989	8 482	+ 70,0 %
Camions de + 5 tonnes	76 399	82 453	86 345	+ 4,7 %
- dont Europe	33 933	36 141	41 349	+ 14,4 %
- dont Amérique du Nord	31 253	38 716	33 923	- 12,4 %
- dont reste du monde	11 213	7 596	11 073	+ 45,8 %
TOTAL	86 850	93 354	103 646	+ 11,0 %

⁽¹⁾ Intégrés dans les immatriculations de véhicules utilitaires de la branche automobile. Mascott + 5 tonnes

1 493 1 744 3 147 + 80,4 %

Les immatriculations globales de camions de plus de 5 tonnes du groupe Renault V.I./Mack ont atteint 86 345 unités, soit une hausse de 4,7 % par rapport à 1999.

Renault V.I. a vendu 20 448 véhicules utilitaires : 11 629 Mascott (dont 3 147 de plus de 5 tonnes) et 8 819 Master.

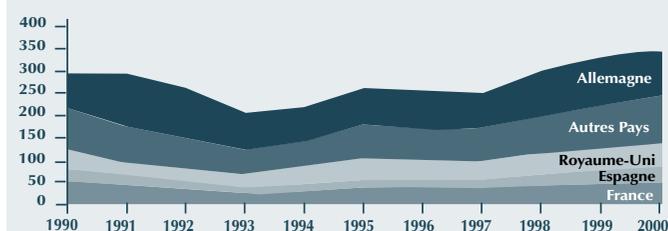
Immatriculations consolidées de camions de plus de 16 tonnes

(En nombre)	1998	1999	2000	Variation 2000/99
Europe	25 986	28 166	29 982	+ 6,5 %
Amérique du Nord	29 617	37 165	32 741	- 11,9 %
Reste du monde	7 657	4 726	6 132	+ 29,8 %
TOTAL	63 260	70 057	68 855	- 1,7 %

• En Europe occidentale

En 2000, le marché européen du camion a atteint un record absolu, totalisant 350 412 immatriculations en plus de 5 tonnes et près de 246 855 unités en plus de 16 tonnes, soit une hausse respective de 4 % et 4,5 %.

Europe occidentale Marchés toutes marques des camions de + 5 tonnes (en milliers d'unités)



Renault V.I. progresse en Europe de 0,6 point à 11,3 % (contre 10,7 % en 1999) sur le segment des plus de 5 tonnes, et de 0,3 point à 12,4 % (contre 12,1 % en 1999) sur celui des plus de 16 tonnes. Pour les véhicules de plus de 5 tonnes, une progression sensible est constatée au Portugal et au Royaume-Uni.

Performance de Renault V.I. sur les cinq premiers marchés européens

Parts de marché en %	Véhicules de plus de 5 tonnes			Véhicules de plus de 16 tonnes		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000
France	39,1 %	37,0 %	36,1 %	37,9 %	36,4 %	35,6 %
Espagne	19,4 %	18,0 %	18,0 %	19,4 %	17,4 %	17,8 %
Italie	10,1 %	9,3 %	9,4 %	10,1 %	9,4 %	9,5 %
Royaume-Uni	4,3 %	4,8 %	5,9 %	5,7 %	6,5 %	6,5 %
Allemagne	1,4 %	1,5 %	1,8 %	1,9 %	2,1 %	1,9 %
Europe	10,8 %	10,7 %	11,3 %	12,1 %	12,1 %	12,4 %

En France, le marché a continué à croître de près de 8 % pour atteindre le point haut de 57 713 immatriculations en plus de 5 tonnes (53 549 en 1999). La position de Renault V.I. à 36,1 %, en repli de 0,9 point, s'explique notamment par une politique commerciale tendant à privilégier le développement international et à améliorer la rentabilité.

Succès commercial du V.U.

Les immatriculations toutes destinations de véhicules utilitaires (Master, Mascott) ont enregistré une hausse de près de 62 % à 20 448 unités, dont 8 819 Master commercialisés dans le réseau Renault V.I. La nouvelle gamme légère Mascott, lancée en avril 1999, connaît un réel succès commercial avec 11 629 unités vendues en 2000, soit une progression de 72,7 % par rapport aux 6 733 de 1999.

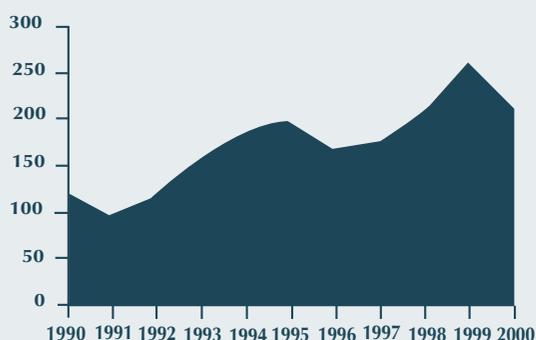
• En Amérique du Nord

Après le sommet historique de 321 200 unités (factory sales Class 8) en 1999, le marché nord-américain de la classe 8 (+ 16 tonnes) est en baisse de 25,1 % en 2000, pour se situer autour de 240 290 immatriculations. Dans ce marché en fort ralentissement, Mack a néanmoins réussi à renforcer sa position en améliorant de 2,3 points sa pénétration à 14,3 %.

Le marché Etats-Unis de classe 8 (retail sales) a enregistré un recul significatif de 19,4 %, prévisible après le retournement de tendance des commandes fin 1999, pour atteindre à 211 507 immatriculations (262 316 en 1999).

Etats-Unis

Marchés toutes marques camions de classe 8 - retail sales - (en milliers d'unités)



En dépit du ralentissement du marché, Mack réussit à poursuivre sa progression pour la huitième année consécutive sur le marché Etats-Unis de classe 8, en améliorant sa position de 0,2 point, de 13,1 % à 13,3 %. Mack confirme ainsi sa troisième place dans le classement des marques.

En 2000, Mack a réalisé 28 210 immatriculations de classe 8 (retail sales), enregistrant une baisse de 17,7 % (contre 34 264 en 1999).

Sur le marché des classes 6 et 7, Mack a vendu 1 342 Midliner (- 17 %) fabriqués à Blainville et qui seront remplacés prochainement par la version US de Midlum.

Vision, véhicule lancé en février 1999, connaît un réel succès commercial permettant à Mack d'améliorer sa position sur le segment Highway du transport longue distance, qui représente 50 % du marché de la classe 8 aux Etats-Unis : 5 305 unités vendues en Amérique du Nord, contre 2 000 en 1999.

Par ailleurs, Mack a créé en juin 2000, "Mack Power" une Business Unit qui fabrique, commercialise et assure le service de moteurs Diesel destinés à des applications marines et industrielles.

• Hors Europe occidentale et Amérique du Nord

Les immatriculations de camions de plus de 5 tonnes du groupe Renault V.I./Mack, hors Europe occidentale et Amérique du Nord, ont totalisé 11 073 unités, enregistrant une hausse de 45,8 % par rapport à 1999 (7 596 unités), grâce au redressement économique d'un certain nombre de régions du monde.

Les immatriculations de Renault V.I. à l'international ont enregistré une progression de 48,4 % grâce aux performances de la Turquie (1 251 véhicules), du Maghreb (1 827 véhicules) ainsi que du Moyen-Orient, avec l'Iran (1 026) et l'Irak (229). Renault V.I. progresse également en Europe de l'Est, avec 2 453 unités en 2000 (contre 1 600 en 1999).

Enfin, la stratégie de déploiement international de Renault V.I. s'est intensifiée en 2000, notamment par le retour effectif en Afrique du Sud avec Nissan South Africa comme importateur et par la constitution d'une filiale en Argentine avec le rachat de l'importateur. A l'international, les immatriculations de Mack, en hausse de 34,4 %, ont totalisé 1 909 unités (contre 1 420 en 1999). La stratégie de déploiement en Amérique latine de Mack a progressé fortement en 2000 d'une part avec une implantation au Mexique au travers d'une filiale créée en mai à Mexico (Mack Vehiculos industriales) pour tirer parti des perspectives de développement du NAFTA, et d'autre part avec la mise en place d'une autre filiale détenue à 100 % au Venezuela, où Mack détient une position dominante.



Autocars - Autobus

Irisbus, né en 1999 de la fusion à parts égales des activités autocars et autobus de Renault V.I. et IVECO, a vu la part de son capital initialement possédée par Renault V.I. (50 %) être transférée au sein de Renault SA. Cette opération s'est effectuée le 28 juillet 2000.

En 2000, Irisbus a consolidé sa position de numéro deux en Europe avec une part de marché en hausse sur ses principaux territoires commerciaux.

Le total des immatriculations a représenté 9 811 véhicules et la production des 7 usines du groupe Irisbus s'est élevée à 7 221 unités. La contribution d'Irisbus au chiffre d'affaires s'élève, pour cette année 2000, à 552 millions d'euros (3 620 millions de francs).

Sur le marché des plus de 3,5 tonnes, Irisbus renforce sa position avec une pénétration de 27,1 % (contre 26,4 % en 1999), dont 50,1 % en France, 49,9 % en Italie, et 30,5 % en Espagne, qui a enregistré la plus forte croissance (+ 2,4 %) sur un marché très concurrentiel.

Grâce au dynamisme de ses filiales Karosa et Ikarusbus, Irisbus occupe aussi bien en République tchèque qu'en Hongrie une place de leader. Par ailleurs, l'acquisition d'Ikarusbus en 1999 a permis de sceller un important contrat avec la ville de Moscou pour la fourniture de 286 véhicules.

De la même manière, la filiale australienne créée en 1999 a atteint ses objectifs de vente dès ses premiers mois d'existence. Enfin, Irisbus s'est doté d'une nouvelle organisation commerciale internationale pour intensifier les ventes dans les autres pays du monde.

Le nouveau concept de transport Civis - Cristalis, développé par Irisbus en partenariat avec Matra Transport International pour le système de guidage immatériel optique, est entré dans sa phase industrielle. Les premiers exemplaires, assemblés dans les usines de Rorthais et d'Annonay, seront destinés aux villes de Lyon, Rouen, Grenoble et Clermont-Ferrand. Par ailleurs, Irisbus et la Regional Transportation Commission du comté de Clark (Nevada) ont signé une lettre d'intention pour l'implantation de Civis à Las Vegas, première étape pour l'entrée d'Irisbus sur le marché des Etats-Unis.

Au cours de cette deuxième année d'activité, Irisbus a également intensifié son effort sur l'amont du produit. Une nouvelle organisation "Recherche et développement" a été mise en place afin de piloter l'arrivée des technologies futures. L'objectif est d'accompagner les professionnels du transport de personnes dans la mise en place de solutions toujours plus économes, plus sûres, de meilleure qualité, et chaque jour plus respectueuses de l'environnement.

Un exemple de cet effort porte sur la prise en compte des énergies nouvelles, comme la pile à combustible, au sein des véhicules de la gamme. Civis, dont la motorisation est essentiellement électrique, a été conçu dès le départ pour accueillir cette future source d'énergie à zéro émission. Aujourd'hui, les villes de Paris et Turin ont respectivement confié à Irisbus le développement d'un Civis et d'un City Class avec pour source d'énergie la pile à combustible.

Dans le cadre de l'accord intervenu entre Renault et Volvo, la Commission européenne a posé comme condition que Renault mette fin à son joint-venture avec Iveco dans un délai de deux ans.



BRANCHE FINANCIÈRE

La Branche Financière est en charge de trois missions principales :

- Proposer des formules de financement attractives, complétées par des services associés destinés à faciliter l'acquisition et l'usage des véhicules particuliers, utilitaires et industriels, et à fidéliser le client (Renault Crédit International et Renault V.I. Finance) sur les marques du Groupe.
- Financer les stocks de véhicules et de pièces de rechange des concessionnaires et de Renault France Automobiles, filiale à 100 % de Renault, regroupant l'ensemble des filiales et succursales du réseau français.
- Participer à la gestion de la trésorerie et des risques financiers du Groupe Renault (Société Financière et Foncière et Renault Finance).

La Branche Financière contribue également au financement d'investissements financiers, immobiliers et informatiques du Groupe. Plates-formes financières au service du Groupe, de son réseau et de ses clients, les sociétés de la Branche Financière sont pour la plupart contrôlées par un holding, la Compagnie Financière Renault, détenu à 100 % par Renault. Environ 60 sociétés, dont le premier groupe de crédit automobile européen par le nombre de véhicules financés, et 2 banques, concourent au développement du Groupe industriel et commercial.

En 2000, le résultat consolidé avant impôts et quote-part des sociétés mises en équivalence de la Compagnie Financière Renault s'élève à 311 millions d'euros (2 042 millions de francs). Le résultat net s'inscrit à 187 millions d'euros (1 224 millions de francs). La Compagnie Financière Renault confirme avec ces résultats qu'elle est un centre de profit régulier pour le Groupe.

Financer les ventes de véhicules automobiles

Le groupe Renault Crédit International (RCI) finance les ventes de véhicules des constructeurs Renault et Nissan en Europe. Il propose aux particuliers et aux entreprises une gamme étendue de financements : crédit véhicules neufs et d'occasion, location avec option d'achat, crédit-bail, location longue durée, et des services associés aux contrats d'entretien et d'extension de garantie, d'assurance et d'assistance et gestion de flottes.

Parallèlement, RCI finance les stocks de véhicules neufs et d'occasion et les pièces de rechange des concessionnaires, ainsi que leurs besoins de trésorerie à court terme.

RCI a poursuivi l'intégration des filiales financières Nissan acquises en 1999 avec le rapprochement des structures et du management. En Allemagne, les activités de Nissan Bank GmbH ont été reprises au niveau de la succursale de RCI localement. En Espagne et en Italie, les entités de Nissan ont été fusionnées et absorbées. Aux Pays-Bas, les structures seront rationalisées dès le début de 2001.

De plus, depuis le mois de juin 1999, le financement des activités de Nissan en France a été repris par la Diac : financement des véhicules

aux clients, prestations associées (assurance et assistance) et financement du réseau.

La diversité des implantations de Renault Crédit International, au travers de ses filiales et des accords existants, témoigne de son engagement pour accompagner l'internationalisation de Renault. L'Alliance Renault/Nissan et le rachat de Dacia par Renault accentuent encore la nécessité de renforcer cet axe stratégique.

Au Mexique, l'Alliance Renault/Nissan vise, à terme, une position de leader sur un marché potentiel estimé à 1 million de véhicules par an à l'horizon 2010. Dans ce contexte, RCI a ouvert au cours de l'année 2000 un bureau de représentation au Mexique et étudie actuellement la faisabilité d'une activité de financement automobile en association avec un partenaire bancaire de premier rang. La création d'une société de financement des ventes des deux constructeurs est prévue pour le premier semestre 2001.

En Roumanie, RCI accompagne le développement de Renault, qui détient 80,1 % du capital du constructeur Dacia.

Grâce à un partenariat avec la Banque Roumaine pour le Développement (groupe Société Générale), une offre de crédit a pu être mise à la disposition du réseau de distribution Dacia en début d'année, puis étendue au réseau Renault depuis le mois de novembre. Près de 5 000 clients ont été financés grâce à ce dispositif. Cette première étape a permis à RCI de s'implanter sur le marché roumain, avec la création d'une société commerciale : Renault Finantare Romania. En 2001, la présence de RCI pourrait être renforcée ; il est notamment prévu de mettre en place une offre de leasing. En Hongrie, RCI travaille à la création d'une financière de marque pour accompagner le développement rapide des ventes de Renault : les activités de cette société devraient débiter au premier semestre 2001, en association avec un partenaire financier international.

Au Brésil, le démarrage des activités du joint-venture avec Sudameris Brésil (groupe Comit) est effectif depuis le début de l'année, grâce à l'obtention des autorisations de la Banque Centrale.

L'activité en Argentine est opérationnelle depuis le mois de mai, via un joint-venture constitué en partenariat avec Banco Frances (groupe BBVA) pour les activités clientèle et via une succursale pour les activités de financement du réseau.

Avec un total de bilan à fin 2000 de 18,4 milliards d'euros (121 milliards de francs) RCI est un des premiers groupes dans le domaine du crédit automobile en Europe.

Dirigé par un holding bancaire (Renault Crédit International SA Banque, filiale à 100 % de la Compagnie Financière Renault), le groupe dispose, suite à une augmentation de capital intervenue courant décembre 2000, de fonds propres consolidés de 1,6 milliards d'euros (10,5 milliards de francs) constitués à 82,7 % de fonds propres de base. Le résultat net consolidé s'élève à 141 millions d'euros (925 millions de francs) en 2000, contre 135 millions d'euros (883 millions de francs) en 1999.

Dans un marché de plus en plus concurrentiel, le groupe RCI a réalisé 878 014 dossiers de financement en 2000 (hors activité "cartes" en France), contre 1 012 000 en 1999 (volumes de Sygma Finance désormais pris à 100 %). Les montants financés s'élevèrent à 8 milliards d'euros (52,3 milliards de francs) contre 8,8 milliards d'euros (58,3 milliards de francs) en 1999.

Les dossiers réalisés par les filiales Nissan s'élevèrent à 126 800, contre 156 000 en 1999. Les encours des sociétés de crédit ont crû de 3 %, passant de 16,2 milliards d'euros (106,6 milliards de francs) en 1999 à 16,8 milliards d'euros (110,2 milliards de francs) en 2000. Fin 2000, RCI comptait 3 460 salariés, répartis en France (1 784 salariés) et dans le reste de l'Europe (1 676 salariés).

A fin 2000, RCI finance 30,7 % des véhicules neufs Renault vendus en Europe (contre 33,8 % en 1999), et 22,7 % des véhicules Nissan dans les 5 pays dans lesquels les filiales sont implantées (contre 30 % en 1999).

En France, trois sociétés assurent le financement des ventes des deux marques Renault et Nissan :

- Diac SA finance la clientèle au travers du réseau de distribution automobile du Groupe.
- Diac Location, leader français de la location longue durée de flottes automobiles, propose une gamme complète de locations avec services.
- Cogéra finance les stocks de véhicules et pièces de rechange des concessionnaires des deux marques et de Renault France Automobiles. Cogéra assure également, pour le compte du Groupe, le suivi et la maîtrise du risque sur le réseau automobile. Le groupe Diac a décidé de se désengager de l'activité Sygma Finance, notamment pour des raisons de déséquilibre économique et principalement de coût du risque.

Avec plus de 269 217 dossiers de financement clientèle (hors "cartes"), le groupe Diac maintient son taux d'intervention sur les véhicules neufs à 28,35 %, alors que le nombre de dossiers de financement de véhicules d'occasion s'établit à 59 550 contre 64 271 en 1999, année exceptionnellement élevée.

Hors de France, le groupe RCI est implanté en Allemagne, en Grande-Bretagne, Espagne, en Italie, au Portugal, en Autriche, en Belgique, aux Pays-Bas, en Suisse, en Argentine et au Brésil au travers d'une trentaine de filiales et succursales ayant pour mission la promotion des ventes automobiles du Groupe (Renault et Nissan).

En 2000, ces filiales et succursales, qui offrent à la clientèle des produits et des services adaptés aux besoins et contraintes locales, ont financé 608 797 dossiers clientèle. Les nouvelles implantations au Brésil et en Argentine sont respectivement à l'origine de 11 538 et 1 788 dossiers pour leur première année d'activité.



Financement des ventes

Marché V.P. + P.V.U.⁽²⁾

		Taux de pénétration RCI	Nombre de nouveaux dossiers ⁽³⁾	Montants financés ⁽³⁾		Encours net à fin		dont réseau	
				En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Allemagne	2000	46,4	245 222	1 957	12 836	4 884	32 038	1 122	7 363
	1999	49,8	291 738	2 289	15 016	4 771	31 297	1 051	6 893
Autriche	2000	19,5	7 108	61	401	152	1 000	56	370
	1999	18,3	7 618	55	362	139	909	49	323
Belgique	2000	16,4	12 678	85	560	238	1 561	98	642
	1999	15,1	10 691	43	284	142	930	77	506
Espagne	2000	32,1	110 168	1 086	7 124	2 112	13 851	403	2 644
	1999	31,9	118 681	1 084	7 112	1 869	12 262	408	2 675
France	2000	28,4	269 217	2 638	17 302	4 889	32 070	1 341	8 797
	1999	29,0	275 586	2 677	17 560	4 650	30 504	1 211	7 943
Royaume-Uni	2000	18,6	73 025	865	5 674	1 667	10 933	223	1 464
	1999	26,4	108 712	1 138	7 466	1 954	12 819	279	1 828
Italie	2000	32,4	95 502	824	5 406	1 554	10 191	274	1 796
	1999	44,9	136 607	1 078	7 069	1 614	10 586	299	1 961
Pays-Bas	2000	8,2	14 075	99	652	473	3 102	238	1 561
	1999	9,0	13 978	152	997	432	2 834	205	1 342
Portugal	2000	28,0	17 217	153	1 001	355	2 331	75	489
	1999	38,1	24 021	190	1 246	360	2 363	107	701
Suisse	2000	31,0	8 577	110	719	187	1 228	27	177
	1999	30,4	7 895	95	623	167	1 098	30	200
Sygma Finance ⁽⁴⁾	2000		11 899	60	391	91	594	3	18
	1999		16 552	80	528	75	492	5	35
TOTAL EUROPE⁽¹⁾	2000	29,4	864 688	7 937	52 065	16 602	108 899	3 860	25 321
	1999	33,3	1 012 079	8 882	58 263	16 174	106 094	3 721	24 408
AUTRES PAYS⁽⁵⁾	2000		13 326	44	288	114	749	79	517
	1999								
Total groupe RCI	2000	28,8	878 014	7 981	52 353	16 716	109 648	3 939	25 838
	1999	33,3	1 012 079	8 882	58 264	16 174	106 094	3 721	24 408
Activité "cartes"	2000		50 743	114	746	90	590		
	1999		58 979	107	702	74	485		
TOTAL GÉNÉRAL	2000		928 757	8 095	53 099	16 806	110 238	3 939	25 838
	1999		1 071 058	8 989	58 966	16 248	106 579	3 721	24 408

⁽¹⁾ Les données statistiques concernent les 10 pays européens dans lesquels Renault Crédit International est directement présent.

⁽²⁾ Les marchés voitures particulières (V.P.) et petits véhicules utilitaires (P.V.U.).

⁽³⁾ L'année 1999 a été retraitée pour intégrer l'activité des filiales financières de Nissan en année pleine.

⁽⁴⁾ Pour Sygma Finance, le nombre de dossiers est désormais intégré à 100%. L'année 1999 a été retraitée en conséquence.

⁽⁵⁾ Pour les autres pays (Argentine et Brésil), le taux de pénétration RCI est calculé depuis le début de l'activité (mai 2000).

Les services

Le groupe RCI complète son offre de financement en Europe par une gamme de prestations de services liées à l'acquisition et à l'usage de l'automobile. Ces services sont facteurs aussi bien de différenciation vis-à-vis de la concurrence que de satisfaction et de fidélisation de la clientèle. Ils couvrent les domaines suivants :

- Les contrats de maintenance (extension de garantie et entretien), gérés, pour le compte de Renault, par Sygma en France et par des plates-formes locales dans les filiales européennes.
- L'assistance technique automobile, proposée par Delta Assistance en France et à l'étranger. Une plate-forme d'assistance constituée en association avec Gesa, filiale espagnole d'Axa-Assistance, propose un service similaire en Espagne.
- La carte Diac ("réserve de poche"), étendue au Portugal en 1998.
- Les assurances (couvrant principalement les risques liés aux contrats de financement et à l'usage automobile), proposées par des filiales de courtage en France (Reca) et en Europe (Dissa en Espagne, RVD

en Allemagne, Gest Seguros au Portugal). En 1999, grâce à RGS, une société détenue à parts égales entre RCI et Gras Savoye, RCI a mis à la disposition de la clientèle entreprises une offre d'assurance complète, de la prévention et la couverture des risques jusqu'à la gestion des sinistres.

RCI se développe en outre dans le domaine de la location longue durée. Le groupe est présent pour cette activité, sous la marque Overlease, dans 11 pays européens.

La politique financière

La politique financière du Groupe a pour objectif de protéger la marge commerciale de chaque entité du Groupe tout en assurant la sécurité du refinancement de ses activités. Elle est définie et mise en œuvre au niveau consolidé par RCI SA Banque et s'applique à toutes les filiales de financement des ventes Renault et Nissan du Groupe.

La solidité du bilan se mesure notamment par des risques de marché très faibles et quotidiennement contrôlés.

Au 31 décembre 2000, la sensibilité du groupe RCI au risque de taux était de 4,3 millions d'euros pour 100 points de base. L'exposition au risque de change atteint 0,6 million d'euros : 85 % des besoins du Groupe sont en euros, et les filiales hors zone euro se refinancent localement dans leur devise.

Les sécurités disponibles (3,9 milliards d'euros d'accords confirmés non utilisés) continuent d'augmenter en volume et en diversité (38 banques internationales).

Le risque de contrepartie se limite aux opérations de dérivés nécessaires à la couverture du bilan.

Les notations de Renault Crédit International sont les suivantes :

- sur le court terme : P2 de Moody's, A2 de Standard & Poor's, F2 de Fitch - IBCA.
- sur le long terme : Baa2 (implication positive) de Moody's, BBB+ de Standard & Poor's, A- de Fitch - IBCA,

Financer les ventes de véhicules industriels Renault

La société holding Renault V.I. Finance regroupe l'ensemble des participations du Groupe Renault en Europe dans les sociétés de financement et de services auprès de la clientèle et du réseau de Renault Véhicules Industriels. Cette activité est développée en partenariat avec des établissements bancaires spécialisés européens : Franfinance SA (groupe Société Générale) pour la France, BNP Paribas Lease Group (groupe BNP-Paribas) pour le Royaume-Uni et l'Italie, Runoto Holding BV (groupe ING) pour la Belgique et Finanzia (groupe Banco Bilbao Viscaya-Argentaria) pour l'Espagne.

A l'initiative du groupe ING, il a été décidé de cesser toute nouvelle activité dans le joint-venture belge Diamond Lease à compter du 1^{er} juillet 2000. En 2000, l'activité de financement a été une nouvelle fois soutenue en Europe, sur des marchés porteurs ; le total des actifs financés par les joint-ventures atteignait environ 1,08 milliard d'euros (7,1 milliards de francs) à fin 2000. Le résultat net consolidé de Renault V.I. Finance s'est élevé à 1,5 million d'euros (10,1 millions de francs) contre 0,7 million d'euros (4,8 millions de francs) en 1999.

Dans le cadre de l'accord signé entre les groupes Renault et Volvo dans le domaine des véhicules industriels, la totalité du capital de RVI Finance a été cédée à Volvo Holding France en date du 2 janvier 2001.





Participer à la gestion de la trésorerie et des risques financiers du Groupe Renault

Le Groupe Renault a mis en place, pour ses activités industrielles et commerciales, une organisation financière qui lui permet :

- d'automatiser et d'industrialiser le traitement des opérations de recettes et de dépenses, tout en le sécurisant et en le fiabilisant ;
- de refinancer les besoins des filiales et de centraliser les excédents de trésorerie ;
- de regrouper le traitement de toutes les opérations de marché en francs et en devises pour gérer au mieux ses risques de change, de taux et de contrepartie, tout en réduisant ses coûts financiers et administratifs ;

- de centraliser sur la société mère l'ensemble des financements nécessaires, y compris les sécurités.

Dans ce cadre, la Compagnie Financière Renault met à la disposition de la Direction de la Trésorerie et des Financements de Renault – pilote du dispositif général et gestionnaire des trésoreries et des financements des activités industrielles et commerciales du Groupe en France et en Europe – des outils pour :

- centraliser les flux de trésorerie du Groupe (Société Financière et Foncière) ;
- faire exécuter après compensation intragroupe les opérations de marché/change, taux, dépôts (Renault Finance)- ;

Société Financière et Foncière (SFF)

La Société Financière et Foncière est une banque de plein exercice au sein du Groupe Renault. Sa vocation, à l'intérieur du dispositif de gestion centralisée des trésoreries et des financements du Groupe, est d'offrir à Renault et à ses filiales industrielles et commerciales des services répondant à leurs besoins et permettant la gestion intégrée des flux de trésorerie du Groupe. La SFF traite la totalité des flux de trésorerie de Renault, des filiales et des sous-filiales françaises et européennes de la Branche Automobile, ce qui représente des volumes très importants. Elle veille à contenir ses charges, en maintenant un bon niveau de qualité et en renforçant les systèmes de sécurité.

L'exercice se caractérise par une légère augmentation du résultat net, qui passe de 4,5 millions d'euros (29,9 millions de francs) en 1999 à 4,9 millions d'euros (32,6 millions de francs) en 2000. Le total de bilan de la SFF s'élève à 452 millions d'euros (2 966 millions de francs) à fin décembre 2000, en progression par rapport au 31 décembre 1999 (395 millions d'euros, 2 591 millions de francs).

Renault Finance

Société de droit suisse domiciliée à Lausanne, Renault Finance intervient activement sur les marchés des changes, des taux d'intérêt et des couvertures financières sur métaux industriels. Son activité d'arbitrage lui permet d'obtenir des cotations compétitives pour tous les produits financiers. Elle est ainsi la contrepartie naturelle de Renault pour l'essentiel des opérations de marché du Groupe industriel et commercial. Durant l'exercice 2000, elle a par ailleurs intensifié ses relations avec les sociétés du groupe Nissan.

A fin décembre 2000, son résultat d'exploitation avant impôts est de 26,6 millions d'euros (174,3 millions de francs) et son total de bilan s'élève à 1 547,5 millions d'euros (10 151 millions de francs).

Autres missions

La Compagnie Financière Renault participe au financement des investissements immobiliers du Groupe Renault par l'intermédiaire de sa filiale spécialisée SIAM, détenue à 100 %. Durant l'année 2000, SIAM est notamment intervenu dans la cession de certaines succursales de Renault. A fin 2000, ses immobilisations nettes s'élèvent à 86,6 millions d'euros (568,2 millions de francs) pour des capitaux propres de 162,7 millions d'euros (1 067,2 millions de francs) après affectation du résultat. Le résultat après impôts s'élève à 11 millions d'euros (72,6 millions de francs).

COMPTES

CONSOLIDÉS

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Exercice clos le 31 décembre 2000

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée Générale, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la Société Renault, établis en francs français, relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2000, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes consolidés, établis conformément aux règles et principes comptables applicables en France, sont réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation.

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport sur la gestion du Groupe, conformément aux normes de la profession applicables en France. Sur la base des diligences effectuées, nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes historiques présentées dans ce document.

Paris, le 28 février 2001

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG AUDIT
Dominique THOUVENIN

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU
Olivier AZIÈRES

Comptes de résultats consolidés

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Ventes de biens et services	35 993	236 096	36 278	237 968	38 583	253 089
Produits du financement des ventes (note 4)	1 194	7 838	1 314	8 621	1 592	10 445
Chiffre d'affaires (note 3)	37 187	243 934	37 592	246 589	40 175	263 534
Coûts des biens et services vendus	(28 518)	(187 069)	(28 264)	(185 401)	(30 214)	(198 194)
Coût du financement des ventes (note 4)	(761)	(4 990)	(867)	(5 685)	(1 053)	(6 906)
Frais de recherche et développement	(1 553)	(10 189)	(1 788)	(11 727)	(2 048)	(13 433)
Frais généraux et commerciaux	(4 435)	(29 091)	(4 468)	(29 311)	(4 838)	(31 735)
Marge opérationnelle (note 1-J)	1 920	12 595	2 205	14 465	2 022	13 266
Autres produits et charges d'exploitation nets (note 5)	(268)	(1 756)	(721)	(4 729)	(319)	(2 093)
Résultat d'exploitation	1 652	10 839	1 484	9 736	1 703	11 173
Produits (charges) d'intérêts nets	52	342	6	39	(45)	(297)
Autres produits et charges financiers, nets	8	52	26	169	(24)	(157)
Résultat financier (note 8)	60	394	32	208	(69)	(454)
Part dans le résultat net de Nissan Motor (note 13)			(330)	(2 165)	56	368
Part dans le résultat net des autres sociétés mises en équivalence (note 14)	(13)	(88)	(26)	(169)	33	215
Résultat du Groupe avant impôts	1 699	11 145	1 160	7 610	1 723	11 302
Impôts courants et différés (note 9)	(362)	(2 375)	(620)	(4 068)	(649)	(4 260)
Résultat net du Groupe	1 337	8 770	540	3 542	1 074	7 042
Intérêts minoritaires	12	77	(6)	(36)	6	40
Résultat net de Renault	1 349	8 847	534	3 506	1 080	7 082
Résultat net par action en euros (note 10)	5,64	36,98	2,23	14,62	4,50	29,53
Nombre d'actions retenu (en milliers)	239 261	239 261	239 798	239 798	239 798	239 798

Bilans consolidés au 31 décembre

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
ACTIF						
Immobilisations incorporelles (note 11)	85	559	188	1 224	325	2 135
Immobilisations corporelles (note 12)	9 050	59 361	9 843	64 569	11 001	72 164
Titres mis en équivalence :	117	769	4 905	32 174	5 540	36 343
- Nissan Motor (note 13)			4 610	30 239	5 156	33 824
- autres titres mis en équivalence (note 14)	117	769	295	1 935	384	2 519
Immobilisations financières (note 15)	477	3 130	520	3 411	1 110	7 284
Impôts différés actifs (note 9)	1 255	8 233	1 705	11 187	1 669	10 947
Stocks (note 17)	4 022	26 385	4 870	31 944	5 996	39 329
Créances de financement des ventes (note 16)	10 898	71 483	15 110	99 116	15 513	101 761
Clients des activités industrielles et commerciales (note 18)	2 901	19 032	3 518	23 079	3 799	24 913
Autres créances et charges constatées d'avance (note 19)	1 770	11 611	2 039	13 373	2 725	17 868
Prêts et valeurs mobilières de placement (note 20)	6 463	42 395	2 678	17 568	2 485	16 303
Trésorerie (note 1-0)	1 087	7 128	1 046	6 864	1 812	11 889
TOTAL DE L'ACTIF	38 125	250 086	46 422	304 509	51 975	340 936
PASSIF						
Capital	914	5 995	914	5 995	914	5 995
Primes d'émission	2 367	15 524	2 367	15 524	2 367	15 524
Réserves	3 551	23 290	4 385	28 763	4 740	31 095
Ecart de conversion	(320)	(2 094)	(15)	(99)	551	3 618
Résultat de l'exercice	1 349	8 847	534	3 506	1 080	7 082
Capitaux propres (note 21)	7 861	51 562	8 185	53 689	9 652	63 314
Intérêts minoritaires (note 22)	662	4 340	630	4 135	639	4 190
Impôts différés passifs (note 9)	196	1 284	223	1 464	544	3 567
Provisions pour engagements de retraite et assimilés (note 23)	1 082	7 098	1 252	8 211	1 328	8 714
Autres provisions pour risques et charges (note 24)	2 077	13 626	2 645	17 351	2 502	16 413
Dettes porteuses d'intérêts : (note 25)	15 630	102 526	20 344	133 449	23 297	152 819
- activités industrielles et commerciales	5 343	35 048	5 468	35 869	7 785	51 069
- activité financement des ventes	10 287	67 478	14 876	97 580	15 512	101 750
Fournisseurs	6 306	41 371	7 402	48 553	7 853	51 511
Autres dettes et produits différés (note 26)	4 311	28 279	5 741	37 657	6 160	40 408
TOTAL DU PASSIF	38 125	250 086	46 422	304 509	51 975	340 936

Variation des capitaux propres consolidés

	Nombre d'actions	Capital		Prime d'émission		Ecart de conversion		Réserves et résultats		Total	
	En milliers	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Solde au 31 décembre 1997 avant répartition	239 145	914	5 995	2 367	15 524	(253)	(1 661)	3 667	24 059	6 695	43 917
Actions d'autocontrôle	653							9	61	9	61
Distribution								(127)	(836)	(127)	(836)
Variation de l'écart de conversion et autres						(67)	(433)	2	6	(65)	(427)
Résultat de l'exercice 1998								1 349	8 847	1 349	8 847
Solde au 31 décembre 1998 avant répartition	239 798	914	5 995	2 367	15 524	(320)	(2 094)	4 900	32 137	7 861	51 562
Distribution								(180)	(1 183)	(180)	(1 183)
Effet de changement de norme IAS 19 (a)								(335)	(2 198)	(335)	(2 198)
Variation de l'écart de conversion (b)						305	1 995		7	305	2 002
Résultat de l'exercice 1999								534	3 506	534	3 506
Solde au 31 décembre 1999 avant répartition	239 798	914	5 995	2 367	15 524	(15)	(99)	4 919	32 269	8 185	53 689
Distribution								(179)	(1 174)	(179)	(1 174)
Variation de l'écart de conversion (b)						566	3 717			566	3 717
Résultat de l'exercice 2000								1 080	7 082	1 080	7 082
Solde au 31 décembre 2000 avant répartition	239 798	914	5 995	2 367	15 524	551	3 618	5 820	38 177	9 652	63 314

(a) Voir note 1-G et note 23.

(b) Voir note 21.

Tableaux de flux de trésorerie

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
OPÉRATIONS D'EXPLOITATION						
Résultat net	1 349	8 847	534	3 506	1 080	7 082
Dotations aux amortissements	1 803	11 827	1 837	12 047	1 899	12 462
Effets nets du non-recouvrement des créances de financement des ventes	104	681	135	886	158	1 038
Profits nets sur cession d'éléments d'actifs	(11)	(72)	(38)	(248)	(73)	(481)
Dotations nettes relatives aux provisions à plus d'un an	164	1 075	668	4 383	73	476
Part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence (nette des dividendes reçus)	16	109	357	2 345	(82)	(538)
Impôts différés	(315)	(2 069)	(184)	(1 210)	363	2 380
Intérêts minoritaires	(12)	(77)	5	36	(6)	(40)
Capacité d'autofinancement (A)	3 098	20 321	3 314	21 745	3 412	22 379
Financements consentis à la clientèle finale	(6 242)	(40 945)	(8 303)	(54 464)	(8 172)	(53 607)
Remboursements par la clientèle finale	5 336	35 003	6 584	43 190	7 775	50 998
Variation nette des crédits renouvelables au réseau de distribution	(394)	(2 582)	102	666	(86)	(556)
Augmentation des créances de financement des ventes (B)	(1 300)	(8 524)	(1 617)	(10 608)	(483)	(3 165)
Emissions d'emprunts obligataires	170	1 113	1 066	6 991	966	6 336
Remboursements d'emprunts obligataires	(76)	(500)			(813)	(5 331)
Variation nette des autres dettes porteuses d'intérêts	577	3 783	1 196	7 843	457	3 000
(Augmentation) / diminution nette des prêts et valeurs mobilières de placement	341	2 234	(184)	(1 210)	3	13
Variation nette des dettes porteuses d'intérêts de l'activité financement des ventes (C)	1 012	6 630	2 078	13 624	613	4 018
Augmentation des stocks	(377)	(2 475)	(512)	(3 357)	(984)	(6 457)
Augmentation des clients	(305)	(2 003)	(558)	(3 660)	(220)	(1 445)
Diminution / (augmentation) des autres créances et des charges constatées d'avance	366	2 400	(184)	(1 204)	(643)	(4 218)
Augmentation des fournisseurs	860	5 642	1 010	6 623	410	2 693
Augmentation / (diminution) des autres passifs d'exploitation	905	5 942	(44)	(287)	(332)	(2 172)
Variation du besoin en fonds de roulement (D)	1 449	9 506	(288)	(1 885)	(1 769)	(11 599)
FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION (A + B + C + D)	4 259	27 933	3 487	22 876	1 773	11 633

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT						
Acquisition des titres Nissan			(4 917)	(32 253)		
Autres acquisitions de participations, nettes de la trésorerie acquise	(67)	(436)	(146)	(956)	(811)	(5 320)
Investissements incorporels et corporels	(2 205)	(14 466)	(2 437)	(15 983)	(2 846)	(18 670)
Cessions de participations, nettes de la trésorerie cédée	63	413	70	459	29	194
Produits des cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles	397	2 603	404	2 649	465	3 051
Investissement net	(1 812)	(11 886)	(7 026)	(46 084)	(3 163)	(20 745)
Diminution / (augmentation) nette des autres immobilisations financières	47	309	(20)	(131)	2	11
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS	(1 765)	(11 577)	(7 046)	(46 215)	(3 161)	(20 734)
OPÉRATIONS DE FINANCEMENT						
Emissions d'emprunts obligataires	76	500	500	3 280	500	3 280
Remboursements d'emprunts obligataires	(3)	(16)				
Augmentation / (diminution) nette des dettes porteuses d'intérêts des activités industrielles et commerciales	(218)	(1 433)	(795)	(5 214)	1 627	10 673
Diminution / (augmentation) nette des prêts et valeurs mobilières de placement	(2 660)	(17 443)	4 015	26 337	221	1 447
Apports des minoritaires	28	182	41	272	50	326
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	(127)	(836)	(180)	(1 183)	(179)	(1 174)
Dividendes versés aux minoritaires	(32)	(208)	(42)	(278)	(45)	(292)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT	(2 936)	(19 254)	3 539	23 214	2 174	14 260
AUGMENTATION / (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE (note 1-0)	(442)	(2 898)	(20)	(125)	786	5 159
Solde à l'ouverture	1 584	10 392	1 087	7 128	1 046	6 864
Augmentation / (diminution)	(442)	(2 898)	(20)	(125)	786	5 159
Effets des variations de change	(55)	(366)	(21)	(139)	(20)	(134)
SOLDE À LA CLÔTURE	1 087	7 128	1 046	6 864	1 812	11 889

Informations sectorielles par Branche

	Branche Automobile		Branche Véhicules Industriels		Branche Financière (a)		Eliminations		Total consolidé	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Exercice 2000										
Chiffre d'affaires de la Branche	32 218	211 336	7 070	46 378	1 868	12 254	(981)	(6 434)	40 175	263 534
Opérations interbranches (b)	(732)	(4 803)	(37)	(241)	(212)	(1 390)	981	6 434		
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	31 486	206 533	7 033	46 137	1 656	10 864			40 175	263 534
Marge opérationnelle	1 574	10 326	195	1 280	253	1 660			2 022	13 266
Résultat d'exploitation	1 266	8 307	202	1 326	235	1 540			1 703	11 173
Quote-part dans le résultat des sociétés mises en équivalence	89	580	(1)	(6)	1	9			89	583
Résultat financier									(69)	(454)
Impôts courants et différés									(649)	(4 260)
Résultat net du Groupe									1 074	7 042
Immobilisations corporelles et incorporelles	9 197	60 330	1 863	12 219	439	2 882	(173)	(1 132)	11 326	74 299
Créances sur la clientèle	2 835	18 595	1 157	7 590	15 918	104 416	(598)	(3 927)	19 312	126 674
Autres actifs des Branches	6 882	45 142	1 372	8 997	1 977	12 970	(206)	(1 349)	10 025	65 760
Titres mis en équivalence	5 504	36 105	21	140	15	98			5 540	36 343
Autres actifs non répartis									5 772	37 860
TOTAL ACTIF									51 975	340 936
Passifs des Branches	13 147	86 238	4 138	27 141	16 907	110 901	(837)	(5 485)	33 355	218 795
Autres passifs non répartis									8 968	58 827
Capitaux propres									9 652	63 314
TOTAL PASSIF									51 975	340 936
Investissements corporels et incorporels	2 379	15 607	218	1 431	249	1 632			2 846	18 670
Dotations aux amortissements	1 645	10 790	172	1 129	82	543			1 899	12 462
Autres charges d'exploitation sans effet sur la trésorerie	98	645	(25)	(169)	158	1 038			231	1 514
Recherche et développement	1 817	11 922	230	1 511					2 047	13 433
Effectifs au 31 décembre	136 574	136 574	26 006	26 006	3 534	3 534			166 114	166 114

(a) Les éléments de résultats et de bilan de la Branche Financière représentent l'activité de financement des ventes (y compris sa trésorerie et son endettement financier propres).

(b) Les transactions inter-branches sont effectuées à des conditions proches des conditions de marché.

Informations sectorielles par Branche

	Branche Automobile		Branche Véhicules Industriels		Branche Financière (a)		Eliminations		Total consolidé	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Exercice 1999										
Chiffre d'affaires de la Branche	30 246	198 403	6 516	42 739	1 594	10 459	(764)	(5 012)	37 592	246 589
Opérations interbranches (b)	(508)	(3 335)	(42)	(269)	(214)	(1 408)	764	5 012		
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	29 738	195 068	6 474	42 470	1 380	9 051			37 592	246 589
Marge opérationnelle	1 763	11 563	220	1 444	222	1 458			2 205	14 465
Résultat d'exploitation (c)	1 161	7 613	58	383	265	1 740			1 484	9 736
Quote-part dans le résultat des sociétés mises en équivalence	(359)	(2 350)	2	12	1	4			(356)	(2 334)
Résultat financier									32	208
Impôts courants et différés									(620)	(4 068)
Résultat net du Groupe									540	3 542
ACTIF										
Immobilisations corporelles et incorporelles	8 002	52 487	1 721	11 292	404	2 651	(96)	(637)	10 031	65 793
Créances sur la clientèle	2 563	16 815	1 114	7 305	15 504	101 697	(553)	(3 622)	18 628	122 195
Autres actifs des Branches	5 397	35 400	1 090	7 147	1 826	11 978	(448)	(2 939)	7 865	51 586
Titres mis en équivalence	4 848	31 797	46	304	11	73			4 905	32 174
Autres actifs non répartis									4 993	32 761
TOTAL ACTIF									46 422	304 509
PASSIF										
Passifs des Branches	12 500	81 995	3 997	26 217	16 407	107 621	(988)	(6 482)	31 916	209 351
Autres passifs non répartis									6 321	41 469
Capitaux propres									8 185	53 689
TOTAL PASSIF									46 422	304 509
PROVISIONS										
Investissements corporels et incorporels	2 076	13 617	211	1 385	150	981			2 437	15 983
Dotations aux amortissements	1 611	10 565	153	1 001	73	481			1 837	12 047
Autres charges d'exploitation sans effet sur la trésorerie	558	3 659	115	754	130	856			803	5 269
Recherche et développement	1 620	10 628	168	1 099					1 788	11 727
Effectifs au 31 décembre	131 261	131 261	24 634	24 634	3 713	3 713			159 608	159 608

(a) Les éléments de résultats et de bilan de la Branche Financière représentent l'activité de financement des ventes (y compris sa trésorerie et son endettement financier propres).

(b) Les transactions inter-branches sont effectuées à des conditions proches des conditions de marché.

(c) L'incidence du changement d'estimation relatif aux locations longue durée (note 1-E-a) a entraîné en 1999 une augmentation de 46 millions d'euros (301 millions de francs) du résultat d'exploitation de la Branche Financière.

Informations sectorielles par Branche

	Branche Automobile		Branche Véhicules Industriels		Branche Financière (a)		Eliminations		Total consolidé	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Exercice 1998										
Chiffre d'affaires de la Branche	30 274	198 583	6 237	40 911	1 444	9 473	(768)	(5 033)	37 187	243 934
Opérations interbranches (b)	(535)	(3 506)	(45)	(292)	(188)	(1 235)	768	5 033		
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	29 739	195 077	6 192	40 619	1 256	8 238			37 187	243 934
Marge opérationnelle	1 543	10 122	172	1 130	205	1 343			1 920	12 595
Résultat d'exploitation	1 280	8 395	137	901	235	1 543			1 652	10 839
Quote-part dans le résultat des sociétés mises en équivalence	(16)	(110)	2	14	1	8			(13)	(88)
Résultat financier									60	394
Impôts courants et différés									(362)	(2 375)
Résultat net du Groupe									1 337	8 770
Immobilisations corporelles et incorporelles	7 881	51 693	938	6 156	424	2 778	(108)	(707)	9 135	59 920
Créances sur la clientèle	2 196	14 403	833	5 466	11 521	75 574	(751)	(4 928)	13 799	90 515
Autres actifs des Branches	4 492	29 465	1 060	6 950	1 326	8 696	(489)	(3 207)	6 389	41 904
Titres mis en équivalence	74	488	35	231	8	50			117	769
Autres actifs non répartis									8 685	56 978
TOTAL ACTIF									38 125	250 086
Passifs des Branches	10 885	71 398	2 376	15 588	11 968	78 508	(1 165)	(7 645)	24 064	157 849
Autres passifs non répartis									6 201	40 675
Capitaux propres									7 860	51 562
TOTAL PASSIF									38 125	250 086
Investissements corporels et incorporels	1 885	12 365	151	990	169	1 111			2 205	14 466
Dotations aux amortissements	1 563	10 252	148	972	92	603			1 803	11 827
Autres charges d'exploitation sans effet sur la trésorerie	101	660	55	362	112	734			268	1 756
Recherche et développement	1 408	9 239	145	950					1 553	10 189
Effectifs au 31 décembre	109 409	109 409	25 635	25 635	3 277	3 277			138 321	138 321

(a) Les éléments de résultats et de bilan de la Branche Financière représentent l'activité de financement des ventes (y compris sa trésorerie et son endettement financier propres).

(b) Les transactions inter-branches sont effectuées à des conditions proches des conditions de marché.

Informations sectorielles par zone géographique

	France		Autres pays d'Europe		Autres pays		Total consolidé	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Exercice 2000								
Chiffre d'affaires consolidé	14 252	93 485	17 955	117 777	7 968	52 272	40 175	263 534
Investissements corporels et incorporels	1 977	12 967	450	2 953	419	2 750	2 846	18 670
Immobilisations corporelles et incorporelles	7 071	46 387	2 327	15 264	1 928	12 648	11 326	74 299
Autres actifs d'exploitation	5 521	36 209	2 656	17 424	1 618	10 610	9 795	64 243
Exercice 1999								
Chiffre d'affaires consolidé	13 731	90 068	17 528	114 978	6 333	41 543	37 592	246 589
Investissements corporels et incorporels	1 696	11 127	357	2 344	384	2 512	2 437	15 983
Immobilisations corporelles et incorporelles	6 641	43 560	1 977	12 968	1 413	9 265	10 031	65 793
Exercice 1998								
Chiffre d'affaires consolidé	14 354	94 154	16 889	110 782	5 944	38 998	37 187	243 934
Investissements corporels et incorporels	1 451	9 516	300	1 972	454	2 978	2 205	14 466
Immobilisations corporelles et incorporelles	6 462	42 390	1 521	9 978	1 152	7 552	9 135	59 920

Le chiffre d'affaires consolidé est présenté par zone d'implantation de la clientèle.

Les immobilisations et les investissements corporels et incorporels sont présentés selon la zone d'implantation des filiales.

ANNEXE AUX COMPTES CONSOLIDÉS

1 - RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

Le Groupe Renault établit ses comptes consolidés en conformité avec la réglementation comptable française en vigueur. Pour déterminer ses règles et méthodes comptables, le Groupe retient, dans la mesure où elles sont compatibles avec le référentiel comptable en vigueur en France et les pratiques générales du secteur automobile mondial, les normes internationales édictées par l'IASC.

L'application à compter du 1^{er} janvier 2000 de la nouvelle réglementation française relative aux comptes consolidés et des nouvelles normes de l'IASC (IAS 36 : dépréciation d'actifs ; IAS 37 : provisions, passifs éventuels et actifs éventuels ; IAS 38 : immobilisations incorporelles ; et IAS 22 révisée : regroupements d'entreprises), n'a pas d'incidence significative sur les comptes consolidés.

La comparaison des règles et méthodes comptables appliquées par le Groupe avec les normes et interprétations de l'IASC en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2000 fait ressortir les différences suivantes :

- La norme IAS 38 (qui remplace à compter du 1^{er} janvier 2000 la norme IAS 9 pour la comptabilisation des frais de recherche et de développement) requiert l'inscription à l'actif des coûts de développement liés à de nouveaux modèles et leur amortissement sur la durée d'utilisation prévue. Les règles retenues par Renault dérogent aux dispositions de cette norme car Renault, comme les autres constructeurs automobiles mondiaux, constate immédiatement en charge de la période les coûts de développement encourus.
- Les actions propres achetées par Renault dans le cadre des plans d'options d'achats consentis aux cadres et aux dirigeants du Groupe figurent, conformément à la réglementation comptable française, à l'actif du bilan et ne sont pas déduites du nombre d'actions retenues pour le

calcul du résultat par action de base. En référentiel IASC, toutes les actions auto-détenues sont, quelle que soit l'utilisation prévue, déduites des capitaux propres ainsi que du nombre d'actions retenues pour le calcul du résultat par action de base (voir note 10).

A. Principes de consolidation

Les comptes consolidés intègrent les comptes des sociétés contrôlées de manière exclusive, directement ou indirectement, par le Groupe.

Les comptes des sociétés dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sont mis en équivalence. Les sociétés contrôlées conjointement sont consolidées par intégration proportionnelle.

Certaines participations répondant aux critères exposés ci-dessus ne sont pas consolidées. La consolidation de ces sociétés n'aurait pas d'incidence significative sur les états financiers.

Les écarts d'acquisition dégagés lors des prises de participation dans des filiales ou des sociétés mises en équivalence représentent la différence, à la date d'acquisition, entre le coût d'acquisition des titres (y compris frais d'acquisition nets d'impôt) et la quote-part des actifs et des passifs acquis évalués à leur juste valeur. Ils sont amortis sur une base linéaire, sur des durées propres à chaque acquisition et n'excédant pas vingt ans.

Toutes les transactions significatives entre les sociétés consolidées, ainsi que les profits internes non réalisés, sont éliminés.

B. Information sectorielle

L'information sectorielle principale est présentée en trois branches d'activité qui correspondent à l'organisation interne du Groupe : Automobile, Véhicules Industriels et Financière. L'analyse des résultats par branche d'activité est conduite jusqu'au résultat d'exploitation, le résultat financier et l'impôt constituant des éléments non répartis. Les éléments de résultat d'exploitation et de bilan présentés pour la Branche Financière représentent l'activité de financement des ventes (y compris sa trésorerie et son endettement financier propres) ; le reste de



L'activité de la Branche Financière concerne la gestion de la trésorerie du Groupe qui, comme le résultat financier, n'est pas répartie par branche. Par cohérence avec cette présentation sectorielle, les dettes financières au bilan sont ventilées en :

- Dettes porteuses d'intérêts des sociétés industrielles et commerciales, et des filiales financières assurant la gestion de la trésorerie du Groupe.
- Dettes porteuses d'intérêts de l'activité de financement des ventes, considérées par le Groupe comme un passif d'exploitation.

L'information sectorielle secondaire par zone géographique est présentée en isolant la France et les autres pays d'Europe.

C. Conversion des comptes des sociétés étrangères

a) En règle générale, les comptes des sociétés étrangères qui ont une autonomie économique et financière sont convertis de la manière suivante :

- Les postes du bilan, à l'exception des capitaux propres, sont convertis au taux de clôture.
- Les postes du compte de résultats sont convertis au taux moyen de l'exercice.
- L'écart de conversion est inclus dans les capitaux propres consolidés et n'affecte pas le résultat.

b) Pour les sociétés étrangères à activité autonome et situées dans des pays à forte inflation (pays dont le taux d'inflation cumulé sur trois ans est supérieur à 100 %), les règles suivantes s'appliquent :

- Les postes du bilan sont convertis en francs français sur la base du taux de clôture après prise en compte de l'inflation locale pour les éléments non monétaires.
- Les postes du compte de résultats, après prise en compte du résultat d'exposition à l'inflation généré par les éléments monétaires, sont convertis en utilisant le même taux de clôture que pour le bilan.
- L'écart de conversion est inclus dans les capitaux propres consolidés et n'affecte pas le résultat.

c) Pour les sociétés étrangères dont l'activité est le prolongement de celle de la maison mère, la méthode du cours historique est appliquée pour les éléments non monétaires et l'écart de conversion est enregistré en compte de résultats.

D. Conversion des opérations en devises

Lors de l'arrêté des comptes, les soldes monétaires exprimés en devises et n'ayant pas fait l'objet de couverture sont convertis au taux de clôture. Les différences de change dégagées à cette occasion et celles réalisées lors des transactions en devises sont comptabilisées dans le compte de résultats. Lorsque l'opération traitée en devises a fait l'objet d'un contrat de couverture à terme, il est fait application du taux de couverture.

E. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est égal à l'ensemble des produits liés aux activités courantes des sociétés intégrées. Il comprend les ventes de biens et services et les produits du financement des ventes.

a) Ventes de biens et services

Ventes et constatation de la marge

Les ventes de biens sont comptabilisées au moment où ceux-ci sont mis à la disposition du réseau de distribution s'il s'agit de concessionnaires indépendants, ou lors de leur livraison au client final pour les ventes directes. La marge est constatée immédiatement pour les ventes au comptant ou lorsque les contrats de financement associés s'apparentent de fait à des crédits (crédit-bail, location avec option d'achat). La vente n'est pas reconnue lorsque le véhicule fait l'objet d'un contrat de location par une société financière du Groupe et d'un engagement de reprise consenti par le Groupe et, depuis le 1^{er} janvier 1999, lorsque la durée de location est inférieure à 75 % de la durée de vie économique du véhicule.

Depuis le 1^{er} janvier 1999, les ventes de véhicules neufs, particuliers ou industriels assorties d'une clause de rachat d'une durée inférieure à 75 % de la durée économique sont comptabilisées comme des locations ; la différence entre le prix payé par le client et le prix de rachat, assimilable à un produit de location, est étalée sur la durée de la clause de rachat. Le coût de la production du véhicule neuf, objet de la première transaction, est enregistré en stock pour les contrats d'une durée inférieure à 1 an et en immobilisations données en location pour les contrats d'une durée supérieure à 1 an. La vente du véhicule d'occasion se traduit par l'enregistrement d'un chiffre d'affaires et de la marge correspondante.

Garantie

Les coûts supportés ou prévus relatifs à la garantie constructeur des véhicules et pièces vendus non couverte par des contrats d'assurance sont pris en charge lorsque les ventes sont enregistrées. Par ailleurs, Renault propose à ses clients des contrats d'extension de garantie et d'entretien pour lesquels les produits et la marge sont reconnus sur la durée de la prestation fournie.

Programmes d'incitation à la vente

Le coût de ces programmes est déduit du chiffre d'affaires lors de l'enregistrement des ventes correspondantes. Dans le cas où ils sont décidés postérieurement à cette vente, ils sont provisionnés lors de cette décision.

Le Groupe réalise certaines opérations promotionnelles sous forme de réduction d'intérêts sur les crédits accordés à la clientèle finale. Cette charge est constatée immédiatement lorsque les financements sont accordés à des taux ne permettant pas de couvrir les charges de refinancement et de gestion.

b) Financement des ventes

Les sociétés de financement des ventes du Groupe financent essentiellement les ventes d'automobiles et de véhicules industriels aux concessionnaires ou aux utilisateurs finaux. Ces financements sont réalisés sous la forme de crédits classiques ou d'opérations de crédit-bail, de location avec option d'achat ou de location longue durée. Sauf lorsque les véhicules loués font l'objet d'un engagement de reprise par le Groupe, ces financements sont traités comme des crédits et figurent au bilan pour le montant nominal du capital non remboursé, déduction faite des provisions éventuellement comptabilisées. Les produits sur contrats de financement des ventes sont calculés de manière à générer un taux d'intérêt constant sur la période.

Commissions versées aux apporteurs d'affaires

Ces commissions sont comptabilisées en charges dès l'octroi des financements aux clients.

Créances dont le remboursement apparaît compromis

Des provisions pour couvrir les risques de non-recouvrement des créances sont constituées dès lors que le remboursement apparaît compromis. Ces provisions sont déterminées, selon le cas, individuellement ou à partir d'une approche statistique.

F. Frais de recherche et de développement

Les frais de recherche et de développement sont définis comme les frais de recherche, de développement et d'industrialisation relatifs aux produits nouveaux. Ils sont enregistrés dans les charges de l'exercice au cours duquel ils sont encourus.

G. Engagements de retraite et autres avantages au personnel à long terme

Pour les régimes à cotisations définies, les paiements du Groupe sont constatés en charges de la période à laquelle ils sont liés.

Pour les régimes à prestations définies concernant les avantages postérieurs à l'emploi, les coûts des prestations sont estimés en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, les droits à prestations sont affectés aux périodes de service en fonction de la formule d'acquisition des droits du régime, en prenant en compte un effet de linéarisation lorsque le rythme d'acquisition des droits n'est pas uniforme au cours des périodes de service ultérieures.

Le montant des paiements futurs correspondant aux avantages accordés aux salariés est évalué sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ, de mortalité, puis ramené à leur valeur actuelle sur la base des taux d'intérêt des obligations à long terme des émetteurs de première catégorie.

Les écarts actuariels postérieurs au 1^{er} janvier 1999, date d'entrée en vigueur de la norme

IAS 19 (révisée 1998), sont étalés sur la durée de vie active résiduelle moyenne attendue du personnel participant à ces régimes, pour la partie excédant de plus de 10 % la plus grande des valeurs suivantes :

- Valeur actualisée de l'obligation à la date de clôture au titre des prestations définies à la date de clôture.

Ou

- Juste valeur des actifs du régime à la date de clôture.

En revanche, en application des dispositions transitoires de l'IAS 19 (révisée 1998), les écarts actuariels dégagés au cours des exercices antérieurs et qui étaient jusqu'alors étalés ont été pris en compte en intégralité dans le passif transitoire au 1^{er} janvier 1999. Ce passif transitoire a pris en compte par ailleurs:

- Les hypothèses d'actualisation à jour à cette date.
- Les dernières statistiques disponibles en matière de mortalité et de rotation.

L'écart résultant entre le passif transitoire ainsi déterminé et la provision existante dans les comptes au 1^{er} janvier 1999, ainsi que la partie des autres avantages à long terme précédemment non constatés, a donné lieu à l'enregistrement d'un ajustement, net de l'impôt différé, sur les réserves au 1^{er} janvier 1999.

H. Indemnités de fin de contrat de travail

Le coût des mesures d'adaptation d'effectifs est pris en charge dès que l'engagement du Groupe a été annoncé aux personnels concernés.

I. Mesures de restructuration

Le coût estimé des mesures de restructuration est pris en charge dès que celles-ci ont fait l'objet d'un plan détaillé et d'une annonce ou d'un début d'exécution.

J. Résultat d'exploitation et marge opérationnelle

Le résultat d'exploitation inclut l'ensemble des produits et coûts directement liés aux activités du Groupe, que ces produits et charges soient récurrents ou qu'ils résultent de décisions ou d'opérations ponctuelles, comme les coûts

de restructuration. En particulier, les éléments inhabituels définis comme des produits ou charges non usuels par leur fréquence, leur nature ou leur montant font partie du résultat d'exploitation.

La marge opérationnelle correspond au résultat d'exploitation avant prise en compte des "autres produits et charges d'exploitation" qui comprennent :

- Les coûts de restructuration et les coûts relatifs aux mesures d'adaptation des effectifs.
- Les résultats sur cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles (excepté les cessions de véhicules en location).
- Le résultat des opérations sur filiales et titres de participation liés à l'exploitation.
- Les amortissements des écarts d'acquisition des sociétés intégrées.
- Les éléments inhabituels correspondant à des produits et charges non usuels par leur fréquence, leur nature ou leur montant.

Sont exclus du résultat d'exploitation le résultat financier, les résultats des sociétés mises en équivalence et, s'il en existe, les éléments extraordinaires. Les éléments extraordinaires sont définis de manière très restrictive, et correspondent à des produits ou charges d'une importance majeure par leur montant ou qui résultent d'événements dont le Groupe n'a pas la maîtrise.

Pour les sociétés dont la mission est d'assurer le financement de la clientèle du Groupe, réseau de distribution ou clientèle finale :

- Les produits du financement des ventes figurent dans le chiffre d'affaires.
- Le coût du financement des ventes est considéré comme une charge d'exploitation comprise dans la marge opérationnelle. Il inclut essentiellement les intérêts encourus par les sociétés de financement des ventes, les autres coûts et produits directement liés à la gestion de ce refinancement (placements temporaires, couverture et gestion du risque de taux ou de change), le coût du risque non lié au refinancement des créances, ainsi que l'amortissement et les résultats de cession des biens redonnés en location.

K. Impôt sur les résultats

Le Groupe comptabilise sans actualisation les impôts différés pour l'ensemble des différences temporaires entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Selon la méthode du report variable, les impôts différés sont calculés en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de renversement des différences temporaires. Les actifs d'impôts différés sur différences temporaires ou sur déficits et les crédits d'impôts reportables ne sont pas comptabilisés lorsque leur réalisation future n'est pas probable.

Les réserves des filiales consolidées ne donnent pas lieu à la constitution d'une provision pour impôt de distribution lorsque le Groupe a décidé de ne pas distribuer ces réserves dans un avenir prévisible.

L. Immobilisations corporelles

La valeur brute des immobilisations corporelles est égale au coût historique d'acquisition ou de production. Les frais de conception sont incorporés au coût de production des immobilisations, ainsi que les frais relatifs au financement des immobilisations corporelles supportés pendant la période de construction.

Les frais d'entretien et de réparation sont comptabilisés en charges lorsqu'ils sont encourus, sauf ceux engagés pour augmenter la productivité ou pour prolonger la durée de vie d'un bien.

Les immobilisations prises en location sont comptabilisées comme des acquisitions lorsque les conditions des contrats s'apparentent à celles d'un achat assorti d'un crédit.

Les immobilisations données en location correspondent :

- A des véhicules particuliers faisant l'objet d'un contrat de location de moins de 36 mois (à compter du 1^{er} janvier 1999) par une société financière du Groupe et pour lesquels un engagement de reprise est consenti par le Groupe ;
- A compter du 1^{er} janvier 1999, à des véhicules ayant fait l'objet d'une vente assortie d'une clause de rachat par le Groupe d'une durée supérieure à 12 mois, et inférieure à 36 mois pour les véhicules particuliers et à 54 mois pour les véhicules industriels (inférieure à 12 mois en stocks).

Les amortissements sont calculés linéairement sur les durées d'utilisation estimées suivantes :

	Mises en service antérieures à 1987	Mises en service à partir de 1987
Constructions	15 à 40 ans	15 à 30 ans
Outillages spécifiques		5 ans
Matériels et autres outillages	5 à 16 ans	5 à 10 ans
Autres immobilisations corporelles		4 à 6 ans

Les actifs font l'objet d'un amortissement accéléré lorsque la durée d'utilisation devient inférieure à la durée d'utilisation anticipée.

La valeur recouvrable des actifs dans le cadre de la norme IAS 36 applicable à compter du 1^{er} janvier 2000 est appréciée au niveau de chaque branche. Pour la Branche Automobile, la rentabilité des actifs s'apprécie globalement en Europe dans la mesure où l'outil industriel et la gamme de produits constituent un ensemble cohérent. La rentabilité des actifs industriels hors Europe est appréciée par sous-ensemble cohérent.

M. Opérations sur titres

Titres de participation

Les titres de participation dans les sociétés non consolidées figurent au bilan à leur coût d'acquisition, déduction faite des provisions éventuellement constituées. Les dividendes correspondants sont comptabilisés dans l'année de leur mise en distribution.

Des provisions sont constatées lorsque la valeur d'utilité des participations devient inférieure à leur coût d'acquisition. La valeur d'utilité est déterminée en prenant en compte les perspectives de rentabilité, le débouché commercial que la participation représente pour le Groupe et la quote-part d'actif net.

Titres d'investissement

Les titres d'investissement comprennent exclusivement des titres à revenu fixe acquis avec l'intention de les conserver de façon durable en principe jusqu'à leur échéance. Ces titres sont soit couverts par des instruments de taux d'intérêt pour les protéger de façon durable contre le risque de taux, soit adossés à des financements à long terme permettant leur conservation effective jusqu'à l'échéance.

Les décotes ou primes sont étalées linéairement sur la durée de vie restante des titres. Des provisions pour dépréciation sont constituées lorsqu'il existe une probabilité de défaillance de l'émetteur.

Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement sont évaluées à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat et intérêts courus pour les obligations, ou à leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

N. Stocks

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à la valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore, sur la base d'un niveau d'activité normal, les charges directes et indirectes de production ainsi qu'une quote-part des frais de structure liés à la fabrication. Les coûts de revient sont en général calculés selon la méthode "Premier entré Premier sorti". Les résultats sur les contrats à long terme sont comptabilisés à l'avancement des travaux. Les pertes probables font l'objet de provisions dans l'exercice au cours duquel elles sont connues.

O. Trésorerie

Ce poste est constitué des disponibilités et des valeurs mobilières de placement à échéance de moins de 3 mois à la date d'acquisition.

P. Cessions de créances

Les créances cédées à des tiers (titrisation, escompte) sont sorties de l'actif du Groupe lorsque les risques et avantages qui leur sont associés sont également transférés à ces tiers.

Q. Emprunts

Frais et primes sur emprunts

Les frais et primes d'émission d'emprunts ainsi que les primes de remboursement d'obligations sont amortis sur la durée des emprunts correspondants.

Renégociations d'emprunts

Les coûts supportés à l'occasion des renégociations d'emprunts et d'opérations assimilées visant à ramener le taux d'intérêt à un niveau proche de ceux du marché sont enregistrés dans les charges financières de l'exercice au cours duquel la négociation est intervenue.

R. Instruments financiers

Pour gérer son risque de change, le Groupe utilise des contrats de change à terme, des swaps de devises et, dans un degré moindre, des options de change. Les contrats de change à terme sont comptabilisés comme des couvertures dans la mesure où ils sont identifiés comme telles. Ces couvertures peuvent concerner l'investissement net du Groupe dans certaines entités étrangères, des créances ou des dettes en devises ou des engagements fermes en devises. Ces instruments ont en général des échéances inférieures à 2 ans. Ces contrats sont comptabilisés en hors bilan, et les gains et les pertes ne sont enregistrés que lors du dénouement des opérations couvertes. En cas d'annulation anticipée d'un contrat de couverture, les gains ou pertes enregistrés restent différés et ne sont comptabilisés en résultat que lors du dénouement de l'opération couverte. Les gains et pertes de change sur contrats désignés comme couvertures d'investissements nets dans les entités étrangères sont enregistrés nets d'impôt directement dans les capitaux propres.

La politique générale du Groupe en matière de risque d'intérêt est de gérer globalement le risque de taux en utilisant des swaps de taux, des contrats de "futures" de taux et des swaps de devises.

Les swaps de taux sont comptabilisés en hors bilan, et le différentiel de taux d'intérêt reçu ou payé est enregistré en charge d'intérêts. En cas

de cession anticipée d'un swap de taux, les gains et pertes sont différés et viennent modifier la charge d'intérêt sur la durée restante de la dette sous-jacente.

Les plus - et moins-values latentes sur contrats de "futures" de taux qui sont désignés comme des couvertures sont utilisées pour ajuster la charge d'intérêts sur la durée de la dette sous-jacente. Pour les autres contrats, seules les moins-values latentes sont prises en résultat.

Le Groupe utilise également des contrats à terme de matières premières dans le cadre de la couverture de ses achats. Dans la mesure où le Groupe a la possibilité soit de dénouer certaines transactions par un paiement, soit de prendre livraison physique des matières premières concernées, ces contrats ne sont pas assimilés à des instruments financiers.

2 - ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Evolution du périmètre de consolidation en 2000

A. Renault Samsung Motors

Renault, le Groupe Samsung et Hanvit Bank, principal créancier de Samsung Motors Inc., ont constitué une société conjointe, Renault Samsung Motors. Le 31 août 2000, Renault Samsung Motors, détenue à 70,1 % par Renault, a acquis les actifs opérationnels de Samsung Motors Inc. pour un montant actualisé de 355 milliards de wons (359 millions d'euros, 2 358 millions de francs), dont 154 milliards de wons (187 millions d'euros, 1 232 millions de francs) ont été payés comptant. Le règlement de la dette résiduelle actualisée pour 201 milliards de wons (172 millions d'euros, 1 126 millions de francs) est prévu jusqu'en 2015 au plus tard, selon un échéancier pouvant être ajusté en fonction de l'atteinte d'un résultat d'exploitation positif.

Cette société est consolidée par intégration globale à compter du 31 août 2000.

B. Benetton Formula Ltd.

L'acquisition par Renault de 100 % du capital de Benetton Formula Ltd. le 15 mars 2000, pour un montant de 120 millions de dollars US, a généré un écart d'acquisition de 117 millions d'euros (769 millions de francs), amorti linéairement sur 20 ans.

C. Filiales commerciales françaises

Dans le cadre de la mise en place d'une organisation par pôles régionaux de l'activité du sous-groupe Renault France Automobiles, Renault a procédé à la consolidation par intégration globale de 6 filiales commerciales françaises.

Evolution du périmètre de consolidation en 1999

D. Nissan

Renault et Nissan ont signé le 27 mars 1999 un accord de partenariat global qui s'est traduit le 28 mai 1999 par les opérations suivantes :

a) Prise de participation par Renault SA de 36,8 % du capital de Nissan Motor par souscription d'une augmentation de capital réservée, pour un investissement global de 4 610 millions d'euros (30 243 millions de francs). Nissan Motor est mis en équivalence dans les comptes du Groupe à compter du 30 juin 1999 (voir note 13).

L'investissement dans Nissan Motor fait partiellement l'objet d'une couverture du risque de change par les opérations décrites dans la note 13-D.

Renault dispose également de warrants lui permettant de souscrire à une augmentation de capital réservée au prix de 400 yens l'action pour augmenter sa participation à hauteur de 39,9 % pendant les 4 premières années de l'Alliance et jusqu'à 44,7 % la 5^e année.

b) Acquisition par la Branche Financière de la totalité du capital des filiales financières européennes de Nissan pour 286 millions d'euros (1 878 millions de francs).

Les filiales financières européennes de Nissan (localisées en Allemagne, au Royaume-Uni, en Espagne, en Italie et aux Pays-Bas) sont consolidées par intégration globale depuis le 30 juin 1999. Le montant de l'écart d'acquisition comptabilisé le 1^{er} juillet 1999 pour 47 millions d'euros (307 millions de francs) est confirmé. Il est amorti linéairement sur 15 ans à compter du 1^{er} juillet 1999. Le chiffre d'affaires du second semestre 1999 de ces filiales représente 125 millions d'euros (823 millions de francs).

c) Acquisition par Renault SA auprès de Nissan Motor d'une participation de 15,2 % dans Nissan Diesel (société de véhicules industriels mise en équivalence par Nissan Motor), suivie d'une augmentation de capital en juillet 1999 portant la participation directe du Groupe Renault à 22,5 %. Cet investissement direct dans Nissan Diesel est enregistré dans les comptes du Groupe Renault en titres de participation non consolidés. Dans l'attente de la finalisation d'un projet industriel et financier, cette participation non consolidée est dépréciée intégralement depuis son acquisition. La mise en équivalence de cette participation n'aurait pas d'impact sur les comptes consolidés de Renault.

E. Dacia

Renault et le Fonds de Propriété d'Etat de Roumanie ont signé le 2 juillet 1999 un accord par lequel Renault a acquis, le 30 septembre 1999, 51 % du constructeur automobile roumain Dacia pour 50 millions de dollars US.

Les comptes de Dacia, retraités aux normes du Groupe Renault, sont intégrés globalement dans les comptes du Groupe Renault à compter du 30 septembre 1999. L'écart d'acquisition a été comptabilisé pour 43 millions d'euros (279 millions de francs) et amorti linéairement sur 10 ans à compter du 1^{er} octobre.

Evolution du périmètre de consolidation en 1998

Les mouvements de périmètre étaient sans effet significatif sur les comptes du Groupe.



3 - CHIFFRE D'AFFAIRES 1999 À STRUCTURE ET MÉTHODES 2000

	Branche Automobile		Branche Véhicules Industriels		Branche Financière		Total	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Chiffre d'affaires 1999 publié	29 738	195 068	6 474	42 470	1 380	9 051	37 592	246 589
Dacia	208	1 365					208	1 365
Filiales commerciales françaises	63	411					63	411
Renault Samsung Motors	42	273					42	273
Filiales financières européennes de Nissan					115	755	115	755
Autres mouvements de périmètre	(11)	(67)	21	136	3	21	13	90
Chiffre d'affaires 1999 à structure et méthodes 2000	30 040	197 050	6 495	42 606	1 498	9 827	38 033	249 483
Chiffre d'affaires 2000	31 486	206 533	7 033	46 137	1 656	10 864	40 175	263 534

4 - PRODUITS ET COÛTS DU FINANCEMENT DES VENTES

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Produits sur crédits à la clientèle	661	4 336	780	5 115	1 008	6 609
Produits sur opérations de crédit-bail, location simple et assimilés	533	3 502	534	3 506	584	3 836
TOTAL	1 194	7 838	1 314	8 621	1 592	10 445
Charges nettes de non-recouvrement	(61)	(402)	(90)	(590)	(91)	(599)
Autres coûts du financement des ventes	(700)	(4 588)	(777)	(5 095)	(962)	(6 307)
TOTAL	(761)	(4 990)	(867)	(5 685)	(1 053)	(6 906)

En 1999, les produits et coûts du financement des ventes comprennent l'effet de la consolidation par intégration globale des filiales financières européennes de Nissan à compter du 30 juin 1999 (note 2-D-b), pour respectivement 125 millions d'euros (823 millions de francs) et 76 millions d'euros (496 millions de francs).

5 - AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION, NETS

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Coûts et provisions de restructuration et d'adaptation des effectifs	(244)	(1 600)	(681)	(4 464)	(210)	(1 377)
Résultat sur cessions d'immobilisations incorporelles ou corporelles (excepté les cessions de véhicules)	(62)	(406)	(41)	(270)	(5)	(32)
Plus-values sur cessions de titres de filiales et participations opérationnelles	22	146	7	40	5	34
Amortissements des écarts d'acquisition des sociétés intégrées		(1)	(4)	(25)	(16)	(107)
Produits et charges d'exploitation inhabituels	16	105	(2)	(10)	(93)	(611)
TOTAL	(268)	(1 756)	(721)	(4 729)	(319)	(2 093)

Coûts et provisions de restructuration et d'adaptation des effectifs

Les coûts de restructuration sont principalement liés à la prise en charge des mesures de restructuration de certaines activités et des mesures d'adaptation des effectifs :

2000 :

Ils comprennent principalement :

- Pour la filiale espagnole FASA, à hauteur de 28 millions d'euros (184 millions de francs), les coûts comptabilisés dans le cadre d'un plan de départs conclu pour les salariés âgés de 57 ans et demi et plus en 2000 et, pour 49 millions d'euros (322 millions de francs), les provisions constituées dans le cadre de ce plan pour les départs prévus en 2001.
- Pour 30 millions d'euros (200 millions de francs), les coûts et provisions relatifs au dispositif de Cessation anticipée d'Activité pour les Salariés Agés ("CASA") mis en place par certaines filiales françaises pour lesquelles un accord est intervenu en 2000 et l'ajustement de provisions constituées en 1999.
- Pour 45 millions d'euros (295 millions de francs) d'actualisation financière des provisions constituées en 1999 au titre du dispositif "CASA".

1999 :

Dans le cadre de l'accord professionnel conclu sur l'organisation et la réduction du temps de travail, qui prévoit la mise en place d'un dispositif de Cessation anticipée d'Activité pour les Salariés de l'Automobile ("CASA") (véhicules particuliers, utilitaires et industriels), Renault SA, Renault Véhicules Industriels et certaines filiales automobiles du Groupe ont signé en 1999 des accords, d'une durée de 5 ans, offrant des indemnités pour encourager les départs volontaires de certaines catégories de personnel à 57 ans.

Dans ce cadre, le Groupe a constitué une provision déterminée sur la base du nombre attendu de personnes qui accepteront cette offre, pour un montant de 584 millions d'euros (3 833 millions de francs).

Ces accords prévoient également la possibilité de proposer des indemnités de départ volontaire au personnel de 55 ou 56 ans, mais aucun engagement n'a été pris par le Groupe à ce titre au 31 décembre 1999.

1998 :

Ils comprenaient principalement les plans sociaux des sociétés étrangères pour 90 millions d'euros (588 millions de francs), des sociétés françaises pour 60 millions d'euros (394 millions de francs) et l'effet net de la poursuite des autres mesures de restructuration de la Branche Automobile. En 1998, Renault SA n'a pas constitué de nouvelles provisions pour plans sociaux.

Résultat des opérations sur filiales et titres de participation liés à l'exploitation

1999 :

Il comprenait le résultat dégagé dans les opérations d'apport de l'activité autocar/autobus à Irisbus pour 33 millions d'euros (217 millions de francs) et l'effet de la dilution des actionnaires minoritaires dans le capital des filiales brésiliennes pour (27) millions d'euros ((176) millions de francs).

1998 :

Il comprenait le résultat de cession de 51 % des titres de Financière Cabléa pour 16 millions d'euros (106 millions de francs) et le résultat de cession de Renault Industrie Mexique pour 10 millions d'euros (68 millions de francs).

Produits et charges d'exploitation inhabituels

Les produits et charges d'exploitation inhabituels comptabilisés en 2000 comprennent pour 65 millions d'euros (428 millions de francs) la dépréciation de créances relative aux contrats de coopération industrielle conclus avec le groupe Daewoo.

6 - FRAIS DE PERSONNEL

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Branche Automobile	4 403	28 879	4 326	28 379	4 718	30 947
Branche Véhicules Industriels	1 119	7 342	1 141	7 486	1 186	7 778
Branche Financière	183	1 203	198	1 299	208	1 366
TOTAL	5 705	37 424	5 665	37 164	6 112	40 091

7 - RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS ET ADMINISTRATEURS

La rémunération du Président-Directeur Général, seul mandataire social, s'est élevée à 1 080 134,67 euros (7 085 219 francs) en 2000, (953 277,12 euros - 6 253 088 francs, en 1999).

La rémunération des Administrateurs (jetons de présence) s'est élevée à 274 979,91 euros (1 803 750 francs) en 2000, (279 743,95 euros - 1 835 000 francs, en 1999), dont 15 244,90 euros (100 000 francs) en 2000 pour le Président, (15 244,90 euros, 100 000 francs, en 1999).

8 - RÉSULTAT FINANCIER

Les produits (charges) d'intérêts nets se détaillent de la manière suivante :

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Frais financiers	(315)	(2 068)	(298)	(1 958)	(368)	(2 418)
Produits financiers	364	2 390	299	1 965	321	2 106
Résultat de cession de valeurs mobilières de placement	3	20	5	32	2	15
TOTAL	52	342	6	39	(45)	(297)

En 1998, les frais financiers comprenaient le coût de renégociation, pour 38 millions d'euros (248 millions de francs), visant à ramener le taux d'intérêt de l'emprunt obligataire 1992 au taux du marché.

Les autres produits et charges financiers comprennent :

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Produits des participations non consolidées	7	47	8	54	8	53
Produits et charges financiers divers	1	5	18	115	(32)	(210)
TOTAL	8	52	26	169	(24)	(157)

9 - IMPÔTS COURANTS ET DIFFÉRÉS

En application du régime fiscal du bénéfice consolidé, Renault détermine l'impôt en tenant compte des résultats fiscaux de la plupart de ses filiales françaises et étrangères calculés selon les règles de ce régime. Du montant d'impôt correspondant à ce résultat fiscal d'ensemble est déduit, sous certaines conditions, l'impôt payé par ces mêmes filiales étrangères.

Renault a obtenu le renouvellement de l'agrément ministériel autorisant l'application du régime fiscal du bénéfice consolidé pour les exercices 2001, 2002 et 2003. Les résultats fiscaux francisés des entités du groupe Nissan, pris en compte pour la première fois dans la détermination de l'impôt 2000 de Renault, se rapportent aux exercices fiscaux des différentes entités du groupe, essentiellement clos soit le 31 mars 2000, soit le 31 décembre 2000 ; ils ne correspondent donc

pas aux périodes comptables utilisées pour la mise en équivalence du groupe Nissan dans les comptes consolidés de Renault. L'impôt courant du groupe Renault tient compte en 2000 d'une réduction d'impôt de 328 millions d'euros (2 150 millions de francs) provenant de l'utilisation, dans le cadre de l'application de ce régime, de déficits fiscaux reportables constatés par le groupe Nissan. Compte tenu des décalages d'exercices mentionnés ci-dessus et des perspectives bénéficiaires des entités de ce groupe, cette réduction d'impôt courant a été neutralisée par une charge d'impôt différé.

Par ailleurs, Renault s'est placé sous le régime de droit commun de l'intégration fiscale pour elle-même et ses filiales françaises détenues à plus de 95 %.

Dans ce cadre, la charge d'impôts courants et différés s'analyse ainsi :

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Charge d'impôts courants	(677)	(4 444)	(805)	(5 278)	(287)	(1 881)
Produit d'impôts différés	20	134	229	1 497	(328)	(2 154)
Variation de la provision pour dépréciation des impôts différés actifs	295	1 935	(44)	(287)	(34)	(225)
Produit net d'impôts différés	315	2 069	185	1 210	(362)	(2 379)
Impôts courants et différés	(362)	(2 375)	(620)	(4 068)	(649)	(4 260)

A. Le montant de l'impôt courant décaissé au cours de l'exercice 2000 par le Groupe, y compris les acomptes d'impôts, s'élève à 404 millions d'euros (2 647 millions de francs).

B. La provision pour dépréciation des impôts différés actifs est déterminée en tenant compte de leur probabilité de récupération dans le temps, ainsi que des caractéristiques du régime fiscal du bénéfice consolidé. Compte tenu des perspectives de résultats du Groupe, les provisions constituées se rapportent à la part de ces provisions relative à des crédits d'impôts étrangers non récupérables.

Par ailleurs, au 31 décembre 2000, le Groupe dispose de moins-values reportables sur des plus-values taxables au taux réduit pour un montant de 621 millions d'euros (4 073 millions de francs). Ces moins-values sont imputables sur les résultats fiscaux à taux réduit jusqu'à l'exercice 2003 inclus.

Le montant de l'écart global entre la quote-part de capitaux propres des sociétés du Groupe et la valeur fiscale des participations au 31 décembre 2000 s'élève à 2 660 millions d'euros (17 450 millions de francs).

C. Le rapprochement entre le taux légal en France et le taux d'imposition effectif se présente de la façon suivante :

	1998	1999	2000
Taux du bénéfice consolidé	33,3 %	33,3 %	33,3 %
Effet net de la majoration France	1,6 %	4,7 %	3,0 %
Revalorisation des impôts différés		(3,3 %)	3,4 %
Autres impacts	3,4 %	3,3 %	(2,1 %)
Taux effectif avant provision	38,3 %	38,0 %	37,6 %
Dotations nettes aux provisions pour dépréciation d'impôts différés actifs	(17,2 %)	2,9 %	2,1 %
Taux effectif après provision	21,1 %	40,9 %	39,7 %
Nissan et autres sociétés mises en équivalence	0,2 %	12,6 %	(2,1 %)
Taux effectif global	21,3 %	53,5 %	37,6 %

L'analyse du taux effectif d'impôt est effectuée par rapport au taux du régime fiscal du bénéfice consolidé, soit 33,3 %. La majoration temporaire et la contribution sociale ont porté ce taux, pour les entités françaises, à 37,8 % pour 2000 (40 % en 1999 et 41,7 % en 1998). Cette majoration et la contribution s'appliquent uniquement aux entités taxables en France et ont entraîné un surcroît d'impôt courant de 60 millions d'euros (395 millions de francs) en 2000.

Pour les exercices futurs et pour les entités imposables en France, la détermination des impôts différés a été ajustée en 2000 pour tenir

compte de la réduction de la majoration temporaire de l'impôt sur les sociétés, l'effet de celle-ci passant de 3,3 % en 2000 à 2 % en 2001 et à 1 % en 2002 et pour les exercices suivants. Cette revalorisation génère une charge d'impôts différés de 59 millions d'euros (390 millions de francs). En 1999, la revalorisation des impôts différés comprenait pour 31 millions d'euros (205 millions de francs) d'effet positif de la contribution sociale sur les bénéfices des sociétés.

La ventilation du solde net des impôts différés, par nature de différences temporaires, s'analyse comme suit :

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Immobilisations	(187)	(1 226)	(272)	(1 786)	(222)	(1 458)
Provisions et autres charges déductibles lors de leur paiement	876	5 746	1 344	8 818	1 226	8 044
Provision pour dépréciation	(25)	(162)	(62)	(405)	(94)	(615)
Autres (a)	395	2 591	472	3 096	215	1 409
Solde net actif	1 059	6 949	1 482	9 723	1 125	7 380

(a) En 2000, ce poste comprend la charge d'impôts différés correspondant à la neutralisation de la réduction d'impôts courants provenant de l'intégration du groupe Nissan dans le régime du bénéfice consolidé pour 328 millions d'euros (2 150 millions de francs).

10 - RÉSULTAT PAR ACTION

Le résultat de base par action est calculé en divisant le résultat net par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice.

Pour le calcul du résultat par action, et conformément à la réglementation comptable française, les actions détenues par Renault dans le cadre des plans d'options d'achat d'actions consentis aux cadres et dirigeants sont considérées comme étant en circulation.

Le volume moyen d'actions en circulation est identique au capital social émis ; dès lors, il n'y a pas lieu de calculer un bénéfice par action dilué. Sur la base du résultat net 2000 de 1 080 millions d'euros (7 082 millions de francs), les résultats par action selon les modalités de calcul de la norme IAS 33 (résultat par action) seraient de 4,61 euros (30,25 francs) par action pour le résultat par action de base (soit + 2,4 %) et de 4,59 euros (30,11 francs) par action pour le résultat dilué (+ 1,96 %).

11- IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Logiciels	110	723	137	896	145	948
Ecarts d'acquisition	57	377	145	954	298	1 954
Autres immobilisations incorporelles	32	211	44	286	63	414
Valeurs brutes	200	1 311	326	2 136	506	3 316
Logiciels	(71)	(468)	(83)	(542)	(93)	(613)
Ecarts d'acquisition	(23)	(150)	(30)	(200)	(49)	(323)
Autres immobilisations incorporelles	(20)	(134)	(26)	(170)	(39)	(245)
Amortissements	(115)	(752)	(139)	(912)	(181)	(1 181)
Valeurs nettes	85	559	187	1 224	325	2 135

Evolution des écarts d'acquisition

En 2000, l'augmentation de ce poste comprend :

- L'écart d'acquisition dégagé à l'acquisition de 100 % de Benetton Formula Ltd. pour 117 millions d'euros (769 millions de francs), amorti linéairement sur 20 ans.
- L'écart d'acquisition complémentaire dégagé lors des augmentations de capital non réservées réalisées par Dacia pour 27 millions d'euros (177 millions de francs), amorti linéairement sur 10 ans.

Les écarts d'acquisition comptabilisés en 1999 se rapportent :

- A l'acquisition de 51 % de Dacia qui a généré un écart d'acquisition de 43 millions d'euros (279 millions de francs), amorti linéairement sur 10 ans.
- A l'acquisition de 100 % du capital des filiales financières européennes de Nissan qui a généré un écart d'acquisition de 47 millions d'euros (307 millions de francs), amorti linéairement sur 15 ans.

12 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	1998		1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Terrains	331	2 173	325	2 130	416	2 729
Constructions	3 984	26 131	3 986	26 149	4 413	28 947
Outillages spécifiques	4 661	30 577	4 845	31 782	5 267	34 551
Matériels et autres outillages	9 319	61 130	9 443	61 941	9 976	65 440
Immobilisations données en location	394	2 581	1 387	9 099	1 547	10 149
Autres immobilisations corporelles	1 727	11 327	1 821	11 948	1 949	12 781
Immobilisations en cours	913	5 984	1 035	6 792	1 285	8 428
Valeurs brutes	21 329	139 903	22 842	149 841	24 853	163 025
Terrains et constructions	(1 976)	(12 963)	(1 957)	(12 836)	(2 112)	(13 856)
Outillages spécifiques	(3 234)	(21 216)	(3 420)	(22 436)	(3 740)	(24 530)
Matériels et autres outillages	(5 790)	(37 979)	(5 935)	(38 928)	(6 169)	(40 465)
Immobilisations données en location	(144)	(942)	(494)	(3 240)	(533)	(3 498)
Autres immobilisations corporelles	(1 135)	(7 442)	(1 193)	(7 832)	(1 298)	(8 512)
Amortissements et provisions	(12 279)	(80 542)	(12 999)	(85 272)	(13 852)	(90 861)
Valeurs nettes	9 050	59 361	9 843	64 569	11 001	72 164

Les variations de l'exercice s'analysent comme suit :

	Valeur brute		Amortissement		Valeur nette	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Valeur au 31 décembre 1997	21 418	140 493	(12 183)	(79 914)	9 235	60 579
Acquisitions/(dotations)	2 128	13 959	(1 788)	(11 729)	340	2 230
(Cessions)/reprises	(1 901)	(12 472)	1 487	9 755	(414)	(2 717)
Ecart de conversion	(129)	(844)	58	380	(71)	(464)
Variation de périmètre	(187)	(1 233)	147	966	(40)	(267)
Valeur au 31 décembre 1998	21 329	139 903	(12 279)	(80 542)	9 050	59 361
Acquisitions/(dotations)	2 404	15 769	(1 809)	(11 863)	595	3 906
(Cessions)/reprises	(643)	(4 216)	892	5 854	250	1 638
Ecart de conversion	159	1 046	(110)	(722)	49	324
Variation de périmètre	(407)	(2 661)	307	2 001	(101)	(660)
Valeur au 31 décembre 1999	22 842	149 841	(12 999)	(85 272)	9 843	64 569
Acquisitions/(dotations)	2 945	19 321	(1 864)	(12 229)	1 081	7 092
(Cessions)/reprises	(1 580)	(10 371)	1 176	7 718	(404)	(2 653)
Ecart de conversion	158	1 036	(103)	(673)	55	363
Variation de périmètre	488	3 198	(62)	(405)	426	2 793
Valeur au 31 décembre 2000	24 853	163 025	(13 852)	(90 861)	11 001	72 164

L'augmentation de la valeur brute des immobilisations données en location entre le 31 décembre 1998 et le 31 décembre 1999 comprend pour 185 millions d'euros (1 213 millions de francs) de véhicules automobiles donnés en location par la Branche Financière, et pour 708 millions d'euros (4 646 millions de francs) de véhicules industriels ayant fait l'objet de ventes avec engagement de rachat (voir note 1-E-a).

La ligne variation de périmètre comprend :

- En 2000, l'effet de la consolidation par intégration globale de Renault Samsung Motors pour 306 millions d'euros (2 010 millions de francs) (voir note 2-A).

- En 1999, l'effet du passage de l'intégration globale à la mise en équivalence des fonderies apportées par Renault à Teksid pour (139) millions d'euros ((909) millions de francs) et l'effet de la consolidation par intégration globale de Dacia pour 49 millions d'euros (323 millions de francs).

- En 1998, l'effet du passage de l'intégration globale à la mise en équivalence consécutif à la cession partielle de la Société de Transmissions de Bouthéon pour (37) millions d'euros ((245) millions de francs), soit (94) millions d'euros ((618) millions de francs) en valeur brute, et 57 millions d'euros (373 millions de francs) pour les amortissements.

13 - TITRES NISSAN MOTOR MIS EN ÉQUIVALENCE

Ce poste s'analyse comme suit :

	Valeur brute		Ecart d'acquisition		Net		Quote-part d'actif net		Total	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Au 31 décembre 1999	837	5 493	(21)	(137)	816	5 356	3 793	24 883	4 609	30 239
Résultat 2000			(42)	(274)	(42)	(274)	98	642	56	368
Ecart de conversion							428	2 808	428	2 808
Autres							62	409	62	409
Au 31 décembre 2000	837	5 493	(63)	(411)	774	5 082	4 381	28 742	5 155	33 824

Nissan Motor, société cotée à la Bourse de Tokyo, publie ses comptes consolidés en normes comptables japonaises, sur base annuelle au 31 mars et sur base semestrielle au 30 septembre. En conséquence, les comptes consolidés du Groupe Renault mettent en équivalence les comptes consolidés de Nissan Motor de la période 1^{er} octobre 1999 - 30 septembre 2000, après retraitements pour les besoins de la consolidation de Renault.

A. Ecart d'acquisition

L'écart d'acquisition comptabilisé sur la participation dans Nissan Motor pour un montant de 838 millions d'euros (5 493 millions de francs) est confirmé. Il est amorti linéairement sur 20 ans à compter du 30 juin 1999.

B. Comptes consolidés de Nissan Motor (normes comptables japonaises)

Les chiffres clés des comptes consolidés de Nissan Motor établis en conformité avec les normes comptables japonaises se résument comme suit (en milliards de yens) :

Compte de résultat (chiffres clés)	2 ^e semestre exercice 1999 1/10/1999 31/03/2000	1 ^{er} semestre exercice 2000 1/04/2000 30/09/2000	Total
Chiffre d'affaires	2 933	3 018	5 951
Résultat d'exploitation	25	134	159
Résultat courant	(44)	130	86
Éléments exceptionnels	(321)	43	(278)
(Perte)/ Profit net	(361)	172	(189)

Bilans résumés	Au 30/09/1999	Au 30/09/2000
Immobilisations corporelles	2 985	2 767
Autres actifs immobilisés	531	720
Autres actifs	2 552	2 296
Ecart de conversion	342	
Trésorerie	750	231
Total actif	7 160	6 014
Capitaux propres	1 284	762
Intérêts minoritaires	58	81
Dettes financières, part à long terme	1 870	1 459
Autres passifs à long terme	819	916
Dettes financières à court terme	1 476	1 249
Autres dettes	1 653	1 547
Total passif	7 160	6 014

C. Evolution des capitaux propres retraités

(En milliards de yens)	30 septembre 1999 (a)	Résultat de l'exercice	Autres mouvements	30 septembre 2000
Capitaux propres aux normes japonaises après augmentation de capital	1 284	(189)	(333)	762
Retraitements pour les besoins de Renault :				
- Reclassement de l'écart de conversion (b)	(342)	-	342	-
- Réestimation de l'actif immobilisé (c)	844	71	(22)	893
- Provision pour retraites (d)	(382)	26	-	(356)
- Autres retraitements	(242)	109	4	(129)
- Total des retraitements	(122)	206	324	408
Actif net retraité pour les besoins de Renault	1 162	17	(9)	1 170
Part de Renault (36,8 %)				
- En milliards de yens	428	6	(3)	431
- En millions d'euros	3 793	98	491	4 382
- En millions de francs français	24 883	642	3 216	28 742

(a) Des modifications ont été apportées dans le détail des ajustements pour les besoins de Renault, sans modification de l'écart d'acquisition.
(b) Reclassement en déduction des capitaux propres des écarts de conversion des filiales étrangères qui, dans les comptes publiés au Japon, étaient inscrits dans un compte de régularisation actif jusqu'en mars 2000.
(c) Effet net de l'évaluation à la juste valeur de l'actif immobilisé, les principales corrections concernant les terrains et les installations industrielles.
(d) Constatation d'un complément de passif estimé sur les engagements de retraites.

Les "Autres mouvements" en francs français comprennent essentiellement la variation de l'écart de conversion résultant principalement de la progression du cours du yen par rapport à l'euro.

Les retraitements effectués pour les besoins de la consolidation de Renault sur le résultat net 2000 se rapportent essentiellement au "plan du renouveau" qui avait déjà été comptabilisé par Renault dans les comptes consolidés 1999.

D. Couverture de l'investissement dans Nissan Motor

Les opérations suivantes ont été désignées comme une couverture partielle de la quote-part de Renault dans les capitaux propres retraités en yens de Nissan :

- Le 21 juillet 1999, Renault a réalisé une première opération de couverture partielle en émettant un emprunt obligataire d'une durée de 7 ans pour 500 millions d'euros (3 280 millions de francs), qui a fait l'objet d'un contrat d'échange de devises pour le ramener en yens.
- Le 1^{er} juin 2000, Renault a effectué une vente à terme de 150 milliards de yens arrivée à échéance le 15 décembre 2000 et reconduite à cette date jusqu'au 15 décembre 2001 pour un montant identique. Le Groupe a l'intention de renouveler cette opération jusqu'en décembre 2003. Le 15 décembre 2000, il a ajouté à cette opération un contrat d'échange de taux d'une durée de 3 ans portant sur un nominal de 150 milliards de yens.

14 - AUTRES TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE

	1998		1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Teksid			186	1 217	202	1 328
Filiales du groupe Irisbus			10	64		
Mais	57	374	34	225	131	859
Sofasa	3	17		(1)	4	28
Filiales du groupe Renault Argentine	6	39	8	50	6	38
Société de Transmissions de Bouthéon	14	91	14	90		
Autres	37	248	43	290	41	266
TOTAL	117	769	295	1 935	384	2 519

Les évolutions suivantes sont intervenues en 2000 :

- Consolidation par intégration globale d'Ikarus et de Spécial Coachs, filiales du sous-groupe Irisbus, à compter du 1^{er} janvier 2000, à la suite de la prise de contrôle de ces sociétés.
- Cession de la Société de Transmissions de Bouthéon.

En 1999, Renault et Teksid ont conclu un accord qui se traduit par l'acquisition, par Renault, de 33,5 % de Teksid. Cette société est mise en équivalence dans les comptes du Groupe à compter du 1^{er} janvier 1999.

Les variations du poste s'analysent comme suit :

	1998		1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Solde au 1^{er} janvier	109	712	117	769	295	1 935
Variation de périmètre	14	95	207	1 358	(29)	(193)
Variation de l'écart de conversion et autres variations	(2)	(11)	(10)	(65)	46	310
Distribution	(3)	(22)	(1)	(8)	(6)	(42)
Augmentation de capital	12	83	8	50	45	294
Résultat	(13)	(88)	(26)	(169)	33	215
Solde au 31 décembre	117	769	295	1 935	384	2 519

Les éléments caractéristiques combinés des autres sociétés mises en équivalence sont les suivants :

	Automobile						Véhicules Industriels					
	1998		1999		2000		1998		1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Chiffre d'affaires	1 072	7 033	2 516	16 506	4 188	27 472	253	1 662	251	1 646	292	1 913
Résultat net	(41)	(267)	(59)	(386)	80	525	2	14	(2)	(13)	(1)	(5)
Capitaux propres	159	1 044	741	4 863	1 016	6 662	62	404	60	394	22	147
Total bilan	574	3 762	2 350	15 418	2 766	18 143	68	443	149	975	140	916

15 - IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

	1998		1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Autres titres de participation	167	1 095	176	1 154	722	4 735
Autres immobilisations financières	310	2 035	344	2 257	388	2 549
TOTAL	477	3 130	520	3 411	1 110	7 284

Les autres titres de participation comprennent :

	1998		1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Participations contrôlées	136	892	154	1 013	233	1 527
Participations comprises entre 20 % et 40 %	24	155	38	247	49	325
Participations inférieures à 20 %	96	633	104	685	553	3 626
Valeurs brutes	256	1 680	296	1 945	835	5 478
Provisions	(89)	(585)	(120)	(791)	(113)	(743)
Valeurs nettes	167	1 095	176	1 154	722	4 735

La valeur nette des participations contrôlées s'élève à 160 millions d'euros (1 049 millions de francs) en 2000, à 77 millions d'euros (504 millions de francs) en 1999, et à 73 millions d'euros (476 millions de francs) en 1998.

Au 31 décembre 2000, les principales participations cotées sont les suivantes :

Nom de la société	% détenu	Valeur nette des titres détenus		Valeur de marché des titres cotés	
		En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
		AB Volvo	4,84 %	446	2 924
BNP	0,38 %	65	427	160	1 051

L'acquisition des titres AB Volvo au cours de l'exercice 2000 s'inscrit dans le cadre de l'accord intervenu entre Renault SA et AB Volvo (voir note 30).

16 - CRÉANCES DE FINANCEMENT DES VENTES

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Crédits au réseau de distribution	2 619	17 181	3 025	19 842	3 129	20 522
Crédits à la clientèle finale	5 498	36 060	8 752	57 411	8 859	58 111
Opérations de crédit-bail et assimilées	3 200	20 992	3 847	25 235	4 067	26 680
Valeur brute	11 317	74 233	15 624	102 488	16 055	105 313
Provisions	(419)	(2 750)	(514)	(3 372)	(542)	(3 552)
Valeur nette	10 898	71 483	15 110	99 116	15 513	101 761

En 1999, les créances de financement des ventes comprennent l'effet de la consolidation par intégration globale des filiales financières européennes de Nissan pour 2 409 millions d'euros (15 801 millions de francs) (note 2-D-b).

L'ensemble des financements à la clientèle se répartit comme suit par zone géographique :

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
France	3 446	22 603	4 246	27 852	4 440	29 128
Autres pays d'Europe	7 452	48 880	10 864	71 264	11 073	72 633
TOTAL	10 898	71 483	15 110	99 116	15 513	101 761

Leurs échéances sont les suivantes :

	1998		1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Moins d'un an	5 823	38 194	7 365	48 308	7 823	51 317
Un à cinq ans	5 056	33 165	7 691	50 449	7 625	50 016
Plus de cinq ans	19	124	54	359	65	428
TOTAL	10 898	71 483	15 110	99 116	15 513	101 761

17 - STOCKS

Les stocks s'analysent de la manière suivante :

	1998		1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Valeur brute	4 298	28 195	5 162	33 859	6 382	41 862
Provisions	(276)	(1 810)	(292)	(1 915)	(386)	(2 533)
Valeur nette	4 022	26 385	4 870	31 944	5 996	39 329

En valeur nette, les stocks se décomposent comme suit :

	1998		1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Matières premières et fournitures	738	4 839	921	6 044	1 263	8 282
Encours de production	504	3 308	562	3 688	685	4 493
Produits finis automobiles	1 988	13 042	2 545	16 697	3 102	20 350
Produits finis véhicules industriels	587	3 850	616	4 041	758	4 971
Autres produits finis	197	1 293	215	1 401	172	1 127
Contrats à long terme	8	53	11	73	16	106
TOTAL	4 022	26 385	4 870	31 944	5 996	39 329

L'augmentation des stocks de produits finis automobiles entre le 31 décembre 1998 et le 31 décembre 1999 comprend l'effet du changement de mode de comptabilisation des véhicules vendus avec engagement de rachat pour 608 millions d'euros (3 988 millions de francs) (note 1-E-a).

18 - CLIENTS

Les créances sur les clients s'analysent de la manière suivante :

	1998		1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Clients et comptes rattachés	3 060	20 071	3 670	24 076	3 956	25 947
Provisions	(159)	(1 039)	(152)	(997)	(157)	(1 034)
Valeur nette	2 901	19 032	3 518	23 079	3 799	24 913

Ce poste exclut les créances sur les concessionnaires qui font l'objet, en France et dans certains pays d'Europe, d'une cession aux sociétés financières du Groupe, lorsque le risque de non-recouvrement est transféré à ces sociétés : elles sont alors incluses dans les créances de financement des ventes. Dans le cas où ce risque n'est pas transféré, bien que les créances soient juridiquement cédées, elles demeurent incluses dans les comptes clients.

19 - AUTRES CRÉANCES ET CHARGES CONSTATÉES D'AVANCE

	1998		1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Frais d'émission et primes de remboursement d'emprunts obligataires	24	158	24	157	25	165
Charges diverses constatées d'avance	430	2 818	400	2 627	559	3 663
Créances fiscales	712	4 669	850	5 578	1 149	7 533
Autres créances	604	3 966	765	5 011	992	6 507
TOTAL	1 770	11 611	2 039	13 373	2 725	17 868

20 - PRÊTS ET VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT

	1998		1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Prêts à caractère de placement	6 160	40 406	2 204	14 456	2 019	13 246
Valeurs mobilières de placement	272	1 783	310	2 031	214	1 406
Titres Renault auto-détenus	31	206	164	1 081	252	1 651
TOTAL	6 463	42 395	2 678	17 568	2 485	16 303

Les prêts à caractère de placement sont essentiellement constitués de prêts interbancaires des sociétés financières et correspondent pour une large part aux placements des excédents de trésorerie des activités industrielles et commerciales.

Ils s'analysent de la manière suivante :

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Part à plus d'un an	227	1 487	197	1 292	209	1 375
Part à moins d'un an	5 933	38 919	2 007	13 164	1 810	11 871
Total	6 160	40 406	2 204	14 456	2 019	13 246

Des valeurs mobilières de placement ont été reclassées en trésorerie pour respectivement 176 millions d'euros (1 153 millions de francs) pour 2000, 75 millions d'euros (494 millions de francs) pour 1999 et 67 millions d'euros (437 millions de francs) pour 1998.

Les titres Renault SA auto-détenus (6 779 335 actions au 31 décembre 2000) sont destinés aux options d'achat d'actions consenties aux cadres et aux dirigeants du Groupe (voir note 21). Une provision pour dépréciation est constituée si nécessaire par référence au prix d'acquisition, au prix d'exercice des options et au cours de Bourse.

21- CAPITAUX PROPRES

Capital social

Le nombre total d'actions ordinaires émises et intégralement libérées est de 239 798 567 d'actions (identique en 1999 et 1998), avec une valeur nominale de 3,81 euros (25 francs) par action (identique en 1999 et 1998).

Le Conseil d'Administration a l'autorisation d'augmenter le capital social dans la limite de 6 milliards d'euros de nominal, cette autorisation étant valable jusqu'à l'Assemblée Générale devant statuer sur les comptes de l'exercice 2000.

Au 31 décembre 2000, l'Etat détient 106 037 141 actions qui lui confèrent 44,22 % des droits du capital.

Conformément aux dispositions adoptées lors des assemblées générales du 10 juin 1999 et du 11 juin 1998, le Conseil d'Administration a décidé d'affecter les actions détenues par Renault intégralement aux plans d'options d'achat d'actions en cours.

Conformément à la règle comptable française, ces actions figurent en valeurs mobilières de placement pour 252 millions d'euros (1 651 millions de francs) au 31 décembre 2000 (1999 : 164 millions d'euros, 1 081 millions de francs ; 1998 : 31 millions d'euros, 206 millions de francs). En référentiel IASC, ces titres auto-détenus seraient inscrits en diminution des capitaux propres et viendraient diminuer le nombre d'actions en circulation pour le calcul du résultat par action de base (voir note 10).

Distributions

L'Assemblée Générale Ordinaire des actionnaires du 8 juin 2000 a décidé une distribution de dividendes pour un montant de 183 millions d'euros (1 199 millions de francs) - 0,76 euro (5 francs) par action (1999 : 183 millions d'euros, 1 199 millions de francs - 0,76 euro, 5 francs, par action ; 1998 : 128 millions d'euros, 836 millions de francs - 0,53 euro, 3,5 francs, par action).

Ecart de conversion

Les écarts de conversion liés aux devises de la zone euro inclus dans les capitaux propres consolidés s'élèvent à (348) millions d'euros ((2 285) millions de francs) au 31 décembre 2000, au 31 décembre 1999 et au 31 décembre 1998.

La conversion des comptes de Nissan, après prise en compte de l'effet des opérations de couverture partielle de l'investissement dans Nissan, contribue à la variation de l'écart de conversion comme suit :

	1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Effet de la conversion des comptes de Nissan	323	2 116	820	5 379
Effet net d'impôt des opérations de couverture	(34)	(225)	(13)	(88)
TOTAL	289	1 891	807	5 291

Plan d'options d'achat d'actions

Le Conseil d'Administration attribue périodiquement depuis octobre 1996 aux cadres et dirigeants du Groupe des options d'achat d'actions à des conditions de prix et de délai d'exercice propres à chaque attribution.

La variation du nombre d'options sur actions détenues par les membres du personnel est la suivante :

	1998	1999	2000
Restant à lever au 1 ^{er} janvier	1 000 000	2 912 500	4 979 450
Attribuées	1 912 500	2 125 900	1 889 300
Levées		(31 650)	(48 570)
Perdus		(27 300)	(31 700)
Restant à lever au 31 décembre	2 912 500	4 979 450	6 788 480

Les options sur actions accordées au cours des trois derniers exercices s'analysent comme suit :

Période d'exercice	1998	1999		2000
	28 octobre 2003 26 octobre 2008	17 mars 2004 15 mars 2009	20 octobre 2004 18 octobre 2009	8 septembre 2005 6 septembre 2010 et 25 octobre 2005 23 octobre 2010
Prix d'exercice par action (en euros)	32,13	40,82	50,94	49,27
Nombre d'actions	1 912 500	300 000	1 825 900	1 889 300

Le prix d'exercice par action correspond à la valeur moyenne des premiers cours du titre Renault pendant les 20 séances de Bourse précédant la réunion du Conseil ayant décidé l'attribution des options.

Les options restant en circulation au 31 décembre 2000 s'analysent comme suit :

Date d'attribution	Prix d'exercice (en euros)	Options restant à lever 2000	Période d'exercice
22 octobre 1996	17,57	349 230	22 octobre 1999 22 octobre 2006
28 octobre 1997	24,89	545 050	29 octobre 2002 27 octobre 2007
27 octobre 1998	32,13	1 887 000	28 octobre 2003 26 octobre 2008
16 mars 1999	40,82	300 000	17 mars 2004 15 mars 2009
10 octobre 1999	50,94	1 818 900	20 octobre 2004 18 octobre 2009
7 septembre 2000 et 24 octobre 2000	49,27	1 888 300	8 septembre 2005 6 septembre 2010 25 octobre 2005 23 octobre 2010
TOTAL		6 788 480	

22 - INTÉRÊTS MINORITAIRES

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Intérêts minoritaires au 1^{er} janvier	679	4 456	662	4 340	630	4 135
Distribution	(32)	(208)	(40)	(264)	(44)	(290)
Variation de l'écart de conversion	(35)	(231)	(28)	(182)	30	193
Changement de mode de consolidation et autres variations de périmètre	62	400	31	205	29	192
Part des minoritaires dans le résultat	(12)	(77)	5	36	(6)	(40)
Intérêts minoritaires au 31 décembre	662	4 340	630	4 135	639	4 190

Changement de mode de consolidation et autres variations de périmètre

2000 :

Ce poste comprend notamment les opérations suivantes :

- L'effet de la consolidation par intégration globale de Renault Samsung Motors pour 130 millions d'euros (854 millions de francs).
- L'effet du rachat par FASA des actions détenues par les actionnaires minoritaires dans le cadre de l'offre publique de rachat réalisée en février 2000, entraînant la diminution des intérêts minoritaires pour 83 millions d'euros (547 millions de francs) et portant la participation du Groupe de 92,2 % à 99,6 %.

- L'effet de la dilution des actionnaires minoritaires dans le cadre d'augmentations de capital non réservées, souscrites chez Renault Argentine (augmentation du taux de détention de Renault de 47,3 % à 64 %) et Dacia (augmentation du taux de détention de Renault de 51 % à 80,1 %).
- Le passage de la mise en équivalence à l'intégration globale des comptes de Renault Maroc suite à l'acquisition par Renault SA de 30 % du capital de cette société par le rachat d'actions détenues par des actionnaires minoritaires. Au terme de cette opération, Renault détient 80 % de cette filiale.

1999 :

Ce poste comprend notamment les opérations suivantes :

- L'effet de la consolidation par intégration globale de Dacia (note 2-E) pour 5 millions d'euros (34 millions de francs).
- La part des apports réalisés par les actionnaires minoritaires dans l'augmentation de capital de Oyak pour 19 millions d'euros (122 millions de francs).
- L'effet de la dilution des actionnaires minoritaires de Renault Do Brasil LTDA, le Groupe ayant porté sa participation à 76,44 % (+ 33,48 %) par le biais d'une augmentation de capital réservée.

1998 :

Ce poste comprend les augmentations de capital souscrites par les actionnaires minoritaires de Renault do Brasil Automoveis pour 43 millions d'euros (279 millions de francs).

23 - PROVISIONS POUR ENGAGEMENTS DE RETRAITE ET ASSIMILÉS ET AUTRES AVANTAGES AU PERSONNEL À LONG TERME

Les régimes mis en place pour couvrir ces avantages sont soit des régimes à cotisations définies, soit des régimes à prestations définies.

A. Régimes à cotisations définies

Le Groupe verse, selon les lois et usages de chaque pays, des cotisations assises sur les salaires à des organismes nationaux chargés des régimes de retraite et de prévoyance. Il n'existe aucun passif actuariel à ce titre.

B. Régimes à prestations définies

Ces régimes donnent lieu à constitution de provisions et concernent :

- Les engagements de retraite, dont les indemnités de départ à la retraite et les compléments de retraite ; les autres avantages long terme, dont principalement les médailles du travail et le capital-temps figurent également dans ce poste.
- Les régimes de couverture des frais médicaux.

	Sociétés françaises		Sociétés étrangères		Total	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
2000						
Engagements de retraite et assimilés	616	4 043	140	920	756	4 963
Couverture des frais médicaux			572	3 751	572	3 751
TOTAL	616	4 043	712	4 671	1 328	8 714
1999						
Engagements de retraite et assimilés	593	3 891	126	825	719	4 716
Couverture des frais médicaux			533	3 495	533	3 495
TOTAL	593	3 891	659	4 320	1 252	8 211
1998						
Engagements de retraite et assimilés	641	4 207	76	499	717	4 706
Couverture des frais médicaux			365	2 392	365	2 392
TOTAL	641	4 207	441	2 891	1 082	7 098

Les régimes à prestations définies sont parfois couverts par des fonds. Ces derniers font périodiquement l'objet d'une évaluation actuarielle par des actuaires indépendants. La valeur de ces fonds, lorsqu'ils existent, est déduite du passif.

Engagements de retraite et assimilés

Le rapprochement entre la valeur actuarielle de l'engagement et la provision pour engagements de retraite et assimilés (hors frais médicaux) s'établit comme suit :

	31/12/1998		1/01/1999		3/12/1999		31/12/2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Valeur actuarielle des engagements	1 441	9 453	1 637	10 738	1 579	10 360	1 718	11 271
Gains (pertes) actuariels non comptabilisés	0	0	0	0	45	294	(45)	(292)
Coût des services passés non comptabilisés	(178)	(1 170)	0	0	0	0	28	186
Valeur des actifs du régime inscrits au passif du bilan	(621)	(4 075)	(621)	(4 075)	(905)	(5 938)	(945)	(6 202)
Provision nette au bilan au titre des engagements de retraite	642⁽¹⁾	4 208 ⁽¹⁾	1 016	6 663	719	4 716	756	4 963

(1) Au 31 décembre 1998, des actifs totalisant 76 millions d'euros (498 millions de francs), figuraient à l'actif du bilan. Ils concernaient principalement certains régimes de Mack Trucks qui montraient un excédent par rapport aux engagements existants à cette date. Cet excédent a disparu à la suite de la réévaluation des engagements, conformément à l'IAS 19 (révisée 1998) au 1^{er} janvier 1999.

La différence entre la provision nette au 31 décembre 1998 (641 millions d'euros, 4 208 millions de francs) et au 1^{er} janvier 1999 (1 016 millions d'euros, 6 663 millions de francs) a été déduite des capitaux propres au 1^{er} janvier 1999 conformément aux dispositions

transitoires de la norme après effet d'impôt (374 millions d'euros, 2 455 millions de francs, en valeur brute et 252 millions d'euros, 1 656 millions de francs, net d'impôt).

La variation de la provision pour engagements de retraite et assimilés se ventile comme suit :

	1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Solde à l'ouverture	1 016	6 663	719	4 716
Charge nette de l'exercice	77	503	65	424
Cotisations payées et contributions aux actifs du régime	(155)	(1 012)	(81)	(531)
Reprises de provisions liées au plan "CASA"	(211)	(1 383)	(18)	(117)
Autres	(8)	(55)	71	471
Solde à la clôture	719	4 716	756	4 963

En 2000 et en 1999, des reprises de provisions pour indemnités de départ à la retraite, à raison de respectivement 18 millions d'euros (117 millions de francs) et 211 millions d'euros (1 383 millions de francs),

ont été opérées par suite de l'adhésion, par Renault SA et certaines de ses filiales en France, au plan "CASA" (Cessation anticipée d'Activité pour les Salariés âgés de l'Automobile).

	1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Coût des services rendus	52	341	69	448
Coût de l'actualisation	95	621	97	637
Rentabilité attendue des actifs du régime	(70)	(459)	(101)	(661)
Charge nette de l'exercice	77	503	65	424

La décomposition des provisions au 31 décembre 2000 (essentiellement à plus d'un an) se présente comme suit :

	Sociétés françaises		Mack Trucks		Autres sociétés		Total	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Coûts des services rendus	605	3 971	951	6 239	162	1 061	1 718	11 271
Ecarts actuariels non comptabilisés et coûts des services passés	12	76	(21)	(135)	(7)	(47)	(16)	(106)
Valeur des fonds investis	(1)	(4)	(930)	(6 104)	(15)	(94)	(946)	(6 202)
TOTAL	616	4 043			140	920	756	4 963

Couverture des frais médicaux

En complément des engagements de retraite et autres avantages long terme décrits ci-dessus, Mack Trucks Inc. a l'engagement de prendre à sa charge des frais médicaux et d'assurance-vie concernant le personnel.

	En millions d'euros	En millions de francs
Solde 31 décembre 1998 (comme publié)	365	2 392
Effet de l'adoption de l'IAS 19 révisée 98	120	789
Solde au 1^{er} janvier 1999 retraité	485	3 181
Charge nette de l'exercice	41	267
Cotisations payées et contributions aux actifs du régime	(69)	(454)
Ecarts de conversion	76	501
Solde au 31 décembre 1999	533	3 495
Charge nette de l'exercice	43	283
Cotisations payées et contributions aux actifs du régime	(46)	(305)
Ecarts de conversion	42	278
Solde au 31 décembre 2000	572	3 751

En 1999, l'effet de l'adoption de la norme IAS 19 (révisée 98) a généré une augmentation de la provision de 120 millions d'euros (789 millions de francs) a été déduit des capitaux propres au 1^{er} janvier 1999 conformément aux dispositions transitoires de la norme après effet d'impôt (120 millions d'euros, 789 millions de francs, en valeur brute et 78 millions d'euros, 511 millions de francs, net d'impôt).

En 1999, l'impact cumulé de l'adoption de la norme IAS 19 sur les engagements de retraite et la couverture des frais médicaux représente donc 495 millions d'euros (3 244 millions de francs) soit 330 millions d'euros (2 167 millions de francs) après impôt différé. Cet impact est

imputé à hauteur de (335) millions d'euros ((2 198) millions de francs) au Groupe, et pour 5 millions d'euros (31 millions de francs) aux réserves des minoritaires.

La charge de l'exercice au titre des frais médicaux incluse dans les frais de personnel se décompose comme suit :

	1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Coûts des services rendus	5	34	4	25
Coût de l'actualisation	36	233	39	258
Charge nette de l'exercice	41	267	43	283

Le taux d'accroissement des frais médicaux pour les plans a été présumé décroissant jusqu'à atteindre les limites annuelles par employé fixées dans les accords sociaux de 1992, diminuant graduellement jusqu'à 7 % en 2001 pour le plan le plus important. Au-delà de ces dates, les accords sociaux ont pour effet d'éliminer l'accroissement de la part des employeurs dans ces frais médicaux.

A titre d'exemple, si ces taux étaient augmentés de 1 % chaque année, cela aurait pour effet d'augmenter de 3 millions d'euros (21 millions de francs) (5 millions d'euros, 30 millions de francs, en 1999) l'engagement et la charge annuelle de 2000 composée de la somme des droits acquis au cours de l'exercice et de l'effet de l'actualisation de 0,3 million d'euros (2 millions de francs) (0,3 million d'euros, 2 millions de francs, en 1999). Le taux moyen pondéré utilisé pour l'actualisation des engagements s'élève à 7 %.

Hypothèses actuarielles

Les principales hypothèses actuarielles utilisées sont les suivantes :

	Sociétés françaises	Etats-Unis
Age de départ à la retraite	60 ans	60 ans
Evolution des salaires	3,0 %	6,0 %
Taux d'actualisation financière	5,5 %	7,0 %
Rentabilité attendue des fonds investis pour les Etats-Unis		9,5 %

24 - AUTRES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Les autres provisions pour risques et charges s'analysent comme suit :

	Part à plus d'un an		Part à moins d'un an		Total	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
2000						
Provision pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs	810	5 315	243	1 594	1 053	6 909
Provision pour garantie			626	4 106	626	4 106
Autres	440	2 886	383	2 512	823	5 398
TOTAL	1 250	8 201	1 252	8 212	2 502	16 413
1999						
Provision pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs	849	5 570	229	1 500	1 078	7 070
Provision pour garantie			783	5 133	783	5 133
Autres	471	3 095	313	2 053	784	5 148
TOTAL	1 320	8 665	1 325	8 686	2 645	17 351
1998						
Provision pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs	72	474	374	2 451	446	2 925
Provision pour garantie			729	4 780	729	4 780
Autres	465	3 047	437	2 874	902	5 921
TOTAL	537	3 521	1 540	10 105	2 077	13 626

En 2000, l'évolution des autres provisions pour risques et charges se décompose comme suit :

	Coûts de restructuration		Garantie		Autres		Total	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
	Solde à l'ouverture	1 078	7 070	783	5 133	784	5 148	2 645
Dotations de provisions	211	1 385	474	3 106	372	2 441	1 057	6 932
Reprises de provisions pour consommation	(158)	(1 043)	(531)	(3 485)	(248)	(1 629)	(937)	(6 157)
Reprises de provisions devenues sans objet	(39)	(253)	(113)	(743)	(59)	(386)	(211)	(1 382)
Autres mouvements ^(a)	(39)	(250)	13	95	(26)	(176)	(52)	(331)
Solde à la clôture	1 053	6 909	626	4 106	823	5 398	2 502	16 413

(a) Les autres mouvements sont essentiellement constitués par les écarts de conversion, l'effet des mouvements de périmètre et, pour la provision pour restructuration, les acomptes versés au personnel concerné par le plan "CASA".

En 1999, Renault SA et certaines de ses filiales en France avaient constitué des provisions suite à l'adhésion au plan "CASA" (Cessation anticipée d'Activité pour les Salariés Agés) pour 795 millions d'euros (5 216 millions de francs). Ce plan et ses conséquences sur les comptes consolidés au 31 décembre 1999 sont développés dans la note 5.

Au-delà de cet accord qui ne concerne que les sociétés françaises, le Groupe a constitué en 1999 dans ses filiales étrangères de nouvelles provisions pour 20 millions d'euros (146 millions de francs).

Ces provisions s'inscrivent dans les mesures de restructuration opérées dans le cadre de la rationalisation des structures de production du Groupe. Ces mesures se traduisent essentiellement par des réductions d'effectifs sous forme de préretraites, garanties de ressources, reclassements internes et externes, et départs.

En 1998, des provisions pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs avaient été constituées pour 196 millions d'euros (1 287 millions de francs).

25 - DETTES PORTEUSES D'INTÉRÊTS

A. Les dettes porteuses d'intérêts s'analysent comme suit :

	1998		1999		2000	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Titres participatifs	353	2 317	346	2 267	336	2 206
Emprunts obligataires	3 140	20 597	3 999	26 230	5 441	35 690
Autres dettes représentées par un titre	895	5 870	1 049	6 878	1 028	6 744
Emprunts auprès des établissements de crédit	589	3 862	1 458	9 565	1 661	10 894
Autres dettes financières	106	695	78	519	189	1 242
Dettes financières à long terme, dues à plus d'un an	5 083	33 341	6 930	45 459	8 655	56 776
Part à court terme des dettes financières à long terme	824	5 405	1 810	11 876	1 015	6 658
Total des dettes à long terme	5 907	38 746	8 740	57 335	9 670	63 434
Dettes financières à court terme à l'origine	9 723	63 780	11 604	76 114	13 627	89 385
TOTAL	15 630	102 526	20 344	133 449	23 297	152 819

L'augmentation en 2000 des dettes porteuses d'intérêts (essentiellement la part à plus d'un an) comprend l'effet de la consolidation de Renault Samsung Motors pour 172 millions d'euros

(1 126 millions de francs). Cette dette a fait l'objet d'une actualisation financière sur la période.

B. Les titres participatifs s'analysent comme suit :

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Titres participatifs Renault SA 1983	153	1 000	153	1 000	153	1 000
Titres participatifs Renault SA 1984	165	1 085	165	1 085	165	1 085
Titres participatifs Diac 1985	35	232	28	182	18	121
TOTAL	353	2 317	346	2 267	336	2 206

Les titres participatifs émis en octobre 1983 et en avril 1984 par Renault SA sont remboursables avec primes à sa seule initiative à partir de 1998. Ils font l'objet d'une rémunération annuelle d'un minimum de 9 %, composée d'une partie fixe égale à 6,75 % et d'une partie variable, fonction de l'évolution du chiffre d'affaires consolidé, calculée à structure et méthodes de consolidation identiques. La rémunération 2000 de 36,7 millions d'euros (241 millions de francs) (36 millions d'euros, 235 millions de francs, en 1999, et 34 millions d'euros, 223 millions de francs, en 1998 figure dans les frais financiers. Ces titres sont cotés à la Bourse de Paris. La cotation du titre d'une valeur nominale de 153 euros (1 000 francs) a varié au cours de l'exercice entre 303,9 euros (1 993 francs) et 345,7 euros (2 268 francs), coupon détaché.

La rémunération des titres participatifs émis en 1985 par Diac comprend : une partie fixe égale au TAM (Taux Annuel Monétaire) et une partie variable obtenue en appliquant à 40 % du TAM le taux de progression du résultat net consolidé du sous-groupe Diac de l'exercice par rapport à celui de l'exercice précédent. Diac a procédé au rachat de titres participatifs comme suit :

- En 2000, rachat de 58 335 titres participatifs représentant une valeur de 10 millions d'euros (61 millions de francs).
- En 1999, rachat de 49 911 titres participatifs représentant une valeur de 7 millions d'euros (50 millions de francs).

La valeur de marché des titres participatifs, déterminée sur la base de la valeur boursière à la date de clôture de l'exercice, s'établit à 18,7 millions d'euros (122 millions de francs) en 2000.



C. Les emprunts obligataires, après prise en compte des instruments dérivés, s'analysent comme suit :

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Renault SA						
Emprunt 2000 à 6,375 %					500	3 280
Emprunt 1999 à 1,795 %			606	3 973	582	3 818
Emprunt 1998 Pibor 3 mois	76	500	76	500	76	500
Emprunt 1996 à 5,80 %	305	2 000	305	2 000	305	2 000
Emprunt 1994 à 6,25 %	305	2 000	305	2 000	305	2 000
Emprunt 1993 à 7,25 %	229	1 500	229	1 500	229	1 500
Emprunt 1993 à 7,5 %	229	1 500	229	1 500	229	1 500
Emprunt 1992 à 4,5 %	301	1 976	301	1 976	301	1 976
Emprunt 1986 à 6,05 %	15	99	15	99	15	99
TOTAL	1 460	9 575	2 066	13 548	2 542	16 673
Renault Crédit International						
Emprunt 2000 Euribor 3 mois + 0,25 %					200	1 312
Emprunt 2000 Euribor 3 mois + 0,25 %					500	3 280
Emprunt 2000 Euribor 3 mois + 0,25 %					250	1 640
Emprunt 1999 Euribor 3 mois + 0,25 %			500	3 280	500	3 280
Emprunt 1999 Euribor 3 mois + 0,1875 %			200	1 312	200	1 312
Emprunt 1999 Euribor 3 mois + 0,125 %			350	2 296	350	2 296
Emprunt 1998 Libor 3 mois	153	1 006	153	1 006	153	1 006
Emprunt 1997 Libor 3 mois	153	1 006	153	1 006		
Emprunt 1997 Pibor 3 mois	305	2 000	305	2 000		
Emprunt 1997 à 6,30 %	213	1 400	213	1 400	213	1 400
Emprunt 1996 à 6,60 %	305	2 000	305	2 000	305	2 000
Emprunt 1995 à coupon unique	197	1 285	212	1 388	228	1 492
Emprunt 1993 à 7,5 % (avril)	152	1 000	152	1 000		
Emprunt 1993 à 7,5 % (novembre)	152	1 000	152	1 000		
Autres emprunts obligataires	50	325	50	325		
TOTAL	1 680	11 022	2 745	18 013	2 899	19 018
Intérêts courus non échus	96	628	108	708	103	675
Total	3 236	21 225	4 919	32 269	5 544	36 366

D. Les échéances des dettes à long terme hors titres participatifs sont les suivantes :

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Moins de 1 an	825	5 405	1 810	11 876	1 015	6 658
Entre 1 et 2 ans	1 298	8 517	1 087	7 132	2 533	16 613
Entre 2 et 3 ans	596	3 911	1 912	12 541	1 547	10 147
Entre 3 et 4 ans	480	3 147	1 027	6 738	992	6 509
Entre 4 et 5 ans	607	3 982	653	4 285	1 378	9 042
Plus de 5 ans	1 748	11 467	1 905	12 496	1 869	12 259
	5 554	36 429	8 394	55 068	9 334	61 228

Les tirages à court terme sur des lignes de crédit dont l'échéance est à plus de 1 an sont classés dans les dettes financières à long terme selon l'échéance de la ligne.

E. Par devises, la répartition des dettes porteuses d'intérêts hors titres participatifs se présente ainsi :

	1998 (b)		1999 (b)		2000 (a)	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Devises de la zone Euro	12 399	81 333	17 092	112 118	20 018	131 309
Autres devises de l'Union européenne (hors Zone Euro)	1 453	9 527	1 317	8 637	1 135	7 445
Autres devises	1 425	9 349	1 589	10 427	1 808	11 859
TOTAL	15 277	100 209	19 998	131 182	22 961	150 613

(a) Après prise en compte des instruments financiers dérivés.
(b) Avant prise en compte des instruments financiers dérivés.

F. Au 31 décembre 2000, après prise en compte des instruments financiers dérivés, les emprunts à long terme à taux fixe s'élevaient à 3 475 millions d'euros (22 796 millions de francs), ceux à taux variable s'élevaient à 5 859 millions d'euros (38 432 millions de francs). Avant prise en compte des instruments dérivés, aux 31 décembre 1999 et 31 décembre 1998, les emprunts à long terme étaient à taux fixe respectivement pour 4 165 et 3 882 millions d'euros (27 318 et 25 465 millions de francs) et à taux variable (généralement sur base LIBOR) respectivement pour 4 230 et 1 671 millions d'euros (27 750 et 10 964 millions de francs).

G. Le taux moyen pondéré des dettes financières à moins d'un an, s'analyse comme suit :

	1998 (b)	1999 (b)	2000 (a)
Dettes financières à court terme à l'origine	4,32 %	3,58 %	5,27 %
Part à court terme des dettes financières à long terme	3,82 %	4,35 %	4,72 %
Total des dettes financières dues à moins d'1 an	4,29 %	3,68 %	5,23 %

(a) Après prise en compte des instruments financiers dérivés.
(b) Avant prise en compte des instruments financiers dérivés.

En 2000, le montant des intérêts payés au titre des activités industrielles et commerciales s'élève à (275) millions d'euros ((1 801) millions de francs).

H. Lignes de crédit

Au 31 décembre 2000, le Groupe Renault dispose de lignes de crédit ouvertes pour une contre-valeur de 9 306 millions d'euros (61 041 millions de francs) en diverses monnaies auprès des banques, à des échéances s'échelonnant jusqu'en 2004 (la part à court terme est de 1 659 millions d'euros, 10 884 millions de francs), contre respectivement 8 983 millions d'euros (58 925 millions de francs) et 1 832 millions d'euros (12 020 millions de francs) au 31 décembre 1999.

Ces lignes de crédit étaient utilisées à hauteur de 2 001 millions d'euros (13 123 millions de francs) au 31 décembre 2000, 2 266 millions d'euros (14 862 millions de francs) au 31 décembre 1999.

La commission moyenne versée représente 0,091 % des lignes de crédit confirmées en 2000, contre 0,089 % en 1999 et 0,084 % en 1998.

26 - AUTRES DETTES ET PRODUITS DIFFÉRÉS

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Dettes fiscales	1 231	8 075	786	5 159	796	5 221
Dettes sociales	1 069	7 014	1 106	7 258	1 261	8 273
Dettes diverses	1 440	9 442	3 375	22 131	3 530	23 155
Produits différés	571	3 748	474	3 109	573	3 759
Total	4 311	28 279	5 741	37 657	6 160	40 408

L'évolution des dettes diverses entre le 31 décembre 1998 et le 31 décembre 1999 comprend l'effet du changement de mode de comptabilisation au titre des véhicules vendus avec engagement de rachat pour 1 648 millions d'euros (10 811 millions de francs) : 721 millions d'euros (4 729 millions de francs) dans la Branche

Automobile et 927 millions d'euros (6 082 millions de francs) dans la Branche Véhicules Industriels (note 1-E-a).

En 1998, l'augmentation des dettes fiscales résulte principalement de la charge d'impôt courant.

27 - ENDETTEMENT FINANCIER NET DU GROUPE (hors activité de financement des ventes)

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Titres participatifs	318	2 085	318	2 085	318	2 085
Emprunts obligataires	1 489	9 764	2 100	13 775	2 582	16 936
Autres dettes porteuses d'intérêts	3 536	23 200	3 050	20 009	4 886	32 048
Prêts à caractère de placement	(5 963)	(39 113)	(1 773)	(11 630)	(1 535)	(10 066)
Titres Renault auto-détenus	(31)	(206)	(164)	(1 081)	(252)	(1 651)
Autres valeurs mobilières de placement	(191)	(1 251)	(249)	(1 635)	(210)	(1 376)
Trésorerie	(770)	(5 048)	(582)	(3 818)	(996)	(6 535)
Endettement financier net du Groupe	(1 612)	(10 569)	2 700	17 705	4 793	31 441

L'activité de financement des ventes est considérée comme une activité d'exploitation par le Groupe. Le calcul de l'endettement financier net ne comprend donc pas le refinancement de cette activité,

constitué des dettes porteuses d'intérêts après déduction de la trésorerie et des actifs financiers.

28 - INSTRUMENTS FINANCIERS

Dans le cadre de ses activités courantes, le Groupe Renault est exposé à des risques financiers divers, tels que le risque de change, le risque de taux et le risque de crédit. Le Groupe a établi de façon centralisée des politiques spécifiques pour gérer ces risques. Dans le cadre de la gestion de ces risques financiers, le Groupe a recours à des

instruments financiers dérivés, mais il n'intervient jamais comme teneur de marché pour de tels instruments. Dans la mesure où la plupart des transactions effectuées servent à couvrir les positions prises par les activités courantes du Groupe, le risque de marché sur les instruments utilisés est en grande partie compensé sur les positions couvertes par des mouvements égaux et de sens opposé.

A. Gestion du risque de taux de change et d'intérêt

Les engagements correspondants (exprimés en valeur notionnelle, le cas échéant) sont présentés ci-après :

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
RISQUE DE CHANGE :						
Swap de devises						
Achats	461	3 027	840	5 510	1 192	7 817
Ventes	460	3 017	846	5 550	1 224	8 025
Autres opérations de change à terme ou conditionnelles						
Achats	12 551	82 329	12 087	79 286	13 936	91 417
Ventes	12 411	81 408	11 967	78 497	13 969	91 633
RISQUE DE TAUX :						
Swap de taux						
Achats	27 609	181 104	25 941	170 161	29 532	193 718
FRA						
Achats	1 398	9 168	4 264	27 972	369	2 423
Ventes	1 198	7 857	4 237	27 795	197	1 292
Autres instruments de gestion du risque de taux						
Achats	3 250	21 320	1 197	7 852	557	3 657
Ventes	3 311	21 720	1 389	9 113	633	4 151

De plus, Renault, dans le cadre de ses activités courantes, a conclu un certain nombre de contrats financiers qui peuvent représenter un risque potentiel, tels que garanties accompagnant des cessions de créances, garanties financières, lettres de crédit. Ni les montants en cause ni les risques inhérents à ces contrats ne sont considérés comme pouvant présenter un risque significatif au 31 décembre 2000.

B. Risque de contrepartie

Le Groupe contrôle son risque de contrepartie inhérent à l'utilisation de contrats d'instruments financiers en n'effectuant des transactions qu'avec les institutions financières de premier rang et en établissant des limites par institution.

Renault entretient des relations commerciales avec des clients, des concessionnaires et des partenaires dans le monde entier, et ses créances, ou les garanties qu'il accorde à ces clients, sont largement diversifiées et, dans de nombreux cas, garanties par des nantissements ou d'autres gages.

En conséquence, le Groupe considère qu'il n'est exposé à aucune concentration particulière de risque de crédit.

C. Valeur de marché des instruments financiers

Les montants inscrits au bilan et les valeurs de marché estimées des instruments financiers du Groupe sont les suivants :

	1998				1999				2000			
	Valeur au bilan		Valeur de marché		Valeur au bilan		Valeur de marché		Valeur au bilan		Valeur de marché	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Actifs												
Titres de participation cotés (a)	69	449	124	813	69	449	161	1 054	514	3 371	543	3 562
Titres de participation non cotés (b)	98	646	ND	ND	107	705	ND	ND	208	1 364	ND	ND
Titres de participation (I)	167	1 095	ND	ND	176	1 154	ND	ND	722	4 735	ND	ND
Titres inclus dans les autres immobilisations financières (II)		2		2	1	8		2	10	64	10	64
Titres de transaction	78	512	78	512	59	385	59	385	21	141	21	141
Autres titres	225	1 477	272	1 781	415	2 727	441	2 891	445	2 916	470	3 086
Valeurs mobilières de placement (III)	303	1 989	350	2 293	474	3 112	500	3 276	466	3 057	491	3 227
Total portefeuilles titres (I+II+III)	470	3 086	ND	ND	651	4 274	ND	ND	1 198	7 856		
Prêts à caractère de placement	6 160	40 406	6 173	40 492	2 204	14 456	2 167	14 217	2 019	13 246	1 989	13 048
Créances de financement des ventes	10 898	71 483	10 869	71 298	15 110	99 116	15 144	99 336	15 513	101 761	15 309	100 420
Trésorerie	1 087	7 128			1 046	6 864			1 812	11 889		
Passifs												
Titres participatifs	(353)	(2 317)			(346)	(2 267)	(696)	(4 568)	(336)	(2 206)	(633)	(4 149)
Emprunts obligataires	(3 236)	(21 225)	(3 340)	(21 910)	(4 919)	(32 269)	(4 972)	(32 613)	(5 544)	(36 366)	(5 485)	(35 979)
Autres dettes porteuses d'intérêts	(12 041)	(78 984)	(12 099)	(79 364)	(15 080)	(98 913)	(15 130)	(99 247)	(17 417)	(114 247)	(17 588)	(115 368)
	2 985	19 577	ND	ND	(1 334)	(8 739)	ND	ND	(2 755)	(18 067)	ND	ND

(a) Les écarts entre la valeur de marché et la valeur au bilan se décomposent en :

- moins-values latentes pour 67 millions d'euros (443 millions de francs) pour 2000.

- plus-values latentes pour 97 millions d'euros (634 millions de francs) pour 1999 et 55 millions d'euros (363 millions de francs) pour 1998.

(b) Il n'a pas été possible de déterminer la valeur de marché d'un certain nombre d'actions détenues dans des sociétés non cotées avec lesquelles le Groupe entretient des relations d'affaires et pour lesquelles des éléments de comparaison dans des sociétés cotées similaires ne sont pas disponibles.

Valeur de marché estimée des instruments hors bilan :

	1998				1999				2000			
	Actifs		Passifs		Actifs		Passifs		Actifs		Passifs	
	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Contrats de change à terme	12 629	82 843	12 594	82 610	11 087	72 727	11 109	72 869	13 692	89 812	13 727	90 040
Swaps de devises	470	3 085	479	3 143	847	5 553	841	5 517	1 193	7 824	1 228	8 054
Swaps de taux	412	2 705	302	1 982	350	2 297	365	2 394	27	176	(47)	(308)
Future de taux d'intérêt	1	6		3	2	13	2	10	0	0	0	2

Hypothèses et méthodes retenues :

Les valeurs de marché estimées ont été déterminées en utilisant les informations disponibles sur les marchés et les méthodes d'évaluation appropriées selon les types d'instruments. Toutefois, les méthodes et hypothèses retenues par nature théoriques et une part importante de jugement intervient dans l'interprétation des données du marché. L'utilisation d'hypothèses différentes et/ou de méthodes d'évaluation différentes pourrait avoir un effet significatif sur les valeurs estimées.

Les valeurs de marché ont été déterminées sur la base des informations disponibles à la date de clôture de chaque exercice, et ne prennent donc pas en compte l'effet des variations ultérieures.

Les principales hypothèses et méthodes d'évaluation retenues sont les suivantes :

- Titres (valeurs mobilières de placement, titres de participation et autres titres)

Les valeurs de marché des titres sont déterminées principalement par référence aux prix du marché. Les titres de participation et autres titres, pour lesquels il n'existe pas de prix coté, ont été estimés par référence aux prix de marché de titres similaires lorsqu'il en existe.

- Prêts à caractère de placement

Pour les prêts à moins de 3 mois à l'origine et les prêts à taux variable, la valeur inscrite au bilan est considérée comme la valeur de marché. Les autres prêts à taux fixe ont été estimés en faisant l'actualisation des flux futurs aux taux proposés à Renault respectivement au 31 décembre 2000, au 31 décembre 1999 et au 31 décembre 1998 pour des prêts de conditions et échéances similaires.

- Créances de financement des ventes

Les créances de financement des ventes à taux fixe ont été estimées en actualisant les flux futurs aux taux auxquels des prêts similaires

(conditions, échéance et qualité du débiteur) seraient accordés respectivement au 31 décembre 2000, au 31 décembre 1999 et au 31 décembre 1998.

- Disponibilités et assimilés

La valeur inscrite au bilan est considérée comme la valeur de marché.

- Emprunts et autres dettes financières

La valeur de marché des emprunts cotés (obligations) a été estimée à leur valeur de Bourse à la clôture de l'exercice. Pour les dettes de la Branche Financière, représentées par des titres avec une durée à l'émission inférieure à 90 jours, la valeur au bilan a été reprise comme valeur de marché. La valeur de marché des autres dettes financières a été déterminée par l'actualisation des flux futurs aux taux proposés à Renault respectivement au 31 décembre 2000, au 31 décembre 1999 et au 31 décembre 1998 pour des emprunts de conditions et échéances similaires.

- Instruments hors bilan de change

La valeur de marché des contrats à terme est estimée à partir des conditions du marché. La valeur de marché des swaps de devises est déterminée en actualisant les flux financiers, en utilisant les taux (change et intérêt) du marché respectivement au 31 décembre 2000, au 31 décembre 1999 et au 31 décembre 1998 pour les durées résiduelles des contrats.

- Instruments hors bilan de taux

La valeur de marché des swaps de taux représente ce que Renault recevrait (ou paierait) pour dénouer à la date de clôture les contrats en cours, en prenant en compte les plus ou moins-values latentes déterminées à partir des taux d'intérêts courants et de la qualité de la contrepartie de chaque contrat respectivement au 31 décembre 2000, au 31 décembre 1999 et au 31 décembre 1998.

29 - AUTRES ENGAGEMENTS ET PASSIFS ÉVENTUELS

A. Le Groupe est engagé pour les montants suivants :

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Avals et cautions pour le compte de la clientèle (financement des ventes)	11	72	124	815	3	22
Autres avals, cautions et garanties	2 204	14 457	1 274	8 358	1 316	8 635
Engagements de location donnés	252	1 653	1 167	7 656	1 221	8 006
Ouvertures de crédits confirmées pour le compte de la clientèle	377	2 472	741	4 858	770	5 049
Titres à livrer sur opérations de réméré ou à terme	8	50	81	529	14	92

Le poste "autres avals, cautions et garanties" comprend les loyers provenant de baux irrévocables et pour lesquels le Groupe est engagé. Ils s'analysent de la manière suivante :

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Année suivant la date de clôture	59	388	133	875	141	927
Années ultérieures	193	1 265	1 034	6 781	1 079	7 079

Au 31 décembre 2000, le Groupe était engagé pour des commandes fermes d'investissements pour 1 697 millions d'euros (11 131 millions de francs), contre respectivement 1 305 millions d'euros (8 557 millions de francs) au 31 décembre 1999 et 979 millions d'euros (6 421 millions de francs) au 31 décembre 1998.

B. En 1994, Renault a décidé de regrouper l'ensemble des forces de recherche et de développement de ses nouveaux véhicules sur un site unique, le Technocentre de Guyancourt. En mars 1995, le Groupe a signé un accord avec un groupe d'investisseurs prévoyant que le Technocentre soit construit par une société civile immobilière détenue à 15 % par Renault et à 85 % par les investisseurs. Cette société loue le centre à Renault à un loyer au prix du marché, aux termes d'un bail courant jusqu'à fin 2010. L'accord ouvre à Renault la possibilité d'acquérir le Technocentre à son initiative, à tout moment entre les années 2000 et 2010 à des conditions de marché. Les engagements au titre des loyers restant à payer au 31 décembre 2000 s'élèvent à 968 millions d'euros (6 350 millions de francs).

C. Renault Argentina SA, société consolidée par intégration globale, gère un plan d'épargne dénommé Plan Rombo SA destiné à permettre à des groupes d'épargnants d'acquérir un véhicule. Ces épargnants contribuent mensuellement au Plan en vue de la livraison d'un véhicule au terme d'une période définie. Au 31 décembre 2000, Plan Rombo SA gère environ 1 373 groupes d'épargnants.

Renault Argentina SA et Plan Rombo SA sont solidairement responsables de la bonne exécution du Plan vis-à-vis des souscripteurs. L'engagement hors-bilan du groupe Renault à ce titre s'élève à 159 millions de dollars américains.

D. Le Groupe fait l'objet périodiquement de contrôles fiscaux en France et dans les différents pays où il est implanté. Les rappels d'impôts acceptés sont comptabilisés. Les rappels d'impôts contestés sont également pris en compte à hauteur des risques estimés.

E. La Commission européenne a procédé fin mars 1999 à une enquête portant sur les échanges intracommunautaires de véhicules Renault. Le Groupe reste dans l'attente de sa décision, qui devrait intervenir en 2001.

F. Une nouvelle directive européenne prévoit notamment qu'à compter de 2006 les constructeurs seront tenus de reprendre les véhicules hors d'usage sans coût pour le dernier détenteur. Les conditions de mise en œuvre de cette nouvelle directive n'étant pas encore connues, il n'est pas possible d'évaluer les engagements qui pourraient être mis à la charge du constructeur.

G. D'une manière générale, chacun des litiges connus dans lesquels Renault ou des sociétés du Groupe sont impliqués a fait l'objet d'un examen à la date d'arrêtés des comptes, et, après avis des conseils juridiques, les provisions jugées nécessaires ont, le cas échéant, été constituées pour couvrir les risques estimés.

30 - OPÉRATION INTERVENUE APRÈS LA CLÔTURE DES COMPTES AU 31 DECEMBRE 2000 ACCORD RENAULT / VOLVO

A. Description de l'opération

Renault et AB Volvo ont signé le 18 juillet 2000 un accord portant sur le regroupement de leurs activités poids lourds, qui restait soumis en particulier à l'approbation des autorités européennes et nord-américaines.

L'accord définitif a été conclu le 2 janvier 2001 et se traduit par :

- L'apport à cette date de 100 % des titres et droits de vote de Renault V.I. détenus par Renault SA à AB Volvo.
- L'apport d'AB Volvo à Renault SA de 15 % des titres et droits de vote d'AB Volvo, effectué à hauteur de 10 % le 2 janvier 2001 et à hauteur de 5 % début février 2001.

Par ailleurs, Renault a acquis 5 % des titres AB Volvo sur les marchés financiers (4,84 % du capital et 4,87 % des droits de vote AB Volvo au 31 décembre 2000).

Préalablement à cet apport, les opérations suivantes, sans incidence sur les comptes consolidés 2000 du Groupe Renault, ont été réalisées au cours du second semestre 2000 :

- Renault V.I. a cédé en 2000 à Renault ses participations dans le capital d'Irisbus (qui devra, suite à la décision des autorités européennes, être cédée dans un délai de 2 ans), de Sovab et de CAT France.
- Renault V.I. a versé un dividende de 1,9 milliard de francs à Renault SA.

B. Conséquences comptables

Cette opération se traduira par :

- La constatation d'une plus-value de cession au premier semestre 2001 (à hauteur de 80 % de son montant total en raison de la participation de 20 % de Renault dans Volvo).
- La comptabilisation de la participation dans Volvo pour un coût d'entrée global comprenant la valeur boursière au 2 janvier 2001 des 15 % de titres résultant de l'échange (1 159 millions d'euros, 7 604 millions de francs) et le coût d'acquisition des 5 % de titres Volvo (y compris frais d'acquisition nets d'impôt) achetés en Bourse (soit 446 millions d'euros, 2 924 millions de francs, pour ceux déjà achetés en 2000).

- La mise en équivalence de la participation de Renault à 20 % de Volvo y compris Renault V.I. à compter du 2 janvier 2001, après détermination des écarts d'évaluation et d'acquisition.

La plus-value consolidée et l'écart d'acquisition seront déterminés au cours du premier semestre 2001 après finalisation des travaux de valorisation du groupe Renault V.I. prévus dans les accords et détermination de la juste valeur des actifs et des passifs identifiables de Volvo.

C. Pro forma

AB Volvo n'ayant pas encore publié de données pro forma sur l'exercice 2000 intégrant Renault V.I. et Renault n'ayant pas encore procédé aux analyses nécessaires pour déterminer les justes valeurs des actifs et des passifs identifiables du groupe Volvo, il n'est pas actuellement possible de présenter des comptes consolidés pro forma de Renault réputant les accords réalisés au 1^{er} janvier 2000. Sont présentées ci-après des données pro forma du Groupe Renault consolidant Renault V.I. par mise en équivalence à 100 % pour l'exercice 2000.



Compte de résultat consolidé pro forma 2000 :

	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Chiffre d'affaires	34 141	223 952
Marge opérationnelle	1 843	12 088
Résultat d'exploitation	1 518	9 957

Bilan consolidé pro forma au 31.12.2000 :

	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
ACTIF		
Immobilisations incorporelles et corporelles	9 551	62 651
Titres mis en équivalence et immobilisations financières	7 136	46 806
Stocks	5 001	32 807
Créances de financement des ventes	15 513	101 761
Clients	2 918	19 142
Autres actifs	4 196	27 521
Prêts à caractère de placement et valeurs mobilières	2 136	14 013
Trésorerie	1 654	10 852
Total de l'actif consolidé	48 105	315 553
PASSIF		
Capitaux propres de Renault	9 652	63 314
Intérêts minoritaires	639	4 190
Provision pour engagements de retraite et assimilés	690	4 528
Autres provisions pour risques et charges	1 892	12 411
Dettes porteuses d'intérêts	23 348	153 155
Fournisseurs	6 961	45 659
Autres passifs	4 923	32 296
Total du passif consolidé	48 105	315 553

Tableau des flux de trésorerie pro forma 2000 :

	<i>En millions d'euros</i>	<i>En millions de francs</i>
Capacité d'autofinancement	3 137	20 580
Autres flux d'exploitation	(1 381)	(9 062)
Flux liés aux opérations d'exploitation	1 756	11 518
Flux liés aux opérations d'investissements	(2 970)	(19 480)
Flux liés aux opérations de financement	1 891	12 407
Autres flux (écarts de conversion et de périmètre)	61	397
Variation de la trésorerie	738	4 842

31 - PRINCIPALES SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES PAR INTÉGRATION GLOBALE

SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES PAR INTÉGRATION GLOBALE		Pourcentage d'intérêts du Groupe		
		1998	1999	2000
BRANCHE AUTOMOBILE				
Société Immobilière Renault Habitation	France	100	100	100
Cofiren Renault et Cie	France	100	100	100
Renault Développement Industriel et Commercial	France	100	100	100
Société de Développement Immobilier (a)	France	100	100	-
Technologie et Exploitation Informatique	France	100	100	100
Société de Financement des Moyens Informatiques	France	100	100	100
Renault Group BV	Pays-Bas	100	100	100
Renault Belgique International	Belgique	100	100	-
GIÉ Technocentre	France	100	100	100
Fabricación de Automobiles Renault de España	Espagne	92	92	100
Renault España	Espagne	100	100	100
Mecanización Contable SA	Espagne	92	92	100
Société Bretonne de Fonderie et de Mécanique	France	100	-	-
Société Mécanique de Villeurbanne	France	100	100	100
Métallurgique du Temple	France	100	-	-
Fundição Portuguesa	Portugal	82	-	-
Fonderies du Poitou	France	100	-	-
Direction de l'Ingénierie et des Fabrications				
Renault Industrie Belgique	Belgique	100	100	100
Société de Transmissions Automatiques	France	80	80	80
Société de Véhicules Automobiles de Batilly	France	100	100	100
Maubeuge Construction Automobile	France	100	100	100
Société de Magasinage et de Gestion des Stocks	France	100	100	100
IDVU (ex Creos) (b)	France	100	100	100
Société des Automobiles Alpine Renault	France	100	100	100
Emboutissage Tôlerie Gennevilliers	France	100	100	100
Creica (b)	France	100	-	-
SNC Renault Douai	France	100	100	100
SNC Renault Flins	France	100	100	100
SNC Renault Sandouville	France	100	100	100
SNC Renault Cléon	France	100	100	100
SNC Renault Le Mans	France	100	100	100
GIÉ AT Systèmes	France	96	-	-
Cacia (c)	Portugal	-	98	100
Systemes et automatismes				
Renault Automation	France	100	-	-
Matériel agricole				
Renault Agriculture	France	100	100	100

(a) Absorption par la Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique.

(b) Fusion entre Créos et Creica le 1^{er} janvier 1999.

(c) Filialisation le 1^{er} janvier 1999 de l'usine Cacia.

		Pourcentage d'intérêts du Groupe		
		1998	1999	2000
Autres sociétés				
Groupe SNR (Société Nouvelle de Roulements)	France	100	100	100
Société de Recherches Commerciales et Industrielles	France	100	-	-
CAT France et ses filiales	France	100	100	100
SCI Parc Industriel du Mans	France	-	100	100
Fonderie Le Mans	France	-	100	100
Société Nouvelle de Transmissions	France	-	80	80
Auto Châssis International Le Mans	France	-	100	100
Carevia France	France	-	100	100
Car Life Siège et ses filiales	France	-	100	100
France Services Rapides (ex : Renault Minute Services)	France	-	100	100
Benetton Formula Ltd.	Royaume-Uni	-	-	100
Direction Commerciale France				
Renault France Automobiles (RFA) et ses filiales	France	100	100	100
Direction Commerciale Europe				
Renault Italia et ses filiales	Italie	100	100	100
Deutsche Renault et ses filiales	Allemagne	100	100	100
Renault Belgique Luxembourg	Belgique	100	100	100
Renault Nederland	Pays-Bas	100	100	100
Renault Amsterdam	Pays-Bas	100	100	100
Renault UK	Grande-Bretagne	100	100	100
Renault Österreich Automobilvertriebs	Autriche	100	100	100
Renault Vienne	Autriche	-	100	100
Renault Suisse	Suisse	100	100	100
Renault Portuguesa	Portugal	98	98	100
Renault España Comercial SA et ses filiales	Espagne	92	92	100
Renault Retail Group	Grande-Bretagne	100	100	100
Renault Hungaria	Hongrie	100	100	100
Renault Ceska Republica	République tchèque	100	100	100
Renault Polska	Pologne	100	100	100
Direction des Opérations Internationales				
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari	Turquie	52	52	52
Revoz	Slovénie	54	54	54
Dacia	Roumanie	-	51	80
Renault Maroc (a)	Maroc	50	50	80
Renault Samsung Motors	Corée du Sud	-	-	70
Mercosur				
Cofal	Luxembourg	72	77	77
Renault do Brasil SA	Brésil	43	76	76
Renault do Brasil LTDA	Brésil	45	77	77
Groupe Renault Argentina	Argentine	47	47	64

(a) Renault Maroc était consolidée par mise en équivalence jusqu'au 31 octobre 2000.

		Pourcentage d'intérêts du Groupe		
		1998	1999	2000
Direction Centrale Après-Vente				
Société de Distribution pour la Chimie, l'Automobile et la Mécanique	France	100	-	-
Sodicam 2	France	-	100	100
Sociétés françaises de financement des investissements				
Société Immobilière d'Epone	France	100	100	100
Soc. Immob. de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique	France	100	100	100
BRANCHE VÉHICULES INDUSTRIELS				
Renault Véhicules Industriels	France	100	100	100
Sociétés de portefeuille				
Chardin Val d'Or	France	100	100	100
Interautomobile	Suisse	100	100	100
Renault Trucks Commerciaux	Grande-Bretagne	100	100	100
Société d'Assistance Technique Automobile	France	100	-	-
Société Charolaise de Participations	France	100	-	-
Sociétés industrielles d'études et de recherche				
Société de Construction Mécanique de l'Arbresle	France	100	100	100
Autres sociétés				
France Véhicules Industriels	France	100	100	100
Renault Vehiculos Industriales	Espagne	100	100	100
Renault V.I. Belgique	Belgique	100	100	100
Renault LKW	Allemagne	100	100	100
Renault Veicoli Industriali	Italie	100	100	100
Renault Trucks Industries	Grande-Bretagne	100	100	100
Renault Vehiculos Comerciais	Portugal	100	100	100
Mack Trucks et ses filiales industrielles, commerciales et financières	Etats-Unis	100	100	100
Karosa	République tchèque	94	-	-
Renault V.I. Nubag	Suisse	100	100	100
Renault V.I. Lastbiler	Danemark	100	100	100
Renault V.I. Lastkraftwagen	Autriche	100	100	100
Laudate	France	100	100	100
Heuliez Bus	France	75	-	-
Renault Bus	France	100	-	-
Renault Trucks Polska	Pologne	100	100	100
SOCIÉTÉS FINANCIÈRES				
Financement des ventes en France				
Renault Crédit International SA (a)	France	100	100	100
Diac	France	100	100	100
Compagnie de Gestion Rationnelle	France	100	100	100
Société de Gestion, d'Exploitation de Services en moyens administratifs	France	100	100	100
Diac Location	France	100	100	100
Renault V.I. Finance	France	100	100	100
Nissan Finance Europe (a)	France	-	100	-

(a) Absorption de Nissan Finance Europe par Renault Crédit International SA le 1^{er} janvier 2000.

Pourcentage d'intérêts du Groupe

1998 1999 2000

Financement des ventes à l'étranger

Renault Finanzholding (ex-Renault Bank GmbH)	Allemagne	100	100	100
Renault Leasing Beteiligungs	Allemagne	100	100	100
RCI GmbH	Autriche	100	100	100
Renault Bank	Autriche	100	100	100
Renault Autofin SA (ex-Renault Crédit SA)	Belgique	100	100	100
Overlease	Belgique	100	100	100
Renault Financiaciones	Espagne	96	96	100
Accordia (ex-Renault Leasing de España) (a)	Espagne	96	96	100
Renault Financial Services Ltd.	Grande-Bretagne	50	50	50
Overlease	Pays-Bas	100	100	100
Finrenault	Italie	100	100	100
Refactor	Italie	100	100	100
Sveviafin	Italie	50	50	50
Renault Gest SCA et ses filiales	Portugal	100	100	100
Renault Crédit SA	Suisse	100	100	100
Accordia	Italie	100	100	100
Diac Belgique	Belgique	100	100	100
Nissan Finanzholding GmbH (ex-Nissan Bank)	Allemagne	-	100	100
Nissan Leasing Allemagne	Allemagne	-	100	100
Nissan Versicherungs-Service	Allemagne	-	100	100
Nissan Finance	Pays-Bas	-	100	100
Nissan Finance Ltd.	Grande-Bretagne	-	100	100
Nissan Finanziaria spa	Italie	-	100	100
Nissan Financiación (a)	Espagne	-	100	-
Nissan Leasing Espagne (a)	Espagne	-	100	-
Consortio Renault do Brasil	Brésil	-	-	100
RCI Argentine	Argentine	-	-	100

Financement des investissements

Société Immobilière pour l'Automobile et la Mécanique	France	100	100	100
---	--------	-----	-----	-----

Sociétés de portefeuille et autres établissements de crédit

Renault Holding	Suisse	100	100	100
Compagnie Financière Renault	France	100	100	100
Société Financière et Foncière	France	100	100	100
Renault Finance	Suisse	100	100	100
Renault Acceptance BV	Pays-Bas	100	100	100
Renault Acceptance Ltd.	Grande-Bretagne	100	100	100
Renault Acceptance GmbH	Allemagne	100	100	100

(a) Nissan Financiación et Nissan Leasing Espagne ont été absorbées par Accordia Espagne le 1^{er} janvier 2000.

		Pourcentage d'intérêts du Groupe		
		1998	1999	2000
Sociétés de services				
Société Internationale de Gestion et de Maintenance Automobile	France	100	100	100
Réalisation, Etudes, Courtage et Assurances	France	100	100	100
Overlease Espagne (ex Renault Services Espagne)	Espagne	96	96	100
Difusora de Seguros SA	Espagne	96	96	100
Gest Seguros	Portugal	100	100	100
Renault Versicherungs Dienst	Allemagne	100	100	100
Renault Services SA	Belgique	100	100	100
SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES PAR INTÉGRATION PROPORTIONNELLE				
BRANCHE AUTOMOBILE				
Direction de l'Ingénierie et des Fabrications				
Française de Mécanique	France	50	50	50
Société Franco-Suédoise de Moteurs PRV	France	50	50	50
GIE TA 96	France	50	50	50
Autres sociétés				
Roulements Nadella et ses filiales	France	50	50	50
BRANCHE VÉHICULES INDUSTRIELS				
Hansa Auto Oy	Finlande	50	50	-
Irisbus Holding et ses filiales	Espagne	-	50	50
SOCIÉTÉS FINANCIÈRES				
Syigma Finance	France	-	50	50
Renault Crédit Car	Belgique	-	-	50
CFI Renault do Brasil	Brésil	-	-	60
Cia Arrademento Mercantil Renault do Brasil	Brésil	-	-	60
Rombo Compañía Financiera	Argentine	-	-	60

Pourcentage d'intérêts du Groupe

1998 1999 2000

SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES PAR MISE EN ÉQUIVALENCE

BRANCHE AUTOMOBILE

Direction des Opérations Internationales

Sociedad de Fabricación des Automotores	Colombie	24	24	24
Mais	Turquie	49	49	49
Groupe Nissan Motor	Japon	-	36,8	36,8

Autres sociétés

Groupe Teksid	Italie	-	33	33
---------------	--------	---	----	----

BRANCHE VÉHICULES INDUSTRIELS

Filiales de France Véhicules Industriels	France	100	100	100
Renault V.I. Liège	Belgique	100	100	100
Renault Trucks Ireland	Irlande	100	100	-
Filiales commerciales de Renault V.I. Espagne	Espagne	100	100	100
Société de Transmissions Bouthéon	France	40	40	-

SOCIÉTÉS FINANCIÈRES

Société de Développement des Echanges	Suisse	33	-	-
Sodéchanges France	France	-	-	-
Sofrafi	France	40	40	40
Solocvi	France	40	40	40
Diamond Lease	Belgique	45	45	45
Diamond Finance UK	Grande-Bretagne	40	40	40
Fineritalia	Italie	40	40	40

COMPTES

ANNUELS

Présentation simplifiée

Les états financiers de Renault SA présentés ci-dessous sont établis en conformité avec les principes comptables généralement admis en France pour les comptes sociaux. Ces principes, différents de ceux qui ont été retenus pour les comptes consolidés, sont présentés en annexe 1 "Règles et méthodes comptables". Les comptes sociaux complets sont tenus à disposition des actionnaires sur le bureau de l'Assemblée ou sont disponibles au siège de Renault SA au 13-15 quai Le Gallo 92512 Boulogne-Billancourt Cedex ou à la Direction Financière au 27-33 quai Le Gallo 92512 Boulogne-Billancourt Cedex.

RAPPORT GÉNÉRAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Exercice clos le 31 décembre 2000

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée Générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2000, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société Renault, établis en francs français, tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- les vérifications spécifiques et les informations prévues par le Code de Commerce.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

1. Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes, et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes annuels, établis conformément aux règles et principes comptables applicables en France, sont réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé, ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

2. Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes de la profession applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par le Code de Commerce. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Conseil d'Administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels.

En application du Code de Commerce, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle, ainsi qu'à l'identité des détenteurs du capital et des droits de vote, vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Paris, le 28 février 2001

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG AUDIT
Dominique THOUVENIN

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU
Olivier AZIÈRES

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES ÉLÉMENTS SERVANT À LA DÉTERMINATION DE LA RÉMUNÉRATION DES TITRES PARTICIPATIFS

Exercice clos le 31 décembre 2000

En notre qualité de Commissaires aux Comptes de Renault et en exécution de la mission prévue à l'article 228-37, alinéa 3, du Code de Commerce, nous vous présentons notre rapport sur les éléments servant à la détermination de la rémunération des titres participatifs.

La détermination de la rémunération des titres participatifs a été établie sous la responsabilité de la Direction de Renault, qui nous a communiqué les éléments suivants :

La rémunération des titres participatifs comprend une partie variable déterminée ainsi :

Partie variable du coupon précédent	X	$\frac{\text{Chiffre d'affaires consolidé de l'exercice}}{\text{Chiffre d'affaires consolidé de l'exercice précédent à structure et méthodes de consolidation identiques}}$
-------------------------------------	---	---

Le rapport des chiffres d'affaires est arrondi au millième le plus proche.

Pour les coupons qui seront payés le 24 octobre 2001, les éléments de calcul qui nous ont été communiqués se présentent comme suit :

• Partie variable du coupon précédent (en francs)	52,44
• Chiffre d'affaires consolidé 2000 (en millions de francs)	263 534
• Chiffre d'affaires consolidé 1999 à structure et méthodes de consolidation identiques à 2000 (en millions de francs)	249 483
• Partie variable du coupon payable le 24 octobre 2001 (en francs)	55,38

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, d'exprimer notre conclusion sur les éléments servant à la détermination de cette rémunération. Ces travaux, effectués conformément aux normes professionnelles applicables en France, ont consisté à vérifier la conformité des modalités de détermination avec le contrat d'émission, la concordance des montants retenus avec les comptes consolidés dont ils sont issus et sur lesquels nous avons émis notre rapport le 28 février 2001, et les éléments de calculs retenus.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur les éléments servant à la détermination de la rémunération des titres participatifs.

Paris, le 28 février 2001

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG AUDIT
Dominique THOUVENIN

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU
Olivier AZIÈRES

Compte de résultats

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Production vendue :						
Ventes de biens	25 748	168 897	27 544	180 676	28 751	188 595
Travaux de prestations	2 012	13 199	1 993	13 077	2 119	13 900
CHIFFRE D'AFFAIRES	27 760	182 096	29 537	193 753	30 870	202 495
Production stockée	(48)	(313)	297	1 950	548	3 594
Production immobilisée	81	531	114	746	142	932
Reprises sur provisions	657	4 308	785	5 146	687	4 510
Transfert de charges	60	392	20	128	2	12
Autres produits	107	699	115	756	157	1 029
PRODUITS D'EXPLOITATION	28 617	187 713	30 868	202 479	32 406	212 572
Achats de matières premières et autres approvisionnements	17 821	116 897	19 844	130 168	20 562	134 876
Variation de stocks	(40)	(265)	(50)	(330)	(84)	(549)
Autres achats et charges externes	5 941	38 973	6 168	40 461	6 960	45 657
Impôts, taxes et versements assimilés	262	1 716	252	1 651	263	1 723
Salaires et traitements	1 555	10 202	1 484	9 732	1 635	10 723
Charges sociales	660	4 329	653	4 285	705	4 624
Dotations aux amortissements et aux provisions						
Sur immobilisations : dotations aux amortissements	524	3 439	517	3 393	549	3 604
Sur actif circulant : dotations aux provisions	85	555	97	639	148	972
Sur charges à répartir : dotations aux amortissements	12	81	2	15	2	16
Pour risques et charges : dotations aux provisions	761	4 993	587	3 848	423	2 772
Autres charges	39	253	42	274	28	180
CHARGES D'EXPLOITATION	27 620	181 173	29 596	194 136	31 191	204 598
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	997	6 540	1 272	8 343	1 215	7 974

Compte de résultats

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Produits des titres et créances rattachées	649	4 257	527	3 460	631	4 140
Reprises de provisions	1	4	1	7	51	332
Charges diverses	(1)	(8)	(1)	(7)	0	(2)
Dotations aux provisions	(20)	(130)	(118)	(776)	(19)	(122)
PRODUITS ET CHARGES LIÉS AUX PARTICIPATIONS	629	4 123	409	2 684	663	4 348
Différences positives de change	41	269	25	163	198	1 305
Reprises de provisions pour risques de change					24	156
Dotations aux provisions pour risques de change			(106)	(693)		
Différences négatives de change	(49)	(322)	(26)	(171)	(79)	(521)
PRODUITS ET CHARGES LIÉS AU CHANGE	(8)	(53)	(107)	(701)	143	940
Intérêts perçus et autres produits assimilés	64	424	75	489	69	453
Intérêts versés et autres charges assimilées	(218)	(1 432)	(195)	(1 278)	(249)	(1 635)
Dotations aux amortissements et provisions		(2)	(5)	(33)	(29)	(190)
AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS	(154)	(1 010)	(125)	(822)	(209)	(1 372)
RÉSULTAT FINANCIER	467	3 060	177	1 161	597	3 916
RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS	1 464	9 600	1 449	9 504	1 812	11 890
Produits exceptionnels sur opérations de gestion	2	9	23	152	5	31
Produits exceptionnels sur opérations en capital	234	1 537	433	2 839	170	1 115
Reprises de provisions	260	1 705	182	1 196	154	1 009
PRODUITS EXCEPTIONNELS	496	3 251	638	4 187	329	2 155
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	346	2 272	256	1 677	99	649
Charges exceptionnelles sur opérations en capital	183	1 201	350	2 295	144	943
Dotations aux amortissements et provisions	231	1 512	560	3 676	561	3 682
CHARGES EXCEPTIONNELLES	760	4 985	1 166	7 648	804	5 274
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	(264)	(1 734)	(528)	(3 461)	(475)	(3 119)
PARTICIPATION DES SALARIÉS AUX FRUITS DE L'EXPANSION						
IMPÔT SUR LES BÉNÉFICES	(287)	(1 876)	(245)	(1 609)	117	769
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	913	5 990	676	4 434	1 454	9 540

Bilan au 31 décembre

ACTIF	1998		1999		2000					
	Net		Net		Brut		Amort. et prov.		Net	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	23	147	23	151	71	468	48	318	23	150
Terrains	5	34	5	32	9	63	4	28	5	35
Constructions	188	1 236	204	1 340	332	2 177	123	805	209	1 372
Outillages spécifiques	442	2 897	388	2 541	1 003	6 577	656	4 300	347	2 277
Installations techniques, matériels et autres outillages industriels	764	5 013	687	4 507	2 629	17 245	1 971	12 927	658	4 318
Autres	213	1 395	227	1 486	522	3 424	288	1 892	234	1 532
Immobilisations corporelles en cours	66	432	51	334	131	858	0		131	858
Avances et acomptes	122	801	211	1 384	327	2 144	0		327	2 144
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	1 800	11 808	1 773	11 624	4 953	32 488	3 042	19 952	1 911	12 536
Participations évaluées par équivalence ⁽³⁾	5 857	38 421	6 193	40 625	6 132	40 226	15	100	6 117	40 126
Participation dans Nissan Motor ⁽²⁾⁽⁴⁾			4 552	29 858	4 552	29 858	0		4 552	29 858
Autres participations ⁽⁵⁾	124	811	296	1 946	1 219	7 994	194	1 270	1 025	6 724
Créances rattachées à des participations ⁽⁶⁾	7 555	49 558	4 278	28 064	5 572	36 549	5	33	5 567	36 516
Autres titres immobilisés				1	1	8	1	7	0	1
Prêts	280	1 837	287	1 882	281	1 844	15	101	266	1 743
Autres immobilisations financières	53	348	58	378	56	367	0		56	367
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	13 869	90 975	15 664	102 754	17 813	116 846	230	1 511	17 583	115 335
ACTIF IMMOBILISÉ	15 692	102 930	17 460	114 529	22 837	149 802	3 320	21 781	19 517	128 021
Matières premières et autres approvisionnements	202	1 328	253	1 659	342	2 243	8	56	334	2 187
Encours de production	174	1 135	204	1 341	294	1 929	2	11	292	1 918
Produits intermédiaires et finis	519	3 406	784	5 143	1 333	8 747	135	884	1 198	7 863
STOCKS ET ENCOURS	895	5 869	1 241	8 143	1 969	12 919	145	951	1 824	11 968
AVANCES ET ACOMPTES VERSÉS SUR COMMANDES	37	240	28	186	158	1 034	0		158	1 034
Clients et comptes rattachés	1 585	10 398	1 752	11 492	2 207	14 477	37	240	2 170	14 237
Autres créances	555	3 641	480	3 144	826	5 415	0	1	826	5 414
CRÉANCES	2 140	14 039	2 232	14 636	3 033	19 892	37	241	2 996	19 651
VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT	220	1 443	379	2 487	414	2 715	10	66	404	2 649
DISPONIBILITÉS	5	35	9	58	201	1 323	0		201	1 323
CHARGES CONSTATÉES D'AVANCE	80	528	90	593	129	847	0		129	847
ACTIF CIRCULANT	3 377	22 154	3 979	26 103	5 904	38 730	192	1 258	5 712	37 472
COMPTES DE RÉGULARISATION	116	761	121	792	140	918	0		140	918
TOTAL ACTIF	19 185	125 845	21 560	141 424	28 881	189 450	3 512	23 039	25 369	166 411

Bilan au 31 décembre

PASSIF	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Capital	914	5 995	914	5 995	914	5 995
Primes d'émission	2 367	15 524	2 367	15 524	2 367	15 524
Écart de réévaluation	9	61	9	61	9	61
Écart d'équivalence	2 358	15 469	1 988	13 041	2 004	13 143
Réserve légale	91	599	91	599	91	599
Report à nouveau	547	3 587	1 158	7 599	1 655	10 858
Résultat de l'exercice	913	5 990	676	4 434	1 454	9 540
Provisions réglementées	142	929	204	1 336	232	1 521
CAPITAUX PROPRES⁽⁷⁾	7 341	48 154	7 407	48 589	8 726	57 241
AUTRES FONDS PROPRES	318	2 085	318	2 085	318	2 085
TOTAL FONDS PROPRES	7 659	50 239	7 725	50 674	9 044	59 326
Provision pour engagements de retraite ⁽⁸⁾	511	3 352	388	2 544	426	2 793
Autres provisions pour risques et charges ⁽⁹⁾	1 150	7 545	1 638	10 742	1 829	11 996
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	1 661	10 897	2 026	13 286	2 255	14 789
Emprunts obligataires	1 505	9 870	2 115	13 875	2 598	17 042
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	384	2 520	870	5 710	1 832	12 016
Emprunts et dettes financières divers	1 046	6 861	1 431	9 386	1 831	12 012
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	4	28	3	18	9	58
Fournisseurs et comptes rattachés	4 788	31 404	5 595	36 700	5 963	39 114
Dettes fiscales et sociales	1 176	7 714	650	4 262	752	4 934
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	149	977	50	326	77	503
Autres dettes	398	2 617	732	4 804	647	4 248
DETTES	9 450	61 991	11 446	75 081	13 709	89 927
COMPTES DE RÉGULARISATION	415	2 718	363	2 383	361	2 369
TOTAL PASSIF	19 185	125 845	21 560	141 424	25 369	166 411

Tableau de financement

	1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Capacité d'autofinancement	1 569	10 292	1 873	12 290	2 352	15 425
Diminution du besoin en fonds de roulement	1 258	8 251				
Cessions immobilisations corporelles, incorporelles et financières	234	1 537	433	2 839	170	1 114
Remboursement d'apports sur titres RVI	4	5			240	1 577
Augmentation (diminution) des autres ressources à long terme	7		34	222	(2)	(15)
Divers (changement de périmètre)			6	39		
RESSOURCES AVANT ENDETTEMENT	3 068	20 125	2 346	15 390	2 760	18 101
Distribution de l'exercice	127	836	180	1 182	179	1 175
Diminution des capitaux propres			121	796		
Augmentation du besoin en fonds de roulement			318	2 084	1 273	8 353
Investissements corporels et incorporels	629	4 129	672	4 408	832	5 457
Investissements en immobilisations financières	178	1 168	5 713	37 470	854	5 601
Augmentation (diminution) des autres emplois à long terme	44	281	(3)	(18)	(305)	(2 005)
EMPLOIS AVANT ENDETTEMENT	978	6 414	7 001	45 922	2 833	18 581
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES RESSOURCES AVANT ENDETTEMENT	2 090	13 711	(4 655)	(30 532)	(73)	(480)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	(2 090)	(13 711)	4 655	30 532	73	480

ANNEXE

1. Règles et méthodes comptables

Les comptes annuels sont établis conformément à la réglementation comptable française en vigueur.

A - Changement de l'exercice

Aucun changement de règles et de méthodes comptables n'a été effectué au titre de l'exercice 2000.

B - Immobilisations corporelles

La valeur brute des immobilisations corporelles est égale au coût historique d'acquisition ou de production. Les frais de conception sont incorporés au coût de production des immobilisations.

Les frais d'entretien et de réparation sont comptabilisés en charges, sauf ceux engagés pour augmenter la productivité ou pour prolonger la durée de vie d'un bien.

Les immobilisations sont amorties sur des durées d'utilisation identiques à celles appliquées pour les comptes consolidés. Les amortissements économiques sont calculés linéairement sur les durées d'utilisation estimées suivantes :

	Mises en service avant 1987	Mises en service après 1987
Constructions	15 à 40 ans	15 à 30 ans
Outillages spécifiques		5 ans
Matériel et autres outillages	5 à 16 ans	5 à 10 ans
Autres immobilisations corporelles		4 à 6 ans

Lorsqu'un supplément d'amortissement de caractère fiscal est constaté (amortissement dérogatoire), il est enregistré en résultat exceptionnel.

C - Participations

Les titres de participation des sociétés contrôlées de manière exclusive sont comptabilisés suivant la méthode d'évaluation par équivalence :

- Le périmètre d'application de la méthode est homogène avec le périmètre de consolidation. Il correspond aux sociétés consolidées par intégration globale.
- Les capitaux propres de ces sociétés sont déterminés sur la base des principes comptables retenus pour la consolidation.
- Pour l'évaluation d'une filiale, les titres qu'elle détient sur des sociétés contrôlées de façon exclusive par le Groupe sont estimés selon la même méthode.
- La variation annuelle de la quote-part globale de capitaux propres représentative de ces titres ne constitue pas un élément de résultat ; elle est inscrite en capitaux propres au poste "Ecart d'équivalence", cet écart n'est pas distribuable et ne peut être utilisé à compenser les pertes. Lorsque l'écart d'équivalence devient négatif, une provision pour dépréciation globale est dotée par le compte de résultat.

Les titres de participation des sociétés non contrôlées de façon exclusive figurent au bilan à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat, ou à leur valeur actuelle si celle-ci est inférieure.

D - Stocks et encours

Les stocks et les encours sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore, sur la base d'un niveau d'activité normal, les charges directes et indirectes de production ainsi qu'une quote-part des frais de structure liés à la fabrication. Les coûts de revient sont calculés selon la méthode "premier entré - premier sorti".

E - Contrats à long terme

Les résultats sur les contrats à long terme sont comptabilisés à l'avancement des travaux. Les pertes probables font l'objet de provisions dans l'exercice au cours duquel elles sont connues.

F - Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement sont évaluées à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat ou à leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

G - Frais et primes sur emprunts

Les frais et primes d'émission sur emprunts, ainsi que les primes de remboursement d'obligations, sont amortis sur la durée des emprunts correspondants.

H - Garantie

Les coûts, supportés ou prévus, relatifs à la garantie sur les véhicules et pièces vendues sont pris en charge dans l'exercice au cours duquel les ventes sont enregistrées. Par ailleurs, les produits et charges relatifs aux contrats d'extension de garantie et d'entretien sont reconnus sur la durée de la prestation fournie.

I - Indemnités de fin de contrat de travail

Le coût des mesures d'adaptation d'effectifs est pris en charge dès que celles-ci ont fait l'objet de décisions et ont été annoncées au personnel.

J - Mesures de restructuration

Le coût estimé des mesures de restructuration est pris en charge dès que celles-ci ont fait l'objet de décisions définitives.

K - Engagements de retraite et autres avantages au personnel à long terme

Les paiements pour les régimes à cotisations définies sont constatés en charges de la période à laquelle ils sont liés. Pour les régimes à prestations définies, concernant les avantages postérieurs à l'emploi, les coûts des prestations sont estimés en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, les droits à prestation sont affectés aux périodes de service en fonction de la formule d'acquisition des droits du régime, en prenant en compte un effet de linéarisation lorsque le rythme d'acquisition des droits n'est pas uniforme.

Le montant des paiements futurs correspondant aux avantages accordés aux salariés est évalué sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ, de mortalité, puis ramené à la valeur actuelle sur la base des taux d'intérêt des obligations à long terme des émetteurs de première catégorie.

Les écarts actuariels postérieurs au 1^{er} janvier 1999 sont étalés sur la durée de vie active résiduelle moyenne attendue du personnel participant à ces régimes, pour la partie excédant de plus de 10 % le montant de l'engagement actualisé à la date de la clôture de l'exercice.

L - Cession - bail

Les plus-values sur les immobilisations vendues en cession-bail (lease-back) sont comptabilisées en compte de régularisation passif au poste "produits constatés d'avance" et rapportées au résultat par fractions égales sur la durée du contrat.

M - Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est comptabilisé lors du transfert juridique de propriété vers une filiale du Groupe ou vers un tiers, et est généralement assimilé à la livraison des véhicules. Cette méthode s'applique également aux ventes de véhicules avec engagement de reprise.

Dans ce cas, les provisions sont constatées si la valeur de reprise des véhicules concernés apparaît supérieure à leur valeur probable de revente.

N - Frais de recherche et de développement

Les frais de recherche, de développement et de démarrage sont comptabilisés en charges de l'exercice au cours duquel ils sont encourus.

O - Renégociations d'emprunts

Les coûts supportés à l'occasion de renégociations d'emprunts et d'opérations assimilées visant à ramener le taux d'intérêt à un niveau proche de ceux du marché sont enregistrés dans les charges financières de l'exercice au cours duquel la négociation est intervenue.

P - Conversion des dettes et créances en devises étrangères

La conversion des dettes et créances en devises est effectuée comme suit :

- Conversion de l'ensemble des dettes et créances libellées en devises aux taux en vigueur au 31 décembre.
- Enregistrement des écarts par rapport aux valeurs d'origine dans les comptes de régularisation actif ou passif (écart de conversion).
- Constitution d'une provision pour risque de change pour les pertes latentes compte tenu :
 - de la compensation préalable des pertes et des gains latents sur les opérations à terme voisin,
 - de la neutralisation des opérations faisant l'objet d'une couverture de change.

Q - Instruments financiers à terme

Les différences résultant des variations de valeur des instruments financiers utilisés dans le cadre d'opérations de couverture sont enregistrées en résultat de manière symétrique à la prise en compte des produits et charges de l'élément couvert.

Les différences résultant des variations de valeur des instruments financiers utilisés dans le cadre d'opérations non qualifiées de couverture réalisées sur des marchés organisés ou assimilés sont portées en compte de résultat.

Les résultats des contrats de gré à gré non assimilables à des opérations de marché sont enregistrés lors du dénouement de l'opération. A la clôture de l'exercice, les moins-values latentes sont provisionnées.



2. Participation dans Nissan

Renault SA et Nissan ont signé le 27 mars 1999 un accord de partenariat global qui s'est traduit le 28 mai 1999 par les opérations suivantes :

A - Prise de participation par Renault SA de 36,8 % du capital de Nissan Motor par la souscription d'une augmentation de capital réservée, pour un investissement global de 29 858 millions de francs (hors frais d'acquisition). Renault SA dispose de warrants lui permettant de souscrire à une augmentation de capital réservée au prix de 400 yens l'action pour augmenter sa participation à hauteur de 39,9 % pendant les 4 premières années de l'Alliance et jusqu'à 44,7 % la 5^e année.

Dans le cadre de cette opération, Renault SA a procédé :

- Le 21 juillet 1999, à la réalisation d'une première opération de couverture partielle en émettant un emprunt obligataire d'une durée de 7 ans pour 500 millions d'euros (3 280 millions de francs) au taux de 5,125 %, qui a fait l'objet d'un contrat d'échange de devises pour le ramener en yens au taux de 1,795 %.
- Le 1^{er} juin 2000, à une vente à terme de 150 milliards de yens arrivée à échéance le 15 décembre 2000 et reconduite à cette date jusqu'au 15 décembre 2001 pour un montant identique. Le Groupe a l'intention de renouveler cette opération jusqu'en décembre 2003. Cette opération a été complétée le 15 décembre 2000 par la mise en place d'un contrat d'échange de taux d'une durée de 3 ans portant sur un nominal de 150 milliards de yens.

B - Acquisition par Renault SA auprès de Nissan Motor d'une participation de 15,2 % dans Nissan Diesel (société de véhicules industriels mise en équivalence par Nissan Motor), suivie d'une augmentation de capital en juillet 1999 portant la participation directe du Groupe Renault SA à 22,5 %.

3. Participations évaluées par équivalence

Les acquisitions sont composées essentiellement pour la Branche Automobile de :

- L'achat à RVI des titres CAT France pour 537 millions de francs.
- L'augmentation de capital de Dacia pour 374 millions de francs.
- L'achat à SNI de titres Renault Maroc pour 64 millions de francs.

Les mouvements de l'exercice s'analysent comme suit :

	Montant en début d'exercice		Acquisitions		Cessions		Divers		Variation de l'exercice		Montant en fin d'exercice	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Automobile	3 566	23 388	149	979	(23)	(150)			(367)	(2 407)	3 325	21 810
Véhicules Industriels	473	3 110					(240)	(1 557)	270	1 772	503	3 305
Financière	2 169	14 227							135	884	2 304	15 111
TOTAL	6 208	40 725	149	979	(23)	(150)	(240)	(1 577)	38	249	6 132	40 226

Au niveau de la Branche Automobile, les cessions sont principalement composées de la vente à Sicofrom des titres Sodevi pour 150 millions de francs.

Renault SA et Volvo ont signé le 18 juillet 2000 un accord portant sur le regroupement de leurs activités poids lourds, qui restait soumis en particulier à l'approbation des autorités européennes et nord-américaines. L'accord définitif conclu le 2 janvier 2001 se traduit par :

- L'apport à cette date de 100 % des titres et droits de vote de Renault V.I. détenus par Renault SA à AB Volvo.
- L'apport d'AB Volvo à Renault SA de 15 % des titres et droits de vote d'AB Volvo, effectué à hauteur de 10 % le 2 janvier 2001 et à hauteur de 5 % début février 2001.

Cette opération se traduira par :

- La comptabilisation de la participation dans Volvo pour un coût d'entrée global comprenant la valeur boursière au 2 janvier 2001 des 15 % de titres résultant de l'échange (7 604 millions de francs).
- La constatation d'une moins-value de cession dont le montant sera déterminé au cours du premier semestre 2001 après finalisation des travaux de valorisation du groupe Renault V.I. prévus dans les accords.

Préalablement à cet apport :

- Renault V.I. a versé un dividende de 1,9 milliard de francs à Renault SA, dont 1 577 millions de francs prélevés sur sa prime d'émission.
- Renault V.I. a cédé en 2000 à Renault SA ses participations dans le capital d'Irisbus (qui devra suite à la décision des autorités européennes être cédée dans un délai de 2 ans), de Sovab et de CAT France. Par ailleurs, Renault SA a acquis en 2000 sur les marchés financiers 4,84 % du capital et 4,87 % des droits de vote AB Volvo (note 5).

4. Participation dans Nissan Motor

Ce point est développé dans la note n° 2.

5. Autres participations

Les "autres participations" s'analysent comme suit :

	1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Participations supérieures à 40 %	216	1 415	476	3 119
Participations inférieures à 40 %	297	1 952	743	4 875
TOTAL VALEURS BRUTES	513	3 367	1 219	7 994
Provisions pour dépréciation	(217)	(1 421)	(194)	(1 270)
TOTAL NET	296	1 946	1 025	6 724

Au 31 décembre 2000, les principales "autres participations" supérieures à 40 % sont les suivantes :

	% de détention	Valeur brute		Dépréciation		Valeur nette	
		En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Mais	49,00	154	1 011	15	100	139	911
Irisbus	50,00	147	965			147	965
Avtoframos	50,00	69	456	17	112	52	344
SA Chausson	97,97	31	203	31	203		
Française de Mécanique	50,00	20	132			20	132

Au 31 décembre 2000, les principales "autres participations" inférieures à 40 % sont les suivantes :

	% de détention	Valeur brute		Dépréciation		Valeur nette	
		En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Volvo B	4,84	316	2 071			316	2 071
Teksid	33,50	184	1 207			184	1 207
Volvo A	4,87	130	851			130	851
Nissan Diesel	22,50	72	471	72	471		

Les mouvements de l'exercice s'analysent comme suit :

Montant en début d'exercice		Augmentations		Changement de périmètre		Diminutions		Montant en fin d'exercice	
En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
513	3 367	706	4 627					1 219	7 994

Les acquisitions s'analysent comme suit :

	Augmentations	
	En millions d'euros	En millions de francs
Volvo B	316	2 071
Irisbus	148	965
Volvo A	130	851
Avtoframos	64	419
Mais	47	308
Somac	1	9
Immobilira RTM	0	3
Renault Japon	0	1
TOTAL	706	4 627

6. Créances rattachées à des participations

Les mouvements de l'exercice s'analysent comme suit :

	Montant en début d'exercice		Augmentations		Diminutions		Montant en fin d'exercice	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Avances capitalisables	6	39	1			6	5	33
Prêts	4 278	28 064	1 491	9 779	202	1 327	5 567	36 516
TOTAL VALEURS BRUTES	4 284	28 103	1 491	9 779	203	1 333	5 572	36 549
Provisions pour dépréciation	(6)	(39)			(1)	(6)	(5)	(33)
TOTAL NET	4 278	28 064	1 491	9 779	202	1 327	5 567	36 516

Les prêts comprennent pour 735 millions de francs des placements de trésorerie auprès des sociétés financières du Groupe dans le cadre de la gestion de trésorerie de celui-ci (777 millions de francs en 1999).

Les échéances des créances rattachées à des participations sont les suivantes :

	1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Parts à moins d'1 an	3 448	22 617	5 102	33 466
Parts à plus d'1 an	836	5 486	470	3 083
TOTAL	4 284	28 103	5 572	36 549

7. Capitaux propres

La variation des capitaux propres s'analyse comme suit :

	Solde en début d'exercice		Affectation du résultat		Augmentations		Diminutions		Solde en fin d'exercice	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Capital	914	5 995							914	5 995
Prime d'émission	2 367	15 524							2 367	15 524
Écart de réévaluation	9	61			16	102			9	61
Écart d'équivalence	1 988	13 041							2 004	13 143
Réserve légale	91	599							91	599
Report à nouveau	1 158	7 599	497	3 259					1 655	10 858
Résultat de l'exercice 1999	676	4 434	(676)	(4 434)						
Résultat de l'exercice 2000					1 454	9 540			1 454	9 540
Provisions réglementées	204	1 336			76	500	(48)	(315)	232	1 521
TOTAL	7 407	48 589	(179)	(1 175)	1 546	10 142	(48)	(315)	8 726	57 241

A. L'affectation du résultat de l'exercice 1999 décidée par l'Assemblée Générale des Actionnaires du 8 juin 2000 s'est traduite par la distribution de dividendes pour 1 175 millions de francs, soit 5 francs par action, et le report à nouveau du solde, soit 3 259 millions de francs.

B. Au 31 décembre 2000, le capital de Renault SA se répartit comme suit :

	Nombre de titres détenus	% du capital
Etat	106 037 141	44,22
Actionnaires partenaires et associés	7 758 367	3,23
Autres	126 003 059	52,55
TOTAL	239 798 567	100,00

8. Provisions pour engagements de retraite et autres avantages au personnel à long terme

Les régimes mis en place pour couvrir ces avantages sont des régimes soit à cotisations définies, soit à prestations définies.

A- Régimes à cotisations définies

Renault SA verse des cotisations assises sur les salaires à des organismes nationaux chargés des régimes de retraite et de prévoyance. Il n'existe aucun passif actuariel à ce titre.

B- Régimes à prestations définies

Ces régimes donnent lieu à constitution de provisions et concernent les indemnités de départ à la retraite. Les autres avantages à long terme figurent également dans ce poste.

1) Indemnités de départ à la retraite et assimilées

L'évolution de la provision d'indemnités de départ à la retraite s'analyse comme suit :

	2000	
	En millions d'euros	En millions de francs
Solde au 31 décembre 1999 (suivant bilan)	388	2 544
Charge nette de l'exercice	38	249
Solde au 31 décembre 2000	426	2 793

La charge nette de l'exercice 2000 incluse dans les frais de personnel se décompose comme suit :

	2000	
	En millions d'euros	En millions de francs
Acquisitions de droits	21	138
Coût de l'actualisation	19	127
Coûts des services passés	(2)	(16)
Charge nette de l'exercice	38	249

2) Hypothèses actuarielles

Les hypothèses retenues sont les suivantes :

	1999	2000
Age de départ à la retraite	60 ans	60 ans
Evolution des salaires	3 %	3 %
Actualisation financière	5,5 %	5,5 %

9. Autres provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges s'analysent comme suit :

	1999						2000					
	Part à plus d'1 an		Part à moins d'1 an		TOTAL		Part à plus d'1 an		Part à moins d'1 an		TOTAL	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Provision pour risques sur filiales	31	206			31	206	23	152			23	152
Provision pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs	522	3 423	139	915	661	4 338	550	3 608	94	619	644	4 227
Provisions pour garantie			495	3 242	495	3 242			344	2 253	344	2 253
Autres provisions pour risques et charges	316	2 075	135	881	451	2 956	612	4 010	206	1 354	818	5 364
TOTAL	869	5 704	769	5 038	1 638	10 742	1 185	7 770	644	4 226	1 829	11 996

Les autres provisions pour risques et charges comprennent notamment une provision pour risque de 2 150 millions de francs liée au caractère temporaire de l'économie d'impôt résultant de l'intégration du Groupe Nissan dans le calcul de l'impôt courant de RSA.

L'évolution de la provision pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs est la suivante :

	1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
A l'ouverture	259	1 702	661	4 338
Reprise de l'exercice	(139)	(913)	(52)	(343)
Transfert de provisions liées au plan CASA	166	1 088		
Dotations de l'exercice	375	2 461	35	232
TOTAL	661	4 338	644	4 227

En dehors des reliquats de plans sociaux antérieurs de Renault SA et des coûts de restructuration résiduels de RIB, la provision de 4 227 millions de francs comprend essentiellement la provision plan "CASA" à hauteur de 3 800 millions de francs.

Résultats financiers des cinq derniers exercices

	1996		1997		1998		1999		2000	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Situation financière en fin d'exercice										
Capital	914	5 995	914	5 995	914	5 995	914	5 995	914	5 995
Nombre d'actions et de certificats d'investissement restants	239 798 567		239 798 567		239 798 567		239 798 567		239 798 567	
Résultat global des opérations effectuées										
Chiffre d'affaires hors taxes	20 681	135 658	24 275	159 232	27 760	182 096	29 537	193 753	30 870	202 495
Résultat avant impôt, amortissements et provisions ⁽¹⁾	519	3 402	1 187	7 783	1 915	12 561	1 946	12 768	2 177	14 278
Impôt sur les bénéfices					(287)	(1 876)	(245)	(1 609)	117	769
Résultat après impôt, amortissements et provisions	(29)	(190)	630	4 135	913	5 990	676	4 434	1 454	9 540
Résultat distribué			128	836	181	1 182	179	1 175		
Résultat par action en francs										
Résultat avant impôt, amortissements et provisions ⁽¹⁾	2,16	14,19	4,95	32,45	7,99	52,38	8,12	53,24	9,08	59,54
Résultat après impôt, amortissements et provisions	(0,12)	(0,79)	2,63	17,24	3,81	24,98	2,82	18,49	6,06	39,78
Dividende net attribué à chaque action			0,53	3,50	0,76	5,00	0,76	5,00		
Personnel										
Nombre de salariés ⁽²⁾	58 528		47 773		45 758		44 584		45 942	
Montant de la masse salariale	1 707	11 196	1 637	10 741	1 555	10 202	1 484	9 732	1 635	10 723
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux (Sécurité sociale), œuvres sociales, etc).	788	5 168	725	4 758	660	4 329	653	4 285	705	4 624

⁽¹⁾ Les provisions sont constituées par les dotations de l'exercice, déduction faite des reprises de provisions devenues sans objet et des provisions utilisées.

⁽²⁾ Effectifs au 31 décembre.

Renseignements concernant les filiales et participations (en millions d'euros)

Sociétés	Capital	Autres capitaux propres	Quote-part du capital détenu en %	Valeur inventaire des titres détenus
1- PARTICIPATIONS ÉVALUÉES PAR ÉQUIVALENCE				
Emboutissage Tôlerie Gennevilliers	1	(0)	100,00	(18)
Société Nouvelle de Roulements	10	67	100,00	126
Société Mécanique de Villeurbanne	13	(25)	100,00	(20)
Renault Industrie Belgique	21	(5)	100,00	15
Renault Véhicules Industriels	50	234	100,00	504
Dacia	107	(24)	80,14	32
Société de Transmissions Automatiques	12	2	80,00	13
SNC Fonderie Le Mans	2	(3)	100,00	(4)
Société de Véhicules Automobiles de Batilly	8	(29)	100,00	(39)
Société Nouvelle de Transmissions	33	(3)	80,00	33
SNC Auto Châssis International	15	2	100,00	35
Société des Automobiles Alpine Renault	4	6	99,97	12
IDVU (ex-Creos)	2	(4)	92,04	3
Maubeuge Construction Automobile	9	(20)	99,99	(10)
Renault France Automobiles	48	172	68,90	187
Compagnie d'Affrètement et de Transport	3	10	99,99	78
Société Immobilière d'Epone	43	738	52,32	461
Deutsche Renault	11	3	60,00	33
Renault Italia	3	23	100,00	30
Renault Belgique Luxembourg	19	5	99,85	27
Renault Nederland	2	5	60,00	4
Renault Österreich Automobilvertriebs	5	3	99,93	11
Revoz Novo Mesto	62	105	54,00	77
Renault Comercial do Brasil	65	(102)	3,50	(0)
SNC Renault Flins	15		98,80	5
SNC Renault Le Mans	10	(0)	98,87	7
SNC Renault Cléon	28		98,91	11
SNC Renault Sandouville	15		98,85	9
SNC Renault Douai	30		98,91	(7)
Renault Maroc	5	6	80,00	13
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari	104	71	51,00	273
Renault España	4	1	99,97	2
Fabricación de Automoviles Renault de España	127	630	99,67	1 000
Cofal	95	476	77,45	162
Renault Portuguesa	38	123	71,71	127
Renault Agriculture	46	8	100,00	64
Société Immobilière Renault Habitation	38	24	99,89	60
Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique	331	99	95,00	476
Compagnie de Gestion Rationnelle	14	20	4,99	4
Compagnie Financière Renault	305	382	100,00	2 300
Société de Magasinage et de Gestion des Stocks	2	2	85,57	3
Renault Développement Industriel et Commercial	27	84	100,00	(9)
Sodicam 2	1	0	99,98	5
Cofiren	4	0	0,50	
2- AUTRES PARTICIPATIONS				40
TOTAL				6 132

Renseignements concernant les filiales et participations (suite) (en millions d'euros)

Sociétés	Prêts et avances consentis par Renault SA et non remboursés	Montant des cautions et avals fournis par Renault SA	Chiffre d'affaires HT du dernier exercice	Bénéfice net ou perte du dernier exercice	Dividendes encaissés par Renault SA en 2000
1- PARTICIPATIONS ÉVALUÉES PAR ÉQUIVALENCE					
Emboutissage Tôlerie Gennevilliers	33		59	(15)	
Société Nouvelle de Roulements	67		370	1	3
Société Mécanique de Villeurbanne	105		259	(27)	
Renault Industrie Belgique	21		139	(5)	
Renault Véhicules Industriels			3 563	383	49
Dacia			175	(60)	
Société de Transmissions Automatiques	35		162	(6)	
SNC Fonderie Le Mans	21		45	(5)	
Société de Véhicules Automobiles de Batilly	330		1 248	(26)	
Société Nouvelle de Transmissions			172	7	
SNC Auto Châssis International	170		757	18	15
Société des Automobiles Alpine Renault			371	3	1
IDVU (ex-Creos)	52		182	1	
Maubeuge Construction Automobile	332		264	(7)	
Renault France Automobiles	83		46	0	
Compagnie d'Affrètement et de Transport	15		761	41	24
Société Immobilière d'Épône	201		215	90	37
Deutsche Renault			984	25	
Renault Italia			1 939	5	4
Renault Belgique Luxembourg	19		233	7	
Renault Nederland			808	7	5
Renault Österreich Automobilvertriebs			376	2	1
Revoz Novo Mesto			930	6	3
Renault Comercial do Brasil			28	(8)	
SNC Renault Flins	381		606	3	3
SNC Renault Le Mans	58		97	(0)	
SNC Renault Cléon	446		519	2	2
SNC Renault Sandouville	540		542	3	3
SNC Renault Douai	339		728	3	3
Renault Maroc			126	5	1
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari			1 237	252	38
Renault España			0 ⁽¹⁾	1	0
Fabricación de Automoviles Renault de España			5 555	69	9
Cofal	399		39	(6)	0
Renault Portuguesa			480	23	
Renault Agriculture	23		577	2	4
Société Immobilière Renault Habitation	104		9 ⁽²⁾	1	
Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique			11	14	13
Compagnie de Gestion Rationnelle			86	9	1
Compagnie Financière Renault	290		149 ⁽³⁾	135	162
Société de Magasinage et de Gestion des Stocks	1	3	0	1	1
Renault Développement Industriel et Commercial			2 ⁽³⁾	2	
Sodicam 2			77	2	2
Cofiren			21 ⁽³⁾	0	

⁽¹⁾ Produits accessoires et produits financiers.

⁽²⁾ Loyers charges locatives et produits financiers.

⁽³⁾ Recettes financières.

Renseignements concernant les filiales et participations (en millions de francs)

Sociétés	Capital	Autres capitaux propres	Quote-part du capital détenu en %	Valeur inventaire des titres détenus
1- PARTICIPATIONS ÉVALUÉES PAR ÉQUIVALENCE				
Emboutissage Tôlerie Gennevilliers	9	(1)	100,00	(118)
Société Nouvelle de Roulements	66	439	100,00	824
Société Mécanique de Villeurbanne	88	(161)	100,00	(132)
Renault Industrie Belgique	140	(36)	100,00	100
Renault Véhicules Industriels	328	1 538	100,00	3 305
Dacia	703	(154)	80,14	210
Société de Transmissions Automatiques	80	12	80,00	84
SNC Fonderie Le Mans	10	(22)	100,00	(28)
Société de Véhicules Automobiles de Batilly	50	(192)	100,00	(259)
Société Nouvelle de Transmissions	217	(22)	80,00	216
SNC Auto Châssis International	100	10	100,00	232
Société des Automobiles Alpine Renault	23	38	99,97	79
IDVU (ex-Creos)	14	(26)	92,04	21
Maubeuge Construction Automobile	61	(128)	99,99	(66)
Renault France Automobiles	314	1 127	68,90	1 229
Compagnie d'Affrètement et de Transport	20	63	99,90	512
Société Immobilière d'Epone	285	4 841	52,32	3 021
Deutsche Renault	70	20	60,00	219
Renault Italia	17	149	100,00	197
Renault Belgique Luxembourg	122	36	99,85	176
Renault Nederland	15	33	60,00	23
Renault Österreich Automobilvertriebs	33	20	99,93	72
Revoz Novo Mesto	405	687	54,00	508
Renault Comercial do Brasil	427	(666)	3,50	(2)
SNC Renault Flins	97		98,80	32
SNC Renault Le Mans	65	(3)	98,87	44
SNC Renault Cléon	185		98,91	69
SNC Renault Sandouville	98		98,85	58
SNC Renault Douai	198		98,91	(46)
Renault Maroc	33	42	80,00	86
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari	681	463	51,00	1 790
Renault España	24	5	99,97	16
Fabricación de Automoviles Renault de España	830	4 135	99,67	6 559
Cofal	620	3 123	77,45	1 065
Renault Portuguesa	252	808	71,71	830
Renault Agriculture	300	55	100,00	417
Société Immobilière Renault Habitation	247	159	99,89	394
Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique	2 173	650	95,00	3 123
Compagnie de Gestion Rationnelle	95	133	4,99	23
Compagnie Financière Renault	2 001	2 508	100,00	15 088
Société de Magasinage et de Gestion des Stocks	10	11	85,57	21
Renault Développement Industriel et Commercial	177	550	100,00	(62)
Sodicam 2	5	1	99,98	34
Cofiren	27	3	0,50	
2- AUTRES PARTICIPATIONS				262
TOTAL				40 226

Renseignements concernant les filiales et participations (suite) (en millions de francs)

Sociétés	Prêts et avances consentis par Renault SA et non remboursés	Montant des cautions et avals fournis par Renault SA	Chiffre d'affaires HT du dernier exercice	Bénéfice net ou perte du dernier exercice	Dividendes encaissés par Renault SA en 2000
1- PARTICIPATIONS ÉVALUÉES PAR ÉQUIVALENCE					
Emboutissage Tôlerie Gennevilliers	215		386	(96)	
Société Nouvelle de Roulements	438		2 424	8	20
Société Mécanique de Villeurbanne	688		1 697	(179)	
Renault Industrie Belgique	136		911	(34)	
Renault Véhicules Industriels			23 371	2 512	321
Dacia			1 147	(391)	
Société de Transmissions Automatiques	229		1 063	(39)	
SNC Fonderie Le Mans	141		293	(35)	
Société de Véhicules Automobiles de Batilly	2 166		8 189	(168)	
Société Nouvelle de Transmissions			1 125	43	
SNC Auto Châssis International	1 117		4 964	116	100
Société des Automobiles Alpine Renault			2 435	19	5
IDVU (ex-Creos)	343		1 194	6	
Maubeuge Construction Automobile	2 180		1 735	(49)	
Renault France Automobiles	542		301	2	
Compagnie d'Affrètement et de Transport	100		4 991	270	160
Société Immobilière d'Épône	1 320		1 413	590	245
Deutsche Renault			6 453	161	
Renault Italia			12 718	34	28
Renault Belgique Luxembourg	127		1 530	45	
Renault Nederland			5 301	45	36
Renault Österreich Automobilvertriebs			2 468	15	6
Revoz Novo Mesto			6 099	39	18
Renault Comercial do Brasil			185	(54)	
SNC Renault Flins	2 496		3 972	20	20
SNC Renault Le Mans	380		639	(1)	
SNC Renault Cléon	2 926		3 403	12	12
SNC Renault Sandouville	3 541		3 555	18	17
SNC Renault Douai	2 221		4 774	22	22
Renault Maroc			825	35	9
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari			8 116	1 656	246
Renault España			1 ⁽¹⁾	5	1
Fabricación de Automoviles Renault de España			36 436	453	59
Cofal	2 616		256	(37)	2
Renault Portuguesa			3 149	148	
Renault Agriculture	150		3 786	16	26
Société Immobilière Renault Habitation	684		57 ⁽²⁾	5	
Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique			71	95	84
Compagnie de Gestion Rationnelle			563	58	4
Compagnie Financière Renault	1 903		977 ⁽³⁾	886	1 063
Société de Magasinage et de Gestion des Stocks	5		198	4	5
Renault Développement Industriel et Commercial			10 ⁽³⁾	14	
Sodicam 2			505	11	10
Cofiren			135 ⁽³⁾	2	

⁽¹⁾ Produits accessoires et produits financiers.

⁽²⁾ Loyers charges locatives et produits financiers.

⁽³⁾ Recettes financières.

RENSEIGNEMENTS

SUR LES PRINCIPALES FILIALES

BRANCHE AUTOMOBILE

FASA Renault

Carretera de Madrid, km 185
47008 VALLADOLID
Espagne

Participation à 99,67 % par Renault.

Activité : fabrication et commercialisation, par l'intermédiaire de sa filiale commerciale Recsa, de véhicules particuliers et utilitaires Renault sur le territoire espagnol.

Usines à Valladolid, Palencia et Séville.

Chiffre d'affaires 2000 : 1 209 milliards de pesetas (donnée de la consolidation locale).

Effectif : 13 554 personnes (donnée de la consolidation locale).

Renault France Automobiles

117-199, avenue Victor Hugo
92100 Boulogne-Billancourt

Participation à 100 % par Renault.

Activité : négoce, réparation, entretien et location de véhicules de tourisme ou utilitaires.

61 établissements sur le territoire national.

Chiffre d'affaires 2000 : 24,814 milliards de francs (données consolidées, contribution au Groupe).

Effectif : 9 621 personnes.

Renault Argentine

Fray Justo Santa Maria de Oro 1744
1414 BUENOS AIRES
Argentine

Participation à 64 % par Renault.

Activité : fabrication et commercialisation de véhicules Renault.

Usine à Cordoba.

Chiffre d'affaires 2000 : 857,9 millions de dollars US (donnée sociale).

Effectif : 2 525 personnes.

Renault Agriculture

7, rue Dewoitine
78140 Vélizy-Villacoublay

Participation à 100 % par Renault.

Activité : conception, fabrication et commercialisation de tracteurs agricoles.

Usine au Mans.

Chiffre d'affaires 2000 : 3,8 milliards de francs (données conformes au périmètre et aux normes de consolidation Renault).

Effectif : 1 825 personnes.

OYAK-Renault Otomobil Fabrikalari

Emirhan cd n°145
80700 ISTANBUL
Turquie

Participation à 51,64 % par Renault.

Activité : assemblage et fabrication de véhicules Renault.

Usine à Bursa.

Chiffre d'affaires 2000 : 872 141 milliards de livres turques (donnée sociale retraitée de l'hyperinflation).

Effectif : 4 035 personnes.

SNR Roulements

1, rue des Usines
74000 Annecy

Participation à 100 % par Renault.

Activité : conception et fabrication de roulements.

4 usines à Annecy et dans sa périphérie, 1 usine à Alès.

Chiffre d'affaires 2000 : 2,9 milliards de francs (données conformes au périmètre et aux normes de consolidation Renault).

Effectif : 3 504 personnes.

Compagnie d'Affrètement et de Transport (CAT)

82, rue du Point-du-Jour
92100 Boulogne

Participation à 100 % par Renault.

Activité : transport des véhicules et pièces des usines de fabrication Renault. La CAT offre également des services à des sociétés extérieures au Groupe pour environ 20 % de son chiffre d'affaires.

Chiffre d'affaires 2000 : 8,7 milliards de francs.

Effectif : 2 518 personnes.



BRANCHE VÉHICULES INDUSTRIELS

Renault V.I. SA

99, route de Lyon
69802 Saint-Priest

Participation à 100 % par Renault.

Activité : conception, fabrication et commercialisation d'une gamme complète de camions de 3,5 tonnes à 44 tonnes.

Implantations à Blainville-sur-Orne, Bourg-en-Bresse, Limoges, Valbonne, Vénissieux, Saint-Priest.

Chiffre d'affaires 2000 : 3 563 millions d'euros,
23 371 millions de francs (donnée sociale).

Effectif : 12 167 (donnée sociale).

Mack Trucks Inc.

World Headquarters
2100 Mack Boulevard
Allentown, Pennsylvania 18105 USA

Participation à 100 % par Renault V.I. (jusqu'à fin 2000).

Activité : conception, fabrication et commercialisation de camions de gamme haute (classe 8 USA).

Usines à Winnsboro, Macungie, Hagerstown (USA).

Chiffre d'affaires 2000 : 2 862 millions de dollars (donnée de la consolidation de Renault V.I.).

Effectif : 5 985 personnes (donnée de la consolidation de Renault V.I.).

BRANCHE FINANCIÈRE

Compagnie Financière Renault

27-33, quai le Gallo
92512 Boulogne-Billancourt Cedex

Participation à 100 % par Renault.

Activité : holding des sociétés de la Branche Financière du Groupe Renault (financement des ventes de véhicules et prestations de services associés, gestion de la trésorerie et des risques financiers du Groupe Renault, financement d'investissements immobiliers et informatiques), participations stratégiques du Groupe.

Total du bilan (social) au 31/12/2000 : 1,1 milliard d'euros
(7,2 milliards de francs).

Effectif (social) au 31/12/2000 : 11 personnes.

Renault Crédit International

14, avenue du Pavé-Neuf
93168 Noisy-le-Grand Cedex

Participation à 100 % par Compagnie Financière Renault.

Activité : holding des sociétés de financement des ventes et de services d'assistance à la clientèle des constructeurs Renault et Nissan ; financement des stocks de véhicules et pièces de rechange des constructeurs Renault et Nissan Europe.

Montant net financé en 2000 : 8,1 milliards d'euros
(53,1 milliards de francs).

Total bilan (social) au 31/12/2000 : 13,3 milliards d'euros
(87,2 milliards de francs).

Effectif : 3 460 personnes.

Société Financière et Foncière

27-33, quai Le Gallo
92512 Boulogne-Billancourt Cedex

Participation à 100 % par Compagnie Financière Renault.

Activité : centralisation des flux de trésorerie du Groupe.

Total du bilan au 31/12/2000 : 452 millions d'euros
(2 965 millions de francs).

Effectif : 35 personnes.

Renault Finance

48, avenue de Rhodanie
Case postale 1002, Lausanne - Suisse

Participation à 100 % par Renault Holding (filiale à 100 % de Compagnie Financière Renault).

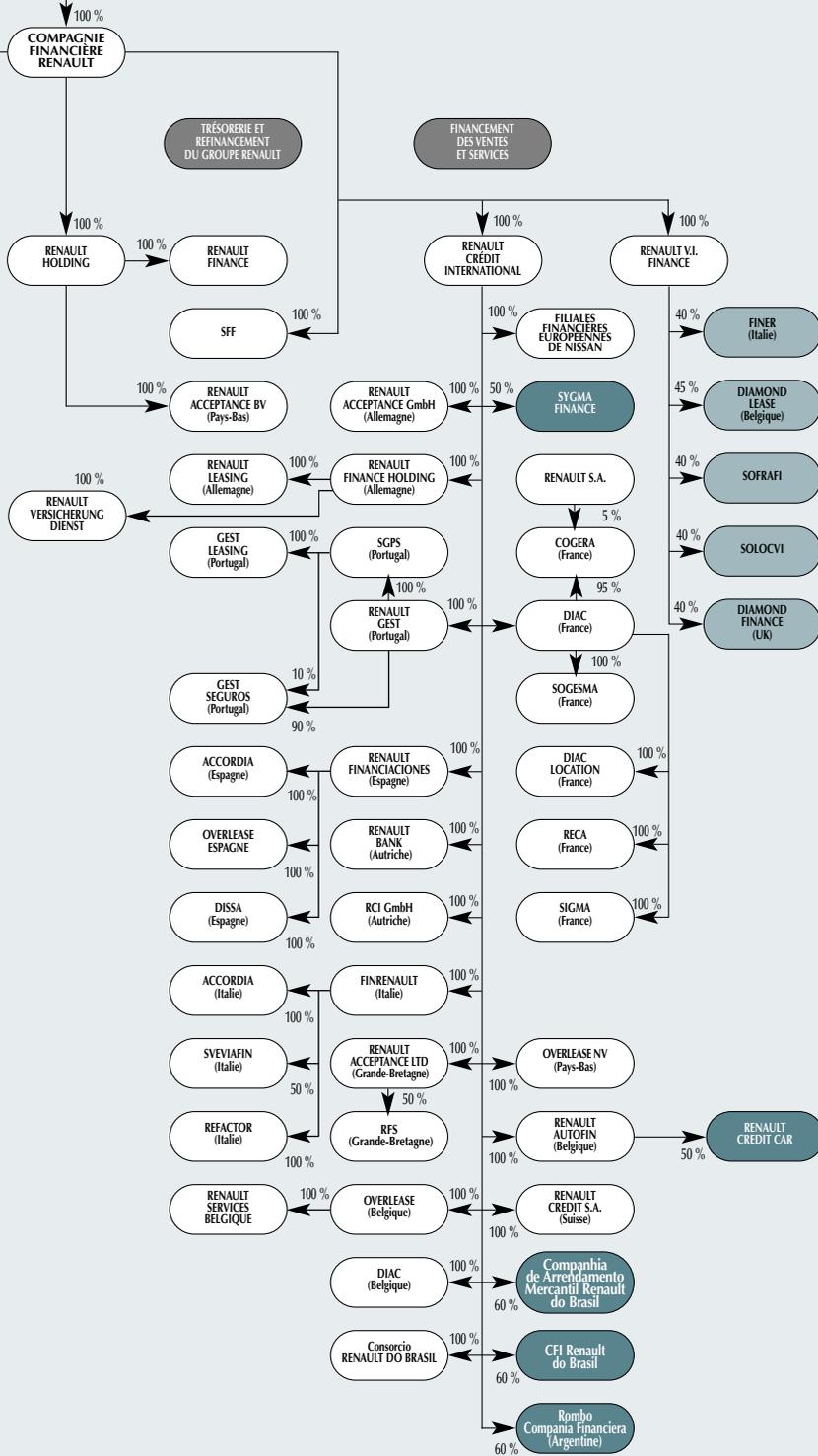
Activité : exécution des opérations de marché (change, taux d'intérêt et couvertures financières sur métaux industriels) de Renault et de ses filiales industrielles et commerciales, opérations interbancaires pour compte propre.

Total du bilan au 31/12/2000 : 1 681 millions d'euros
(11 027 millions de francs).

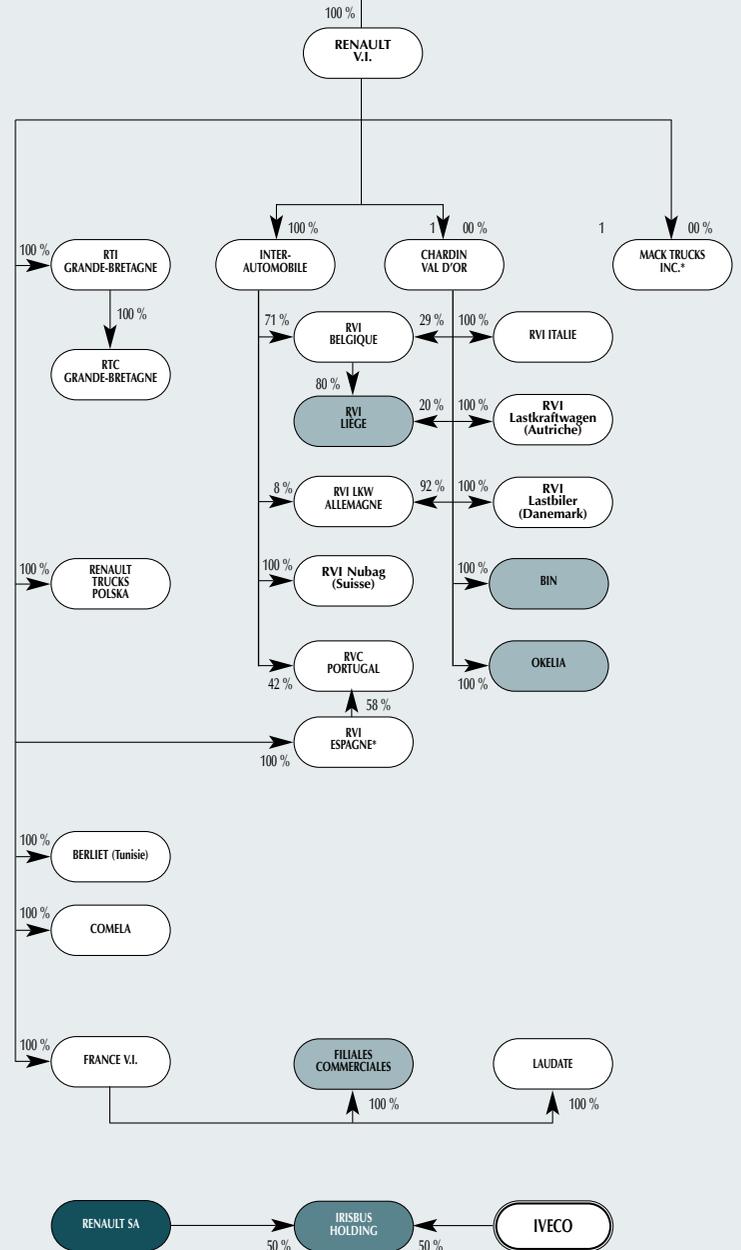
Effectif : 24 personnes.

RENAULT

FINANCIÈRES ET DE SERVICES



VÉHICULES INDUSTRIELS



- Filiales consolidées en global
- Filiales mises en équivalence
- Filiales intégrées proportionnellement
- Sociétés non consolidées
- * et ses filiales

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

MIXTE DU 10 MAI 2001

PROJET DE RÉSOLUTIONS

A titre ordinaire :

Première résolution (Approbation des comptes)

L'Assemblée Générale, connaissance prise du rapport de gestion du Conseil d'Administration et du rapport général des Commissaires aux Comptes sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2000, approuve tels qu'ils ont été présentés les comptes de cet exercice se soldant par un bénéfice de 1 454 332 848,66 euros soit 9 539 798 124,08 francs. Elle approuve également les opérations traduites par ces comptes ou résumées dans ces rapports.

En conséquence, l'Assemblée Générale donne aux Administrateurs quitus de l'exécution de leur mandat pour l'exercice écoulé.

Deuxième résolution (Affectation du résultat)

L'Assemblée Générale décide l'affectation suivante du résultat de l'exercice :

Bénéfice de l'exercice	1 454 332 848,66
Dotation à la réserve légale	/
Solde	1 454 332 848,66
Report à nouveau antérieur	1 655 342 986,29
Bénéfice distribuable de l'exercice	3 109 675 834,95
Dividendes	219 342 335,24 ⁽¹⁾
Report à nouveau	2 890 333 499,71

⁽¹⁾ Exprimé en euros par souci de présentation comptable mais dividende payable en francs français.

Il sera ainsi distribué, à chacune des actions de la Société ayant droit au dividende, un dividende net de 6 francs ouvrant droit à un avoir fiscal par action égal à :

- soit 3 francs, lorsque cet avoir fiscal est susceptible d'être utilisé par une personne physique, ou d'être utilisé dans les conditions prévues à l'article 146-2 du Code Général des Impôts par une personne morale soumise à l'impôt sur les sociétés ;
- soit 1,50 franc dans les autres cas.

Le dividende sera mis en paiement en francs français le 5 Juin 2001.

Dans l'hypothèse où à cette date la Société détiendrait certaines de ses propres actions, le montant correspondant au dividende non versé sera affecté au report à nouveau.

L'Assemblée Générale reconnaît en outre que, au titre des quatre derniers exercices, il a été distribué les dividendes suivants :

Exercice	Dividende par action	Impôt déjà versé par action (avoir fiscal)	Revenu global par action
1996	0	0	0
1997	3,50	1,75	5,25
1998	5	soit 2,50 soit 2,25	soit 7,50 soit 7,25
1999	5	soit 2,50 soit 2,00	soit 7,50 soit 7,00

Troisième résolution (Conventions visées à l'article L 225-38 du Code de Commerce)

L'Assemblée Générale constate que, aux termes du rapport spécial des Commissaires aux Comptes, ceux-ci n'ont été avisés d'aucune convention nouvelle autorisée par le Conseil au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2000 et entrant dans le champ d'application des dispositions de l'article L 225-38 du Code de Commerce.

Quatrième résolution (Renouvellement du mandat d'un Administrateur)

L'Assemblée Générale renouvelle le mandat d'Administrateur de Madame Jeanne SEYVET, désignée par arrêté en qualité de représentant de l'Etat, pour une durée de six années, soit jusqu'à l'Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2006.

Cinquième résolution (Renouvellement du mandat d'un Administrateur)

L'Assemblée Générale renouvelle le mandat d'Administrateur de Monsieur Robert STUDER pour une durée de six années, soit jusqu'à l'Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2006.

Sixième résolution (Ratification de la nomination d'un Administrateur)

L'Assemblée Générale ratifie la nomination en qualité d'Administrateur de Monsieur Franck RIBOUD, faite à titre provisoire par le Conseil d'Administration lors de sa réunion du 19 décembre 2000 en remplacement de Monsieur Antoine RIBOUD, Administrateur démissionnaire.

Monsieur Franck RIBOUD exercera lesdites fonctions pour la durée restant à courir du mandat de son prédécesseur, soit jusqu'à l'Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2005.

Septième résolution (Quitus à un Administrateur)

L'Assemblée Générale donne quitus entier et définitif à la gestion de Monsieur Antoine RIBOUD, dont le mandat a cessé au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2000.

Huitième résolution (Quitus à un Administrateur)

L'Assemblée Générale donne quitus entier et définitif à la gestion de Monsieur Jean PEYRELEVADE, dont le mandat a cessé au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2000.

Neuvième résolution (Nomination d'un Commissaire aux Comptes suppléant)

L'Assemblée Générale, après avoir entendu la lecture du rapport du Conseil d'Administration, nomme Monsieur Gabriel GALET, Commissaire aux Comptes suppléant du Cabinet Ernst and Young Audit, en remplacement de Monsieur Antoine BRACCHI, Commissaire aux Comptes suppléant du Cabinet Ernst and Young Audit, démissionnaire.

Monsieur Gabriel GALET exercera lesdites fonctions pour la durée restant à courir du mandat de son prédécesseur, soit jusqu'à l'Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2001.

Dixième résolution (Rapport des Commissaires aux Comptes sur les titres participatifs)

L'Assemblée Générale prend acte du rapport des Commissaires aux Comptes sur les éléments servant à la détermination de la rémunération des titres participatifs.

Onzième résolution (Autorisation d'opérer en Bourse sur ses propres actions)

L'Assemblée Générale, connaissance prise du rapport du Conseil d'Administration et des éléments figurant dans la note d'information visée par la Commission des Opérations de Bourse, autorise le Conseil d'Administration, conformément aux dispositions de l'article L 225-209 du Code de Commerce, à opérer sur les propres actions de la Société dans les conditions et limites prévues par les textes. La présente autorisation a pour objet de permettre à la Société d'utiliser les possibilités d'intervention sur actions propres prévues par la loi en vue, notamment :

- de procéder à la régularisation de cours de son action par achat et vente en Bourse ;
 - d'assurer la gestion de sa trésorerie et de ses fonds propres ;
 - d'utiliser tout ou partie des actions acquises
- soit pour les céder aux salariés et dirigeants de la Société et de son Groupe, dans les conditions et selon les modalités prévues par la loi (options d'achat d'actions, participation des salariés, cessions d'actions réservées aux salariés) ;
- soit pour les remettre dans le cadre d'opérations d'échange, par voie d'offres ou autrement, initiées par la Société ;
- de réduire éventuellement son capital par annulation de tout ou partie de ses actions.

Ces achats d'actions pourront être opérés par tous moyens, y compris de gré à gré et par bloc d'actions, et aux époques que le Conseil d'Administration appréciera, et les actions éventuellement acquises pourront être cédées ou transférées par tous moyens.

L'Assemblée Générale fixe à 90 euros, soit 590,36 francs français, par action le prix maximum d'achat et à 15 euros, soit 98,39 francs français, par action le prix minimum de vente, d'une part, et le nombre d'actions pouvant être acquises à 10 % au plus du capital social, d'autre part.

En cas d'augmentation de capital par incorporation de réserves et attribution de titres gratuits, ainsi qu'en cas soit d'une division, soit d'un regroupement des titres, les prix indiqués ci-dessus seront ajustés par un coefficient multiplicateur égal au rapport entre le nombre de titres composant le capital avant l'opération et ce nombre après l'opération.

La présente autorisation est donnée pour une durée qui prendra fin lors de la prochaine Assemblée Générale annuelle d'approbation des comptes, sans toutefois excéder une durée maximum de dix-huit mois. Tous pouvoirs sont conférés au Conseil d'Administration, avec faculté de délégation et subdélégation, pour mettre en œuvre cette autorisation.

Douzième résolution (Emissions d'emprunts obligataires)

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'Administration :

Autorise le Conseil d'Administration à émettre, sur ses seules décisions, en une ou plusieurs fois, tant en France qu'à l'étranger, en euros, en monnaie française, étrangère, ou en unités monétaires établies par référence à plusieurs devises, des obligations jusqu'à concurrence d'un montant nominal de quatre milliards d'euros, soit vingt-six milliards deux cent trente-huit millions deux cent quatre-vingt mille francs français, ou de sa contre-valeur en devises étrangères, sous les formes et aux époques, taux et conditions qu'il jugera convenables.

A cet effet, tous pouvoirs sont donnés au Conseil d'Administration, avec faculté de subdélégation, pour fixer, dans le cadre des dispositions légales, les caractéristiques des obligations et toutes mesures nécessaires à la réalisation de la ou des émissions de ces obligations.

Le Conseil d'Administration aura également tous pouvoirs pour décider s'il y a lieu d'attacher une garantie aux titres à émettre, et le cas échéant définir et conférer cette garantie, ainsi que pour constituer la masse des porteurs d'obligations et prendre toutes mesures à ce sujet.

La présente autorisation ainsi conférée au Conseil d'Administration est valable à compter de la présente Assemblée et ce, jusqu'à l'Assemblée Générale devant statuer sur les comptes de l'exercice 2002.

A titre extraordinaire :

Treizième résolution (Emission avec maintien du droit préférentiel de souscription de valeurs mobilières donnant accès au capital)

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'Administration et du rapport spécial des Commissaires aux Comptes, et conformément aux dispositions de l'alinéa 3 de l'article L 225-129 - III du Code de Commerce :

1. Délègue au Conseil d'Administration les pouvoirs nécessaires à l'effet de procéder, en une ou plusieurs fois, dans les proportions et aux époques qu'il appréciera, tant en France qu'à l'étranger, à l'émission d'actions de la Société ainsi que de toutes valeurs mobilières de quelque nature que ce soit donnant accès, immédiatement et/ou à terme, à des actions de la Société.

2. Décide que le montant des augmentations de capital social susceptibles d'être réalisées immédiatement et/ou à terme en vertu de la délégation susvisée ne pourra être supérieur à cinq cents millions d'euros, soit trois milliards deux cent soixante-dix-neuf millions sept cent quatre-vingt-cinq mille francs français, montant auquel s'ajoutera, le cas échéant, le montant nominal des actions supplémentaires à émettre pour préserver, conformément à la loi, les droits des porteurs de valeurs mobilières donnant droit à des actions.

3. Décide, en outre, que le montant nominal des titres d'emprunt susceptibles d'être émis en vertu de la délégation susvisée ne pourra être supérieur à trois milliards d'euros, soit dix-neuf milliards six cent soixante-dix-huit millions sept cent dix mille francs français, ou à sa contre-valeur en devises étrangères.

4. Décide que les actionnaires pourront exercer, dans les conditions prévues par la loi, leur droit préférentiel de souscription à titre irréductible. En outre, le Conseil d'Administration aura la faculté de conférer aux actionnaires le droit de souscrire à titre réductible un nombre de valeurs mobilières supérieur à celui qu'ils pourraient souscrire à titre irréductible, proportionnellement aux droits de souscription dont ils disposent et, en tout état de cause, dans la limite de leur demande.

Si les souscriptions à titre irréductible et, le cas échéant, à titre réductible n'ont pas absorbé la totalité d'une émission d'actions ou de valeurs mobilières telles que définies ci-dessus, le Conseil pourra user, dans l'ordre qu'il estimera opportun de, l'une et/ou l'autre des facultés ci-après :

- limiter l'émission au montant des souscriptions sous la condition que celui-ci atteigne, au moins, les trois quarts de l'émission décidée ;
- répartir librement tout ou partie des titres non souscrits ;
- offrir au public tout ou partie des titres non souscrits.

5. Décide que l'émission de bons de souscription d'actions de la Société en application de l'article L 228-95 du Code de Commerce pourra avoir lieu soit par offre de souscription dans les conditions prévues ci-dessus, soit par attribution gratuite aux propriétaires d'actions anciennes.

6. Constate que, le cas échéant, la délégation susvisée emporte de plein droit au profit des porteurs de valeurs mobilières donnant accès à terme à des actions de la Société, susceptibles d'être émises, renonciation des actionnaires à leur droit préférentiel de souscription aux actions auxquelles ces valeurs mobilières donnent droit.

Décide de supprimer le droit préférentiel de souscription des actionnaires aux actions émises par conversion d'obligations ou par exercice de bons.

7. Décide que la somme revenant, ou devant revenir, à la Société pour chacune des actions émises dans le cadre de la délégation susvisée sera au moins égale à la valeur nominale des actions.

8. Décide que le Conseil d'Administration aura tous pouvoirs, avec faculté de subdélégation à son Président, dans les conditions fixées par la loi, pour mettre en œuvre la présente délégation, à l'effet notamment de déterminer les dates et modalités des émissions ainsi que la forme et les caractéristiques des valeurs mobilières à créer, d'arrêter les prix et conditions des émissions, de fixer les montants à émettre, de fixer la date de jouissance, même rétroactive, des titres à émettre, de déterminer le mode de libération des actions ou autres titres émis et, le cas échéant, de prévoir les conditions de leur rachat en Bourse, la possibilité de suspension de l'exercice des droits d'attribution d'actions attachés aux valeurs mobilières à émettre pendant un délai qui ne pourra excéder trois mois, de fixer les modalités suivant lesquelles sera assurée la préservation des droits des titulaires de valeurs mobilières donnant à terme accès au capital social et ce en conformité avec les dispositions légales et réglementaires. En outre, le Conseil ou son Président pourra procéder, le cas échéant, à toutes imputations sur la ou les primes d'émission et notamment celle des frais entraînés par la réalisation des émissions, et prendre généralement toutes dispositions utiles et conclure tous accords pour parvenir à la bonne fin des émissions envisagées, et constater la ou les augmentations de capital résultant de toute émission réalisée par l'usage de la présente délégation et modifier corrélativement les statuts.

En cas d'émission de titres d'emprunt, le Conseil d'Administration aura tous pouvoirs, avec faculté de subdélégation au Président, notamment pour décider de leur caractère subordonné ou non, fixer leur taux d'intérêt, leur devise d'émission, leur durée, le prix de remboursement fixe ou variable avec ou sans prime, les modalités d'amortissement en fonction des conditions du marché et les conditions dans lesquelles ces titres donneront droit à des actions de la Société.

La délégation ainsi conférée au Conseil d'Administration est valable à compter de ce jour et ce, jusqu'à l'Assemblée Générale devant statuer sur les comptes de l'exercice 2002.

Quatorzième résolution (Emission avec suppression du droit préférentiel de souscription de valeurs mobilières donnant accès au capital)

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'Administration et du rapport spécial des Commissaires aux Comptes, et conformément aux dispositions de l'alinéa 3 de l'article L 225-129- III du Code de Commerce :

1. Délègue au Conseil d'Administration les pouvoirs nécessaires à l'effet de procéder par voie d'appel public à l'épargne, en une ou plusieurs fois, dans les proportions et aux époques qu'il appréciera, tant en France qu'à l'étranger, à l'émission d'actions de la Société ainsi que de toutes valeurs mobilières de quelque nature que ce soit donnant accès, immédiatement et/ou à terme, à des actions de la Société, y compris si ces valeurs mobilières sont émises en application de l'article L 228-93 du Code de Commerce.

2. Décide que le montant des augmentations de capital social susceptibles d'être réalisées immédiatement et/ou à terme en vertu de la délégation susvisée ne pourra être supérieur à trois cents millions d'euros, soit un milliard neuf cent soixante-sept millions huit cent soixante et onze mille francs français de nominal, montant auquel s'ajoutera, le cas échéant, le montant nominal des actions supplémentaires à émettre pour préserver, conformément à la loi, les droits des porteurs de valeurs mobilières donnant droit à des actions.

3. Décide, en outre, que le montant nominal des titres d'emprunt susceptibles d'être émis en vertu de la délégation susvisée ne pourra être supérieur à trois milliards d'euros, soit dix-neuf milliards six cent soixante-dix-huit millions sept cent dix mille francs français, ou en cas d'émission en monnaie étrangère, ou en unité de compte fixée par référence à plusieurs monnaies.

4. Décide de supprimer le droit préférentiel de souscription des actionnaires aux valeurs mobilières à émettre, étant entendu que le Conseil d'Administration pourra conférer aux actionnaires une faculté de souscription par priorité sur tout ou partie de l'émission pendant le délai et aux conditions qu'il fixera. Cette priorité de souscription ne donnera pas lieu à la création de droits négociables, mais pourra, si le Conseil d'Administration l'estime opportun, être exercée tant à titre irréductible que réductible.

5. Décide que, si les souscriptions des actionnaires et du public n'ont pas absorbé la totalité d'une émission d'actions ou de valeurs mobilières telles que définies ci-dessus, le Conseil pourra utiliser, dans l'ordre qu'il estimera opportun, l'une et/ou l'autre des facultés ci-après :

- limiter, le cas échéant, l'émission au montant des souscriptions sous la condition que celui-ci atteigne, au moins, les trois quarts de l'émission décidée ;
- répartir librement tout ou partie des titres non souscrits ;
- offrir au public tout ou partie des titres non souscrits.

6. Constate que, le cas échéant, la délégation susvisée emporte de plein droit au profit des porteurs de valeurs mobilières donnant accès à terme à des actions de la Société, susceptibles d'être émises, renonciation des actionnaires à leur droit préférentiel de souscription aux actions auxquelles ces valeurs mobilières donnent droit.

Décide de supprimer le droit préférentiel de souscription des actionnaires aux actions émises par conversion d'obligations ou par exercice de bons.

7. Décide que la somme revenant, ou devant revenir, à la Société pour chacune des actions émises dans le cadre de la délégation susvisée, après prise en compte, en cas d'émission de bons autonomes de souscription d'actions, du prix d'émission desdits bons, sera au moins égale à la moyenne des premiers cours constatés en Bourse de l'action de la Société pendant dix jours de Bourse consécutifs choisis parmi les vingt jours de Bourse précédant le début de l'émission des valeurs

mobilières précitées, après, le cas échéant, correction de cette moyenne pour tenir compte de la date de jouissance.

8. Décide que le Conseil d'Administration aura tous pouvoirs, avec faculté de subdélégation à son Président, dans les conditions fixées par la loi, pour mettre en œuvre la présente délégation, à l'effet notamment de déterminer les dates et modalités des émissions ainsi que la forme et les caractéristiques des valeurs mobilières à créer, d'arrêter les prix et conditions des émissions, de fixer les montants à émettre, de fixer la date de jouissance, même rétroactive, des titres à émettre, de déterminer le mode de libération des actions ou autres titres émis et, le cas échéant, de prévoir les conditions de leur rachat en Bourse, la possibilité de suspension de l'exercice des droits d'attribution d'actions attachés aux valeurs mobilières à émettre pendant un délai qui ne pourra excéder trois mois, de fixer les modalités suivant lesquelles sera assurée la préservation des droits des titulaires de valeurs mobilières donnant à terme accès au capital social et ce en conformité avec les dispositions légales et réglementaires. En outre, le Conseil ou son Président pourra procéder, le cas échéant, à toutes imputations sur la ou les primes d'émission et notamment celle des frais entraînés par la réalisation des émissions, et prendre généralement toutes dispositions utiles et conclure tous accords pour parvenir à la bonne fin des émissions envisagées, et constater la ou les augmentations de capital résultant de toute émission réalisée par l'usage de la présente délégation et modifier corrélativement les statuts.

En cas d'émission de titres d'emprunt, le Conseil d'Administration aura tous pouvoirs, avec faculté de subdélégation au Président, notamment pour décider de leur caractère subordonné ou non, fixer leur taux d'intérêt, leur durée, le prix de remboursement fixe ou variable avec ou sans prime, les modalités d'amortissement en fonction des conditions du marché et les conditions dans lesquelles ces titres donneront droit à des actions de la Société.

9. La délégation ainsi conférée au Conseil d'Administration est valable à compter de ce jour et ce, jusqu'à l'Assemblée Générale devant statuer sur les comptes de l'exercice 2002.

Quinzième résolution (Augmentation de capital aux fins de réaliser une Offre Publique d'Echange)

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'Administration et du rapport spécial des Commissaires aux Comptes, et conformément aux dispositions de l'article L 225-148 du Code de Commerce, autorise le Conseil d'Administration à augmenter le capital de la Société d'un montant nominal maximum de trois cents millions d'euros, soit un milliard neuf cent soixante-sept millions huit cent soixante et onze mille francs français, par l'émission successive ou simultanée, en une ou plusieurs fois, d'actions nouvelles de la Société à l'effet de rémunérer des titres apportés à une Offre Publique d'Echange sur des titres d'une société qui sont admis aux négociations sur un marché réglementé ou à la cote officielle d'un Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen autre que la France ou d'un Etat membre de l'Organisation de Coopération et de Dévelop-

pement Economiques.

Cette émission d'actions nouvelles rémunérant des titres apportés à une Offre Publique d'Echange pourra, conformément aux dispositions de l'article L 225-129 du Code de Commerce, résulter de l'émission de valeurs mobilières de toute nature donnant accès immédiatement et/ou à terme à une quotité du capital de la Société. Le montant nominal des titres d'emprunt émis, le cas échéant, en application de la présente autorisation ne pourra être supérieur à trois milliards d'euros, soit dix-neuf milliards six cent soixante-dix-huit millions sept cent dix mille francs français.

L'Assemblée Générale décide que le Conseil d'Administration aura tous pouvoirs, avec faculté de subdélégation à son Président, dans les conditions fixées par la loi, pour mettre en œuvre la présente autorisation, à l'effet notamment :

- de fixer la parité d'échange ainsi que, le cas échéant, le montant de la soulte en espèces à verser ;
- de constater le nombre de titres apportés à l'échange ;
- de déterminer les dates, conditions d'émission, notamment le prix et la date de jouissance, des actions nouvelles, ou, le cas échéant, des titres donnant accès immédiatement et/ou à terme à une quotité du capital de la Société ;
- d'inscrire au passif du bilan à un compte "prime d'apport", sur lequel porteront les droits de tous les actionnaires, la différence entre le prix d'émission des actions nouvelles et leur valeur nominale ;
- de procéder, s'il y a lieu, à l'imputation sur ladite "prime d'apport" de l'ensemble des frais et droits occasionnés par l'opération autorisée ;
- et de prendre généralement toutes dispositions utiles et conclure tous accords pour parvenir à la bonne fin de l'opération autorisée, constater la ou les augmentations de capital en résultant et modifier corrélativement les statuts.

L'autorisation ainsi conférée au Conseil d'Administration est valable à compter de ce jour et ce, jusqu'à l'Assemblée Générale devant statuer sur les comptes de l'exercice 2002.

Seizième résolution (Limitation globale des autorisations)

L'Assemblée Générale, connaissance prise du rapport du Conseil d'Administration, et comme conséquence de l'adoption des treizième, quatorzième et quinzième résolutions, décide :

- de fixer à trois milliards d'euros, soit dix-neuf milliards six cent soixante-dix-huit millions sept cent dix mille francs français, ou en cas d'émission en monnaie étrangère, ou en unité de compte fixée par référence à plusieurs monnaies, le montant nominal maximum des titres d'emprunt susceptibles d'être émis en vertu des autorisations conférées par les résolutions susvisées ;
- et de fixer à cinq cent millions d'euros, soit trois milliards deux cent soixante-dix-neuf millions sept cents quatre-vingt-cinq mille francs français, le montant nominal maximal des augmentations de capital social, immédiates et/ou à terme, susceptibles d'être réalisées en vertu des autorisations conférées par les résolutions susvisées, étant précisé qu'à ce montant nominal s'ajoutera, éventuellement, le montant

nominal des actions à émettre en supplément pour préserver les droits des titulaires des valeurs mobilières donnant droit à des actions conformément à la loi.

Dix-septième résolution (Augmentation de capital par incorporation de réserves ou de bénéfices, de primes d'émission ou d'apport)

L'Assemblée Générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les Assemblées Générales Ordinaires, connaissance prise du rapport du Conseil d'Administration, délègue audit conseil les pouvoirs nécessaires à l'effet d'augmenter, en une ou plusieurs fois, le capital social dans la limite d'un montant nominal maximum de un milliard d'euros, soit six milliards cinq cent cinquante-neuf millions cinq cent soixante-dix mille francs français, par l'incorporation successive ou simultanée au capital de tout ou partie des réserves, bénéfices ou primes d'émission, de fusion ou d'apport, à réaliser par création et attribution gratuite d'actions, ou par élévation du nominal des actions, ou par l'emploi conjoint de ces deux procédés.

L'Assemblée Générale décide que les droits formant rompus ne seront pas négociables et que les actions correspondantes seront vendues ; les sommes provenant de la vente seront allouées aux titulaires des droits au plus tard trente jours après la date d'inscription à leur compte du nombre entier d'actions attribuées.

L'Assemblée Générale confère tous pouvoirs au Conseil d'Administration, avec faculté de subdélégation à son Président, dans les conditions fixées par la loi, à l'effet notamment de déterminer les dates et modalités des émissions, d'arrêter les prix et conditions des émissions, de fixer les montants à émettre et plus généralement de prendre toutes dispositions pour en assurer la bonne fin, d'accomplir tous actes et formalités à l'effet de rendre définitives la ou les augmentations de capital correspondantes et d'apporter aux statuts les modifications corrélatives.

La délégation ainsi conférée au Conseil d'Administration est valable à compter de ce jour et ce, jusqu'à l'Assemblée Générale devant statuer sur les comptes de l'exercice 2002.

Dix-huitième résolution (Augmentation de capital par émission d'actions réservées aux salariés)

L'Assemblée Générale, statuant dans le cadre des dispositions de l'article L 443-1 et suivants du Code du Travail, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'Administration et du rapport spécial des Commissaires aux Comptes établis en application de l'article L 225-138 du Code de Commerce, délègue au Conseil d'Administration les pouvoirs nécessaires à l'effet d'augmenter le capital social de la Société en une ou plusieurs fois par l'émission d'actions nouvelles et, le cas échéant, l'attribution d'actions gratuites ou d'autres titres donnant accès au capital dans les conditions fixées

par la loi, dans la limite de 1 % du montant des titres composant à ce jour le capital social, réservées aux adhérents aux plans définis ci-après. Les bénéficiaires des augmentations de capital présentement autorisées seront les adhérents à des plans d'épargne d'entreprise de la Société et/ou des sociétés ou GIE dont elle détient directement ou indirectement plus de 50 % du capital ou des droits.

Les actionnaires décident de renoncer expressément à leurs droits préférentiels de souscription au profit desdits adhérents.

Le prix des actions souscrites par les adhérents visés ci-dessus, en application de la présente autorisation, sera égal ou supérieur à 80 % de la moyenne des cours cotés de l'action lors des vingt séances de Bourse précédant le jour de la décision du Conseil d'Administration fixant la date d'ouverture de la souscription.

L'Assemblée Générale donne au Conseil d'Administration, conformément aux dispositions légales et réglementaires dans les limites et sous les conditions précisées ci-dessus et, le cas échéant, dans le cadre des dispositions adoptées dans les plans d'épargne, tous pouvoirs pour déterminer toutes les conditions et modalités des opérations et notamment :

- décider et fixer les modalités d'attribution d'actions gratuites ou d'autres titres donnant accès au capital, en application de l'autorisation conférée ci-avant ;
- fixer les conditions d'ancienneté que devront remplir les bénéficiaires des actions nouvelles à provenir des augmentations de capital, objet de la présente résolution ;
- décider le montant à émettre, le prix d'émission, les modalités de chaque émission ;
- arrêter les dates d'ouverture et de clôture des souscriptions ;
- fixer, dans la limite d'une durée maximale de trois ans, le délai accordé aux souscripteurs pour la libération de leurs titres ;
- arrêter la date, même rétroactive, à compter de laquelle les actions nouvelles porteront jouissance ;
- constater la réalisation de l'augmentation de capital à concurrence du montant des actions qui seront effectivement souscrites ou décider de majorer le montant de ladite augmentation de capital pour que la totalité des souscriptions reçues puisse être effectivement servies ;
- et prendre toutes mesures pour la réalisation des augmentations de capital, procéder aux formalités consécutives à celles-ci et apporter aux statuts les modifications corrélatives à ces augmentations de capital.

L'autorisation ainsi conférée au Conseil d'Administration, avec faculté de subdélégation au Président, est valable à compter de la présente Assemblée et ce, jusqu'à l'Assemblée Générale devant statuer sur les comptes de l'exercice 2001.

Dix-neuvième résolution (Pouvoirs)

L'Assemblée Générale donne tous pouvoirs au porteur de copie ou d'extrait du procès-verbal de la présente Assemblée pour accomplir toutes les formalités de dépôt et de publication prévues par la loi.

NOTES

RENAULT
13 - 15, quai Le Gallo
92513 BOULOGNE-BILLANCOURT Cedex
FRANCE
Tél. : 33 (0)1 41 04 50 50
www.renault.com

DIRECTION DES RELATIONS FINANCIÈRES
DIRECTION DE LA COMMUNICATION / MCAV

alliance design
Imprimerie Blanchard

Crédits photos :

Anthony Bernier
Olivier Blaise
Dingo
Dominique Dumas
Georges Fessy
Stéphane Foulon
Nigel Harniman
Photothèque Irisbus, DR
Photothèque Mack Trucks inc., DR
Photothèque Renault V.I., DR
Photothèque AB Volvo, DR
Patrick Sautelet
Michel de Vries



RENAULT