



**RENAULT**

société anonyme au capital de 922 768 855,50 euros  
siège social : 13-15 quai le Gallo  
92100 Boulogne Billancourt France

## **DOCUMENT DE REFERENCE**

Le présent document de référence a été déposé auprès de la Commission des Opérations de Bourse le 7/03/2002, conformément au règlement n°98-01. Il pourra être utilisé à l'appui d'une opération financière s'il est complété par une note d'opération visée par la Commission des Opérations de Bourse.

## SOMMAIRE

RAPPORT DE GESTION APPROUVE PAR LE  
CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 26 FEVRIER 2002

<b>Chapitre I : Présentation du Groupe</b>	<b>pages 3 à 18</b>
HISTOIRE	pages 3 à 4
ACTIONNARIAT ET BOURSE	pages 4 à 8
POLITIQUE D'INFORMATION	pages 8 à 9
DIRIGEANTS ET GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE	pages 10 à 16
RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE JURIDIQUE	pages 17 à 18
<b>Chapitre II : Renault en 2001</b>	<b>pages 19 à 53</b>
RESULTATS FINANCIERS	pages 19 à 25
RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT	pages 26 à 28
ENVIRONNEMENT	pages 28 à 30
EFFECTIFS ET POLITIQUE SOCIALE	pages 31 à 37
ALLIANCE RENAULT NISSAN	pages 38 à 44
STRATEGIE DE RENAULT	pages 45 à 52
PERSPECTIVES 2002	page 53
<b>Chapitre III : L'activité des Branches</b>	<b>pages 54 à 70</b>
BRANCHE AUTOMOBILE	pages 54 à 66
BRANCHE FINANCIERE	pages 67 à 70
<b>Chapitre IV : Comptes consolidés</b>	<b>pages 71 à 135</b>
<b>Chapitre V : Comptes sociaux</b>	<b>pages 137 à 157</b>
<b>Chapitre VI : Renseignements sur les principales filiales</b>	<b>pages 158 à 161</b>
<b>Chapitre VII : Attestations et table de concordance</b>	<b>pages 162 à 163</b>
<b>Chapitre VIII : Projets de résolutions</b>	<b>pages 164 à 175</b>
Assemblée Générale Extraordinaire du 28 mars 2002	<b>pages 164 à 167</b>
Assemblée Générale du 26 avril 2002	<b>pages 168 à 175</b>

## CHAPITRE I

### PRESENTATION DU GROUPE

#### 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 **Vel Satis**, 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.

L'année **1999** a marqué une nouvelle dimension de Renault avec 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% et l'acquisition d'une nouvelle marque, **Samsung Motor** en Corée du Sud.

En janvier **2001**, l'accord signé avec Volvo en juillet 2000 est entré en vigueur. Renault devient ainsi l'actionnaire principal du second groupe mondial de poids lourds. Concernant l'Alliance, une nouvelle étape a été franchie dans la constitution du groupe binational Renault-Nissan, par l'annonce le 30 octobre du projet d'accélérer le développement de l'Alliance. Ce projet prévoit d'une part **un renforcement des liens capitalistiques** créant ainsi une solidarité entre les deux entreprises et une communauté d'intérêts et d'autre part, la mise en place d'un **centre de commandement stratégique commun**. Renault a aussi renforcé sa participation dans le capital de Dacia en l'augmentant à 92,7%. Du côté des produits, 2001 a vu la commercialisation de Laguna II à partir de janvier, de Nouvelle Clio au premier semestre et d'**Avantime** en novembre. Renault a également présenté en 2001 sa berline haut de gamme **Vel Satis** qui sera commercialisée en mars 2002.

#### Stratégie de Renault

Renault poursuit une stratégie de **croissance rentable** s'exprimant au travers de **trois axes** :

- 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.

La déclinaison de cette stratégie est décrite dans le chapitre II, pages 45 à 52.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 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<sup>a</sup>. Après l'accord de juillet 2000 avec Volvo, effectif le 2 janvier 2001, l'activité Véhicules Industriels n'apparaît plus, la participation - de 20% des actions émises par AB Volvo - de Renault dans le nouvel ensemble étant consolidée par mise en équivalence.

Les activités du Groupe sont dorénavant réparties entre **deux branches principales**:

- la **Branche Automobile** (33,8 milliards d'euros en 2001, soit 93,1% 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 ;
- la **Branche Financière** (1,8 milliard d'euros en 2001, soit 5% 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.

Une troisième branche "**Autres**" activités regroupe dorénavant essentiellement les informations concernant **Irisbus** (0,7 milliard d'euros, soit 1,9% du chiffre d'affaires consolidé du Groupe).

### Principales données financières sur 5 ans

En millions d'euros	1997	1998	1999	2000	2001
Chiffre d'affaires	31 696	37 187	37 592	40 175	36 351 <sup>(5)</sup>
Marge opérationnelle <sup>(1)</sup>	563	1920	2 205	2 022	473
Résultat d'exploitation	309	1 652	1 484	1 703	704
Résultat du Groupe avant impôts	624	1 699	1 160	1 723	1 020
Résultat net du Groupe	829	1 337	540	1 074	953
Résultat net de Renault	827	1 349	534	1 080	1 051
Résultat net par action <sup>(2)</sup>	3,47	5,64	2,23	4,5	4,38
Capital	914	914	914	914	923
Capitaux propres	6 695	7 861	8 185	9 652	10 051
Total de Bilan	35 082	38 125	46 422	51 975	50 129
Dividende <sup>(2)</sup>	0,53	0,76225	0,76225	0,91	0,92 <sup>(3)</sup>
Capacité d'autofinancement	2 104	3 098	3 314	3 412	1 688
Investissements	2 483	2 272	7 500	3 657	3 314
Endettement financier net des activités industrielles et commerciales <sup>(4)</sup>	637	(1 612)	2 700	4 793	3 928
Effectif total (en nombre)	141 315	138 321	159 608	166 114	140 417

(1) correspond au résultat d'exploitation avant prise en compte des « Autres produits et charges d'exploitation »

(2) en euros

(3) sur proposition du Conseil d'Administration et sous réserve de la décision de l'Assemblée Générale du 26 avril 2002

(4) nouvelle définition en 1999, incluant le montant des titres participatifs Renault. Les années 1997 et 1998 ont été retraitées en conséquence. Hors titres participatifs, l'endettement financier net serait de 2 382 millions d'euros en 1999, 4 475 millions d'euros en 2000 et 3 603 millions d'euros en 2001.

(5) A structures et méthodes identiques à 2001, le chiffre d'affaires 2000 est de 34 268 millions d'euros

## II / ACTIONNARIAT ET BOURSE

### Répartition du capital

Suite à l'augmentation de capital réservée aux salariés du Groupe Renault, décidée par le Conseil d'Administration du 23 octobre 2001 agissant sur délégation de l'Assemblée Générale Mixte du 10 mai 2001<sup>b</sup>, le capital social de Renault a été porté à 922 768 855,50 euros

<sup>a</sup> La mise en œuvre du projet de renforcement de l'Alliance annoncé le 30 octobre 2001 rendrait nécessaire une réorganisation de Renault dont les modalités sont détaillées dans le chapitre II en pages 38 à 44.

<sup>b</sup> Le Conseil d'Administration en sa séance du 18 décembre 2001 a constaté la réalisation de l'augmentation de capital social réservée aux

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

(neuf cent vingt deux millions sept cent soixante huit mille huit cent cinquante cinq euros et cinquante centimes) divisé en 242 196 550 actions de 3,81 euros de nominal chacune.

Sur cette nouvelle base, au 31 décembre 2001, l'Etat détient 43,78 % du capital de Renault. Les salariés et anciens salariés de Renault détiennent, pour leur part, 3,12%, en titres faisant l'objet d'une gestion collective ou inscrits en nominatif pur. Par ailleurs, le Groupe des Actionnaires Associés<sup>(1)</sup> détient 3,21% du capital de Renault.

L'enquête effectuée par Euroclear au 28 décembre 2001 montre une grande stabilité – par rapport à la précédente enquête menée en juin 2000 - de la répartition de la part détenue par le public. Environ 280 000 actionnaires individuels – en dehors des salariés ou anciens salariés dont les titres font l'objet d'une gestion collective ou inscrits en nominatif pur – détiennent 7,3% du capital (300 000 actionnaires détenaient 8,4% du capital au 30 juin 2000). La part des investisseurs institutionnels est stable et s'élève à près de 39% du capital, répartie à part égale entre français et étrangers.

### Répartition du capital en % et des droits de vote <sup>(\*)</sup>

	31/12/2001	31/12/2000	31/12/1999
<b>Etat français</b>	<b>43,78</b>	<b>44,22</b>	<b>44,22</b>
<b>Groupe des Actionnaires Associés <sup>(1)</sup></b>	<b>3,21</b>	<b>3,24</b>	<b>3,24</b>
Lagardère Groupe	1,48	1,50	1,50
Caisse des Dépôts et Consignations	1,03	1,04	1,04
Banque Cantonale Vaudoise	0,50	0,50	0,50
Natexis Banques Poulaires	0,20	0,20	0,20
<b>Salariés</b>	<b>3,12</b>	<b>2,21</b>	<b>2,75</b>
<b>Auto-détention <sup>(2)</sup></b>	<b>3,54</b>	<b>2,83</b>	<b>2,10</b>
<b>Public</b>	<b>46,35</b>	<b>47,50</b>	<b>47,69</b>
	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

(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 S.A. » 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) actions acquises dans le cadre de la couverture des programmes d'options d'achats d'actions. Ces actions ne donnent pas lieu à droits de vote.

(\*) La mise en œuvre du projet de renforcement de l'Alliance annoncé le 30 octobre 2001 aurait des conséquences dans la répartition du capital et des droits de vote dont les modalités sont présentées dans le chapitre II en pages 38 et suivantes

Conformément aux dispositions des articles L 225-209 et suivants du Code de Commerce, l'Assemblée Générale Mixte du 10 mai 2001 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 avril 2001 sous le n° 01-380. Les opérations doivent être réalisées à un prix maximum d'achat de 90 euros et à un prix minimum de vente de 15 euros, 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, 1 835 402 titres ont été achetés dans le cadre de cette autorisation précitée à un coût moyen pondéré de 48,67 euros. Cette autorisation prendra fin lors de la prochaine Assemblée Générale annuelle d'approbation des comptes.

## Evolution du capital

Au 31 décembre 2001, le capital social de Renault s'élève à 922 768 855,50 euros composé de 242 196 550 actions de 3,81 euros de nominal chacune. Le nombre de droits de vote s'élève à 233 618 163. Les actions sont intégralement souscrites et entièrement libérées.

### Evolution du capital sur les 5 dernières années

	Opérations de capital effectuées	Montant du capital résultant	
		en francs / euros	en nombre de titres
<b>8/1996</b>	Augmentation de capital résultant du paiement d'une partie du dividende en actions : émission de 790 154 actions de 25 F (à 127 F)	<b>5 994 964 175 F</b>	<b>239 798 567 actions de 25 F</b>

salariés et a modifié le capital social en conséquence.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

01/2001	Conversion du capital en euro	913 632 540,27 euros	239 798 567 actions de	3,81 euros
<b>12/2001</b>	<b>Augmentation de capital réservée aux salariés : émission de 2 397 983 actions de 3,81 euros</b>	<b>922 768 855,50 euros</b>	<b>242 196 550 actions de</b>	<b>3,81 euros</b>

En application et dans le cadre de l'autorisation conférée au Conseil d'Administration par l'Assemblée Générale Mixte du 10 mai 2001 (dix-huitième résolution), le Conseil d'Administration, lors de sa séance du 23 octobre 2001 a décidé de procéder à une augmentation de capital par émission d'actions réservées aux salariés du Groupe Renault dans la limite de 1% du montant des titres composant le capital social.

### 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'actions par Renault est détaillée au chapitre II, pages 34-35).

### 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 en Euros
		Dividende	Avoir fiscal	Revenu global	
<b>1997</b>	239 798 567	3,50	1,75	5,25	<b>0,53</b>
<b>1998</b>	239 798 567	5,00	2,50 <sup>(2)</sup>	7,50	<b>0,76225</b>
<b>1999</b>	239 798 567	5,00	2,50 <sup>(2)</sup>	7,50	<b>0,76225</b>
<b>2000</b>	239 798 567	6,00	3,00 <sup>(2)</sup>	9,00	<b>0,91469</b>
		Revenu par actions en euros			
<b>2001<sup>(1)</sup></b>	242 196 550	0,92	0,46 <sup>(2)</sup>	1,38	

<sup>(1)</sup> selon proposition du Conseil d'Administration et sous réserve de la décision de l'Assemblée Générale annuelle du 26 avril 2002

<sup>(2)</sup> 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 appel public à l'épargne par le biais d'émissions de titres participatifs en 1983 (1 000 000 titres de 1 000 francs, 152,45 euros, par Renault), 1984 (1 000 000 titres de 1 000 francs, 152,45 euros, par Renault) et 1985 (500 000 titres de 1 000 francs, 152,45 euros, 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 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	<b>307,0</b>	315,0	<b>306,5</b>
Janvier 2001	20 867	310,8	316,0	306,5

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

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	9 449	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
Août 2001	18 567	320,0	<b>320,0</b>	312,7
Septembre 2001	21 528	310,9	319,8	300,0
Octobre 2001	13 493	301,5	314,9	295,1
Novembre 2001	18 021	299,7	302,5	<b>292,0</b>
Décembre 2001	24 296	<b>299,3</b>	300,5	298,0
Janvier 2002	15 111	299,0	301,0	297,5

(source : Reuters)

Au 31 décembre 2001, le nombre de **titres participatifs émis par Renault** restant en circulation s'élève à 2 millions.

Au 31 décembre 2001, le nombre de **titres participatifs émis par Diac** en 1985 et restant en circulation s'élevait à 111 259 titres d'un nominal unitaire de 152,45 euros, soit un montant nominal total de 16 961 434,55 euros. Durant l'exercice 2001, le cours du titre a évolué entre 143 euros et 158,45 euros. Le cours de clôture au 31 décembre s'est établi à 146,95 euros.

## Evolution du cours de l'action Renault

L'action Renault est cotée au premier marché, éligible au Service de Règlement Différé, à la Bourse de Paris (Euronext) depuis le 17 novembre 1994 suite à l'ouverture du capital de la société (code Euroclear 13 190). Le prix de l'action, lors de l'offre publique de vente relative à cette opération, était de 165 francs, soit 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 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
Février 2001	18 019 160	58,40	61,00	53,10
Mars 2001	21 196 850	57,30	<b>64,00</b>	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
Août 2001	15 902 005	45,45	52,50	44,61
Septembre 2001	23 588 007	32,00	45,00	<b>26,01</b>
Octobre 2001	20 829 522	33,85	39,10	29,85
Novembre 2001	18 505 745	38,41	42,70	33,39
Décembre 2001	11 143 697	<b>39,61</b>	41,63	36,43
Janvier 2002	19 167 274	44,4	45,75	39,30

(source : Reuters)

L'année 2001 a été marquée par de fortes variations du titre.

Le cours de l'action a tout d'abord entamé un premier trimestre à la hausse pour atteindre son plus haut niveau en séance le 8 mars à 64 euros, suite à l'annonce des résultats financiers de l'année 2000 et à un mouvement de regain d'intérêt des investisseurs pour les valeurs

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

dites "traditionnelles". Par la suite, des inquiétudes sur la performance de Renault en Europe occidentale et sur la situation en Turquie, renforcées par l'alerte sur résultats du 17 mai ont entraîné une baisse progressive du titre.

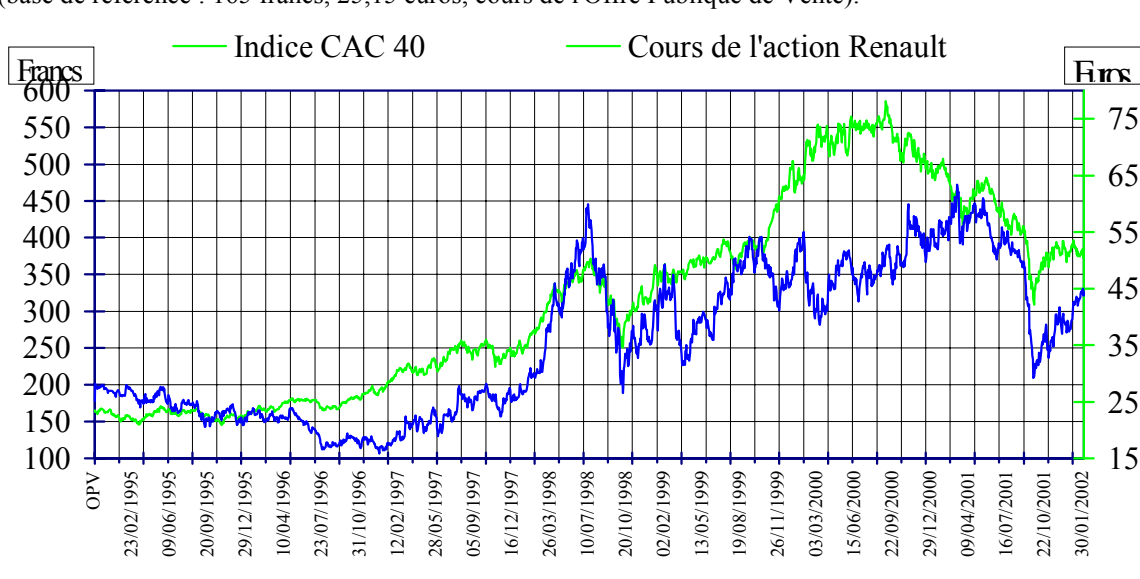
Après avoir clôturé le 1<sup>er</sup> semestre à 53,3 euros, le titre Renault subit un mouvement de baisse, dans le sillage de celle que connaît le titre Nissan au cours de l'été. Puis, comme les autres valeurs du secteur automobile, il a fortement baissé à la suite des événements du 11 septembre. Il a alors atteint son plus bas niveau à 26,01 euros le 21 septembre. Il se redresse par la suite mais dans de moindre proportion et connaît de fortes variations à la suite de l'annonce des résultats de Nissan et d'une révision à la baisse par Renault de ses objectifs de marge opérationnelle pour le 2<sup>e</sup> semestre.

Au total, sur l'année 2001, le titre Renault perd 28,6% tandis que le CAC abandonne 22%.

En terme de capitalisation boursière, au 31 décembre 2001, Renault se place au 30<sup>ème</sup> rang des sociétés composant le CAC 40 avec une capitalisation boursière de 9 593 millions d'euros.

### Evolution du cours de l'action Renault du 17 novembre 1994 au 31 janvier 2002

(base de référence : 165 francs, 25,15 euros, cours de l'Offre Publique de Vente).



Deux filiales sont cotées en bourse :

La société Renault Argentina, cotée à la Bourse de Buenos Aires dont le capital est détenu à 61,1 % par Cofal et à 19,1% par Renault Holding et 0,2% par Renault SA ;

La société Dacia, cotée à la Bourse de Bucarest dont Renault détient 92,7% du capital.

## III / POLITIQUE D'INFORMATION

Depuis son introduction en bourse en novembre 1994, l'objectif de Renault est de délivrer une information régulière, claire, transparente et de même niveau à l'ensemble de ses actionnaires individuels et institutionnels.

Pour répondre à cet objectif et adapter cette information aux besoins de chacun, Renault a développé une politique active de communication en multipliant les documents d'information, en développant sur le site internet renault.com un volet dédié aux actionnaires et en leur proposant de nombreuses rencontres en France et à l'étranger.

### ▪ Actionnaires individuels

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 2001, il s'est réuni quatre fois, dont deux en séances plénières autour du Président. Les travaux de l'année ont porté sur le volet financier du site internet, sur la préparation de l'avis financier relatif aux résultats semestriels 2001, sur les supports, événements et messages de communication à destination des actionnaires individuels, sur la préparation de la synthèse du rapport annuel 2001 et enfin sur la présentation du projet d'accélération de l'Alliance Renault / Nissan.

Depuis mai 1995, Renault s'est doté d'un **Club des actionnaires** composé d'environ 33 000 membres. Ceux-ci sont informés régulièrement sur l'activité du Groupe par une lettre aux actionnaires, envoyée trimestriellement, et un rapport abrégé, édité chaque année



## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

après l'annonce des résultats. Ils reçoivent les documents relatifs à l'Assemblée Générale. Ils sont invités régulièrement à des visites d'usines ou à des réunions d'actionnaires dans leur région. Ainsi en 2001, des visites ont été organisées sur les sites de Flins, Sandouville et Douai et quatre réunions d'actionnaires, organisées en collaboration avec Euronext, se sont tenues à Mulhouse, Paris, Bruxelles et Nantes. De plus, en novembre 2001, Renault a participé au Salon Actionaria à Paris et a ainsi pu enrichir ses contacts directs avec ses actionnaires.

Renault a, par ailleurs, lancé depuis quatre 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 2001, dix réunions en province et deux visites d'usines à Batilly et Maubeuge ont été ainsi organisées à leur attention.

Enfin, les actionnaires individuels ont à leur disposition un **numéro vert (0 800 650 650)** et une ligne téléphonique (**01 41 04 59 99**) qui leur permet d'entrer en relation du lundi au vendredi avec un interlocuteur chargé des relations actionnaires.

### ▪ Investisseurs institutionnels

Renault entretient également des relations suivies avec des analystes financiers et des investisseurs institutionnels français et étrangers. Des réunions d'analystes sont organisées lors de la publication des résultats annuels et semestriels à Londres et à Paris : afin de les rendre accessibles au plus grand nombre, elles sont retransmises en direct ou en différé sur le site internet de Renault.

Des rencontres sont également organisées tout au long de l'année au siège du groupe, en France et à l'étranger avec des investisseurs. En 2001, le management de Renault a ainsi rencontré plus de 300 investisseurs en Europe, aux Etats-Unis et, en Asie.

La rubrique finance du site Internet Renault (**www.renault.com**) est un espace spécialement dédié aux actionnaires et comporte donc toutes les informations relatives à la communication financière du groupe : cotation du cours de l'action Renault en temps réel, communiqués et publications, agenda des grands rendez-vous, retransmission (en direct ou en différé) des présentations aux analystes à Paris et à Londres et de l'Assemblée Générale des actionnaires, réponses aux questions les plus fréquemment posées,...

En 2001, la rubrique Finance du site [www.renault.com](http://www.renault.com) a reçu plusieurs prix dans le cadre du "Palmarès Boursoscan<sup>(1)</sup> 2001". Renault s'est ainsi vu décerner le prix spécial du jury pour la catégorie "1<sup>ère</sup> visite" et la médaille d'argent pour la catégorie "interactivité". Au total, le site internet institutionnel de Renault se classe aux tous premiers rangs parmi les 100 sites les plus scrutés et à la 4<sup>ème</sup> place "tous critères confondus".

<sup>(1)</sup> baromètre établi par la société d'études TLB en collaboration avec Boursorama, mesurant les attentes et la satisfaction des actionnaires individuels internautes vis à vis des rubriques financières des sites web des sociétés cotées. Enquête réalisée auprès d'un panel représentatif de 6 300 actionnaires individuels internautes francophones (France, Belgique et Suisse).

### Agenda 2002 des annonces financières :

Mardi 12 février : Publication des résultats annuels 2001  
Mercredi 24 avril : Publication du chiffre d'affaires du 1<sup>er</sup> trimestre 2002  
Vendredi 26 avril : Assemblée Générale  
Mercredi 15 mai : Paiement du dividende<sup>(1)</sup>  
Jeudi 25 juillet : Publication des résultats semestriels 2002  
Jeudi 24 octobre : Publication du chiffre d'affaires du 3<sup>ème</sup> trimestre 2002

<sup>(1)</sup> Selon proposition du Conseil d'Administration et sous réserve de la décision de l'Assemblée Générale du 26 avril 2002

### Responsable de l'information :

Olivier BOURGES  
Directeur des Relations Financières  
tel : 01 41 04 64 85  
fax : 01 41 04 51 49

**Ligne téléphonique actionnaires** : 01 41 04 59 99 (fax : 01.41.04.51.49)

**Numéro Vert** : 0 800 650 650

**Ligne téléphonique actionnaires salariés du Groupe Renault** : 01 41 04 33 46 (fax : 01 41 04 33 52)

**Internet** : [www.renault.com](http://www.renault.com)

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

**IV / DIRIGEANTS ET GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE**

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.

**Conseil d'Administration au 31 décembre 2001**

	Nombre d'actions Renault détenues	Age	Date du premier mandat
<b>Président-Directeur Général</b>			
Louis SCHWEITZER (1)	19 545 et 503 parts de FCPE	59 ans	Mai 1992
<i>Administrateur :</i>			
BNP Paribas			
Compagnie Financière Renault			
Electricité de France			
AB Volvo			
Renault Crédit International			
<i>Membre du Conseil de Surveillance :</i>			
Philips			
<b>Administrateurs</b>			
Pierre ALANCHE (6)	612	59 ans	Juin 1997
Ingénieur, responsable maîtrise d'ouvrage Systèmes d'information industriels Renault			
<i>Administrateur représentant les actionnaires salariés</i>			
BNP PARIBAS (2)	2 822 068	59 ans	Mai 1995
représentée par Michel PEBEREAU, 150 Président-Directeur Général BNP Paribas			
<i>Mandats d'administrateur à titre personnel :</i>			
Total Fina Elf			
Lafarge			
Saint Gobain			
<i>Membre du Conseil de Surveillance :</i>			
Axa			
Galeries Lafayette			
Dresdner Bank A.G.			
Jean-Marie BOUSSET (3)	20	55 ans	Janvier 1999
Technicien après-vente Renault			
<i>Administrateur salarié</i>			
Jean-Pierre CAMESCASSE (3)	1 041	60 ans	Janvier 1989
Ingénieur Synthèse Qualité Documentaire Renault			
<i>Administrateur salarié</i>			
François de COMBRET (7)	5 000	60 ans	Juillet 1996
<i>Associé Gérant</i>			
Lazard Frères			
Maison Lazard			
<i>Administrateur:</i>			
Fonds partenaires Gestion			
Institut Pasteur			
Nicolas JACHET (7)(10)	- <sup>(13)</sup>	43 ans	Mars 1998
<i>Chef du Service des Participations</i>			
<i>Direction du Trésor</i>			
<i>Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie</i>			
<i>Administrateur:</i>			
SOGEPA			
France-Télécom			
EDF			
SNCF			
Yoshikazu HANAWA(9)	500	67 ans	Juin 1999

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Président de Nissan Motor Co Ltd

---

Jean-Luc LAGARDERE (4)	1 001	74 ans		Mai 1989
------------------------	-------	--------	--	----------

---

*Gérant Commandité de Lagardère S.C.A*

*Président-Directeur général :*

Lagardère SA

Lagardère Capital & Management

Hachette SA

*Président de :*

France Galop

Chairman of the Board de la Société European

Aeronautic Defence and Space Company Eads N.V.

Chairman of the Board de la Société EADS Participations B.V.+

*Gérant :*

Lagardère Elevage

*Membre du Comité Consultatif :*

Banque de France

---

Bernard LARROUTUROU(11)	1 <sup>(13)</sup>	43 ans		février 2000
-------------------------	-------------------	--------	--	--------------

---

Président Directeur Général de l'INRIA

*Administrateur de :*

INRIA Transfert

---

Henri MARTRE (6)(10)	150	73 ans		Juillet 1996
----------------------	-----	--------	--	--------------

---

*Président d'Honneur d'Aérospatiale*

Président du Conseil d'Administration :

AFNOR

*Président du Conseil de Surveillance :*

ESL et Network Holding

*Administrateur de :*

On - X

Sogepa

Membre du Conseil Consultatif :

Banque de France,

Andersen et CARLYLE

---

Jean-Claude PAYE (10)(14)	20	67 ans		Juillet 1996
---------------------------	----	--------	--	--------------

---

*Avocat à la Cour*

---

Danièle POTVIN (3)	50	53 ans		Novembre 1996
--------------------	----	--------	--	---------------

---

Gestionnaire stages écoles Renault

*Administrateur salarié*

---

Franck RIBOUD (12)	231	46 ans		Décembre 2000
--------------------	-----	--------	--	---------------

---

*Président Directeur Général de :*

Groupe Danone

*Président du Conseil d'Administration de :*

Compagnie Gervais Danone

Générale Biscuit

*Président et Directeur :*

Danone Asia Pte Limited

*Vice-Président et Administrateur :*

Danone SA Danone Sabanci

Gida Ve Icecek San.Ve.Tic.A.S.

*Administrateur :*

Danone Finance

Association Nationale des Industries Agroalimentaires

ANSA

EURAZEO

Abi Holdings Limited (ABIH)

Associated Biscuits International ltd (ABIL)

Scottish & Newcastle Plc

Danone SA

Wadia BSN India Limited

Clover Holdings Limited

Strauss Dairies Ltd

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Ona

*Membre du Conseil de Surveillance :*

Accor

*Représentant Permanent de*

*Compagnie Gervais Danone :*

Danone

Société des Eaux de Volvic

*Représentant Permanent de*

*Groupe Danone :*

LU France

---

Jeanne SEYVET (8)(10)	- <sup>(13)</sup>	47 ans	Décembre 1998
-----------------------	-------------------	--------	---------------

*Directrice Générale de l'Industrie, des Technologies de l'Information et des Postes*

*Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie*

*Administrateur de :*

Bull

Ecole Normale Supérieure

*Membre du Conseil de Surveillance de :*

Areva

*Commissaire du Gouvernement de :*

France Telecom et FTICI

---

Robert STUDER (5)	6 000	63 ans	Juillet 1996
-------------------	-------	--------	--------------

*Ancien Président de :*

Union de Banques Suisses

*Administrateur :*

European Advisory Committee to the New York Stock Exchange, New York

Espirito Santo Financial Group SA, Luxembourg

Schindler Holding S.A.

Total Fina Elf

*Membre du Conseil de Surveillance :*

BASF S.A.

---

(1) 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

(3) élu(e) ou réélu(e) par les salariés le 5 novembre 1996

(4) renouvelé par l'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1999

(5) renouvelé par l'Assemblée Générale Mixte du 10 mai 2001

(6) nommé(e) ou renouvelé(e) par l'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1997

(7) nommé(e) ou renouvelé(e) par l'Assemblée Générale Mixte du 11 juin 1998

(8) désignée par arrêté du 11 décembre 1998, ratifiée par l'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1999, renouvelée par l'Assemblée Générale Mixte du 10 mai 2001

(9) nommé par l'Assemblée Générale du 10 juin 1999

(10) ont été désignés par l'Etat avant leur nomination par l'Assemblée Générale

(11) désigné par arrêté du 15 février 2000, ratifié par l'Assemblée Générale ordinaire du 8 juin 2000

(12) coopté par le Conseil d'Administration du 19 décembre 2000 suite à la démission de M. Antoine RIBOUD ; ratifié par l'Assemblée Générale Mixte du 10 mai 2001.

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

(14) nommé ou renouvelé par l'Assemblée Générale Mixte du 26 juillet 1996

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

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

Année d'échéance	Echéance du mandat de :
2002	Mme. POTVIN <sup>(1)</sup> M. CAMESCASSE <sup>(1)</sup> M. BOUSSET <sup>(1)</sup> M. PAYE
2003	M. ALANCHE <sup>(1)</sup> M. JACHJET M. MARTRE
2004	M. de COMBRET M. LARROUTUROU
2005	M. HANAWA M. LAGARDERE M. SCHWEITZER
2006	BNP PARIBAS M. RIBOUD <sup>(2)</sup>
2007	Mme SEYVET M. STUDER

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

(2) M Franck Riboud, coopté par le Conseil d'Administration du 19 décembre 2000 suite à la démission de M. Antoine RIBOUD ; ratifié par 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 sept fois durant l'année 2001.

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. A ce titre, le Conseil d'Administration, en sa séance du 26 juillet 2001, a nommé un déontologue qui devra être consulté pour toute question relative à l'interprétation et l'application de cette procédure. 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 JACHJET 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 2001, ce comité s'est réuni deux fois.

- un **comité des nominations et des rémunérations** ; présidé par Michel PEBEREAU, il réunit François de COMBRET, Louis SCHWEITZER et 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 2001.

- un **comité de stratégie internationale**; présidé par Jean-Luc LAGARDERE, il réunit Jeanne SEYVET, Henri MARTRE, Jean-Marie BOUSSET, Yoshikazu HANAWA, Jean-Claude PAYE, Danièle POTVIN et 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 2001.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

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 21 342,86 euros pour l'exercice 2001, répartis comme suit :

- 7 622,45 euros au titre de l'appartenance au Conseil,
- 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,
- 3 048,98 euros au titre de son appartenance à l'un des comités du Conseil,
- 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 2001, le montant total des jetons de présence alloués<sup>(\*)</sup> aux administrateurs s'est élevé à 286 822,20 euros (274 979,91 euros en 2000).

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

Administrateurs	Présence aux 7 Conseils en 2001	Montant des jetons de présence alloués en 2001 en euros <sup>(1)</sup>	
		2001	2000
M. SCHWEITZER	7	15 244,90	15 244,90
M. ALANCHE	7	18 293,88	18 293,88
BNP/M. PEBEREAU	3	16 987,17	12 577,04
M. BOUSSET	7	18 293,88	18 293,88
M. CAMESCASSE	7	18 293,88	18 293,88
M. de COMBRET	7	18 293,88	17 341,08
M. HANAWA	6	17 205,09 <sup>(1)</sup>	17 341,08
M. JACHET <sup>(*)</sup>	7	18 293,88	18 293,88
M. LAGARDERE	4	18 076,18	17 531,64

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

M. LARROUTUROU	7	18 293,88	16 388,27
M. MARTRE	7	18 293,88	18 293,88
M. PAYE	7	18 293,88	17 341,08
Mme POTVIN	7	18 293,88	18 293,88
M. RIBOUD	4	15 027,20	-
Mme SEYVET(*)	7	18 293,88	17 341,08
M. STUDER	7	21 342,86 <sup>(2)</sup>	19 437,25

(1) - jetons alloués au titre de l'appartenance et en fonction de l'assiduité au Conseil, de l'appartenance et / ou la présidence à un des Comités du Conseil.

(2) Ces montants alloués à des administrateurs étrangers correspondent aux montant bruts versés par Renault.

### Comité Exécutif et Comité de Direction au 31 décembre 2001

- Louis SCHWEITZER ..... Président-Directeur Général
- Patrick BLAIN ..... Directeur Commercial Europe
- Marie-Christine CAUBET ..... Directeur Commercial France
- Jean-Pierre CORNIOU ..... Directeur des Technologies et des Systèmes d'Information
- Pierre-Alain DE SMEDT ..... Directeur Général adjoint, Industriel et Technique
- Rémi DECONINCK ..... Directeur du Produit
- Georges DOUIN ..... Directeur Général adjoint, Plan-Produit-Opérations Internationales
- Alain DUBOIS-DUMEE ..... Directeur de la Communication
- Jean-Baptiste DUZAN ..... Directeur des Relations Fournisseurs – PDG de Renault Nissan Purchasing Organization (RNPO)
- Michel FAIVRE DUBOZ ..... Directeur du Développement de l'Ingénierie Véhicule
- Patrick FAURE ..... Directeur Général Adjoint, Président de Renault F1
- Philippe GAMBA ..... Président-Directeur Général de RCI Banque SA
- Manuel GOMEZ ..... Directeur des Opérations Internationales
- Michel GORNET ..... Directeur des Fabrications et de la Mécanique
- François HINFRAY ..... Directeur Général adjoint, Directeur Commercial
- Jacques LACAMBRE ..... Directeur des Avant-projets, de la Recherche et des Prestations
- Patrick LE QUEMENT ..... Directeur du Design Industriel
- Shemaya LEVY ..... Directeur Général adjoint, Directeur Financier
- Benoît MARZLOFF ..... Directeur Stratégie et Marketing
- Luc-Alexandre MENARD ..... Directeur Général du Mercosur
- Bruno MORANGE ..... Directeur de la Division Véhicules Utilitaires
- Pierre POUPEL ..... Directeur de la Qualité
- Alain-Pierre RAYNAUD ..... Directeur du Contrôle de Gestion
- Tsutomu SAWADA ..... Directeur, Conseiller du Président
- Michel de VIRVILLE ..... Secrétaire général, Directeur des Ressources Humaines Groupe

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

- membres du Comité Exécutif du Groupe présidé par Louis SCHWEITZER

La rémunération des membres du Comité de Direction Renault (C.D.R.) comprend une partie fixe et une partie variable. La partie variable se fonde sur la performance économique de l'entreprise (de l'exercice précédent). Elle comprend deux éléments, mesurés pour l'un par l'écart entre la marge opérationnelle obtenue et celle prévue au budget, pour l'autre par le taux de retour sur capitaux propres.

En 2001, la rémunération totale des membres du C.D.R. s'est élevée à 64 044 622 francs dont 48 739 770 francs de part fixe (contre respectivement 76 020 750 et 51 700 846 francs en 2000), étant précisé que le nombre des membres du C.D.R. est passé de 28 en 2000 à 25 en 2001. La rémunération totale du Président Directeur Général s'est élevée en 2001 à 7 154 710 francs dont 4 900 000 francs de part fixe (contre respectivement 7 085 219 et 4 149 012 francs en 2000).

Les membres du CDR ne perçoivent pas de jetons de présence par les sociétés du Groupe dans lesquelles ils détiennent un mandat social.

En 2001, la rémunération des administrateurs salariés s'est élevée à 1 927 148 francs dont P. Alanche 808 096 francs, JP Camescasse 622 404 francs, D. Potvin 267 750 francs et JM Bousset 229 262 francs.

### 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, 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, 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

Gabriel GALET  
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.



## **V / RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE 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 1er 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.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 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 des articles 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.

\*\*\*

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**  
**CHAPITRE II**

## RENAULT EN 2001

En 2001, les ventes automobiles mondiales du Groupe Renault progressent de 2,3% (+ 53 018 unités) pour s'établir à 2,4 millions de véhicules. Cette hausse s'explique par l'augmentation des ventes de Renault Samsung Motors (+ 58 299 unités) tandis que les ventes de la marque Renault (- 7 161 unités) et de Dacia (+ 1 880 unités) restent quasiment stables. La stabilité des ventes de la marque Renault recouvre deux évolutions contraires : d'une part, une forte baisse des ventes en Turquie et en Argentine (baisse de près de 100 000 véhicules), pays où Renault est la marque leader, compte tenu de l'effondrement des marchés locaux ; d'autre part, une progression dans le reste du Monde, notamment en Europe Occidentale et Centrale ainsi qu'au Brésil. En Europe Occidentale, Renault confirme sa place de première marque sur le marché VP+VU avec une pénétration de 11,1%, en hausse de 0,1 point par rapport à l'année précédente. Cette hausse est imputable au redressement des performances au second semestre, grâce aux succès de Nouvelle Clio, de Laguna II et des nouvelles motorisations diesels.

Dans ce contexte, la hausse du chiffre d'affaires s'explique principalement par la croissance des ventes de Renault en Europe et une amélioration du mix. En dépit de la poursuite des efforts réalisés par le groupe pour réduire les coûts, la marge opérationnelle recule. Ce retrait s'explique par une forte dégradation de la contribution de l'international, une hausse des frais de recherche et développement et des charges de garantie ainsi que par un cycle produit moins porteur en Europe à l'approche du renouvellement de Mégane.

La détérioration de la situation en Argentine a conduit par ailleurs à constater des charges exceptionnelles.

Toutefois, grâce à la réalisation pour un montant très significatif de plus-values de cessions de titres et au redressement de Nissan, le résultat net de Renault a pu être préservé en 2001. Par ailleurs, l'endettement financier net des activités industrielles et commerciales se réduit de 866 millions d'euros pour s'inscrire à 3 927 millions d'euros.

## RESULTATS FINANCIERS

*Pour les comparaisons, les données 2000 ont été retraitées pro-forma à celles de 2001, jusqu'au résultat d'exploitation. Le changement résulte de la déconsolidation de Renault V.I. depuis la cession de Renault V.I 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 ».*

### Chiffre d'affaires

A structure et méthodes identiques, le chiffre d'affaires consolidé du Groupe progresse de 6,1% pour atteindre 36 351 millions d'euros contre 34 268 millions d'euros en 2000. La contribution de la Branche Automobile progresse de 5,8 % et celle de la Branche Financière de 10,1 %. La contribution des branches est calculée après élimination du chiffre d'affaires réalisé dans le Groupe.

### Contribution au chiffre d'affaires du Groupe par Branche

	1999 <sup>(1)</sup>		2000 <sup>(1)</sup>		2000 <sup>(2)</sup>		2001		2001/2000 en %	
	en %		en %		en %		en %		publié (1)	retraité (2)
<b>Automobile</b>	29 738	79,1	31 486	78,4	31 985	93,3	<b>33 841</b>	<b>93,1</b>	<b>7,5</b>	<b>5,8</b>
<b>Véhicules Industriels</b>	6 474	17,2	7 033	17,5	-	-	-	-	-	-
<b>Financière</b>	1 380	3,7	1 656	4,1	1 661	4,9	<b>1 828</b>	<b>5,0</b>	<b>10,4</b>	<b>10,1</b>
<b>Autres<sup>(3)</sup></b>	-	-	-	-	622	1,8	<b>682</b>	<b>1,9</b>	-	<b>9,6</b>
<b>Total</b>	<b>37 592</b>	<b>100</b>	<b>40 175</b>	<b>100</b>	<b>34 268</b>	<b>100</b>	<b>36 351</b>	<b>100</b>	<b>(9,5)</b>	<b>6,1</b>

(1) Publié

(2) Pour les comparaisons, les chiffres 2000 ont été retraités à structure et méthodes identiques à ceux de 2001. Le changement principal résulte de la déconsolidation depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001 du Groupe Renault V.I. / Mack consécutive à la réalisation de l'accord avec Volvo.

Son impact sur le chiffre d'affaires au titre de l'année 2000 s'élève à +366 millions d'euros enregistré au niveau de la Branche Automobile du fait de la neutralisation du chiffre d'affaires enregistré au titre des ventes entre la Branche Automobile vers le Groupe Renault VI.

Les autres retraitements concernent des entrées ou des sorties de périmètre dans la Branche Automobile dont l'impact sur le chiffre d'affaires s'élève à :

- entrées de périmètre : +261 millions d'euros (dont essentiellement : Renault Samsung Motor 186 millions d'euros, Renault Maroc 52 millions d'euros, Renault Slovaquie 10 millions d'euros et Renault Croatie 9 millions d'euros)

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

- sorties de périmètre : +238 millions d'euros (dont essentiellement : CAT Voyages -125 millions d'euros et l'impact positif de la cession de Renault V.I. de 366 millions d'euros)

(3) Depuis la déconsolidation de Renault VI les chiffres concernant Irisbus se trouvent désormais dans la partie "Autres".

La contribution de la **Branche Automobile** s'élève à 33 841 millions d'euros, soit plus de 93% du chiffre d'affaires consolidé. Cette variation du chiffre d'affaires s'explique principalement par la hausse des ventes de Renault en Europe et par une amélioration du mix, grâce notamment aux succès de Nouvelle Clio et de Laguna II ainsi qu'à la poursuite de la diesélisation des ventes. Hors d'Europe, la forte hausse du chiffre d'affaires de Renault Samsung Motors ainsi que le développement de Renault à l'international limitent l'impact du fort recul du chiffre d'affaires en Turquie et en Argentine.

La contribution de la Branche Automobile comprend également la contribution au chiffre d'affaires des entreprises industrielles et de service opérant dans le prolongement de l'activité automobile, notamment Renault Agriculture (499 millions d'euros), SNR (350 millions d'euros) et CAT jusqu'au 30 juin (188 millions d'euros).

La **Branche Financière** participe pour 5% au chiffre d'affaires du groupe. Sa contribution s'élève à 1 828 millions d'euros. Ce montant, en hausse de 10% par rapport à 2000 à structure et méthodes identiques correspond aux produits du financement des ventes. Cette progression reflète celle des encours productifs moyens qui augmentent de 5,6%.

### Chiffre d'affaires par zone géographique de commercialisation

EN EUROS	1999 (1)		2000 (1)		2000 (2)		2001	
	millions d'euros	en %	millions d'euros	en %	millions d'euros	en %	millions d'euros	en %
France	13 731	36,5	14 252	35,5	13 021	38	14 237	39,2
Autres pays de l'U.E.	16 118	42,9	16 218	40,4	14 982	43,7	16 213	44,6
<b>Total UE</b>	<b>29 849</b>	<b>79,4</b>	<b>30 470</b>	<b>75,9</b>	<b>28 003</b>	<b>81,7</b>	<b>30 450</b>	<b>83,8</b>
Reste de l'Europe	1 410	3,8	1 737	4,3	1 576	4,6	1 935	5,3
<b>Total EUROPE</b>	<b>31 259</b>	<b>83,2</b>	<b>32 207</b>	<b>80,2</b>	<b>29 579</b>	<b>86,3</b>	<b>32 385</b>	<b>89,1</b>
Afrique	571	1,5	666	1,6	546	1,6	531	1,5
Amérique	4 462	11,9	4 982	12,4	2 018	5,9	1 822	5,0
Asie/Pacifique	1 300	3,4	2 320	5,8	2 125	6,2	1 613	4,4
<b>Total</b>	<b>37 592</b>	<b>100</b>	<b>40 175</b>	<b>100</b>	<b>34 268</b>	<b>100</b>	<b>36 351</b>	<b>100</b>

(1) publié

(2) 2000 retraité à structure et méthodes identiques à 2001

### 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

En millions d'euros	Année	Année	1 <sup>er</sup> sem.	2 <sup>ème</sup> sem.	Année	1 <sup>er</sup> sem.	2 <sup>ème</sup> sem.	Année
	1999 <sup>(1)</sup>	2000 <sup>(1)</sup>	2000 <sup>(2)</sup>	2000 <sup>(2)</sup>	2000 <sup>(2)</sup>	2001	2001	2001
<b>Automobile</b>	1 763	1 574	910	664	1 574	163	53	<b>216</b>
<b>Véhicules Industriels</b>	220	195	-	-	-	-	-	-
<b>Financière</b>	222	253	142	121	263	137	115	<b>252</b>
<b>Autres</b>	-	-	1	5	6	4	1	<b>5</b>
<b>Total</b>	<b>2 205</b>	<b>2 022</b>	<b>1 053</b>	<b>790</b>	<b>1 843</b>	<b>304</b>	<b>169</b>	<b>473</b>

(1) Données publiées

(2) Données pro-forma tenant compte de la déconsolidation de Renault VI

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

La **marge opérationnelle du Groupe** en 2001 ressort à 473 millions d'euros et représente 1,3% du chiffre d'affaires contre 5,4 % en 2000 pro-forma. Elle est en retrait de plus de 74% par rapport à 2000.

Cette baisse s'explique par le très fort retrait de la marge opérationnelle de la **Branche Automobile** dont la contribution s'élève à 216 millions d'euros, contre 1 574 millions d'euros en 2000, pro-forma. Cette évolution s'explique par trois principaux facteurs :

- une forte dégradation de la contribution de l'international liée principalement à l'évolution des marchés en Turquie et à une dégradation de la situation au Mercosur ;
- une hausse des frais de recherche et développement compte-tenu de notre plan gamme ainsi qu'une hausse transitoire des charges de garantie liées à l'extension des durées de garantie et à l'évolution du mix modèle et versions ;
- une baisse de la contribution en Europe en raison de la baisse des prix en Grande-Bretagne et d'un cycle produit moins porteur à l'approche du renouvellement du segment C (Mégane). L'impact de ce cycle moins porteur a été accentué par des retards dans le lancement de nouveaux produits ou versions, principalement au premier semestre, ainsi que par une phase haute dans l'enrichissement des produits.

A l'inverse, la marge opérationnelle bénéficie de la poursuite de la réduction des coûts d'achats, malgré un contexte fournisseurs difficile, d'une accélération de la réduction des frais de distribution et d'une intensification des efforts de maîtrise des frais tertiaires perceptible notamment au second semestre (cf. infra).

La **Branche Financière** dégage une contribution à la marge opérationnelle de 252 millions d'euros, stable par rapport à 2000.

Les **frais de recherche et de développement**<sup>c</sup> augmentent de 4,8 % entre 2000 et 2001 pour atteindre 1 935 millions d'euros, soit 5,3 % du chiffre d'affaires contre 5,4% en 2000, données pro-forma. Comme en 2000, cette hausse est principalement liée à la préparation des futurs modèles, au développement de nouveaux groupes motopropulseurs 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 4 538 millions d'euros, contre 4 287 millions d'euros, données pro-forma. Par rapport aux années précédentes, leur croissance se ralentit, sous l'effet notamment d'une intensification de la réduction des coûts administratifs au second semestre.

Les **autres produits et charges d'exploitation** (APCE) constituent en 2001 un produit de 231 millions d'euros contre une charge de 325 millions d'euros, pro-forma. En 2001 les APCE sont essentiellement constitués de :

- **résultats de cessions de participations opérationnelles** pour un montant de 632 millions d'euros en 2001. Ils correspondent essentiellement aux plus values réalisées lors de l'apport de Renault VI à Volvo en échange d'une participation dans AB Volvo (335 millions d'euros<sup>d</sup>) et lors de la vente des titres CAT à Global Automotive Logistics (318 millions d'euros) ;
- **coûts et provisions de restructuration des effectifs** pour un montant de 204 millions d'euros dont essentiellement 41 millions d'euros au titre des coûts et provisions relatifs à la mise en œuvre par Renault Argentina de mesures d'adaptation des effectifs, 40 millions d'euros au titre des plans de cessation anticipée d'activité, CASA, en France (dont 39 millions d'euros liés à l'actualisation financière des provisions constituées précédemment) et 65 millions d'euros en Espagne (plan Convenio) dont 53 millions d'euros de dotation au titre des départs 2002 et 12 millions d'euros d'ajustement de provisions ;
- **produits et charges d'exploitation inhabituels** pour un montant de -164 millions d'euros, dont -51 millions au titre de la dépréciation des actifs industriels de Renault Argentine tenant compte la baisse significative du marché et de la baisse de sa rentabilité ;
- résultats sur **cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles** générant une perte (nette des plus-values) de 24 millions d'euros.

La répartition par branches des APCE est la suivante : la branche automobile enregistre une charge de 52 millions d'euros, la branche financière une charge de 8 millions d'euros, tandis que les autres activités dégagent un produit de 332 millions d'euros (généralisé notamment par le produit de la cession de Renault VI à Volvo).

---

<sup>c</sup> Concernant la comptabilisation des frais de développement, Renault compte appliquer en 2002 la norme IAS 38 et activer les frais de développement dans le cadre du processus de convergence vers les normes IAS.

<sup>d</sup> 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 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.

## Résultat d'exploitation

### Contribution au résultat d'exploitation du groupe par branche

En millions d'euros	1 999 <sup>(1)</sup>	2 000 <sup>(1)</sup>	2 000 <sup>(2)</sup>			2001		
	Année	Année	1er sem.	2ème sem.	Année	1er sem.	2ème sem.	Année
<b>Automobile</b>	1 161	1 266	813	453	1 266	<b>84</b>	<b>22</b>	<b>106</b>
<b>Véhicules Industriels</b>	58	202	-	-	-	-	-	-
<b>Financière</b>	265	235	127	118	245	<b>163</b>	<b>98</b>	<b>261</b>
<b>Autres</b>	-	-	1	6	7	<b>338</b>	<b>(1)</b>	<b>337</b>
<b>Total</b>	<b>1 484</b>	<b>1 703</b>	<b>941</b>	<b>577</b>	<b>1 518</b>	<b>585</b>	<b>119</b>	<b>704</b>

(1) publié

(2) pro-forma

### Résultat financier

Le résultat financier se traduit par une charge de 64 millions d'euros contre une charge de 69 millions d'euros en 2000 publié. Ce résultat intègre notamment la plus-value de 89 millions d'euros résultant de la cession des titres BNP PARIBAS détenus par le Groupe.

### 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 380 millions d'euros contre un gain de 89 millions d'euros en 2000.

- La mise en équivalence de **Nissan Motor** apporte une contribution positive au résultat net de Renault de 497 millions d'euros (cf. note 11 aux comptes consolidés), contre 56 millions d'euros l'année précédente, compte tenu :
  - d'un impact positif dans les comptes de Renault du résultat retraité de Nissan à hauteur de 539 millions (dont 294 millions d'euros au titre du deuxième semestre de l'exercice fiscal se terminant le 31 mars 2001 et 245 millions d'euros au titre du premier semestre l'exercice fiscal se terminant le 31 mars 2002). Cette contribution traduit la poursuite du redressement de Nissan grâce au succès du Nissan Revival Plan.
  - d'une dotation à l'amortissement de l'écart d'acquisition positif, soit 42 millions d'euros.
- La mise en équivalence **d'AB Volvo** dans le résultat de Renault apporte une contribution négative de 26 millions d'euros (cf. note 12 aux comptes consolidés) dont -50 millions d'euros au titre de la quote-part de Renault dans le résultat net d'AB Volvo et 24 millions d'euros au titre de l'amortissement d'un écart d'acquisition négatif. Le résultat traduit la forte dégradation de la conjoncture sur le marché du camion et la constatation par Volvo de charges de restructuration.
- La mise en équivalence des **autres sociétés** du groupe (Mais, Teksid, Sofasa) dans les résultats de Renault se traduit en 2001 par une charge de 91 millions d'euros contre un profit de 33 millions d'euros en 2000. Cette évolution s'explique par la crise turque entraînant une dégradation des résultats de Mais et par les difficultés rencontrées par Teksid.

### Résultat net de Renault

Dans le cadre du régime fiscal du bénéfice mondial consolidé, qui a été reconduit au 1<sup>er</sup> 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 des principales sociétés du Groupe Nissan et impute sur ce montant certains impôts payés par ces mêmes filiales.

Le taux d'impôt avant impact des sociétés mises en équivalence s'établit à 10,4% en 2001 contre 39,8% en 2000, pour un taux effectif de global de 6,6% en 2001 contre 37,7% en 2000.

Il tient compte du fait que les plus-values de cessions long terme réalisées au cours de cet exercice se sont imputées sur la réserve de moins values long terme dont disposait le groupe. L'exercice se solde par une charge nette d'impôts de 67 millions d'euros (contre une charge de 649 millions d'euros en 2000).

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Après prise en compte de cette charge d'impôt et des intérêts minoritaires (principalement, Renault Samsung Motors, Rasa et Oyak) négatifs qui s'élèvent à 98 millions d'euros, (positifs en 2000 de 6 millions d'euros), le résultat net de Renault s'établit à 1 051 millions d'euros (1080 millions d'euros en 2000), soit un résultat net par action de 4,38 euros contre 4,50 euros en 2000.

### FLUX DE TRESORERIE

#### Tableaux de flux de trésorerie

En millions d'euros	1999 <sup>(1)</sup>	2000 <sup>(1)</sup>	2000 <sup>(2)</sup>	2001
Capacité d'autofinancement	3 314	3 412	3 137	1 688
Augmentation des créances de financement des ventes	(1 617)	(483)	(486)	(2 227)
Variation nette des dettes porteuses d'intérêts de l'activité financement des ventes	2 078	613	606	1 685
Variation du besoin en fonds de roulement	(288)	(1 769)	(1502)	1 951
<b>Flux / exploitation</b>	<b>3 487</b>	<b>1 773</b>	<b>1 755</b>	<b>3 097</b>
Investissements corporels et incorporels	(2 437)	(2 846)	(2 639)	(3 205)
Acquisition des titres Nissan	(4 917)	-	-	-
Autres acquisitions de participations, nettes de la trésorerie acquise	(146)	(811)	(788)	(109)
Cessions et autres	454	496	457	1 224
<b>Flux / investissement</b>	<b>(7 046)</b>	<b>(3 161)</b>	<b>(2 970)</b>	<b>(2 090)</b>
Variation nette des dettes porteuses d'intérêts des activités industrielles et commerciales, y compris emprunts obligataires	(295)	2 127	1 851	(754)
Apports des minoritaires	41	50	50	0
Dividendes versés	(222)	(224)	(224)	(260)
Variation nette des prêts et valeurs mobilières de placement	4 015	221	215	599
<b>Flux / financement</b>	<b>3 539</b>	<b>2 174</b>	<b>1 892</b>	<b>(415)</b>
<b>Variation des disponibilités et assimilés</b>	<b>(20)</b>	<b>786</b>	<b>677</b>	<b>592</b>

(1) publié

(2) pro-forma

#### Flux de trésorerie des opérations d'exploitation

Les flux des opérations d'exploitation génèrent 3 097 millions d'euros de trésorerie (1 773 millions d'euros en 2000).

La capacité d'autofinancement du Groupe atteint un montant de 1 688 millions d'euros. Le besoin en fonds de roulement du Groupe s'améliore de 1 951 millions d'euros pour revenir à son niveau de fin 1999. Cette évolution traduit pour partie une meilleure maîtrise des postes qui le composent. Le Groupe a aussi bénéficié d'un remboursement d'acompte d'impôt déjà versé compte-tenu de sa situation fiscale et notamment de la prise en compte de Nissan dans le régime du bénéfice mondial consolidé. S'agissant de l'activité de financement des ventes du Groupe, les créances de financement de ces ventes augmentent de 2 227 millions d'euros en 2001 tandis que les dettes porteuses d'intérêts de ces mêmes activités augmentent de 1 685 millions d'euros.

Par ailleurs, en 2001, RCI Banque a émis quatre emprunts à taux variable pour un montant total de 1 250 millions d'euros (300 millions d'euros en février d'une durée de 3 ans, 400 millions d'euros en avril d'une durée de 2 ans, 250 millions d'euros en juin d'une durée de 5 ans et 300 millions d'euros en septembre d'une durée de 3 ans).

#### Flux de trésorerie liés aux investissements

En 2001, les flux liés aux investissements consomment 2 090 millions d'euros de trésorerie contre une consommation de 3 161 millions d'euros l'année précédente.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Les **investissements corporels et incorporels bruts** du Groupe augmentent de 12,6% en données publiées et de 21,5% en données pro-forma, pour atteindre 3 205 millions d'euros. Ils se décomposent en 2 886 millions d'euros pour la Branche Automobile (90%), 300 millions d'euros pour la Branche Financière (9,4%) et 19 millions d'euros pour la partie "autres".

Les **investissements corporels et incorporels nets** des cessions du Groupe s'élèvent à 2 641 millions d'euros en 2001 contre 2 208 millions d'euros en 2000, données pro-forma. Ils sont essentiellement composés des investissements réalisés par les activités industrielles et commerciales (2 547 millions d'euros en 2001 contre 2 116 millions d'euros en 2000, données pro-forma) et représentent 7,4% du chiffre d'affaires de ces activités. 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. Compte tenu du plan de renouvellement de la gamme de Renault et de l'internationalisation du groupe, l'année 2001 se situe dans une période de haut de cycle d'investissement.

Ainsi en 2001, le montant brut des investissements corporels et incorporels de la **Branche Automobile** augmente de 21,3% par rapport à 2000. Les investissements corporels et incorporels nets des cessions s'établissent à 2 570 millions d'euros, 2 111 millions d'euros en 2000. Ce montant représente 7,6% du chiffre d'affaires de la Branche Automobile. L'international représente 17,8% des investissements de l'année, avec notamment le financement d'une usine de mécanique et d'une unité produisant des véhicules utilitaires au Brésil. Les investissements concernant la gamme Europe représentent 53 % des investissements totaux. Ils ont été consacrés à la réalisation des programmes du segment M2/S à Sandouville, en particulier les équipements de la Laguna et les installations pour Vel Satis et la remplaçante de l'Espace, ainsi qu'à la mise en place dans les usines de Douai et de Palencia de la première partie des installations de la future gamme remplaçant la Mégane. La politique d'investissements hors gamme s'inscrit dans la continuité de l'année 2000 et concerne principalement les installations de traitement anti-corrosion, d'application des laques hydrosolubles et d'emboutissage. Par ailleurs ont été investis chez les fournisseurs des outillages en vue de faire face à la diversité de la demande commerciale, tant sur les équipements de carrosserie que pour les moteurs diesel.

Les investissements de la **Branche Financière** sont constitués essentiellement par des véhicules mis en location.

Les **investissements en titres** du Groupe s'élèvent à 109 millions d'euros contre 811 millions d'euros en 2000 qui tenait compte de la réalisation d'opérations stratégiques (notamment le financement de l'acquisition de titres Volvo et de Benetton Formula one).

Les **cessions de participations** s'élèvent à 711 millions d'euros, résultant essentiellement au niveau de la Branche Automobile de la cession de la CAT pour 467 millions d'euros, de la cession des titres BNP Paribas au niveau de la Branche Financière pour un montant de 154 millions d'euros.

### Evolution des investissements (corporels, incorporels et titres)

	1999		2000 <sup>(1)</sup>		2000 <sup>(2)</sup>		2001	
	millions d'euros	en %	millions d'euros	en %	millions d'euros	en %	Millions d'euros	en %
<b>Par branche</b>								
Automobile	6 849	91,3	3 160	86,4	3 160	92,2	2 986	90,1
Véhicules Industriels	226	3	241	6,6	-	-	-	-
Financière	425	5,7	256	7	256	7,5	306	9,2
Autres	-	-	-	-	11	0,3	22	0,7
<b>Total</b>	<b>7 500</b>	<b>100</b>	<b>3 657</b>	<b>100</b>	<b>3 427</b>	<b>100</b>	<b>3 314</b>	<b>100</b>
<b>Par nature</b>								
Investissements corporels et incorporels	2 437	32,5	2 846	77,8	2 639	77,0	3 205	96,7
Investissements en titres	5 063	67,5	811	22,2	788	23,0	109	3,3
<b>Total</b>	<b>7 500</b>	<b>100</b>	<b>3 657</b>	<b>100</b>	<b>3 427</b>	<b>100</b>	<b>3 314</b>	<b>100</b>

(1) Données publiées

(2) Données pro-forma

### Flux de trésorerie liés au financement

Les flux liés au financement ont généré un besoin de trésorerie en 2001 de 415 millions d'euros (en 2000, ils avaient généré un excédent de trésorerie de 2 174 millions d'euros). Ils sont constitués des dettes porteuses d'intérêts des activités industrielles et commerciales



## **RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

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 septembre 2001 sur le marché japonais un emprunt obligataire à taux fixe d'un montant de 50 milliards de yens d'une durée de 5 ans.

Les prêts et valeurs mobilières de placement ont diminué de 599 millions d'euros en 2001 (en 2000, ils étaient en diminution de 221 millions d'euros).

L'Assemblée Générale Mixte de Renault du 10 mai 2001 a décidé la distribution d'un dividende de 6 francs, 0,91 euros par action, soit 219 millions d'euros au titre de l'exercice 2000. Après élimination du dividende relatif aux actions auto-détenues, le dividende versé en 2001 par Renault SA à ses actionnaires s'élève à 213 millions d'euros.

## **SITUATION FINANCIERE**

Les capitaux propres augmentent et passent de 9 652 millions d'euros au 31 décembre 2000 à 10 051 millions d'euros compte tenu des résultats enregistrés en 2001, de la variation négative de l'écart de conversion pour un montant de 501 millions d'euros, incluant principalement les impacts du peso argentin (pour -267 millions d'euros dont -256 millions d'euros au titre de la dévaluation), du real brésilien et de la livre turque ainsi que l'impact du yen (pour -156 millions d'euros).

Les conditions d'exploitation au cours de l'exercice 2001 génèrent une capacité d'autofinancement en diminution par rapport à 2000 et s'élevant à 1 688 millions d'euros pour le Groupe dont 1 395 millions d'euros pour les activités industrielles et commerciales (contre 3 137 pour le Groupe en données pro-forma et 2 760 millions d'euros pour les activités industrielles et commerciales en 2 000, données pro forma) . L'endettement financier net des activités industrielles et commerciales, y compris titres participatifs pour 324 millions d'euros, s'est amélioré et s'élève à 3 927 millions d'euros. Au 31 décembre 2000, il était de 4 793 millions d'euros. Malgré la détérioration de l'exploitation et la hausse des investissements, deux raisons principales expliquent cette baisse de l'endettement financier net :

- d'une part, la réalisation de cessions de titres de participation pour un montant de 709 millions d'euros,
- d'autre part, l'amélioration du besoin en fonds de roulement des activités industrielles et commerciales pour 1 751 millions d'euros (cf. supra page 23 "Flux de trésorerie des opérations d'exploitation").

## RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT

En 2001 la Branche Automobile a consacré 1 908 millions d'euros à la recherche et au développement, soit une progression de 5% par rapport à 2000 et a déposé 364 brevets<sup>c</sup> (329 en 2000, 357 en 1999). Le taux de R&D (R&D/CA) est pour cette année de 5,6% contre 5,1% en 2000.

### Frais de Recherche & Développement de la Branche Automobile

	1999	2000	2001	Variation 2001/2000 En %
<b>Frais de R&amp;D</b>	1 620	1 818	<b>1 908</b>	<b>+5%</b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	29 738	31 486	<b>33 841</b>	<b>+7,5%</b>
<b>R&amp;D / CA</b>	5,4%	5,8%	<b>5,6%</b>	-
<b>Effectifs R&amp;D</b>	10 000	10 700	<b>11 200</b>	<b>+4,7%</b>

**Renault par ses ressources propres et les synergies engagées avec son allié Nissan mobilise une part importante de ses moyens pour ses activités R&D. Les résultats sont visibles et Renault innove tant sur les concepts que sur la technologie, avec le parti pris constant de protéger la vie, et de la rendre agréable pour le pilote et pour les passagers, en prenant en compte la qualité d'intégration de l'automobile dans l'environnement.**

### 1. Le Technocentre : la structure opérationnelle de la R&D chez Renault

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 plusieurs projets de véhicules nouveaux. Des spécialistes de toutes disciplines (recherche, design, informatique, études produit-process, qualité, achats, prix de revient, produit, projet véhicule) ainsi que des représentants d'équipementiers et de fournisseurs extérieurs y travaillent. Le Technocentre constitue un instrument majeur au service de la croissance rentable de Renault. L'objectif est d'une part, de raccourcir le délai de conception des nouveaux véhicules, et d'autre part, de réaliser des économies sur les coûts de développement des nouveaux véhicules, tout en augmentant la qualité et en accélérant l'innovation.

### 2. R&D et stratégie chez Renault

En cohérence avec sa signature « créateur d'automobiles », Renault mobilise des ressources importantes pour ses activités R&D. Sur les deux dernières années, plus de 1000 nouveaux ingénieurs et techniciens ont rejoint les équipes R&D.

Le potentiel R&D de Renault s'est surtout largement accru à travers l'alliance avec Nissan. Economies dues à l'utilisation de composants communs, accélération de certains programmes grâce à la coopération ou au partage des tâches, tous les cas de figures sont à l'oeuvre. L'impact sur l'enrichissement de l'offre, qui a débuté par des échanges d'organes (ex. Kangoo 4x4 équipé d'un coupleur hydraulique Nissan, moteur essence V6 3,5l Nissan pour Vel Satis, moteur diesel 1,5l dci K9 de Renault pour Micra et Almera), marquera une nouvelle étape en 2002 avec la naissance industrielle de deux plates formes communes. L'une équipera la nouvelle Nissan Micra, l'autre la future Renault Mégane, témoignant de la profondeur du travail commun en cours. L'exploration du futur plus lointain relève de la même approche, hybrides et pile à combustible sont étudiés en collaboration.

### 3. L'innovation au coeur de l'identité de Renault

En 2001, Renault a confirmé sa capacité à concevoir des architectures automobiles innovantes. Cette fois ce sont les proportions traditionnelles des berlines haut de gamme qui sont réinventées avec l'apparition de Vel Satis. Sa hauteur dégage un espace intérieur hors du commun et permet une facilité d'accès exceptionnelle, tout en présentant les fondamentaux du haut de gamme en matière de qualité, de sécurité, d'équipements, de confort et de plaisir de conduite.

L'innovation selon Renault porte également sur les technologies. L'ensemble des équipements présents sur Laguna en est une démonstration accomplie. 2001 a montré qu'il était possible d'aller plus loin et d'étendre ces progrès à d'autres niveaux de gamme :

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

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Nouvelle Clio dispose aujourd'hui de l'assistance au freinage d'urgence et du contrôle dynamique de conduite (l'ESP), équipements jusqu'à présent absents sur des véhicules compacts.

Ces réalisations ont été permises par une plus grande compétitivité des équipes de développement. La simulation et la réalité virtuelle y contribuent au premier plan, permettant d'explorer un maximum de solutions techniques et de les valider dans un délai réduit. En 2001 les outils ont encore évolué : un nouveau « Power wall\* », des simulateurs plus intelligents pour la conduite et l'éclairage, des modélisations plus prédictives en aérodynamique et la généralisation des écrans stéréoscopiques pour travailler des options d'architecture véhicule. Les équipes de recherche préparent activement la prochaine vague d'évolutions.

\* Power wall : écran géant permettant notamment de projeter en taille réelle l'image numérique d'un véhicule et le détail de chacun de ses sous-ensembles.

### 4. La technologie pour faciliter la vie

La vie commence avec la **sécurité**, Renault y consacre beaucoup de talents et les résultats sont là. Laguna est aujourd'hui la seule automobile à être cotée 5 étoiles au test EuroNcap<sup>(1)</sup>. Elle offre à ses occupants une protection inégalée. La gamme Renault est ainsi la première en Europe en terme de sécurité, les autres véhicules étant cotés 4 étoiles. Les dispositifs de protection sont aujourd'hui complétés par des **systèmes d'aide à la conduite** comme le contrôle de trajectoire ou le régulateur de vitesse à contrôle de distance. Pour le futur nos travaux se concentrent sur la qualité de l'interface entre l'homme et le système technique, de façon à assister le conducteur sans perturber son comportement.

Talisman, le concept car présenté par Renault en 2001, illustre une autre facette de ce parti pris. Le « touch design » consiste à rendre simples des systèmes technologiques par nature complexes, en donnant à chaque commande le pouvoir de suggérer sa fonction et d'inviter l'utilisateur de façon très intuitive à la manipulation.

**Rendre la vie à bord confortable**, induire la sérénité en libérant des contraintes ou des tâches routinières constituent un autre axe de nos travaux. Les exemples sont nombreux : véhicule sans clé inauguré avec Laguna, allumage automatique des phares et mise en route des essuie glaces (déjà présents sur Nouvelle Clio), frein de parking automatique, sièges grand confort équipant Vel Satis. Des experts se penchent tout particulièrement sur l'acoustique qui est déterminante pour le confort intérieur ainsi que pour l'environnement. (Le décibel d'or a été décerné à Vel Satis en 2001 ; Vel Satis et Laguna sont par ailleurs les deux seuls véhicules en Europe à être homologués à 71dB).

Côté **plaisir de conduite**, les avancées ne se focalisent pas sur la seule recherche de puissance. C'est sans doute pourquoi Renault dispose aujourd'hui d'une gamme de moteurs parmi les plus efficaces en matière de réduction des émissions gazeuses. L'ambition de Renault est d'offrir le meilleur équilibre entre le plaisir de conduite (par exemple la réponse réactive aux demandes de puissance) le confort acoustique et le respect de l'environnement (réduction de la consommation et des émissions de gaz à effet de serre). En 2001 la gamme de moteurs turbo-diesel common rail (1,9 dCi, 2,2 dCi, V6 3.0 dCi) s'est complétée d'un moteur 1,5l dCi à injection directe qui détient actuellement le record pour la réduction des émissions CO<sub>2</sub> (110g/km). Ce moteur, cité comme une nouvelle référence, associe un excellent niveau de couple, une faible consommation et une discrétion sonore inégalée. Des transmissions intelligentes, dont la dernière née - « quickshift 5 » - est une boîte robotisée à commande impulsionnelle, complètent ces choix.

<sup>(1)</sup> EuroNCAP European New Car Assessment Program

### 5. La technologie pour créer des liens

Se déplacer confortablement dans un véhicule tout en étant relié au monde extérieur est aujourd'hui une attente multiforme et en constante expansion. Renault a été pionnier en présentant dès 1990 une R25 équipée d'un système de navigation, puis en 1998 en lançant le système d'alerte Odysline. La navigation proposée en 1995 sur Safrane est aujourd'hui proposée à de nombreux modèles de la gamme. En 2001, l'information trafic est venue enrichir le système. Cette nouvelle génération "Carminat Navigation Informée" équipe Laguna, Vel Satis et Avantime, mais aussi Scénic, Mégane, Nouvelle Clio, sans oublier Trafic. Aujourd'hui les travaux s'orientent autour de deux priorités : préparer une infrastructure électronique fiable capable d'accueillir de multiples applications (multiplexage, 42 volts) et participer via des programmes de recherche mondiaux ou européens à la définition des interfaces standards inter constructeurs qui permettront de raccorder tous les types d'équipements (téléphone, organisateur, navigation, info trafic etc.). Renault entend développer dans ce domaine des solutions particulièrement pertinentes pour concilier l'usage des nouvelles fonctions et la conduite, et rendre ces facilités disponibles à un prix raisonnable.

### 6. Le développement durable

L'automobile du futur apportera plus encore de liberté, et elle fera également d'importants progrès pour s'intégrer harmonieusement à l'environnement. Les équipes R&D sont fortement impliquées sur cet objectif qui fait partie de notre stratégie de développement durable (cf. Rapport Développement Durable de Renault pour lequel un bon de commande figure en page xxx).

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Renault a souhaité adhérer au Global Compact<sup>(1)</sup> afin d'œuvrer au développement d'une gestion responsable de la croissance économique. Ainsi, en y participant depuis l'été 2001, Renault poursuit l'action déjà engagée sur l'environnement et les problématiques de mobilité durable.

<sup>(1)</sup> Global Compact : contrat mondial lancé officiellement en juillet 2000, sous l'égide de l'ONU. Ce contrat invite les sociétés à adopter neuf principes universels portant sur les droits de l'homme, les normes du travail et l'environnement, dans l'esprit d'un "développement responsable et durable".

## ENVIRONNEMENT

Une grande partie des activités R&D est consacrée à améliorer la **qualité d'intégration de l'automobile à l'environnement**, c'est à dire principalement à la réduction de la consommation d'énergie, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (ex.CO<sub>2</sub>, dioxyde de carbone) et des émissions polluantes (ex.No<sub>x</sub>), à l'utilisation d'énergies nouvelles.

- La **réduction de la consommation** nécessite une mobilisation dans de multiples domaines. L'aérodynamique et l'allègement des véhicules sont un premier volet des programmes de recherche en cours, notamment dans le cadre de l'Alliance. L'expérience industrielle acquise par Renault dans la production en grande série de carrosseries multimatériaux (Laguna 2, Vel Satis qui associent aluminium, acier, plastiques et composites) est un atout pour de futures applications.
- Les motorisations thermiques classiques, offrent des gisements d'amélioration très importants en essence comme en diesel en continuant à travailler sur l'injection et sur les transmissions intelligentes.
- L'utilisation des **énergies alternatives** est également un axe de progrès important. En 2001 Renault a adopté une nouvelle technologie d'injection gazeuse plus performante et répondant aux nouvelles normes. Celle-ci équipe actuellement Twingo, Kangoo et Scenic et sera disponible en 2002 pour Clio, Mégane et Laguna II. Renault continue également à faire évoluer la technologie GNV (Gaz Naturel Véhicules) en partenariat et prépare pour 2002 une gamme de véhicules ainsi équipés.
- En 2001, Renault a renouvelé son offre de véhicules équipés de moteurs électriques (batteries Nickel Cadmium) en se concentrant sur Kangoo 2 et 5 places, apprécié pour des usages urbains. Une autonomie améliorée se prépare pour 2002.
- Par ailleurs, des travaux importants sont engagés sur les **systèmes de propulsion du futur** - hybrides - et, pour un horizon d'application plus lointain (2010), les piles à combustible. Renault et Nissan travaillent en association et l'alliance pourra ici encore jouer un rôle d'accélérateur.

### Le cadre réglementaire en matière d'environnement

#### 1. Harmonisation globale

Au plan mondial, un accord signé par les plus grands pays producteurs d'automobiles est entré en vigueur depuis 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.

#### 2. 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 3 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).

#### 3. 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).

## **RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

Des études importantes réalisées par l'industrie et discutées avec le centre de recherche de la Commission ont abouti à une proposition d'engagement volontaire de l'industrie automobile européenne négociée avec la Commission européenne fin 2001. Cette proposition a été examinée par le Conseil européen ; le Parlement Européen devrait s'exprimer en mars 2002.

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.

### **4. 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 consommateurs...) et reçoit l'appui de la Commission européenne. L'EuroNCAP envisage d'ajouter des critères de sécurité active à son référentiel.

### **5. 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 5,3 l/100 km pour le diesel). Cet objectif apparaît très ambitieux compte-tenu de l'ensemble des contraintes réglementaires qui pèsent sur le véhicule automobile.

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

### **6. Recyclage de Véhicules Hors d'Usage (VHU)**

La directive européenne sur le traitement des VHU publiée fin 2000 prévoit en particulier, pour les nouveaux véhicules, une homologation recyclage, une reprise sans coût pour le dernier détenteur du VHU. Des objectifs de valorisation de 85 % en 2006 et 95 % en 2015, avec une valorisation énergétique limitée respectivement à 5% et 10% sont aussi décidés.

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

Grâce aux discussions menées au sein de l'ACEA Renault développe une couverture européenne du traitement des véhicules en fin de vie en s'appuyant sur les filières traditionnelles d'une part et d'autre part, sur les nouvelles technologies.

### **7. 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 1 525 euros, 10 000 francs pour les ménages achetant un véhicule utilisant les énergies alternatives.

En Europe (Allemagne, Pays-Bas, Grande-Bretagne notamment) un nombre grandissant de pays confirment leur orientation à mettre en œuvre des incitations fiscales en faveur des véhicules répondant aux nouvelles normes d'émissions européennes et/ou diminuant les émissions de CO 2.

### **8. Freinage**

La réglementation a été amendée pour autoriser les systèmes de freinage automatique

### **9. Réservoirs**

La directive européenne a été modifiée pour intégrer des exigences spécifiques aux réservoirs en matière plastique et des contraintes pour

éviter les fuites de carburant en cas d'oubli du bouchon.

## **10. Bruit**

La directive européenne intègre maintenant des exigences pour réduire le bruit de roulement des pneumatiques.

## **Risques industriels et liés à l'environnement**

Les activités du groupe relèvent des régimes classiques de déclarations et d'autorisations d'exploitation propres à chaque pays. Aucune des installations n'est soumise à des réglementations particulières relatives aux risques industriels majeurs (type Seveso).

La conformité réglementaire est gérée en continu dans les systèmes de management mis en oeuvre dans les sites. Les investissements intègrent, dès leur conception, les exigences réglementaires et les réductions des impacts sur l'environnement définies dans les objectifs de la politique environnementale des sites. La qualité du management environnemental est reconnue par les certifications ISO14001 obtenues par tous les sites ou planifiées dans le cas des acquisitions récentes.

Les acquisitions d'activités relevant des régimes d'autorisation sont soumises à des audits systématiques et standardisés (communément appelés audits phase I et audits phase II).

Un processus de diagnostic des risques environnementaux liés aux activités historiques est en place. Il n'indique pas à ce jour de risques pouvant avoir une incidence significative sur la situation financière de l'entreprise.

Au regard des risques de pertes d'activité, la prévention incendie fait l'objet d'une politique particulière audité annuellement par les assureurs et dont la qualité est reconnue au travers du label Risque Hautement Protégé.

## **Assurances**

Le groupe Renault développe une politique prudente d'analyse et de prévention de ses risques destinée à en limiter à la fois la survenance et l'ampleur. Des investissements importants sont réalisés chaque année pour maintenir et améliorer son niveau de sécurité.

Des contrats d'assurance de portée mondiale viennent compléter ces efforts. Ces programmes souscrits auprès d'assureurs et de réassureurs de taille mondiale couvrent les dommages matériels et financiers que le groupe pourrait être amené à subir dans le cadre de ses activités industrielles et commerciales. Les limites de garantie sont calculées en fonction de l'estimation des pertes possibles pondérées d'un critère de probabilité.

## EFFECTIFS ET POLITIQUE SOCIALE

Au 31 décembre 2001, les effectifs du groupe Renault s'élèvent à 140 417 salariés, en diminution de 25 697 personnes par rapport au 31 décembre 2000.

Effectifs par branche au 31 décembre	1999	2000	2001 (1)	Variation 2001/2000
<b>Automobile</b>	131 261	136 574	133 111	- 2,5%
<b>Financière</b>	3 713	3 534	3 496	-1,1%
<b>Véhicules Industriels</b>	24 634	26 006	-	np
<i>Dont Irisbus</i>	3 171	3 938	3 810	-3,3%
<b>Total</b>	<b>159 608</b>	<b>166 114</b>	<b>140 417</b>	<b>-15,5%</b>

(1) Les principales variations sont des **variations de périmètre** dont l' incidence totale est de - 24 981 personnes en 2001. Elles concernent plus particulièrement :

- la Branche Automobile : - 2 913 personnes correspondant essentiellement à la sortie, au 1<sup>er</sup> juillet, de CAT France et de ses filiales pour - 2 518 personnes et à la sortie au 30 septembre 2001 de Nadella et de ses filiales pour - 596 personnes ;
- la Branche Véhicules Industriels : -22 068 personnes correspondant à la déconsolidation de Renault VI.

Les **autres variations** dont l'incidence totale est de -550 personnes, comprennent les principaux mouvements suivants : Dacia : 2 917 personnes, Renault SA +1 573 personnes, Renault Samsung Motor +919 personnes, FASA -713 personnes.

### • La politique Ressources Humaines de Renault

L'internationalisation du Groupe et la dynamique de l'Alliance avec Nissan, les évolutions techniques, organisationnelles et conjoncturelles, le développement des nouvelles technologies constituent des enjeux forts qui apportent à un rythme rapide, des changements profonds dans les comportements comme dans les organisations. Dans ce nouveau contexte, les hommes et les femmes de Renault sont au cœur de la réussite de l'entreprise et la contribution de la politique Ressources Humaines est déterminante pour la performance de l'entreprise. Elle se décline selon 3 axes :

1. **Anticiper**, parce qu'une politique Ressources Humaines efficace ne se construit que dans la durée. Son ambition est d'aider l'entreprise à se projeter avec les opérationnels pour leur donner les moyens de créer durablement de la valeur à moyen et long terme.
2. **Attirer et Motiver** l'ensemble des acteurs par le développement du management, une politique de conditions de travail responsable et une politique de ressources dynamique.
3. **Promouvoir le dialogue social** à partir d'une politique dense de concertation avec les partenaires sociaux, facteur de réussite essentiel pour l'élaboration et la mise en œuvre de la politique Ressources Humaines de Renault.

### • La politique d'emploi

Renault, au travers de sa politique d'emploi, opère les adaptations nécessaires pour suivre la mutation profonde du groupe, l'évolution des métiers, tout en tenant compte de l'environnement économique mondial. En 2001, Renault a maintenu, comme en 2000, ses recrutements à un niveau très élevé et poursuivi 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, afin de rééquilibrer sa pyramide des âges.

- Le Groupe Renault aura recruté en 2001 plus de 6 000 personnes dans le monde. Sur cet ensemble, Renault SA représente 40%, avec plus de 2 400 collaborateurs recrutés. A l'échelle du Groupe, ces recrutements ont concerné l'ensemble des catégories de personnel. Un accent particulier a été mis sur les métiers de fabrication.
- Le dispositif de cessation d'activité des salariés âgés s'applique à la branche automobile en France du 1<sup>er</sup> mars 2000 au 28 février 2005. Renault SA a prévu de faire bénéficier de ce dispositif 10 500 personnes, sur des critères préétablis. 1 798 salariés de Renault S.A. ont adhéré au dispositif CASA en 2000 et 1 104 en 2001. En contrepartie de ces départs le Groupe a prévu, conformément aux accords avec l'Etat, l'embauche de 7 500 personnes, dont 6 000 pour Renault SA. Ce dispositif est destiné à améliorer la structure d'âge des établissements du Groupe, en augmentant sensiblement la proportion de jeunes, au-delà de ce que permettrait le flux naturel de recrutements prévisible.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

En 2001, la politique d'**aménagement du temps de travail**, qui avait connu une accélération importante en 1999 et 2000 en France grâce aux accords sur l'organisation et la réduction du temps de travail, s'est poursuivie dans le groupe. En Espagne, notamment, des dispositifs de capital temps collectifs ont été négociés dans le cadre de la négociation d'un plan Convenio.

Cet aménagement se regroupe autour de deux fonctionnalités différentes :

- Mieux utiliser l'outil de travail, par le développement d'équipes en 2x8, en 3x8, ainsi que les équipes de fin de semaine. Des organisations du travail par alternance de semaines de six jours et d'autres de quatre jours se sont également mis 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 du cycle pluriannuel de l'automobile.

Ainsi, la mise en place de dispositifs d'aménagement du temps de travail a favorisé la réactivité face à la demande commerciale (fabrication et le commerce) ainsi qu'une plus grande flexibilité face au rythme de développement des projets (ingénierie) ou face à la demande interne (tertiaire), tant en France qu'à l'étranger.

### • L'internationalisation du groupe

Afin d'accompagner son développement à l'international et l'Alliance avec Nissan, le Groupe a mis en place une politique structurée des ressources humaines, reposant sur une série d'actions concrètes, visant à mobiliser le personnel et favoriser une ouverture culturelle. Dans ce cadre, un objectif de recrutement de profils internationaux est désormais fixé chaque année pour l'ensemble des directions. L'objectif est d'augmenter le multi-culturalisme dans l'entreprise afin de pouvoir disposer d'un maximum de collaborateurs qui soient originaires de pays différents. En 2001, 27% des cadres recrutés présentent, ainsi, des profils internationaux (25% en 2000 et 9% en 1999). Cette politique suppose notamment de promouvoir l'image de l'entreprise à l'étranger. En mars 2001, Renault a créé sa Fondation d'entreprise destinée à promouvoir la langue française et la culture française et européenne à l'étranger, particulièrement au Japon. Au travers du "Programme Renault", réalisé avec des universités françaises et japonaises, elle accueille, depuis avril 2001, 24 étudiants japonais de l'enseignement supérieur. De plus, Renault intensifie 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). D'autre part, les mobilités internationales du personnel sont favorisées, grâce à la mise en place de comités de carrière dédiés dans les directions opérationnelles. En 2001, les mobilités internationales s'élèvent ainsi à 761 à fin 2001. Enfin, la pratique des langues, en particulier de l'anglais, est encouragée. Depuis 1999, la maîtrise de l'anglais est devenue 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 prévu au plan augmente de façon significative.

### • La formation

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

Renault a initialisé, dans le cadre de ses accords sur l'aménagement du temps de travail signés en avril 1999, un droit individuel à la formation qui s'exerce sous la forme d'un crédit temps annuel et capitalisable, visant à renforcer l'accès à la formation.

Face à ces enjeux, Renault a sensiblement accru son effort de formation. En 2000, 3 620 000 heures de formation ont été réalisées dans le Groupe Renault Monde dont plus de 1 780 000 heures au sein de Renault S.A. (pour un coût correspondant à 5,9% de la masse salariale). En 2001, Renault SA prévoyait de consacrer 1 820 000 heures à la formation, soit en moyenne 42,1 heures par salarié. Cet effort représente un investissement de 96 millions d'euros, soit 6,1 % de la masse salariale.

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

- développement des compétences métiers	68%
- internationalisation	14%
(12,6% consacrés à l'apprentissage des langues)	
- accompagnement des projets	9%
- développement du management	9%

En 2000, un projet de e-learning visant à utiliser les nouvelles technologies de l'information et de la communication a été lancé pour accroître et faciliter l'accès à l'offre formation du groupe. En 2001, la mise en oeuvre de cette politique s'est principalement concrétisée au travers de l'installation de 50 bornes dédiées. Ce dispositif, permettant une formation en ligne dans un espace spécifique, a été testé dans les établissements de la région parisienne. D'autres projets d'auto formation en ligne ont vu le jour en 2001 : "destination Euro", "webmail



## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

: nouvelle messagerie", etc. Par ailleurs, depuis septembre 2001, l'accès à l'offre formation de Renault SA a été facilité : cette offre est désormais consultable en temps réel sur l'intranet de l'entreprise.

### • 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 l'entreprise, et il est fait appel à la mobilisation de l'ensemble du personnel.

En responsabilisant les Unités Élémentaires de Travail (U.E.T.), 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 2001, on a dénombré 5 suggestions appliquées par personne pour Renault SA et les filiales industrielles en Europe, engendrant des économies de l'ordre de 55,6 millions d'euros dès la première année de leur application.

Les établissements de Pitesti (DACIA), de Curitiba (RENAULT DO BRASIL) et de Busan (SAMSUNG), 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 et depuis 2001 via les clubs métiers.

### • Conditions de travail

L'amélioration de la sécurité et des conditions de travail des membres du personnel constitue pour le groupe Renault un objectif prioritaire destiné à accroître la qualité de vie des salariés dans l'entreprise et la performance globale du groupe. A cet égard, l'année 2000 avait marqué une nouvelle impulsion avec le lancement d'une politique conditions de travail au niveau du groupe, déployée en 2000 et 2001 dans les établissements du groupe. Cette politique se décline selon deux axes: préserver la santé du personnel et proposer des conditions de travail motivantes. En 2001, 6 actions prioritaires ont été retenues :

- déployer une politique de prévention du risque routier,
- déployer des audits conditions de travail sur les sites,
- réviser la méthode d'analyse ergonomique, intégrant notamment l'évolution des troubles musculo-squelettiques,
- renforcer l'effort sur la maîtrise du temps de travail,
- prendre en compte systématiquement les conditions de travail dans les projets,
- renforcer les compétences dans le domaine de l'ergonomie.

### • Le développement du dialogue social

En 2001, le dialogue social s'est poursuivi à un rythme soutenu, avec un renforcement du rôle du bureau du CCE et une intensification des réunions du comité restreint du Comité de Groupe Renault. Créé par accord le 27 octobre 2000, le Comité de Groupe Renault est l'instance unique de représentation du Groupe, comprenant des représentants du personnel issus des filiales détenues majoritairement par Renault dans l'Union Européenne ainsi que des représentants des sociétés du Groupe situées hors de l'Union Européenne (Brésil, Argentine, Corée, Roumanie, Slovaquie, Turquie).

Cette poursuite du dialogue social s'est réalisée dans l'esprit de l'accord de Renault SA sur la « concertation sociale » du 23 juin 2000 affirmant l'importance d'un dialogue social de qualité, permanent et responsable à tous les niveaux de l'entreprise.

L'année 2001 a, en particulier, été marquée par la signature le 29 juin de l'accord sur la professionnalisation par la compétence des opérateurs de production. Cet accord, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2002, met en place un nouveau dispositif d'acquisition progressive de compétences permettant d'accompagner l'évolution professionnelle des opérateurs de production dans le cadre du système industriel, s'appliquant à 17 000 salariés environ.

Par ailleurs, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2001 une charte fixant les principales règles et précautions d'usage des ressources informatiques, applicables dans le monde entier, pour protéger l'entreprise et les utilisateurs des risques, a été officialisée, après concertation avec les partenaires sociaux de Renault S.A. et du groupe.

### • "Base de Personnel Unique Groupe"

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 ressources humaines et à la hiérarchie d'avoir le même outil ; et 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.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

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 minimum 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.

A fin 2001, la Base Personnel Unique est déployée dans 6 pays européens (France, Espagne, Allemagne, Grande-Bretagne, Portugal, Belgique) et au Brésil (première phase), ce qui représente 5 000 utilisateurs actifs (sur une cible de 10 000 utilisateurs à terme) et plus de 65 000 salariés gérés dans cette base (sur une cible de 125 000 salariés à terme).

### Rémunération et intéressement du personnel de Renault SA

L'augmentation moyenne des salaires des ouvriers et ETAM a été de 4% en 2001, alors que le rythme annuel de l'inflation s'est établi au niveau de 1,3% 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
1997	64,3
1998	120,1
1999	58,7
2000	92,2
2001	88,1 <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> dont intéressement financier au titre de l'exercice 2001 de 63,3 millions d'euros et intéressement à la performance versé en 2001, de 24,8 millions d'euros.

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 2001 à 63,3 millions d'euros.

### PLAN D'EPARGNE D'ENTREPRISE RENAULT SA

Le Plan d'Epargne 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.

Le 23 octobre 2001, le Conseil d'Administration de Renault a décidé d'ouvrir son capital aux salariés du Groupe et aux retraités adhérents d'un Plan d'Epargne d'Entreprise. Rendue possible par la loi "Epargne Salariale" du 19 février 2001, cette opération a été réalisée grâce à une augmentation de 1% du capital. La souscription s'est déroulée du 21 novembre au 5 décembre 2001, à un cours de 27 euros (prix correspondant à la moyenne des vingt cours d'ouverture de bourse avant le Conseil d'Administration du 23 octobre 2001). Au total, 29 139 personnes ont souscrit pour un montant total de 78 951 214 euros, équivalent à 2 924 119 actions, soit un taux de souscription de 122%. Renault souhaite renouveler ce type d'opération à intervalles réguliers afin de renforcer sa base d'actionariat salarié.

En 2001, le montant total des versements effectués par les salariés a été de 15,8 millions d'euros, dont 87,2% issus de transferts d'intéressement. La valorisation totale du PEE de Renault SA au 31 décembre 2001 est de 166,5 millions d'euros, hors parts acquises lors de l'augmentation de capital réservée aux salariés en décembre 2001.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Les données ci-après concernent le Groupe :

	Composition du FCPE	Nombre d'adhérents au 31/12/2001	Actif au 31/12/2001 en millions d'euros	Performance 2001
Fonds actions Renault <sup>(1)</sup>	100 % actions Renault	49 621	133,8	-28,4%
Fonds actions diversifié	50 % actions Françaises ou Etrangères	11 781	79,9	-5,26%
Fonds obligataire	95 % obligations	7 227	24,1	5,25%

<sup>(1)</sup>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 la Branche 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 CEG (Comité Exécutif Groupe) qui sont au nombre de six. Ils constituent les dirigeants au sens du rapport annuel.

Pour les autres cadres dirigeants, soit 64 personnes, leur niveau de responsabilité fait qu'ils reçoivent en principe des dotations annuelles variables selon les mêmes critères que les dirigeants, soit, niveau de responsabilité, performance 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 4000 options en 2001.

##### 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. Ils reçoivent des options à intervalles de 1 à 3 ans ou plus mais en principe pas plus de 2 années consécutives. Les systèmes d'appréciation et de sélection de ces attributaires, sont nombreux et

## **RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

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 y compris les dirigeants et cadres dirigeants, 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 hiérarchique direct ; environ 1500 responsables membres de Comités de Direction ont reçu leur évaluation 360° en 2001.

### 3-2-2 Les Comités de Carrières

Les Comités de Carrières 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 Carrières 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 PDG les membres du CEG, examine les nominations aux 170 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 particulier 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 qu'auparavant cette sélection était restée 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 (CRH) chargé d'administrer ce process de bonne connaissance et de suivi permanent de tous les cadres de son périmètre. L'animation centrale de ces CRH 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 portées par les responsables sur chacun ; ceux-ci sont ainsi mieux à même de sélectionner les attributaires d'options.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 4- Les attributions effectuées

Les attributions des trois derniers plans ont été les suivantes :

Date d'attribution	Nombre de bénéficiaires	Total d'options Attribuées	Dont membres Du CDR	Prix d'exercice	Rabais consentis	Durée du Plan	Durée d'indisponibilité	Options restant à lever au 31/12/2001
19 octobre 1999	384	1 825 900	830 000 <sup>(1)</sup>	50,94 euros	Néant	10 ans	5 ans	1 787 900
7 septembre 2000 et 24 octobre 2000	638	1 889 300	750 000 <sup>(1)</sup>	49,27 euros	Néant	10 ans	5 ans	1 852 600
18 décembre 2001	858	1 861 600	505 000 <sup>(1)</sup>	48,97 euros	Néant	10 ans	5 ans	1 861 600

(1) Dont M. Schweitzer 200 000 options en 1999 et 140 000 en 2000

Au cours de l'exercice 2001 :

- Les attributions aux mandataires sociaux ont été les suivantes : M. Schweitzer, 100 000 options, M. Alanche, 1 000 options et M. Camescasse, 1 000 options ;
- Les levées des mandataires sociaux ont été les suivantes : M. Schweitzer 10 000 options au cours de 17,57 euros (plan d'octobre 1996) ;
- Les 10 plus importantes attributions du plan du 18 décembre 2001 (hors attributions aux mandataires sociaux) se sont élevées à 255 000 options ;
- Les 10 levées les plus importantes en 2001 (hors levées effectuées par les mandataires sociaux) se sont élevées à 19 900 options au cours moyen de 19,96 euros (soit 18 400 options levées au cours de 17,57 euros et 1 500 au cours de 49,27 euros).

### 5. Les informations complémentaires

- Il s'agit d'options d'achat et non d'options 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.

## ALLIANCE RENAULT NISSAN: UN PROJET POUR ACCELERER LE DEVELOPPEMENT DU GROUPE BINATIONAL

En 2001, Renault et Nissan ont franchi une nouvelle étape dans la constitution du groupe binational Renault-Nissan. L'Alliance, conclue avec Nissan en mars 1999, a donné au nouvel ensemble Renault/Nissan le potentiel de se porter aux premiers rangs de l'industrie automobile mondiale. L'enjeu actuel est d'enraciner encore plus profondément l'Alliance, en assurant une unité stratégique du groupe binational tout en consolidant l'autonomie opérationnelle des deux sociétés. Avec l'appui de Renault et le succès de son plan de redressement, Nissan peut trouver dès maintenant dans l'Alliance la place qui lui était réservée dans les accords initiaux. De son côté, Renault, après avoir soutenu et financé le redressement de Nissan, compte exploiter totalement les synergies entre les deux groupes. Le projet d'accélération du déploiement du groupe binational a été présenté le 30 octobre 2001. Il devrait contribuer à améliorer la performance des deux entreprises, en termes de résultats et d'efficacité industrielle, dans l'intérêt des actionnaires, des salariés et des clients. D'une part, il prévoit un renforcement des liens capitalistiques entre Renault et Nissan, qui réaffirmera la solidarité entre les deux entreprises et créera **une communauté d'intérêts**, et d'autre part, il assurera une cohérence stratégique nécessaire pour exploiter toutes les complémentarités de l'Alliance par la mise en place **d'un centre de commandement stratégique commun** qui déterminera les objectifs à long terme de l'Alliance.

### RAPPEL DE LA CHRONOLOGIE ET DES TERMES CAPITALISTIQUES DE L'ALLIANCE

#### DE LA SIGNATURE DE L'ALLIANCE EN 1999...

- **27 mars 1999** : Signature entre Renault et Nissan à Tokyo de l'accord de partenariat global, suivie le **28 mai 1999** de la finalisation de l'accord (« Closing »).

Renault a investi 643 milliards de yens dans Nissan pour prendre **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.

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). Selon les termes de cet accord, Renault disposait d'une option pour augmenter, au moment qu'il choisirait, 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 de souscription (warrants) au même prix de 400 yens par action. De son côté, Nissan pouvait entrer ultérieurement dans le capital de Renault, selon un calendrier libre et ouvert, sur la base de conditions devant être déterminées par accord de gré à gré entre les deux entreprises.

#### ... AU PROJET D'ACCÉLÉRATION DU DÉVELOPPEMENT DU GROUPE BINATIONAL EN 2001.

- **30 octobre 2001** : Renault et Nissan annoncent leur projet d'accélérer le développement de l'Alliance.

Ce projet prévoit un renforcement des liens capitalistiques entre les deux entreprises:



- **Renault porterait sa part dans le capital de Nissan de 36,8% à 44,4 %** en exerçant ses bons de souscription – <sup>(1)</sup> **voir communiqué de presse du 28 février 2002 page suivante** - (pour un total d'environ 1,9 milliard d'euros au taux indicatif euro/yen de 115) ; Nissan procéderait à l'émission des 540 millions d'actions correspondantes au profit de Renault. Renault proposerait un quatrième candidat à Nissan au poste d'administrateur, le conseil d'administration de Nissan étant composé de neuf membres. S. Lévy, Directeur général adjoint et Directeur financier de Renault, serait proposé par Renault.

\*- **Nissan entrerait dans le capital de Renault en prenant une participation qui n'excéderait pas 15 %**. Les actions seraient souscrites par une filiale opérationnelle à 100% de Nissan à l'occasion d'une augmentation de capital réservée, affirmant ainsi la forte communauté d'intérêt entre les deux entreprises. Jusqu'à 42,7 millions de titres nouveaux seraient ainsi émis portant à 284,9 millions le nombre de titres total. Le prix de souscription serait égal à la moyenne des cours de bourse des 20 jours précédant la veille de la convocation du Conseil d'administration de Renault décidant de lancer l'opération. Ce prix sera au préalable soumis à l'accord de la Commission des Participations et des Transferts (CPT), conformément à la législation française en vigueur pour les entreprises détenues à plus de 20% par l'Etat. La CPT est chargée de vérifier que le prix retenu correspond à une juste valeur de l'entreprise. Par ailleurs, conformément à la législation française en vigueur, cette acquisition d'actions par Nissan serait accompagnée d'une privation de l'exercice des droits de vote des actions correspondantes en Assemblée Générale de Renault. Nissan disposerait d'un deuxième siège au conseil d'administration de Renault, sur un total de dix-sept. C. Ghosn, Président Directeur Général de Nissan, serait proposé par Nissan.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

- Sur la base d'une prise de participation de Nissan de 15% dans le capital de Renault, cette augmentation de capital se traduirait par une **dilution de la part de l'Etat français au capital de Renault de 43,78% à 37,21%**, sous réserve de l'accord de la Commission des Participations et des Transferts française (CPT). L'Etat français a par ailleurs décidé d'apporter son soutien au projet en réduisant ultérieurement sa part dans le capital de Renault à **25%**. Le calendrier de cette cession n'est pas encore arrêté et dépendra des conditions de marché. La représentation de l'Etat au conseil d'administration de Renault serait adaptée en proportion.

<sup>(1)</sup> **Communiqué de presse du 28 février 2002**

### **Renault porte sa participation à 44,4% dans le capital de Nissan**

**Renault a donné instructions pour procéder à l'exercice des warrants (bons de souscription) pour 539 750 000 actions Nissan qu'il détient en vertu de l'accord Renault-Nissan de 1999. L'exercice des warrants sera exécuté le 1<sup>er</sup> mars 2002 au cours prévu de 400 yens par action, pour un total de 215,9 milliards de yens (1,85 milliard d'euros ; 1,62 milliard de US dollars), portant ainsi la participation de Renault dans le capital de Nissan de 36,8% à 44,4%. Ces actions nouvelles, émises par Nissan, porteront le capital de Nissan à 4,5 milliards d'actions.**

Cette opération, dont le principe était inscrit dans les accords de 1999, a lieu avec un an d'avance par rapport aux dispositions initiales, en raison du nouvel accord annoncé par Renault et Nissan en octobre 2001. Elle marque une première étape dans le renforcement de l'Alliance stratégique entre les deux constructeurs. Le processus présenté en octobre 2001, inclut une entrée de Nissan dans le capital de Renault et la mise en place de Renault-Nissan BV, société commune de management stratégique. Une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de Renault sera amenée à statuer le 28 mars sur l'augmentation de capital réservée à Nissan.

L'ensemble de l'opération devrait être achevé comme prévu avant la fin du premier semestre 2002.

## **LES OBJECTIFS DU PROJET DE RENFORCEMENT DE L'ALLIANCE**

### **DEVELOPPER UNE COMMUNAUTÉ D'INTÉRÊTS PLUS FORTE ENTRE RENAULT ET NISSAN**

Dès l'origine, l'Alliance s'est fixé pour objectif de créer une véritable communauté d'intérêts entre Renault et Nissan. L'entrée de Nissan dans le capital de Renault permet de concrétiser cet objectif, pour deux raisons :

- cette prise de participation **établit une réciprocité d'intérêts** entre Renault et Nissan. Aujourd'hui, à travers sa participation dans Nissan, Renault est intéressé à la performance de Nissan. L'inverse n'est pas vrai. Nissan, en prenant une participation dans le capital de Renault n'excédant pas 15% (via sa filiale opérationnelle à 100%), sera désormais intéressé à la performance de Renault. Cette réciprocité permettra d'équilibrer au mieux, dans un sens plus favorable à Renault, les synergies dégagées dans le cadre de l'Alliance.
- cette prise de participation **enracine l'Alliance**. Elle permet à Nissan de prendre la place naturelle qui lui était réservée par l'accord de 1999. Dès cette époque, le principe en avait été posé. Le redressement rapide de Nissan ouvre la voie à sa réalisation. Réciproquement, Renault peut sans attendre exercer ses bons de souscriptions et ainsi consolider sa position dans Nissan.

Ces participations entre Renault et Nissan s'inscrivent dans la philosophie générale de l'Alliance destinée à accroître les performances de deux entreprises, conservant leur identité, **en privilégiant une logique industrielle, managériale et humaine**. Cette logique est une des forces majeures de l'Alliance.

Pour développer cette communauté d'intérêts sans naturellement organiser d'autocontrôle, les actions de Renault détenues par Nissan s'accompagneront d'une privation de l'exercice des droits de vote en Assemblée Générale des actions correspondantes, conformément à la législation française en vigueur. Il n'y aura donc aucune dilution du pouvoir des actionnaires actuels du fait de cette prise de participation.

*Le projet prévoit également la création d'une structure commune, responsable de la stratégie à moyen et long terme, pour faire progresser l'Alliance dans une relation équilibrée et orientée vers la performance.*

## FAVORISER UNE VISION ET UN PILOTAGE STRATÉGIQUE COMMUN DE L'ALLIANCE

L'Alliance a développé dès l'origine ses propres structures de coordination avec pour objectif de se doter ultérieurement d'un centre de pilotage stratégique.

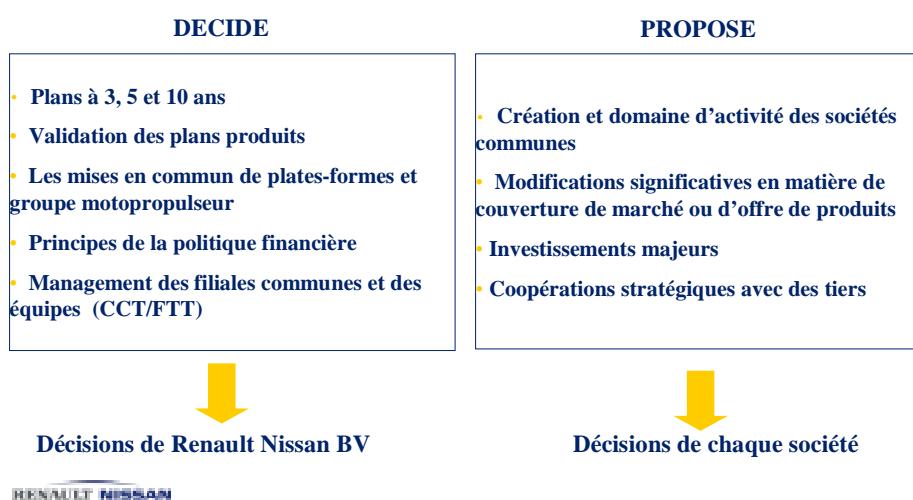
Jusqu'à présent, le fonctionnement de l'Alliance repose sur une structure informelle de décision, le **Global Alliance Committee (GAC)**. Le GAC, qui réunit tous les mois les instances dirigeantes des deux entreprises, est chargé de promouvoir les synergies à partir des projets qui lui sont soumis par des équipes transverses. Ce mode de fonctionnement a permis une mise en place rapide des coopérations dans des domaines majeurs pour les deux entreprises (voir paragraphe " les réalisations concrètes de l'Alliance en 2000 et 2001").

C'est précisément ce succès qui conduit à franchir une nouvelle étape pour inscrire ces coopérations dans une vision et un pilotage stratégiques d'ensemble afin de tirer tout le parti des étroites complémentarités géographiques et fonctionnelles qui rapprochent Renault et Nissan. Tel est l'objet de **Renault-Nissan BV** : avoir une équipe commune qui définit une stratégie commune. En anticipant les développements et les besoins de l'Alliance, cette structure devrait favoriser une meilleure allocation des ressources et une optimisation des moyens. Elle vise également à développer les échanges d'expertise afin de diffuser les meilleures pratiques. L'objectif est d'assurer la croissance rentable des deux partenaires.

Le but poursuivi est bien de donner une **impulsion stratégique et managériale nouvelle** à l'Alliance. Il n'est pas de créer une holding gérant des actifs mais de disposer d'une structure de commandement légère et efficace.

Les filiales communes qui lui seront rattachées, comme Renault-Nissan Purchasing Organization dans le domaine des achats, seront des sociétés de service intéressant le développement de Renault et de Nissan. Les actifs, les usines, les personnels, resteront au niveau des sociétés opérationnelles.

### RENAULT NISSAN BV, entité décisionnelle et force de proposition pour l'Alliance

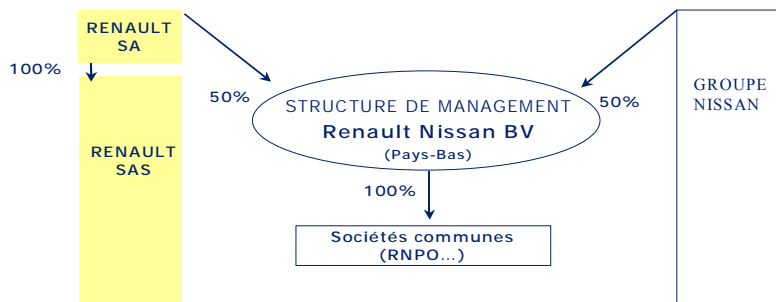


Les pouvoirs de décision et de proposition dans le domaine de la stratégie et de la planification devant être menée par l'Alliance sont attribués à Renault-Nissan BV pour une durée de 10 ans, il y sera mis un terme en cas de résiliation du contrat de gestion conclu entre Renault-Nissan BV et Nissan.

En termes de fonctionnement, **la composition du directoire de Renault Nissan BV** sera équilibrée avec 8 membres, dont 4 seront issus de Renault et 4 de Nissan. Le Président de Renault sera Président de Renault-Nissan BV et le Président de Nissan, Vice-Président. Ces derniers disposeront chacun de 3 voix, les six autres membres du directoire disposant chacun d'une voix. Même si l'esprit du directoire est de parvenir à un consensus, en cas de partage des voix, le Président disposera d'une voix prépondérante pour éviter tout blocage.



**Création d'un centre de pilotage stratégique :  
Renault Nissan BV**



Cette délégation, qui concerne **exclusivement la gestion stratégique de l'Alliance** à Renault-Nissan BV, rend nécessaire une réorganisation de Renault, avec la **création d'une société par actions simplifiées (SAS)**, détenue à 100% par Renault SA et regroupant tous les actifs opérationnels du Groupe. Renault SAS ne déléguera pas sa gestion opérationnelle à Renault-Nissan BV. Cette réorganisation n'aura aucune conséquence pour les personnels de Renault.

L'actif de Renault SA serait principalement constitué de la participation dans Nissan, tandis qu'à son passif seraient essentiellement inscrits les titres participatifs, les dettes financières et bancaires et les dettes sociales.

**Le schéma proposé n'altère en rien le droit des actionnaires de Renault** à faire valoir leur point de vue et les actionnaires de Renault SA auront un **droit de regard renforcé** sur la SAS. En effet les statuts de Renault SAS prévoient que :

- le conseil d'administration de Renault SAS sera identique à celui de Renault SA et qu'il tiendra l'Assemblée Générale de Renault informée de sa gestion de la société ;
- Renault SA en tant qu'associé unique sera en particulier tenue informée de tout projet de modification des statuts, à charge pour elle d'en informer ses actionnaires
- en cas de modification des statuts portant sur l'actionariat de Renault SAS, la composition et le fonctionnement du conseil d'administration et les pouvoirs dévolus à Renault-Nissan BV, Renault SA devra en informer ses actionnaires dans un rapport établi à l'occasion de l'Assemblée Générale annuelle, ces modifications ne prenant effet qu'à l'expiration d'un délai d'un an – ou à la première Assemblée Générale utile après l'expiration de ce délai – après leur adoption par le conseil d'administration de Renault SAS ;
- il sera établi chaque année un rapport sur les conventions réglementées qui sera présenté à l'Assemblée Générale des actionnaires de Renault SA ;
- la société pratiquera annuellement une distribution de résultats permettant à Renault la poursuite de la politique de dividende qu'elle appliquait par le passé ou que ses actionnaires décideraient d'appliquer à l'avenir.

Ces dispositions garantissent le maintien des droits actuels des actionnaires de Renault, notamment par l'identité des conseils d'administration et par les conditions d'entrée en vigueur d'éventuelles modifications des statuts qui interviendront après un délai d'un an permettant d'informer l'Assemblée Générale de Renault, de façon à ce que celle-ci puisse renouveler sa confiance au conseil d'administration en toute connaissance de cause.

**Ce projet préserve également l'autonomie opérationnelle de Renault et de Nissan.** Ainsi, pour chaque société, la gestion opérationnelle restera confiée à chaque Direction Générale, responsable devant son Conseil d'Administration. Renault, d'une part, et Nissan d'autre part, poursuivront chacune leurs activités comme deux sociétés distinctes, disposant de leur propre siège social, de leur management, de leurs instances de représentation des salariés et de leur cotation boursière.

**Enfin, afin de préserver l'intégrité, la continuité et la valeur de l'Alliance entre Renault et Nissan,** une **fondation** de droit néerlandais liée à Renault-Nissan BV sera créée. Pour parvenir à cet objectif, sans empêcher une éventuelle OPA, la fondation aura le droit de souscrire à plus de la moitié du capital de Renault-Nissan BV dans l'hypothèse d'une tentative de prise de contrôle rampante par un tiers ou un groupe de tiers agissant de concert, et plus précisément lors du franchissement d'un seuil de 15% du capital de Renault ou de Nissan, autrement que par une offre publique, exception faite d'une acquisition dans le cadre d'une alliance stratégique approuvée par les conseils d'administration des sociétés Renault et Nissan. L'annulation des actions ainsi souscrites sera soumise à l'Assemblée Générale des actionnaires de Renault-Nissan BV au terme d'une période de 18 mois et de façon anticipée, dès que le tiers en cause aura cessé de détenir plus de 15% du capital. Les statuts de la fondation ainsi que le contrat de souscription conclu entre Renault-Nissan BV et la fondation ne

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

pourront être modifiés que sous réserve de l'approbation de Renault SA et de Nissan et après l'expiration d'un délai d'un an ayant permis l'information des actionnaires de Renault. Le contrôle de Renault-Nissan BV par la fondation ne pourra excéder une période de dix-huit mois.

Le conseil d'administration de cette fondation sera constitué des présidents des sociétés Nissan et Renault et de quatre personnalités indépendantes dont deux seront nommées par Nissan et deux par Renault. Les deux membres nommés par Renault ou cooptés par le conseil d'administration devront voir leur nomination ou leur cooptation ratifiée par les actionnaires de Renault.

Conformément à la législation française en vigueur, le **Conseil des Marchés Financiers** a été informé du contenu et des modalités de ce projet de renforcement de l'Alliance afin d'en apprécier les conséquences au regard des droits et intérêts des actionnaires et de décider s'il y avait lieu de mettre en oeuvre une offre publique de retrait, ayant pris connaissance des observations qui lui avaient été adressées en novembre 2001 par des actionnaires minoritaires.

Dans sa séance du 17 janvier 2002, il a procédé à l'examen du dossier. Au terme de cet examen, le Conseil des Marchés Financiers a considéré que l'ensemble des mesures envisagées, telles qu'elles lui ont été exposées, n'aura pas pour conséquence une déperdition des droits des actionnaires ou un amoindrissement de leurs intérêts qui rendrait pertinente la mise en oeuvre à leur intention d'une offre publique de retrait.

**Ce projet reste soumis à l'approbation des actionnaires de Renault** lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire de Renault qui se tiendra le 28 mars 2002.

*En créant une forte solidarité entre les deux entreprises et en assurant la cohérence stratégique du groupe binational, ce renforcement de l'Alliance devrait permettre d'améliorer la performance des deux entreprises, tout en intensifiant le travail déjà entrepris. L'Alliance Renault Nissan et le projet de son renforcement contribuent à accélérer la stratégie poursuivie par le groupe Renault depuis plusieurs années : une stratégie de croissance rentable.*

## LES COOPERATIONS CONCRETES DE L'ALLIANCE EN 2000 ET 2001

*Depuis la signature de leur accord en 1999, Renault et Nissan ont franchi des étapes essentielles dans la mise en oeuvre de l'Alliance. Les coopérations engagées reposent sur des principes simples : d'une part, la mise en commun des moyens en vue de réaliser des économies d'échelle, et d'autre part, l'utilisation de la forte complémentarité des gammes, des marchés, des savoir-faire en vue de dégager des revenus supplémentaires et d'améliorer l'efficacité industrielle, dans le respect des identités de chacune des marques, nécessaire pour maintenir des images fortes et couvrir le spectre le plus large de clientèle.*

### - LA MISE EN COMMUN DES MOYENS POUR REALISER DES ECONOMIES D'ECHELLE

L'Alliance développe une politique de plates-formes et de familles d'organes mécaniques communes et met en place une stratégie d'achats coordonnée et de partage des capacités de production en vue de réaliser des économies d'échelle et d'accroître la rentabilité. Cette mise en commun se fait dans le respect de la séparation des identités de chacune des marques.

- **2 principales plates-formes communes en cours de développement**

Dès 1999, Renault et Nissan s'engagent dans le développement d'une **1<sup>ère</sup> plate-forme commune** (segment B ou véhicules d'entrée de gamme). Elle servira de base aux successeurs de Clio et Twingo pour Renault et de Micra, March et Cube pour Nissan. Les 1<sup>ers</sup> véhicules issus de cette plate-forme sortiront en 2002 au Japon, puis en Europe.

Dès 2001, Renault et Nissan développent une **2<sup>e</sup> plate-forme commune** dédiée au segment C (gamme moyenne), destinée aux futures Mégane et Almera. A horizon de 5 ans, 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 sur la plate-forme B. Les véhicules assemblés sur ces plates-formes devraient représenter plus de la moitié des volumes futurs de production de Renault et Nissan. A horizon 2010, l'Alliance prévoit de disposer de 10 plates-formes communes.

- **Une mise en place rapide de familles communes d'organes mécaniques**

Renault et Nissan recherchent la meilleure utilisation conjointe de leurs moteurs et boîtes de vitesse. Une politique de rationalisation est mise en oeuvre pour réduire le nombre de familles communes de moteurs à 8 et de boîtes de vitesses à 7 à l'horizon 2010. Renault utilise notamment le moteur V6 essence 3,5 litres de Nissan pour Vel Satis, ainsi que les transmissions 4 roues motrices de Nissan. Nissan utilisera, pour sa part, des boîtes mécaniques ainsi que des moteurs diesel de Renault.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### • Politique d'achats coordonnée à l'échelle mondiale

La mise en place, au niveau mondial, d'une stratégie d'achats commune est prioritaire dans la recherche d'économies. Elle devrait permettre à l'Alliance d'atteindre l'objectif de 1,4 milliard de dollars d'économies sur les achats à l'horizon 2005, tout en favorisant l'amélioration des prestations et une meilleure capacité de partenariat avec les fournisseurs. En avril 2001, Renault et Nissan ont ainsi créé une société commune : **Renault Nissan Purchasing Organization (RNPO)**, détenue à parts égales par Renault et Nissan, qui couvre près de 30% des achats annuels globaux de Renault et Nissan (soit 14,5 Mds de dollars), et a pour objectif à terme de couvrir jusqu'à 70% de ceux-ci.

Par ailleurs, en avril 2000, Renault et Nissan ont annoncé leur entrée, conjointement avec Ford, General Motors et DaimlerChrysler, dans le capital d'une nouvelle société d'échanges par internet "Business to Business" : **Covisint**. L'Alliance en est actionnaire à hauteur de 5% du capital. Cette plate-forme internationale d'échanges en ligne participe à une plus grande efficacité de la relation entre les constructeurs, les fournisseurs et les équipementiers.

### • Distribution commune en Europe

Renault et Nissan ont mis en place une organisation commerciale commune dans sept pays d'Europe. Elle repose sur un réseau de partenaires communs, moins nombreux et plus puissants, travaillant sur un territoire élargi. Chacun de ces pôles communs regroupe l'ensemble des fonctions de soutien commercial et des services sans rapport avec l'identité de chaque marque (pièces de rechange...). En 2001, Renault et Nissan ont créé deux nouvelles entités commerciales communes, détenues par Renault, aux Pays-Bas et en Suisse.

### • Partage des capacités de production

L'Alliance permet également aux deux partenaires un partage de leurs capacités de production, générateur d'économies. **Au Mexique**, la production de Scénic dans l'usine Nissan de Cuernavaca, effective depuis 2000, a été suivie par l'entrée en production fin 2001 de Clio dans l'usine Nissan d'Agascalientes. Par ailleurs, un modèle Nissan élaboré sur la même base que Clio tricorps sera produit en 2002. **En Espagne**, Nouveau Trafic, développé par Renault et General Motors, sera également produit fin 2002 dans l'usine Nissan de Barcelone. **Au Brésil**, Renault et Nissan ont inauguré fin 2001 la première nouvelle usine commune de l'Alliance, usine de montage de véhicules utilitaires édifée dans le cadre du complexe industriel de Renault. Son ouverture marque l'entrée de Nissan en tant que constructeur local et permet à Renault de finaliser son programme d'implantation industrielle. Cette usine, qui assemble Renault Master, devrait commencer la production du pick-up Frontier de Nissan mi 2002.

### • Organisation informatique commune

Renault et Nissan ont annoncé en septembre 2001 la création d'une nouvelle organisation informatique commune « Renault-Nissan IS/IT Office » (RNIO), qui guidera la mise en place de systèmes rentables et d'infrastructures communes performantes.

## - LA COMPLEMENTARITE POUR DEGAGER DES REVENUS SUPPLEMENTAIRES

Renault et Nissan bénéficient d'une forte complémentarité en termes de marchés, de gammes et de savoir-faire. Ceci leur permet d'être présents sur tous les grands marchés automobiles et d'accéder à moindre coût à de nouveaux marchés, en prenant appui sur l'implantation industrielle ou commerciale de son partenaire, tout en enrichissant l'offre de produits et de services et en générant des revenus supplémentaires. De plus, Renault et Nissan bénéficient de l'échange de leurs savoir-faire réciproques en matière de recherche et développement, de qualité ou de marketing.

### • Au niveau géographique en termes de marchés :

En 2000 :

- Renault revient au **Mexique**, avec l'appui des capacités industrielles et des forces commerciales de Nissan.
- au **Mercosur** (Argentine, Brésil, Paraguay et Uruguay), Nissan accroît sa présence industrielle et commerciale avec le soutien de Renault. Le pick-up New Frontier sera le premier véhicule de Nissan assemblé au Mercosur, dans les installations brésiliennes de Renault.
- à **Taiwan**, Renault signe un accord avec le partenaire commercial de Nissan et introduit progressivement sur le marché, Scénic, Clio et Laguna II.

En 2001 :

- avec l'appui de Nissan, des véhicules Renault sont commercialisés sur le marché **australien**.
- en **Indonésie**, Renault signe un accord d'importation et de distribution avec le partenaire de Nissan. Après l'annonce de projets communs entre Nissan et Renault au Japon, à Taiwan et en Australie, l'Indonésie est un nouvel exemple du déploiement conjoint de la stratégie des deux entreprises en Asie-Pacifique.
- Renault annonce son retour sur le marché **péruvien**, grâce au soutien de son partenaire.

### • Au niveau des gammes de produits, plus particulièrement pour les véhicules utilitaires

La forte complémentarité de gammes entre Renault et Nissan permet de compléter localement l'offre de chacun des partenaires. Pour

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

assurer le respect de l'identité des marques, la politique de « cross-badging » de l'Alliance se concentre sur le véhicule utilitaire, moins porteur de l'image propre à chaque marque.

En 2001, Renault et Nissan font la première annonce de "cross-badging" en Europe : Nouveau Trafic, développé par Renault et General Motors Europe, sera commercialisé par Nissan dès mi-2002 et également produit dans l'usine Nissan de Barcelone fin 2002. D'autres véhicules utilitaires seront concernés : Master en 2002, suivi de Kangoo.

- **Au niveau des savoir-faire et des forces de chacune des deux entreprises**

Renault et Nissan ont des savoir-faire très complémentaires qui leur permettent de progresser rapidement dans des domaines stratégiques. Renault bénéficie de l'expertise de son partenaire notamment en matière de qualité et de productivité industrielle et apporte à Nissan son expérience du marketing, du design, de la stratégie de plates-formes ou du financement des ventes et des services. En outre, en matière de recherche et développement, des thèmes d'intérêt commun ont été identifiés (véhicule allégé, assistance à la conduite, sécurité, environnement, pile à combustible...).

L'échange de compétences entre les deux entreprises est également favorisé par les échanges de personnels. Ainsi plus d'une trentaine de collaborateurs de Renault ont déjà rejoint Nissan notamment dans les directions des Achats, de la Stratégie Produits, du Marketing et des Ventes et de la Finance. Réciproquement, une trentaine de personnes de Nissan travaillent pour Renault notamment dans les directions de la Qualité, Ingénierie Véhicules, Fabrication et Mécanique. En 2001, M. Katoh a été nommé Directeur de l'Ingénierie Mécanique de Renault.

*La qualité des coopérations déjà engagées entre les deux partenaires d'une part, et le redressement plus rapide que prévu de Nissan dans le cadre du « Nissan Revival Plan » d'autre part, permettent d'accélérer les perspectives de déploiement de l'Alliance, rendant possible le projet de renforcement du groupe binational Renault Nissan, présenté le 30 octobre 2001.*

## LA STRATEGIE DE RENAULT

Renault poursuit une stratégie de croissance rentable axée sur l'innovation et l'identité de marque, l'internationalisation et la compétitivité. En 2001, cette stratégie a connu des développements accélérés par le déploiement des coopérations engagées avec Nissan dans le cadre de l'Alliance.

### INNOVATION ET RENFORCEMENT DE L'IDENTITE DE MARQUE

Constructeur " audacieux, chaleureux et visionnaire ", **Renault** se caractérise par une dynamique d'innovation continue de sa gamme de produits et de services et le renforcement de son image de marque au niveau mondial.

**Dans le domaine de l'automobile**, Renault a commercialisé, au premier semestre 2001, **Nouvelle Clio**. Ce modèle 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 supérieure à 3%. **Twingo** a élargi son offre avec l'arrivée d'une nouvelle version "Initiale" et l'association du moteur 1.2 16v 75ch à la boîte de vitesses robotisée Quikshift 5, qui allie les avantages d'une boîte manuelle et d'une boîte automatique. Commercialisée depuis juillet 2001, la nouvelle gamme **Kangoo** propose d'importantes évolutions et une version 4x4 qui permet à Kangoo de prendre une longueur d'avance sur un segment en pleine croissance, celui des SUV (Sport Utility Vehicles) ou segment des 4x4 de loisirs, sur lequel Renault propose déjà Scénic RX4.

Sur le segment M1, **Scénic** s'inspire des nouvelles technologies développées sur Laguna II et offre de nouvelles prestations dans le domaine de la sécurité avec notamment le contrôle dynamique de conduite ESP, l'assistance au freinage d'urgence ou le système de surveillance de la pression des pneumatiques. En termes de motorisations, Scénic continue d'offrir la palette la plus large du segment des monospaces compacts.

Sur le segment M2, **Laguna II**, berline et break, commercialisée progressivement à partir de janvier 2001, a été très bien accueillie puisqu'elle a immédiatement repris la tête de son segment en France. Laguna II se dote d'équipements et d'innovations jusqu'ici réservés à des voitures de gamme supérieure. Pour compléter l'offre, deux nouvelles motorisations sont proposées : une version essence 2.0 IDE de 140 ch qui est le premier moteur européen à injection directe essence et, à partir de début 2002, un Diesel 2.2 dCi 16 soupapes de 150 ch.

**L'année 2001 se caractérise** également pour Renault par le démarrage du **renouvellement de la partie haute de sa gamme**, segment qui est un puissant vecteur d'image de marque et où Renault a l'ambition de se positionner durablement avec des produits différenciants. Premier élément de cette offensive de Renault dans le haut de gamme, **Avantime**, commercialisée en novembre 2001, propose une approche nouvelle du coupé haut de gamme au style avant-gardiste, illustrant la capacité d'innovation de Renault. Dès 2002, Renault poursuivra sa percée sur ce segment avec le lancement de **Vel Satis**, remplaçante de Safrane. Vel Satis, ambassadrice de la marque, réinvente la berline haut de gamme avec une architecture originale et haute qui devrait marquer le paysage automobile. En cours d'année, interviendra également le renouvellement de l'**Espace**. Ainsi, en cohérence avec sa volonté de renforcer son image de marque, Renault a choisi, pour son plan produit, de renouveler d'abord son haut de gamme plus porteur des valeurs de la marque avant de renouveler les autres segments qui pourront d'emblée bénéficier d'une image renforcée.

**Le renouvellement de la gamme**, voitures particulières et véhicules utilitaires du groupe, programmé sur les années 2002 à 2004, va s'accélérer avec la sortie de 20 nouveaux modèles dont une quinzaine pour la marque Renault. L'âge moyen de la gamme devrait se situer légèrement au-dessus de 3 ans en 2004 et 2005, contre environ 4 ans et demi en 2001-2002. La gamme s'élargit simultanément puisque de 20 modèles (VP+VU) pour la seule marque Renault en 1997, elle passera à environ 25 modèles en 2004.

Pour accompagner sa montée en gamme, Renault s'est doté fin 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. La reconnaissance de la marque à un niveau mondial, au moment où le groupe intensifie son développement à l'international et renouvelle son haut de gamme, constitue un enjeu important, tant en termes économiques qu'en termes de notoriété. Le **retour en Formule 1** de Renault à partir de 2002, rendu possible par l'accord de rachat par Renault de l'écurie Benetton Formula Limited signé en mars 2000, devrait accélérer le déploiement international de la marque. L'ambition de Renault est de remporter le Championnat du Monde de Formule 1 avec une monoplace entièrement de sa conception.

**Dans le domaine du véhicule utilitaire**, après la commercialisation en juin 2001, sur le segment des fourgons compacts, du **Nouveau Trafic** qui a été élu en janvier 2002 "Van of the Year 2002" par un jury constitué de journalistes de la presse spécialisée de 20 pays européens, Renault a poursuivi le développement de sa gamme **Master**. Il a ainsi proposé, en octobre 2001, deux nouvelles motorisations turbo Diesel Common Rail Euro 3 (Euro 2000), 1.9 dCi 82ch et 2.5 dCi 16v soupapes 115ch. Début 2002, Renault déclinera Kangoo 4x4 en version utilitaire afin de répondre aux attentes d'une clientèle professionnelle, **Kangoo Express 4x4** sera ainsi la première fourgonnette 4x4 de série.

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 a porté sa capacité de production de 850 000 unités en 2000 à 1,4 million unités en fin d'année 2001. Ceci se traduit d'ores et déjà par la progression du mix diesel dans les ventes de Renault en Europe

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

(39,3% à fin novembre 2001 contre 32,8% à fin décembre 2000).

En 2001, une nouvelle génération de moteurs 1.5 dCi, disponibles en 65ch et par la suite en 80ch a été inaugurée sur Nouvelle Clio. Equipés d'un système inédit d'injection diesel haute pression, ces moteurs affichent les consommations et les émissions parmi les plus basses du marché.

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 second semestre 2001, une nouvelle motorisation 1.9 dCi Common Rail 100 ch associée à une boîte manuelle 5 vitesses est venue compléter l'offre. Dès le début 2002, l'offre turbo-Diesel de Laguna II s'enrichira d'une version 2.2 dCi 16 soupapes 150 ch.

Parallèlement Renault continue de **renforcer les fondamentaux automobiles**. Ainsi, dans le domaine de la sécurité, l'organisme européen indépendant Euro NCAP a attribué, en 2001, 4 étoiles à Scénic, le positionnant comme l'un des véhicules les plus sûrs de sa catégorie tandis que Laguna II est le premier et le seul véhicule du marché, tous segments confondus, à atteindre la note maximale de 5 étoiles. Avec Mégane (4 étoiles en 1998), Espace (4 étoiles en 1998), Clio (4 étoiles en 2000), Scénic et Laguna II en 2001, Renault dispose d'une gamme au meilleur niveau de sécurité.

Illustrant son caractère d'entreprise innovante, Renault s'est par ailleurs engagé dans les nouvelles technologies de l'information et de la communication. Ainsi, **dans le domaine commercial**, la stratégie e-commerce de Renault se décline en deux volets : le "Business to Consumer" et le "Business to Business". Renault a accéléré sa stratégie 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. Il s'agit de **sites d'information et de transaction sur les produits et les services** de marque Renault, adossés au réseau commercial. Ils sont destinés à initialiser puis développer la relation du client vis-à-vis de concessionnaires Renault. Grâce à des prestations complètes (gamme de véhicules, services, financement), le client peut véritablement construire son futur véhicule (choix du modèle, de la motorisation, des options). Concernant le "Business to Business", l'initiative majeure de Renault est le développement d'un site pièces de rechange destiné à ses clients professionnels (notamment les réparateurs indépendants).

## CONSOLIDATION DU DEPLOIEMENT A L'INTERNATIONAL

### 1. RENAULT, UN GROUPE MULTI-MARQUES

En l'espace de deux années seulement, le groupe Renault est devenu, avec les acquisitions du constructeur roumain Dacia en 1999 et des actifs opérationnels de Samsung en Corée en 2000, un groupe multi-marques, tout en consolidant sa présence à l'international. En 2001, le groupe a mis en œuvre un ensemble de mesures lui permettant de renforcer ces deux nouvelles marques.

#### Dacia

Le renforcement de **Dacia**, dont Renault détient désormais 92,7% du capital (suite à une nouvelle augmentation de capital en 2001) est activement engagé. L'objectif de Renault est de disposer, à travers Dacia, d'une base de production très intégrée localement et à faible coût, capable de produire à terme des véhicules d'entrée de gamme modernes, de qualité, robustes et adaptés aux spécificités de marché, aux attentes et aux besoins de mobilité des clients des pays émergents.

Ce renforcement de Dacia progresse autour de 3 axes principaux :

- d'une part, la modernisation de l'usine de Pitesti et du réseau commercial :

La mise à niveau progressive des outils industriels et commerciaux est en cours et s'organise principalement autour de l'adaptation de l'outil de fabrication, de la mise en place de nouvelles lignes d'assemblage de moteurs et de boîtes de vitesses Renault, de la rénovation des bâtiments, de l'amélioration de la qualité, de la protection de l'environnement et de la formation des hommes. La restructuration du réseau de distribution, le renforcement de la logistique d'approvisionnement ainsi que du service après-vente sont également engagés, tout comme la mise en place d'un réseau Internet sécurisé permettant les prises de commande des clients.

- d'autre part, le renouvellement de la gamme :

Fin 2000, le lancement de la SuperNova, véhicule de gamme intermédiaire équipé d'un groupe moto-propulseur Renault, a constitué le premier élément du renouvellement de la gamme et de la collaboration avec Renault. Le lancement réussi de ce véhicule a permis de renouer avec la croissance des ventes, Supernova a enregistré plus de 22 000 ventes en 2001 sur son marché local. Ce modèle, leader sur le marché, représente 31% du total des ventes de véhicules particuliers en Roumanie. A horizon 2006-2008, l'objectif visé est le renouvellement complet de la gamme Dacia.

- enfin, le projet de lancement d'un véhicule d'entrée de gamme destiné aux pays émergents :

Il s'agit de développer une voiture entièrement nouvelle, fiable, moderne et accessible aux clientèles des marchés locaux (Roumanie et pays d'Europe orientale) et émergents. Cette voiture à 5 000 euros sera développée à partir de la plate-forme B de l'Alliance Renault/Nissan. En 2001, le design intérieur et extérieur de ce véhicule a été arrêté, et sa faisabilité économique confirmée. Des études sont en cours pour définir les variantes de carrosserie qui seront déclinées à partir de la berline, modèle de base.

Le renforcement de cette nouvelle marque du groupe constitue un élément d'internationalisation d'autant plus significatif pour le groupe Renault, que le marché roumain et plus généralement les pays d'Europe de l'Est devraient se développer dans la perspective de leur entrée dans l'Union Européenne. En 2001, pour le seul marché automobile roumain la progression a été de 8,6% et la marque Dacia avec plus de 52 000 véhicules vendus est leader du marché et réalise près de 60% de pénétration.

#### Renault Samsung Motors

En septembre 2000, Renault a acquis une participation de 70,1% dans la société « Renault Samsung Motors » qui a acheté les actifs opérationnels de Samsung Motors, comprenant notamment l'usine moderne de Busan, le centre de recherche et développement de Kiheung et le réseau commercial national. Renault Samsung Motors peut, grâce à une licence valable 10 ans et renouvelable, utiliser la marque Samsung qui bénéficie en Corée d'une image très positive.

En 2001, les résultats de Renault Samsung Motors, tant en termes financiers qu'en termes de volumes, sont légèrement supérieurs aux objectifs initiaux. La société poursuit la production de SM5, berline haut de gamme de qualité, produite par Samsung et dérivée d'un véhicule Nissan. Les ventes de Renault Samsung Motors ont dépassé les 70 500 unités en 2001, soit une progression de 472% par rapport à 2000, pour atteindre 5,2% de part de marché. Renault Samsung Motors a par ailleurs travaillé à la définition et à la mise en place progressive à terme d'une gamme de véhicules d'origine Renault ou Nissan, adaptés au marché coréen. Ainsi, la production d'un second véhicule d'origine Nissan, SM3, a été confirmée et devrait intervenir dès le second semestre l'an prochain, 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. Elle offre parallèlement à l'Alliance Renault/Nissan une forte opportunité de développement de ses ventes en Asie.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 2. INTERNATIONALISATION DE RENAULT

La recherche de croissance rentable à long terme a conduit Renault à donner ces dernières années une forte impulsion à son développement international pour répondre à l'objectif de produire la moitié des véhicules en dehors d'Europe Occidentale en 2010. En 2001, Renault a poursuivi la consolidation de son déploiement à l'international pour tirer les bénéfices à long terme, en termes de volumes et de résultats, de sa présence accrue au niveau mondial. Ainsi, au-delà des investissements qu'elle requiert pour soutenir la phase du déploiement, l'internationalisation de Renault relève d'un choix stratégique pleinement assumé visant à assurer la croissance future du groupe et amortir sur plus grande échelle les coûts de production et de développement.

Renault renforce notamment son développement **au Brésil** où il a inauguré, fin mai 2001, trois lignes d'usinage de composants mécaniques, permettant de porter la capacité de production de 280 000 à 400 000 moteurs par an et d'accroître le taux d'intégration de la production. Cette usine, installée dans le complexe Ayrton Senna, fabrique deux familles de moteurs : 1.6 16V et 1.0 16V qui équipent Scénic, Clio et Clio tricorps fabriqués au Brésil et renforcent l'offre de Renault sur le segment des voitures populaires. Le seuil du 100 000e véhicule produit dans l'usine Renault de Curitiba, inaugurée fin 1998, a été franchi en avril 2001. Renault se situe au rang de cinquième constructeur national. Par ailleurs, dans le cadre de l'Alliance, Renault et Nissan ont inauguré, fin 2001, la première nouvelle usine commune dédiée au montage de véhicules utilitaires. Elle assemble Renault Master et commencera la production du pick-up Frontier de Nissan mi 2002. Elle permet à Renault de finaliser son programme de développement industriel lancé en 1998, confirmant la place privilégiée du Brésil dans la stratégie de croissance internationale de l'entreprise.

**En Argentine**, Renault est la première marque sur le marché automobile et vise à maintenir cette position afin de profiter à terme du potentiel de croissance, au-delà d'une conjoncture très difficile. En 2001, la chute du marché des véhicules particuliers et utilitaires a atteint près de 42%. Pour répondre à cette situation Renault a mis en œuvre en 2001 des mesures pour adapter ses structures et ses capacités de production aux prévisions de marché de l'époque. Depuis lors, l'aggravation de la crise en Argentine a conduit à une situation de blocage économique dont les conséquences sont encore difficiles à apprécier.

En **Turquie**, l'usine de Bursa est la base de fabrication et d'exportation de Mégane Break dans le monde. Depuis fin 1999, elle produit également la version tricorps de Clio II (Clio Symbol ou Thalia selon les pays). Face à une situation économique turque très dégradée en 2001, Renault a pris cette année des mesures pour ajuster temporairement sa production au volume de la demande et a conforté sa position de marque leader dans le pays avec 23,6% du marché. Cette consolidation des bases de Renault en Turquie devrait permettre à la marque de bénéficier pleinement de la reprise lorsqu'elle se présentera. Totalement intégrée à l'appareil industriel de Renault et avec une usine au meilleur niveau de qualité, la Turquie participe activement au développement international de Renault en étendant ses exportations à l'ensemble de la zone Proche et Moyen-Orient, tout en jouant un rôle pilote en Europe centrale et en Russie. Une part croissante de la production est ainsi destinée à l'exportation (près de 90% en 2001), ce qui permet de compenser partiellement le ralentissement lié à la situation économique turque.

**En Europe centrale**, Renault a poursuivi sa percée commerciale réalisant une pénétration record de 9,9% (7% du marché en 2000) devenant ainsi la troisième marque sur le périmètre Europe Centrale (gagnant 2 places depuis 2000, devant Opel, VW et Peugeot). Les ventes Renault ont progressé de 24,1% dans un marché en retrait de 12,5%. Cette performance s'explique par le succès des produits, notamment Thalia (version tricorps de Clio) et Laguna. Renault a augmenté sa part de marché en Pologne à 8,7% (+2,9 points), amélioré ses ventes de 54,3% en **Hongrie** (10,4% de pénétration, +3,1 points), conforté son leadership en **Slovénie** (21,8% de part de marché, +1,8 points), pris la première place en **Croatie** (16,5% de part de marché, +5,1 points) et est devenu première marque importée en **Slovaquie** (9,5% du marché, +5,7 points).

En **Roumanie**, depuis 2000, Renault a pris le leadership d'un marché des véhicules importés en pleine croissance (+60% en 2001). Renault y a créé en juillet 2001 une nouvelle filiale qui se charge désormais de l'activité d'importation et de distribution des véhicules de marque Renault en Roumanie. La création de cette filiale vise à accroître la présence de la marque Renault en Roumanie et à poursuivre la qualité des services offerts aux clients. Avec une part du marché roumain toutes marques de 7,2% et une augmentation de ses ventes de 36,9% par rapport à 2000, Renault se classe, en 2001, en troisième position derrière Daewoo et Dacia. L'acquisition de Dacia permet à Renault de bénéficier en outre d'un certain capital sympathie dans le pays.

Par ailleurs, Renault a poursuivi sa croissance **en Russie** grâce à l'augmentation de ses ventes (+87% à 5 603 unités) et au développement rapide de son réseau (avec 34 concessionnaires déployés dans 18 villes).

Renault poursuit également sa croissance dans d'autres pôles : c'est le cas au **Maghreb**, (avec une progression de 50% des ventes en Algérie - soit plus de 11 000 unités - et une hausse de 41% des ventes en Tunisie en 2001 avec plus de 5 700 unités) ; en **Afrique du Sud** où, depuis son retour en 1995, Renault (avec 13 200 véhicules utilitaires et particuliers vendus en 2001) a accru sa part de marché et notamment sur le marché des véhicules particuliers avec une pénétration de 5,3% en 2001 ; ou encore dans les pays du **Pacte Andin**, avec une forte croissance des ventes en Colombie où sont assemblés Clio, Mégane et Twingo (+42%, 11 259 unités) et plus encore au Vénézuéla (+58%, 11 709 unités) grâce notamment au succès de Clio Symbol.



## **RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

Enfin dans la zone **Asie Pacifique**, la marque Renault a enregistré une hausse significative de ses ventes avec plus de 13 500 unités vendues, en progression de 54%, notamment au Japon (+ 38%), en Malaisie (+78%), en Chine (+11%) et à Singapour (+3%). Grâce à une étroite collaboration avec Nissan, Renault a renforcé sa présence en Asie avec un retour en Australie, en Indonésie et à Taiwan courant 2001.

**Au-delà de l'internationalisation propre de Renault**, le renforcement des deux nouvelles marques du groupe Renault - Dacia en Roumanie et Samsung en Corée - et celui de l'Alliance avec Nissan permettent à Renault de consolider son déploiement à l'international. (voir page 42 Alliance Renault/Nissan).

## COMPETITIVITE ET EFFICIENCE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE

La recherche de compétitivité de Renault s'articule simultanément autour de trois termes indissociables : la réduction des coûts, la réduction des délais et l'amélioration de la qualité.

### 1. RENAULT POURSUIT SON EFFORT DE RÉDUCTION DES COÛTS

#### Second plan triennal de réduction des coûts

Suite à son premier plan de réduction des coûts qui s'est achevé fin 2000 par la réalisation de 3 milliards d'euros d'économies à iso-activité par rapport au budget 1997, en ligne avec l'objectif fixé, Renault a lancé 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 par rapport à 2000\*. 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 et l'amélioration de la rentabilité de Renault. Il s'inscrit dans la stratégie de croissance rentable de l'entreprise, qui fait de la compétitivité en termes de qualité, coûts et délais un de ses trois axes principaux.

\* Ce plan mesure la performance en matière de réduction des coûts à iso-activité et iso-produit.

En 2001, Renault a mis en œuvre les mesures nécessaires pour être en ligne avec son objectif d'économies de 1 milliard d'euros par an sur trois ans. Au total, sur l'ensemble de la durée du plan qui s'achèvera fin 2003, les réductions de coûts devraient porter prioritairement sur les **achats** (pour moitié environ, avec des économies qui 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. Ainsi, la participation de Renault et Nissan au capital de Covisint, plate-forme mondiale d'échanges en ligne entre constructeurs et équipementiers, permet d'ouvrir la voie à la réduction des prix d'achats, notamment grâce à la réalisation d'enchères en ligne, à l'optimisation des process et à la réduction des délais, et devrait permettre de générer des économies substantielles pour Renault et pour Nissan), sur la **distribution** (environ 20%), et sur la **production** (environ 10%). Les autres sources de réduction de coûts portent sur l'ingénierie mais aussi les coûts de garantie, les coûts informatiques, les coûts liés aux opérations internationales et des frais de structure.

En 2001, Renault a notamment donné une accélération à la réduction des coûts de distribution, en poursuivant ses efforts en matière de restructuration du réseau et d'amélioration de l'efficacité du système existant. Cette réduction des coûts de distribution, qui s'appuie sur un réseau plus compétitif (au travers de la Nouvelle Distribution et de la concentration des concessionnaires mais pas des points de ventes) est un enjeu stratégique majeur pour faire face à l'émergence de nouveaux modes de distribution (e-commerce) et se préparer à une probable évolution du système actuel de distribution.

Renault poursuit par ailleurs une politique d'amélioration de sa productivité. En 2001, Renault se classe parmi les constructeurs les plus productifs, avec un temps de montage moyen de l'ordre de 14,6 heures par véhicule. En 6 ans, Renault a ainsi amélioré sa productivité industrielle de plus de 40% grâce notamment à une rationalisation de l'outil de production. L'objectif à l'horizon 2003 est de réduire le temps de montage moyen d'un véhicule pour se rapprocher de 12 heures dans les meilleures usines, en s'appuyant notamment sur le savoir-faire reconnu de Nissan en la matière.

En 2001, la **Branche Financière** a accompagné cette politique et poursuivi ses actions de réduction des coûts et d'amélioration de la productivité. En France, la restructuration du réseau commercial a été finalisée et a donné lieu à la centralisation des plates-formes de production. Par ailleurs, un effort important a été entrepris sur la refonte des systèmes informatiques dans plusieurs pays (France, Espagne, Allemagne, Autriche, Suisse, Pologne). Enfin, dans le but d'identifier de nouvelles sources d'économies, des études détaillées de benchmarking des processus de gestion ont été engagées en interne, entre les principales filiales européennes de Renault Crédit International, et en externe, avec les autres financières de marque.

### 2. LA RÉDUCTION DES DÉLAIS

Parallèlement à la réduction des coûts, la recherche de compétitivité s'exprime au travers de la réduction des délais, d'une part, en termes de développement des véhicules et d'autre part, en termes de livraison des véhicules.

#### Réduction des délais de développement des véhicules

Renault a pour objectif de réduire à terme le délai de développement des véhicules à 24 mois, tout en augmentant la qualité et en accélérant l'innovation. L'enjeu est double : il est financier mais également commercial, puisqu'un temps de développement plus court permet de répondre plus rapidement à l'évolution de la demande.

Pour parvenir à cet objectif, Renault s'appuie, d'une part sur l'expertise reconnue de Nissan dans ce domaine et d'autre part, sur l'utilisation de sa propre structure de Recherche et Développement : le Technocentre situé à Guyancourt. Ce site, le plus moderne et le plus grand du genre en Europe, constitue un instrument majeur au service de la croissance rentable de Renault. Laguna II a été le premier véhicule entièrement réalisé au Technocentre et l'utilisation de cet outil a permis de concevoir ce véhicule à moindre coût.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Les progrès réalisés par Renault en matière de réduction des délais de développement de ses véhicules sont significatifs : alors que la première génération de Laguna avait été développée en près de cinq ans, le temps de développement de Laguna II entre le pré-contrat et l'accord de commercialisation, tout comme celui de Vel Satis, a été inférieur à quatre ans, soit un raccourcissement des délais de développement supérieur à un an. L'objectif pour la Nouvelle Mégane, qui sortira en 2003, est de parvenir à un temps de développement d'environ trois ans. Renault poursuivra ses efforts dans ce domaine afin d'atteindre à terme son objectif de délai de développement des véhicules de deux ans entre le choix du design du véhicule et l'accord de commercialisation, ce qui situera l'entreprise au meilleur niveau de performance mondial.

### Réduction de délais de livraison des véhicules : la Nouvelle Distribution

Le projet Nouvelle Distribution, déployé en 1999, est désormais opérationnel dans 11 usines de montage européennes et 16 filiales commerciales. Ce projet vise à **réduire et fiabiliser le délai de livraison** des véhicules (hors véhicules en période de lancement) entre la commande client et la mise à disposition, tout en améliorant le mix version et en favorisant la vente de la diversité de la gamme Renault. L'année 2001 a été marquée par des progrès considérables en matière de logistique, permettant de continuer la diminution du stock à fin d'année sur le même rythme que l'année précédente. Cette diminution atteint 20% par rapport à fin 1999 (soit 230 000 unités contre 290 000). Environ la moitié des fabrications se font désormais sur commande client au lieu de 25% avant le lancement de la Nouvelle Distribution. Sur l'année 2001, le délai de livraison des véhicules fabriqués sur commande et demandés au plus tôt par les clients est d'environ 4 semaines sur le périmètre du cœur de l'Europe, contre 8 en moyenne avant la mise en œuvre de la Nouvelle Distribution. Si ces résultats se situent légèrement au-dessous de la cible initiale, en raison notamment de difficultés récurrentes dans le transport, ils confirment néanmoins le bien-fondé de la démarche entreprise par Renault et confirme son ambition de devenir leader dans le domaine de la distribution.

### 3. AMELIORATION DE LA QUALITE

L'amélioration de la compétitivité de Renault en termes de coûts et de délais est accompagnée de progrès constants dans le domaine de la qualité, Renault ayant d'emblée associé l'amélioration de la qualité à son objectif de compétitivité.

Dans ce domaine, Renault peut tirer des bénéfices importants de son **Alliance avec Nissan**, qui a en la matière un savoir-faire reconnu. Le partage des progrès sur la qualité des produits et des services fait partie intégrante des synergies attendues de l'Alliance. Des échanges de collaborateurs entre Renault et Nissan dans ce domaine sont effectifs depuis deux ans. Leur travail est coordonné au sein d'une FTT (Functional Task Team), équipe fonctionnelle transversale, spécifiquement dédiée à la qualité, qui participe à l'accélération des progrès du groupe dans ce domaine et élabore une charte qualité commune de l'Alliance.

La poursuite de la qualité est d'autant plus essentielle qu'elle accompagne l'offensive de Renault dans le segment du haut de gamme et le **renforcement de l'image de la marque**, avec des modèles qui doivent répondre à des exigences accrues de la clientèle. Cette meilleure maîtrise doit permettre d'assurer une satisfaction accrue de clients, tant au niveau de l'utilisation des produits que de celle des services et de la relation clientèle.

Elle a, en outre, des implications économiques importantes notamment en termes de réduction des coûts de garantie alors même que la durée de la garantie tend à augmenter. Ainsi dans le prolongement de sa démarche qualité, Renault a mis en œuvre, fin 2000, une garantie anti-corrosion de 12 ans sur sa gamme européenne des véhicules particuliers.

La qualité constitue également un enjeu en termes de **fidélisation de la clientèle** qui, dans la perspective d'une évolution du système de distribution, devrait devenir majeur. Plusieurs chantiers sont déployés dans les réseaux commerciaux pour assurer à la clientèle un niveau de prestation élevé et standardisé, tel que le respect des délais de livraison en liaison avec le lancement de la Nouvelle Distribution, le traitement de la garantie et la qualité de la réparation. Des indicateurs de mesure de la satisfaction des clients accompagnent ce déploiement et contribuent à un pilotage actif de la qualité.

Si l'amélioration de la fiabilité et de la durabilité des véhicules reste une priorité de l'entreprise, Renault, grâce à sa politique qualité, se situe aujourd'hui parmi les meilleurs généralistes européens en termes de satisfaction client.

## UNE PRESENCE STRATEGIQUE DANS LE SECTEUR DU POIDS LOURD

Si le cœur de métier de Renault est l'automobile, Renault maintient néanmoins une présence stratégique dans le domaine du poids lourd, où il est l'actionnaire principal du second acteur mondial du secteur.

### Finalisation de l'accord entre Renault et Volvo dans le poids lourd

En avril 2000, Louis Schweitzer, Président-Directeur général de Renault, et Leif Johansson, Président-Directeur général de Volvo, avaient annoncé un projet de regroupement des activités poids lourds de Volvo et de Renault.

Après l'obtention de l'agrément des autorités compétentes en matière de concurrence de l'Union Européenne et des Etats-Unis, Renault et Volvo ont procédé, le 2 janvier 2001, au closing de leur accord. A compter de ce jour, AB Volvo a été mis en équivalence dans les comptes du groupe Renault.

Au 31 décembre 2001, Renault détient 20% des actions émises par AB Volvo. Le 25 avril 2001, l'Assemblée Générale des Actionnaires d'AB Volvo a par ailleurs 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.

Les résultats de Volvo et leur impact sur les comptes de Renault en 2001 figurent en annexe aux comptes consolidés, page 90 et 104.

### Transfert à Iveco de la participation de Renault dans la société Irisbus

Dans le cadre de la condition mise par la Commission Européenne à la réalisation de l'accord sur les poids lourds entre Renault et Volvo, et dans le souci d'assurer l'avenir et le développement d'Irisbus, Renault et Iveco ont signé en 2001 un accord permettant à Iveco d'acquérir la participation de Renault (50 %) dans Irisbus Holding (1).

La cession de cette participation pour un montant de 175 millions d'euros s'opèrera en 2 phases : l'une portant sur 15% du capital à la signature de l'accord effective le 2 janvier 2002 et l'autre sur le solde de 35% du capital le 31 décembre 2002.

Cette opération se traduira par une plus-value non significative. Irisbus conservera jusqu'en juin 2005 le droit d'usage de la marque Renault pour ses véhicules.

(1) Irisbus Holding, société de droit espagnol, dirige l'ensemble des activités autocars et autobus du Groupe Irisbus, né en 1999 de la fusion des activités autocars et autobus des groupes Renault et Iveco (Groupe Fiat) et détenu à parité par les deux groupes.

## **PERSPECTIVES 2002**

2002 sera pour Renault une année de lancements avec l'introduction de ses nouveaux produits de haut de gamme et le début du renouvellement de Mégane qui portera ses premiers fruits en fin d'année.

Dans ce cadre et dans un contexte où les marchés resteraient à des niveaux proches de ceux de 2001 en Europe comme à l'International, l'objectif en 2002 est de consolider les ventes du Groupe et de conserver, à normes identiques, une marge opérationnelle positive.

2002 verra également la mise en œuvre de la seconde étape de l'Alliance avec Nissan apportant ainsi à Renault tous les atouts lui permettant de renforcer ses performances au cours des prochains exercices.

ooo

## CHAPITRE III

### L'ACTIVITE DES BRANCHES

#### BRANCHE AUTOMOBILE<sup>f</sup>

Contribuant en 2001 à plus de 93% au chiffre d'affaires consolidé du groupe, la Branche Automobile regroupe les activités liées à la conception, la fabrication et la commercialisation de véhicules particuliers et utilitaires. Elle recouvre aussi les activités d'entreprises industrielles et de services agissant pour la plupart d'entre elles dans le prolongement de l'activité automobile.

Avec l'acquisition du constructeur roumain Dacia, puis la reprise des actifs opérationnels de la société sud-coréenne Samsung Motors, Renault possède maintenant trois marques automobiles, Renault, Dacia et Samsung.

#### I - LES GAMMES DU GROUPE RENAULT

##### ▪ 1.1. - MARQUE RENAULT

Renault est présent sur la plupart des segments de marché avec une offre large de modèles particuliers et utilitaires. La plupart de ceux-ci sont déclinés en de nombreuses versions qui se différencient par la carrosserie, la motorisation, l'équipement ou même l'aménagement intérieur. Cette déclinaison est réalisée à partir d'une décomposition de la gamme par plate-forme. Renault, qui est reconnu pour son savoir-faire en ce domaine, utilise aujourd'hui huit plates-formes pour couvrir sa production de véhicules particuliers et utilitaires. La palette des motorisations est couverte par 7 familles de moteurs essence et Diesel.

##### ▪ Véhicules particuliers

Sur le **segment des voitures compactes** (segments A et B ou I1 et I2), Renault offre trois modèles complémentaires : Twingo, Clio et Kangoo.

- Lancée en 1993, puis modifiée ("restylée") en 1998 et en 2000, **Twingo** reste un modèle à succès dans la gamme. Twingo 3<sup>ème</sup> génération, commercialisée à l'automne 2000 avec une nouvelle motorisation essence 1.2 16v 75 ch et de nouveaux équipements, a bénéficié tout au long de l'année 2001 de l'effet positif de cette nouvelle phase, complétée par l'introduction de la nouvelle transmission Quickshift 5. Twingo est produit sur un seul site en Europe à Flins (France) et en Amérique Latine (Uruguay et Colombie).
- **Clio II** a succédé à Clio en 1998. En 2000, Clio a reçu la note de 4 étoiles en terme de sécurité passive par l'organisme européen Euro NCAP. En juin 2001, Nouvelle Clio a bénéficié d'un profond restyling et d'un fort enrichissement technologique notamment avec les motorisations 1.5 dCi et 1.2 16V. Nouvelle Clio a ainsi conforté en 2001 sa position parmi les leaders du segment en Europe et confirmé son objectif de réaliser une pénétration sur le marché toutes marques supérieure à 3%. En Europe, Clio est produite sur les sites de Flins (France), Valladolid (Espagne) et Novo Mesto (Slovénie). Elle est également montée dans l'usine turque de Bursa (version tricorps) et au Mercosur dans les usines de Cordoba (Argentine) et Curitiba (Brésil).
- Introduit à la fin de l'année 1997, **Kangoo** est un véhicule fonctionnel, anticonformiste et économique qui complète l'offre de Renault sur ce segment. En 2001, la gamme a fait l'objet d'évolutions techniques importantes et s'est enrichie d'une version 4x4 (essence et diesel) et de nouvelles motorisations 1.2 16V, 1.6 16V, 1.5 dCi et 1.9dCi. Kangoo est produit à Maubeuge (France), à Cordoba (Argentine) et au Maroc.

Sur le **segment de la gamme moyenne M1** (ou segment C), Renault propose **Mégane**, un véhicule décliné en sept carrosseries produites sur une même plate-forme. Mégane a été lancé en novembre 1995, d'abord en versions berline cinq portes et coupé, puis 4 portes (Classic) et monospace (Scénic) en 1996, suivies du cabriolet en 1997 et du break en 1998. Enfin en 2000, Renault a commercialisé Scénic RX4, premier monospace compact 4 roues motrices. En 2001, Nouvelle Gamme Mégane a permis d'introduire un équipement encore enrichi

<sup>f</sup> Note méthodologique : Le terme "ventes" recouvre des immatriculations 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.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

(équipement de présentation et de confort) et de nouvelles motorisations (1.8 16V et 1.9 dTi 80 ch). Malgré l'arrivée de nombreuses concurrentes, Mégane a été confirmée par Euro NCAP comme la voiture la plus sûre de son segment.

**Scénic** a, dès son lancement, connu un grand succès commercial et a été élue en Europe "voiture de l'année 1997" et au Japon "voiture importée de l'année 1997". En 1999, Mégane et Scénic ont été restylés, puis ont bénéficié de nombreux enrichissements moteurs en 2000 et d'une nouvelle Gamme Scénic en mars 2001, premier véhicule par ailleurs à introduire les nouveaux pneumatiques Michelin Pax System. L'usine de Douai assure la production de l'ensemble de la famille Mégane, excepté le break qui est produit à l'usine turc de Bursa. Mégane est également monté à l'usine de Palencia (Espagne) et de Cordoba (Argentine), et Scénic est produit à Curitiba (Brésil) et, depuis décembre 2000, dans les installations de Nissan à Cuernavaca (Mexique).

**Laguna II** est venue remplacer en janvier 2001 Laguna sur le **segment moyen supérieur M2** (ou segment D). Déclinée en deux versions - berline et break -, Laguna II est le premier véhicule du renouvellement de la partie haute de la gamme Renault. Véritable concentré de technologies, Laguna II est dotée d'équipements et d'innovations jusqu'ici réservés à des voitures de gamme supérieure. Laguna II est ainsi équipée d'une large gamme de moteurs turbo-Diesel 1.9 dCi et 2.2 dCi common rail. Avantage concurrentiel majeur en matière de sécurité passive, Laguna II est la seule voiture sur le marché toutes marques confondues à avoir atteint la note exceptionnelle de 5 étoiles (33,1 points sur 34) aux crash-tests organisés par l'organisme européen Euro NCAP. Laguna II est produite à l'usine de Sandouville (France), celle-ci étant appelée à devenir la principale plate-forme de production de l'ensemble du futur haut de gamme Renault.

Avec l'arrêt de la fabrication de Safrane au cours de l'été 2000, Renault a été essentiellement présent en 2001 avec **Espace** sur le **segment supérieur** (segment E). Lancé en 1984 par Renault en association avec Matra, Espace a inauguré le concept de monospace en Europe. La dernière génération Espace (1996) et Grand Espace (1998), a reçu en 2000 de profondes modifications (équipements technologiques et motorisations 2.2 dCi). Espace est une référence en matière de sécurité passive dans la catégorie des monospaces (crash-tests Euro NCAP) et reste, à nouveau en 2001, leader sur son segment en Europe en 2001.

Enfin, avec **Avantime**, commercialisé à l'automne 2001, Renault présente une nouvelle approche du coupé haut de gamme. Ce véhicule de niche, réellement novateur a été développé avec Matra. Espace et Avantime sont produits dans l'usine française de Matra située à Romorantin. Renault a également présenté en 2001 sa berline haut de gamme **Vel Satis**, produite sur le site de Sandouville et qui sera commercialisée en mars 2002.

### ▪ Véhicules utilitaires

La gamme de véhicules utilitaires de Renault figure en Europe parmi les plus jeunes et les plus complètes, puisqu'elle va de 1,6 tonne à 6,5 tonnes, permettant ainsi de satisfaire une large clientèle.

Sur le **segment des fourgonnettes** (poids inférieur à 2 tonnes), Renault est essentiellement présente avec **Clio Société** et **Kangoo Express** lancé en novembre 1997. En 2001, Kangoo Express a également bénéficié des améliorations de Kangoo VP, d'un élargissement de sa gamme moteurs ainsi que l'introduction de versions Kangoo Express 4X4.

Sur le segment des **fourgons** (entre 2 et 7 tonnes), Renault avait lancé le nouveau **Master** (2,8 à 3,5 t) en septembre 1997, élu "Van of the year 1998". Le Master, fabriqué dans l'usine de Batilly (France) a connu de profondes évolutions techniques en matière de freinage et de nouvelles motorisations. Le nouveau **Trafic** (2,5 à 2,8 t) a été commercialisé à partir de septembre 2001, et a été élu "Van of the year 2002". Ce véhicule, développé en partenariat avec General Motors, est industrialisé à Luton (Royaume-Uni). Enfin, **Mascott** (3,5 à 6,5 t) est un véhicule qui offre une grande robustesse et un haut niveau de fiabilité. Il est fabriqué à l'usine de Batilly (France) et distribué par Renault V.I. depuis 1999.

### ▪ 1.2. - MARQUE DACIA

Dacia est présente sur le marché des véhicules particuliers (avec notamment une berline, un break dérivés de la R12 et **SupeRNova**) et utilitaires (avec une gamme de pick-up simple et double cabine). **SupeRNova**, lancé par Dacia à la fin de l'année 2000, est un véhicule équipé d'un moteur 1.4 et d'une boîte de vitesse Renault. Ces modèles sont fabriqués par l'usine roumaine de Pitesti qui fait l'objet d'une profonde modernisation et restructuration.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 1.3. - MARQUE SAMSUNG

Renault Samsung Motors commercialise en Corée du Sud un seul véhicule, dérivé de la Nissan Maxima, la **SM5**. Cette voiture particulière, qui a connu un succès grandissant tout au long de l'année 2001, est produite dans l'usine coréenne de Busan. Ce site ultra moderne, développé à partir d'une technologie Nissan, est progressivement monté en cadence tout au long de l'année 2001.

## II - LES PRINCIPAUX SITES INDUSTRIELS, LES PARTENARIATS ET LA PRODUCTION

### 2.1. - LES SITES INDUSTRIELS

La Branche Automobile de Renault dispose de plus de 30 sites industriels. Dans le cadre d'accords de coopérations établis pour partager les coûts, le groupe s'appuie également sur les sites industriels d'autres partenaires, notamment ceux de Matra à Romorantin en France et de General Motors Europe en Grande Bretagne. Par ailleurs, l'Alliance signée en 1999 avec Nissan permet à Renault de profiter des forces industrielles de son partenaire dans des zones géographiques où Nissan est déjà implanté, comme le Mexique.

En 2001, la production des trois marques du groupe Renault a ainsi principalement été réalisée sur les sites suivants :

#### Marque Renault

##### Sites Renault :

Flins (France) .....	Clio, Twingo
Douai (France) .....	Mégane, Scénic
Sandouville (France) .....	Laguna II, Vel Satis
Maubeuge (France) .....	Kangoo, Kangoo Express
Batilly (France) .....	Master <sup>g</sup> , Mascott <sup>h</sup>
Dieppe (France).....	Clio Sport, Espace, Mégane
Palencia (Espagne).....	Mégane (B, L,D)
Valladolid (Espagne).....	Clio, moteurs
Novo Mesto (Slovénie) .....	Clio, trains avant-arrière
Bursa (Turquie) .....	Renault 9, 12 et 19, Mégane (K,L), Clio Tricorps, moteurs, boîtes de vitesses
Cordoba (Argentine) .....	Clio, Clio Tricorps, Mégane (B,L),Kangoo, Trafic (XTP), moteurs
Curitiba ( Brésil ) .....	Scénic, Clio, Clio Tricorp, moteurs, Master, <sup>i</sup>
Nordex (Uruguay) .....	Twingo, Express
Cléon (France).....	Moteurs, boîtes de vitesses
Le Mans (France) .....	Trains avant/arrière, boîtes de vitesses
Séville (Espagne) .....	Boîtes de vitesses
Cacia ( Portugal).....	Boîtes de vitesses

##### Site Matra :

Romorantin (France)..... Espace, Avantime

##### Sites Nissan :

Aguascalientes (Mexique) Clio (pré-série)

Cuernavaca (Mexique) Scénic

##### Site General Motors Europe :

Luton (Grande-Bretagne) ..... Nouveau Trafic

#### Marque Dacia

Pitesti (Roumanie).....Gamme 1300, Nova, SuperNova

#### Marque Samsung

Busan (Corée du Sud).....moteurs, SM5

<sup>g</sup> A Batilly sont également produits pour General Motors Europe des véhicules Master vendus sous le nom de Movano par les marques Opel et Vauxhall.

<sup>h</sup> Mascott est distribué par Renault V.I. depuis 1999.

<sup>i</sup> L'usine de véhicules utilitaires de Curitiba a été inaugurée en décembre 2001. Au-delà du Master, elle produira le pick-up Frontier de Nissan en 2002.



## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### ▪ 2.2. - LES PARTENARIATS ET LES COOPERATIONS

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. De la même manière, un bâtiment de 15 000 m<sup>2</sup> destiné aux fournisseurs a été adjoint au site de production de Curitiba au Brésil. L'implantation des fournisseurs au plus près des chaînes de montage offre des avantages en terme 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 vitesse** 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 fournit depuis 2001 des moteurs essence de 1 000 cm<sup>3</sup> à PSA Peugeot Citroën.
- **Matra** et Renault collaborent depuis le début des années 80 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**.
- Renault est également signataire d'un certain nombre d'accords commerciaux ou industriels prévoyant des échanges ou des ventes d'organes (avec notamment **Volvo** pour la fourniture de boîtes de vitesses et de moteurs) ou des mises en commun d'activité comme avec **Fiat** (fonderies Teksid, au 1er semestre 1999).
- Dans le domaine des véhicules utilitaires, Renault et **General Motors Europe** ont signé en 1996 un accord cadre, confirmé par un engagement de coopération en 1999, qui prévoit :
  - La fourniture de **Master/Movano**, produits par Renault à Batilly, à General Motors Europe depuis 1998. Ces véhicules sont commercialisés par Renault, Opel et Vauxhall sous leurs marques respectives.
  - Le développement et la fabrication conjointe de la nouvelle gamme **Trafic/Vivaro**. Par cet accord, Renault est leader dans la conception et le développement et fournit les moteurs, tandis que GM assure la fabrication dans son usine IBC en Grande Bretagne. Les deux constructeurs le commercialisent depuis 2001 pour leur propre compte sous un nom différent (Renault/Nouveau Trafic et Opel-Vauxhall/Vivaro). La fabrication de ce véhicule sera complétée par celle de l'usine Nissan de Barcelone à partir de fin 2002.
- Enfin, Mascott, fabriqué dans l'usine Renault de Batilly est distribué par Renault V.I. depuis 1999.

Enfin, **l'Alliance avec Nissan** est venue considérablement renforcer cette politique de partenariats poursuivie depuis longtemps par Renault. (cf chapitre sur les réalisations de l'Alliance page xx).

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### ▪ 2.3. - LA PRODUCTION<sup>j</sup>

En 2001, la production mondiale du groupe Renault s'établit à 2 375 084 véhicules particuliers utilitaires, dont plus de 40% a été réalisée hors de France. Pour la première année, Renault a intégré les véhicules produits par Dacia et Renault Samsung Motors dans sa production mondiale qui ne comprend pas celle du Nouveau Trafic, réalisée par General Motors Europe.

#### Production mondiale du groupe Renault par origine

<i>en nombre de véhicules particuliers et utilitaires</i>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
<b>Production en France</b>	<b>1 376 707</b>	<b>1 407 717</b>	<b>1 412 577</b>
<b>Production à l'étranger</b>	<b>881 211</b>	<b>1 018 247</b>	<b>962 507</b>
<i>dont Renault</i>	881 211	948 907	841 545
<i>dont Dacia</i>		55 183	52 283
<i>dont Samsung</i>		14 157	68 679
<b>Production mondiale du groupe</b>	<b>2 257 918</b>	<b>2 425 964</b>	<b>2 375 084</b>

<sup>j</sup> - Note méthodologique : Les données relatives à la production sont issues d'un comptage effectué lors de la mise à disposition des véhicules produits aux entités commerciales. En 2000, les déclarations de production avaient été faites sur la base des véhicules comptés lors des tombées de chaînes mécaniques.

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

**Production mondiale du groupe Renault par modèle**

<b>I - RENAULT</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
<i>Véhicules particuliers</i>			
Twingo	204 449	200 770	171 768
Clio	571 878	640 252	648 346
Kangoo	119 485	130 756	111 874
Renault 9, 12	32 381	136	4
Renault 19	33 788	28 568	3 690
Mégane	722 982	788 196	663 027
Laguna	205 301	169 574	2
Laguna 2		4 793	275 755
Spider	61		
Safrane	21 892	12 365	2
Espace	70 191	68 469	59 465
Vel Satis			412
Avantime		2	1350
<b>Total véhicules particuliers</b>	<b>1 982 408</b>	<b>2 043 881</b>	<b>1 935 695</b>
<i>Véhicules utilitaires</i>			
Express	24 239	15 434	2 499
Kangoo Express	107 267	132 236	129 213
Twingo Société	2 459	1 990	2 112
Clio Société	46 193	50 035	80 364
Mégane Société	9 085	8 237	6 899
Laguna Nevada Société	7		
Trafic	17 316	12 655	2 467
Master 2	68 944	91 515	87 165
Mascott		641	7708
<b>Total véhicules utilitaires</b>	<b>275 510</b>	<b>312 743</b>	<b>318 427</b>
<b>PRODUCTION RENAULT</b>	<b>2 257 918</b>	<b>2 356 624</b>	<b>2 254 122</b>
<b>II - DACIA</b>			
<i>Véhicules particuliers</i>			
Nova		5 471	0
SupeRNova		2 714	25 796
Autres (berlines, breaks, 1 304, 1 305)		34 418	15 647
<b>Total véhicules particuliers</b>		<b>42 603</b>	<b>41 443</b>
<i>Véhicules utilitaires</i>			
Pick-up 1300		6 439	5 353
Double cabine		6 141	5 487
<b>Total véhicules utilitaires</b>		<b>12 580</b>	<b>10 840</b>
<b>PRODUCTION DACIA</b>		<b>55 183</b>	<b>52 283</b>
<b>III - SAMSUNG</b>			
<i>Véhicules particuliers</i> : SM5		14 157	68 679
<b>PRODUCTION SAMSUNG</b>		<b>14 157</b>	<b>68 679</b>
<b>Production mondiale du groupe</b>	<b>2 257 918</b>	<b>2 425 964</b>	<b>2 375 084</b>
<i>Véhicules particuliers</i>	1 982 408	2 100 641	2 045 817
<i>Véhicules utilitaires</i>	275 510	325 323	329 267

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

**III - LES PERFORMANCES COMMERCIALES DU GROUPE RENAULT**

▪ **3.1. - LES VENTES MONDIALES**

Les ventes mondiales du groupe Renault (intégrant pour la première fois en année pleine les ventes de Renault Samsung Motors) enregistrent une hausse de 2,3% grâce à l'augmentation des ventes de Samsung, les ventes de Renault et de Dacia étant quasiment stables. Le groupe Renault occupe ainsi une part de marché mondiale de 4,4% en 2001(4,2% en 2000).

	<b>1999</b>	<b>2000 (1)</b>	<b>2001(1)</b>	<b>Variation 2001/2000</b>
<b>Marque Renault</b>				
Véhicules particuliers	1 987 455	1 969 894	1 962 761	-0,4%
Véhicules utilitaires	301 203	323 832	323 804	0,0%
<b>Total RENAULT</b>	<b>2 288 658</b>	<b>2 293 726</b>	<b>2 286 565</b>	<b>-0,3%</b>
<b>Marque Samsung*</b>				
Véhicules particuliers	-	12 349	70 648	472,1%
<b>Total SAMSUNG</b>	<b>-</b>	<b>12 349</b>	<b>70 648</b>	<b>472,1%</b>
<b>Marque Dacia *</b>				
Véhicules particuliers	-	39 401	40 787	3,5%
Véhicules utilitaires	-	10 732	11 226	4,6%
<b>Total DACIA</b>	<b>-</b>	<b>50 133</b>	<b>52 013</b>	<b>3,8%</b>
Véhicules particuliers	1 987 455	2 021 644	2 074 196	2,6%
Véhicules utilitaires	301 203	334 564	335 030	0,1%
<b>VENTES MONDIALES DU GROUPE RENAULT</b>	<b>2 288 658</b>	<b>2 356 208</b>	<b>2 409 226</b>	<b>2,3%</b>
<i>en Europe occidentale</i>		<i>1 873 990</i>	<i>1 904 421</i>	<i>1,6%</i>
<i>hors d'Europe occidentale</i>		<i>482 218</i>	<i>504 805</i>	<i>4,7%</i>

(1) – chiffres provisoires

\* Ventes sur marché local

Les ventes réalisées par le groupe hors d'Europe occidentale s'élèvent à 504 805 unités en 2001 et représentent près de 21% du total (contre 20,5% en 2000).

▪ **MARQUE RENAULT**

> **Dans le monde :**

Les ventes totales de la marque Renault enregistrent un léger repli de 0,3% en 2001 et s'élèvent à 2 286 565 véhicules particuliers et utilitaires (contre 2 293 726 en 2000). La croissance des ventes en Europe occidentale (+1,6%) n'a pas pu compenser la forte baisse des ventes hors Europe occidentale (-9%), liée aux effets des crises turque et argentine.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

> En **Europe occidentale**, Renault confirme pour la quatrième année consécutive son rang de 1ère marque automobile sur le **marché des véhicules particuliers et utilitaires** avec une pénétration de 11,1% (11% en 2000).

### Part de marché en Europe occidentale

*Véhicules particuliers et utilitaires*

<i>en %</i>	<b>1999</b>	<b>2000 (1)</b>	<b>2001 (1)</b>
<b>Renault</b>	<b>11,3</b>	<b>11,0</b>	<b>11,1</b>
Volkswagen	11,2	10,7	10,5
Opel	10,2	9,5	9,6
Ford	9,5	8,6	9,0
Peugeot	7,5	7,9	8,6
Fiat	7,5	7,8	7,6
Citroën	5,2	5,8	6,3

(1) – chiffres provisoires

Ses ventes totales s'élèvent à 1 904 421 unités en 2001 contre 1 873 990 en 2000. Cette hausse est liée à une amélioration de la pénétration de Renault sur un marché stable (+ 0,2%) et à haut niveau (16,7 millions d'unités).

- Dans le domaine des **voitures particulières**, Renault maintient sa pénétration à 10,6% sur un marché en croissance de 0,7%.

### Part de marché en Europe occidentale

*Véhicules particuliers*

<i>en %</i>	<b>1999</b>	<b>2000 (1)</b>	<b>2001 (1)</b>
Volkswagen	11,5	11,0	10,8
<b>Renault</b>	<b>11,0</b>	<b>10,6</b>	<b>10,6</b>
Opel	10,9	10,2	10,2
Ford	9,3	8,5	8,8
Peugeot	7,4	7,9	8,6
Fiat	7,4	7,6	7,2
Citroën	4,7	5,2	5,8

(1) – chiffres provisoires

Cette apparente stabilité recouvre des performances contrastées entre le premier et le 2ème semestre du fait du cycle du renouvellement des produits de Renault :

- Au 1er semestre, les performances de Renault ont été affectées par la commercialisation progressive de Laguna II, le lancement fin mars d'une nouvelle phase de Scénic, puis l'attente de commercialisation de Nouvelle Clio en juin.

- Au second semestre, les ventes de Renault ont bénéficié du succès de Laguna II à pleine cadence, de Nouvelle Clio ainsi que de la bonne tenue de Mégane Scénic. La part de marché de Renault a ainsi été sensiblement plus forte au second semestre (10,8%) qu'au premier (10,4%). La montée en volume des motorisations dCi a soutenue cette performance et a permis d'atteindre à fin novembre 2001 un mix diesel / essence de 39,3% (contre 32,8% à fin décembre 2000).

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### Performances de Renault en Europe occidentale (1)

Véhicules particuliers	Immatriculations du Marché Toutes Marques en 2001		Immatriculations Renault en 2001		Part de Renault en %		
	en nombre	Var. 2001/2000 en %	en nombre	Var. 2001/2000 en %	1999	2000	2001
France	2 254 732	5,7	599 857	-0,4	28,0	28,2	26,6
Allemagne	3 350 000	-0,8	199 868	-0,2	6,8	5,9	6,0
Espagne	1 436 870	4,0	180 057	2,1	14,2	12,8	12,5
Italie	2 425 300	0,1	169 892	0,6	7,8	7,0	7,0
Royaume-Uni	2 458 774	10,7	181 651	12,7	7,5	7,3	7,4
Belgique-Luxembourg	531 512	-4,6	67 049	7,6	10,8	11,2	12,6
Pays-Bas	530 296	-11,3	49 779	-5,4	9,2	8,8	9,4
Portugal	248 822	-3,5	31 091	3,6	12,6	11,6	12,5
Suisse	318 375	0,6	21 242	1,8	6,5	6,6	6,7
Autriche	294 666	-4,8	19 616	0,0	7,2	6,3	6,7
Autres pays d'Europe occident.	994 039	-15,0	55 618	-14,3	5,0	5,5	5,6
<b>Total Europe occidentale (2)</b>	<b>14 843 386</b>	<b>0,7</b>	<b>1 575 720</b>	<b>1,0</b>	<b>11,0</b>	<b>10,6</b>	<b>10,6</b>

(1)- chiffres provisoires

(2) U.E., Islande, Norvège, et Suisse

En **France**, Renault maintient son leadership mais enregistre un recul de sa pénétration qui s'établit à 26,6% (28,2% en 2000), essentiellement du fait d'une concurrence accrue sur le segment M1 et de l'arrêt de Safrane, qui a créé une absence d'offre sur le haut de gamme. Dans un marché toujours dynamique (+ 5,7%), Renault place 3 modèles (Mégane, Clio, Laguna) parmi les 5 meilleures ventes.

**Hors de France**, Renault a progressé dans de nombreux pays d'Europe occidentale.

En **Allemagne**, dans un marché en recul de 0,8%, Renault a profité en 2001 du lancement de Laguna II sur un segment M2 en croissance de 1,3 point : Renault affiche une pénétration de 6% contre 5,9% en 2000. Au **Royaume-Uni**, dans un contexte de reprise du marché (+10,7%), les immatriculations de Renault sont en hausse de 12,7% traduisant ainsi une consolidation de sa position (7,4% au lieu de 7,3% en 2000) grâce notamment aux succès enregistrés par Nouvelle Clio et au lancement de Laguna II qui répond à la demande particulièrement forte du marché des flottes. Renault progresse fortement en **Belgique/Luxembourg** (12,6% au lieu de 11,2%) du fait d'un succès global de la gamme et du renouvellement de l'offre de moteurs dCi, dans un pays où la part des véhicules à motorisations diesel est importante. Renault devient ainsi la première marque en Belgique en 2001. Aux **Pays-Bas**, Renault progresse également (9,4% en 2001 contre 8,8% en 2000) dans un marché en baisse de 11,3% : Laguna II a connu un grand succès depuis son lancement, et en particulier la version Estate qui représente plus de la moitié des ventes de Laguna.

Enfin, Renault, tout en conservant la première place, affiche cependant un tassement de sa pénétration en **Espagne** à 12,5% (12,8% en 2000) du fait d'un démarrage assez lent au troisième trimestre 2001 de la Nouvelle Clio.

En 2001, les performances des modèles de **véhicules particuliers** de Renault **par segment** font ressortir une situation contrastée :

- **Twingo**, modèle le plus ancien de la gamme, a bénéficié de tout au long de l'année 2001 de l'effet positif de la phase II commercialisée à l'automne 2000. Sa pénétration dans son segment reste stable à 3,4%.
- **Clio** a profité du succès de la phase II, lancée en juin, en progressant de 0,5 point sur son segment (10,3% au lieu de 9,8% en 2000). Ce modèle s'est même hissé à la 2ème place du segment des petites voitures au second semestre 2001, et reste 3ème au cumul sur l'ensemble de l'année.
- **Mégane** a perdu un point de pénétration sur son segment (11,2% au lieu de 12,2%), cette situation étant en lien avec l'âge du véhicule. Mégane est le 3ème modèle le plus vendu en Europe occidentale et **Scénic** est 1er sur le segment M1 des monospaces compact.
- Le très bon démarrage de **Laguna II** a permis à ce véhicule de gagner 2,6 points de pénétration sur son segment (9,6% contre 7% en 2000) et de se positionner à la 4ème place (et même à la 2ème au dernier trimestre).
- **Space** reste leader sur son segment et garde une position stable (3,1% au lieu de 3,3% en 2000) et ce en dépit de l'attente de la commercialisation de sa remplaçante à l'automne 2002.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

- Dans le domaine des **véhicules utilitaires**, sur un marché en baisse de 2,8%, Renault poursuit sa progression avec une pénétration de 15,3% (14,1% en 2000). Renault renforce significativement sa place de première marque bénéficiant à fin 2001 d'une gamme jeune.

### Part de marché en Europe occidentale

#### Véhicules utilitaires

en %	1999	2000 (1)	2001 (1)
<b>Renault</b>	<b>13,9</b>	<b>14,1</b>	<b>15,3</b>
Citroen	9,3	10,1	10,6
Fiat	9,1	9,6	10,4
Ford	10,4	9,4	10,4
Mercedes	8,4	8,4	9,0
Peugeot	8,0	8,0	8,8
Volkswagen	8,6	8,2	7,8

(1) – chiffres provisoires

### Performances de Renault en Europe occidentale(1)

#### Véhicules utilitaires

	Immatriculations du Marché Toutes Marques en 2001		Immatriculations Renault en 2001		Part de Renault en %		
	en nombre	Var. 2001/2000 en %	en nombre	Var. 2001/2000 en %	1999	2000	2001
France	433 872	4,6	151 291	8,3	34,0	33,7	34,9
Allemagne	207 201	-2,4	20 442	6,7	8,0	9,0	9,9
Espagne	287 679	-3,9	36 666	-2,9	13,5	12,6	12,7
Italie	212 331	-3,7	16 730	-8,7	8,2	8,3	7,9
Royaume-Uni	259 317	5,8	16 712	23,1	5,7	5,5	6,4
Belgique-Luxembourg	64 292	12,5	9 314	18,7	11,8	13,7	14,5
Pays-Bas	84 230	-12,8	6 979	-6,6	7,0	7,7	8,3
Portugal	105 594	-30,9	15 485	-7,7	11,7	11,0	14,7
Suisse	25 912	7,4	1 893	31,3	5,7	6,0	7,3
Autriche	24 908	-8,6	1 600	-9,5	5,8	6,5	6,4
Autres pays d'Europe occident.	168 025	-5,5	9 478	19,5	4,1	4,5	5,6
<b>Total Europe occidentale (2)</b>	<b>1 873 361</b>	<b>-2,8</b>	<b>286 590</b>	<b>5,4</b>	<b>13,9</b>	<b>14,1</b>	<b>15,3</b>

(1)- chiffres provisoires

(2) U.E., Islande, Norvège, et Suisse

- **Kangoo** augmente fortement sa part sur son segment (28,7% au lieu de 25,8%) grâce à une progression significative des ventes auprès des clientèles flottes, et en particulier auprès des nombreuses Postes européennes qui l'ont adoptées (Norvège, Suisse,...), à la diversité de la gamme et à une moindre contrainte en matière de motorisation diesel qu'en 2000.
- **Master** progresse également (6,5% au lieu de 6,3% en 2000) grâce au lancement d'une nouvelle phase en juin 2001.
- Enfin **Nouveau Trafic**, lancé en septembre, a effectué un bon démarrage avec une pénétration de 1% (au lieu de 0,8% pour le Trafic en 2000) et ce malgré des retards de montée en cadence à l'usine General Motors de Luton en Grande Bretagne. Ce véhicule a été élu "Van of the Year 2002".

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### Les immatriculations en Europe occidentale de Renault par modèle

*Véhicules particuliers et utilitaires*

Année	2000 (1)	2001(1)
Twingo	163 631	165 451
Clio	520 964	551 793
Mégane	631 563	572 453
Laguna	162 464	227 986
Safrane	12 409	1 198
Espace	63 501	60 250
Avantime	0	649
Express	11 690	116
Kangoo	188 671	200 505
Trafic	8 472	1 055
Nouveau Trafic	0	9 050
Master	60 186	62 743
Mascott	7 308	8 433
Divers (Spider, Vel Satis, Messenger,...)	392	628
<b>Immatriculations en Europe par modèle</b>	<b>1 831 251</b>	<b>1 862 310</b>

(1)- chiffres provisoires

> **Hors Europe occidentale**, les ventes de **véhicules particuliers et utilitaires** de la marque Renault s'élèvent en 2001 à 382 144 unités (contre 419 736 véhicules en 2000), soit une baisse de 9%.

### Les ventes de la marque Renault hors d'Europe occidentale

<i>Véhicules particuliers et utilitaires</i>	1999	2000 (1)	2001 (1)	Variation 2001/2000
Pologne	34 608	29 944	30 619	2,3%
<b>Europe centrale</b>	<b>78 205</b>	<b>76 270</b>	<b>94 618</b>	<b>24,1%</b>
<b>Europe orientale et Russie</b>	<b>3 014</b>	<b>13 537</b>	<b>17 792</b>	<b>31,4%</b>
<b>Turquie</b>	<b>78 524</b>	<b>115 405</b>	<b>44 275</b>	<b>-61,6%</b>
Argentine	72 780	60 780	35 346	-41,8%
Brésil	32 540	56 558	70 387	24,5%
<b>Amérique latine</b>	<b>124 535</b>	<b>146 843</b>	<b>148 000</b>	<b>0,8%</b>
<b>Asie Pacifique</b>	<b>9 972</b>	<b>8 924</b>	<b>13 724</b>	<b>53,8%</b>
<b>Afrique et Moyen-Orient</b>	<b>45 493</b>	<b>58 757</b>	<b>63 735</b>	<b>8,5%</b>
<b>Monde hors Europe occidentale</b>	<b>339 743</b>	<b>419 736</b>	<b>382 144</b>	<b>-9,0%</b>

(1)- chiffres provisoires

Ce repli significatif est dû à une chute des marchés où Renault est fortement implanté tels que la Turquie (-68,4%) et l'Argentine (-41,8%) que ne compensent cependant pas ses bonnes performances commerciales dans un certain nombre de pays cibles :

- En **Europe centrale**, les ventes de Renault progressent de 24,1% dans un marché automobile en baisse de 12,5%, en particulier du fait du marché polonais (-31,6%). Cette performance est due au gain de près de 3 points cette année de Renault qui réalise une pénétration record de 9,9% (7% en 2000). Le succès de Thalia, version tricarpe de Clio montée à l'usine turque de Bursa, de Clio II et de Laguna II en Pologne ont contribué à ce résultat. Au total, Renault s'affirme comme la troisième marque en Europe centrale.
- Au **Brésil**, sur un marché globalement en hausse (+7,5%), Renault augmente ses ventes de 24,5% et porte sa part de marché de 4% à



## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

4,6%. Celles-ci atteignent plus de 70 000 unités, grâce à une offre produit élargie, au travers d'une nouvelle phase de Scénic - lancée en mars - une version plus simple de Clio – dotée d'un moteur 1 litre permettant de couvrir une partie supplémentaire du marché brésilien - et la poursuite du développement du réseau commercial. Renault se place en 2001 à la 5ème position du marché. La progression des ventes reste toutefois ralentie au second semestre en raison du recul du marché (-9,3%) après une progression de 26,8% au premier semestre.

- En **Turquie**, la chute du marché entraîne en 2001 une baisse des ventes de Renault de plus de 71 000 véhicules par rapport à l'année passée. Renault a renforcé sa 1ère place avec 23,6% du marché automobile (19,4% en 2000) grâce à la progression de Mégane, Kangoo et Clio (version tricorps).
- De même, en **Argentine**, dans une situation économique et politique extrêmement difficile, le très fort recul du marché a conduit à une baisse des ventes de Renault de plus de 25 000 unités. Celles-ci s'établissent à 35 346 véhicules. Dans ce contexte, Renault a bien résisté en gardant, pour la sixième année consécutive, sa place de 1ère marque et une pénétration stable à 18,4%. Ce résultat est lié notamment au succès de Clio II version tricorps et à la solidité du réseau commercial, en particulier des filiales.

### ▪ MARQUE DACIA

**Dacia** enregistre en 2001 en Roumanie une progression de 3,8% de ses ventes de véhicules particuliers et utilitaires et occupe 59,1% de son marché local (52 013 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.

### ▪ MARQUE SAMSUNG

Enfin, **Renault Samsung Motors** a gagné en 2001 plus de 4 points de pénétration sur son marché national et occupe, avec un seul produit la SM5, 5,2% du marché coréen des véhicules particuliers. Cette voiture, vendue à 70 648 unités, a connu un succès grandissant tout au long de l'année et se positionne à la troisième place du marché automobile coréen.

### ▪ 3.2. - LE RESEAU 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 exclusifs qui vendent et entretiennent les véhicules de la marque sur le territoire qui leur est concédé ainsi que des établissements Renault France Automobiles (en France uniquement) et des filiales de Renault regroupées au sein de Renault Europe Automobiles. Ces deux structures ont vocation à garantir la pérennité et renforcer la performance commerciale et financière du réseau du groupe dans un contexte d'évolution de la distribution automobile en Europe.

La politique de transformation du réseau primaire entreprise par Renault s'est poursuivie et s'est élargie pour s'appliquer au réseau de Nissan. Grâce à l'Alliance un réseau de plaques communes- ou « hubs » - a commencé à émerger, visant à optimiser la couverture, la performance et le professionnalisme sur des territoires homogènes et plus vastes. Si le nombre d'interlocuteurs diminue, la capillarité et la capacité d'offrir la gamme de produits et de services Renault sont ainsi maintenues, voire augmentées.

Dans sept pays (France, Allemagne, Espagne, Italie, Pays-Bas, Royaume Uni et Suisse), cette politique de pôles communs a été déclinée 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.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### Le réseau de Renault en Europe(1)

nombre d'établissements	1999		2000		2001 <sup>(2)</sup>	
	Europe	dont France	Europe	dont France	Europe	dont France
Succursales et filiales	119	64	117	60	123	64 <sup>(3)</sup>
Concessionnaires	2 169	346	2 062	363	1 818	354
Agents	9 998	6 053	9 642	5 804	9 217	5 548
<b>Total<sup>(4)</sup></b>	<b>12 286</b>	<b>6 463</b>	<b>11 821</b>	<b>6 227</b>	<b>11 158</b>	<b>5 966</b>

<sup>(1)</sup> Le périmètre comprend les 10 filiales européennes ainsi que la Pologne, la Hongrie, la Croatie, la République Tchèque, la Slovénie et la Slovaquie.

<sup>(2)</sup> prévisions au 31 décembre 2001 (établies à fin octobre 2001) sur la base du nombre d'entités liées par contrat avec Renault.

<sup>(3)</sup> RFA, détenue à 100% par Renault SA, représente aujourd'hui 64 établissements regroupés en 14 filiales commerciales appelées également "pôles".

<sup>(4)</sup> le nombre de contrats diminue (par l'effet des fusions et de la restructuration) mais le nombre de points de vente primaire reste stable sur la période.

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 son 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.

L'année 2002 sera donc marquée par l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement sur la distribution automobile qui succèdera au précédent. La commission a présenté en février 2002 un projet qui prévoit à ce stade les évolutions suivantes :

- En ce qui concerne **l'après-vente**, le constructeur serait en droit d'opérer une sélectivité qualitative quelle que soit sa part de marché. En deçà d'une part de marché de 30 %, le constructeur pourrait théoriquement opter soit pour une distribution qualitative et quantitative, soit pour une distribution exclusive.
- Concernant **la vente**, le constructeur pourrait opter pour une distribution exclusive si sa part de marché est inférieure à 30 % ou pour une distribution sélective qualitative et quantitative, avec clause de localisation jusqu'à 40 % de parts de marché. Toutefois, dans ce dernier cas, au-delà d'une certaine part de marché sur un pays donné, tout membre du réseau aurait la possibilité d'ouvrir des dépôts afin de faciliter ses ventes actives hors de sa zone traditionnelle de chalandise.

Ce projet doit faire l'objet de nombreuses consultations. Les constructeurs automobiles seront amenés à faire valoir leur point de vue.

Le nouveau texte, dont les mécanismes ont pour but de conduire à une convergence des prix significative en Europe, prévoit une période de transition d'une année après son entrée en vigueur le 1er octobre 2002 ainsi qu'un rapport d'évaluation le 30 mai 2008, avant d'expirer au même moment que le Règlement Général d'Exemption n° 2790/99, le 30 mai 2010.

## BRANCHE FINANCIERE

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 à fidéliser le client sur les marques du Groupe;
- financer les stocks de véhicules et pièces de rechange des concessionnaires et des filiales de distribution détenues par le Groupe et notamment de Renault France Automobiles (filiale à 100% de Renault et regroupant l'ensemble des filiales et succursales du réseau français) ;
- participer à la gestion de trésorerie et des risques financiers du Groupe (Société Financière et Foncière et Renault Finance) ;

La Branche Financière contribue également au financement d'investissements financiers et immobiliers du Groupe.

Plates-formes financières au service du groupe Renault, de son réseau et de ses clients, les sociétés de la Branche Financière sont, pour la plupart, contrôlées par la Compagnie Financière Renault, détenue à 100 % par Renault.

Plus de quarante sociétés, dont le premier groupe de crédit automobile européen par le nombre de véhicules financés, et deux banques, concourent au développement du Groupe industriel et commercial.

En 2001, la contribution de la branche financière au résultat consolidé avant impôts et quote-part des sociétés mises en équivalence s'élève à 429 millions d'euros (en 2000 : 319 millions d'euros). Hors éléments non récurrents, le résultat consolidé avant impôts atteint 304 millions d'euros ( 336 millions d'euros en 2000) Le résultat net s'inscrit à 266 millions d'euros.

### Financer les ventes de véhicules automobiles

Le groupe RCI finance les ventes de véhicules des marques du groupe en Europe occidentale, dans les PECO (Pologne, Tchéquie, Roumanie) et en Amérique du Sud (Argentine et Brésil).

Il propose à ses trois types de clientèle - les particuliers, les entreprises et le réseau - une gamme étendue de financements (crédit véhicules neufs et d'occasion, location avec option d'achat, crédit-bail, location longue durée) et de services (contrats d'entretien et d'extension de garantie, d'assurance et d'assistance et gestion de flottes).

Dès le début de l'année 2001, l'intégration des filiales financières Nissan acquises en 1999 a été achevée par le regroupement en une structure et un management unique en Allemagne, Espagne, Italie, Pays bas. En France et en Suisse, le financement des activités Nissan a été repris par RCI Banque.

L'accompagnement des marques du groupe dans le cadre du financement des ventes a conduit à l'adoption d'un nouveau nom. Renault Crédit International SA Banque devient RCI Banque permettant d'être présent dans l'Alliance avec une appellation unique.

**Dynamiser les ventes des marques du groupe sur les nouveaux marchés**, tout en participant à la stratégie de croissance des encours rentables est l'un des objectifs prioritaires de RCI Banque.

Pour accompagner le développement de Renault Samsung Motors ( RMS) RCI Banque a nommé un représentant en **Corée**. A partir de janvier 2002, il aura pour mission d'étudier les conditions d'une éventuelle implantation de RCI banque sur ce marché.

Au **Mexique**, RCI intervient pour accompagner le retour de Renault dans ce pays, mais également pour offrir à Nissan les prestations d'une véritable financière de marque. En 2001, RCI Banque a créé une filiale détenue à 100%, ESARA Saqui. Elle permet d'offrir aux clients des deux marques des financements octroyés et gérés par un partenaire bancaire de premier plan. En 2002, l'étude de faisabilité d'une joint-venture sera menée à son terme.

En **Roumanie**, RCI accompagne le développement de Renault qui détient 92,7% du capital du constructeur Dacia. Grâce à un partenariat avec la Banque Roumaine pour le Développement (Groupe Société Générale), une offre de crédit a été mise à la disposition des réseaux de distribution Dacia et Renault. Près de 85 000 clients ont été financés grâce à ce dispositif. Début 2002, RCI complétera son dispositif en proposant une offre de leasing.

En **Hongrie**, RCI a créé une financière de marque en association avec Raiffeisen Lizing Rt qui débutera ses opérations en 2002.

Parallèlement, RCI a poursuivi son activité de conseil auprès de Renault en **Croatie** et **Slovénie**.

Avec un total de bilan, à fin 2001, de 19,5 milliards d'euros, RCI est un des premiers groupes dans le domaine du crédit automobile en Europe. Dirigé par un holding bancaire (RCI Banque), le groupe dispose, de fonds propres consolidés de 1,6 milliards d'euros, constitués à 84 % de fonds propres de base. Le résultat net consolidé s'élève à 149 millions d'euros, contre 141 millions d'euros en 2000.

Dans un marché de plus en plus concurrentiel, le groupe RCI a réalisé 953 873 dossiers de financements en 2001 (hors activité « cartes » en France), contre 878 014 en 2000, soit une progression de 8,6%. Les montants financés s'élèvent à 9,2 milliards d'euros "hors

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

cartes", contre 8 milliards d'euros en 2000.

Fin 2001, RCI comptait 3 421 salariés répartis entre la France (1 733 salariés) et le reste du monde (1 688 salariés).

A fin 2001, RCI finance 32,6 % des véhicules neufs Renault vendus en Europe (contre 30,7% en 2000), et 25 % des véhicules Nissan en Europe.

**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.

Avec plus de 272 000 dossiers véhicules financés (hors cartes), le groupe Diac atteint un taux d'intervention sur les véhicules neufs Renault de 28 %. Le nombre de dossiers de financement de véhicules d'occasion s'établit à 59 764 contre 59 550 en 2000.

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

En 2001, ces filiales et succursales, qui offrent à la clientèle des produits et des services aux besoins et contraintes locales, ont financé 678 207 dossiers clientèle (contre 596 898 hors carte en 2000).

### Financement des ventes

Marché VP+PVU <sup>(1)</sup>		Taux de pénétration RCI (%)	Nombre de nouveaux dossiers	Nouveaux financements	Encours net à fin	dont réseau
					(millions d'euros)	
<b>Allemagne</b>	<b>2001</b>	<b>45,8</b>	<b>240 156</b>	<b>2 020</b>	<b>5 063</b>	<b>1 258</b>
	2000	46,4	245 222	1 957	4 884	1 122
<b>Autriche</b>	<b>2001</b>	<b>23,9</b>	<b>8 145</b>	<b>60</b>	<b>165</b>	<b>64</b>
	2000	19,5	7 108	61	152	56
<b>Belgique</b>	<b>2001</b>	<b>16,0</b>	<b>13 389</b>	<b>98</b>	<b>278</b>	<b>105</b>
	2000	16,4	12 678	85	238	98
<b>Espagne</b>	<b>2001</b>	<b>31,7</b>	<b>104 295</b>	<b>1 177</b>	<b>2 330</b>	<b>496</b>
	2000	32,1	110 168	1 086	2 112	403
<b>France</b>	<b>2001</b>	<b>28,0</b>	<b>272 129</b>	<b>2 879</b>	<b>5 541</b>	<b>1 439</b>
	2000	28,4	269 217	2 638	4 889	1 341
<b>Grande Bretagne</b>	<b>2001</b>	<b>27,8</b>	<b>115 470</b>	<b>1 276</b>	<b>1 362</b>	<b>230</b>
	2000	18,6	73 025	865	1 667	223
<b>Italie</b>	<b>2001</b>	<b>40,1</b>	<b>113 171</b>	<b>1 103</b>	<b>1 795</b>	<b>388</b>
	2000	32,4	95 502	824	1 554	274
<b>Pays Bas</b>	<b>2001</b>	<b>14,0</b>	<b>17 179</b>	<b>144</b>	<b>530</b>	<b>257</b>
	2000	8,2	14 075	99	473	238
<b>Portugal</b>	<b>2001</b>	<b>29,2</b>	<b>17 032</b>	<b>157</b>	<b>374</b>	<b>79</b>
	2000	28,0	17 217	153	355	75
<b>Suisse</b>	<b>2001</b>	<b>31,4</b>	<b>11 093</b>	<b>142</b>	<b>246</b>	<b>50</b>
	2000	31,0	8 577	110	187	27
<b>Syigma Finance<sup>(2)</sup></b>	<b>2001</b>		<b>3 537</b>	<b>17</b>	<b>64</b>	<b>1</b>
	2000		11 899	60	91	3
<b>TOTAL Europe<sup>(3)</sup></b>	<b>2001</b>	<b>31,5</b>	<b>915 596</b>	<b>9 073</b>	<b>17 748</b>	<b>4 366</b>
(hors activité cartes)	2000	29,4	864 688	7 938	16 602	3 860
<b>Argentine<sup>(4)</sup></b>	<b>2001</b>	<b>8,8</b>	<b>3 271</b>	<b>18</b>	<b>32</b>	<b>19</b>
	2000	4,8	1 788	9	51	42
<b>Brésil<sup>(4)</sup></b>	<b>2001</b>	<b>40,1</b>	<b>35 006</b>	<b>105</b>	<b>137</b>	<b>42</b>
	2000	18,9	11 538	34	63	36
<b>TOTAL Groupe RCI</b>	<b>2001</b>	<b>30,9</b>	<b>953 873</b>	<b>9 196</b>	<b>17 917</b>	<b>4 427</b>
	2000	28,8	878 014	7 981	16 716	3 938
<b>Activité « Cartes »</b>	<b>2001</b>		<b>40 695</b>	<b>117</b>	<b>98</b>	<b>-</b>
	2000		50 743	114	90	-
<b>TOTAL</b>	<b>2001</b>		<b>994 568</b>	<b>9 313</b>	<b>18 015</b>	<b>4 427</b>

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

<b>GENERAL</b>	2000	928 757	8 095	16 806	3 938
----------------	------	---------	-------	--------	-------

- (1) Les marchés voitures particulières (VP) et petits véhicules utilitaires (PVU).
- (2) Pour Sygma Finance, le nombre de nouveaux dossiers est intégré à 100% tandis que les nouveaux financements sont intégrés à 50%.
- (3) Les données statistiques européennes concernent les dix pays européens dans lesquels RCI est directement présent.
- (4) Pour l'Argentine et le Brésil, le taux de pénétration pour 2000 est calculé depuis le début des activités (mois de mai).

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

En plus de l'enrichissement de la gamme de services, RCI se développe dans le domaine de la Location Longue Durée. Elle est présente, pour cette activité, dans onze pays européens.

**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 Banque et s'applique à toutes les filiales de financement des ventes du Groupe.

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

- Au 31 décembre 2001, la sensibilité du groupe RCI au risque de taux était de 6,4 millions d'euros pour 100 points de base.
- L'exposition au risque de change n'atteint pas 1 million d'euros : la majorité des besoins du Groupe est en euros et les filiales hors zone euro se refinancent localement dans leur devise.
- Les sécurités disponibles (4,1 milliards d'euros d'accords confirmés non utilisés) continuent d'augmenter en volume et en diversité (environ 35 banques internationales).
- Le risque de contrepartie se limite aux opérations de dérivés nécessaires à la couverture du bilan.

Les notations de RCI Banque SA sont les suivantes au 31 décembre 2001 :

sur le court terme : P2 de Moody's, A2 de Standard & Poor's, F2 de Fitch, a1 R&I.

sur le long terme : Baa2 de Moody's – BBB+ de Standard & Poor's – BBB+ de Fitch et A de R&I

## 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 (émission de titres, emprunts bancaires, accords de crédit, ...).

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, placements (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 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. Elle assure également le traitement des flux commerciaux de Nissan France et des flux d'équilibrage de Nissan en Europe.

## **RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

Prestataire de services, la SFF veille en priorité à renforcer la sécurité de ses systèmes tout en maintenant un haut niveau de qualité et en maîtrisant ses charges.

L'exercice se caractérise par une légère augmentation du résultat net, qui passe de 4,9 millions d'euros en 2000 à 7,4 millions d'euros en 2001.

Le total de bilan de la SFF s'élève à 370 millions d'euros à fin décembre 2001, en retrait par rapport au 31 décembre 2000 (452 millions d'euros).

### **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 2001, elle a intensifié ses relations avec les sociétés du Groupe Nissan.

A fin décembre 2001, son résultat d'exploitation avant impôt est de 27,6 millions d'euros et son total de bilan s'élève à 1 936 millions d'euros.

### **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 2001, SIAM est notamment intervenu dans la cession de certaines succursales de Renault.

A fin 2001, ses immobilisations nettes s'élèvent à 80,3 millions d'euros pour des capitaux propres de 175,6 millions d'euros (après affectation du résultat 2001). Le résultat après impôts s'élève à 23,4 millions d'euros.

\*\*\*

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**  
**CHAPITRE IV : COMPTES CONSOLIDES**

**RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES**

Exercice clos le 31 décembre 2001

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 euros relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2001, 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.

Par ailleurs, nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe, conformément aux normes professionnelles applicables en France. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris, le 27 février 2002

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG AUDIT

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU

Dominique THOUVENIN

Olivier AZIERES

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**  
**COMPTES CONSOLIDES**

**COMPTES DE RESULTATS CONSOLIDES**

<i>(En millions d'euros)</i>	<b>2 001</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
<i>Ventes de biens et services</i>	<b>34 617</b>	<b>38 583</b>	<b>36 278</b>
<i>Produits du financement des ventes (note 4)</i>	<b>1 734</b>	<b>1 592</b>	<b>1 314</b>
<i>Chiffres d'affaires (note 3)</i>	<b>36 351</b>	<b>40 175</b>	<b>37 592</b>
<i>Coûts des biens et services vendus</i>	<b>(28 240)</b>	<b>(30 214)</b>	<b>(28 264)</b>
<i>Coût du financement des ventes (note 4)</i>	<b>(1 165)</b>	<b>(1 053)</b>	<b>(867)</b>
<i>Frais de recherche et développement</i>	<b>(1 935)</b>	<b>(2 048)</b>	<b>(1 788)</b>
<i>Frais généraux et commerciaux</i>	<b>(4 538)</b>	<b>(4 838)</b>	<b>(4 468)</b>
<i>Marge opérationnelle (note 1-J)</i>	<b>473</b>	<b>2 022</b>	<b>2 205</b>
<i>Autres produits et charges d'exploitation nets (note 5)</i>	<b>231</b>	<b>(319)</b>	<b>(721)</b>
<i>Résultat d'exploitation</i>	<b>704</b>	<b>1 703</b>	<b>1 484</b>
<i>Produits (charges) d'intérêts nets</i>	<b>(109)</b>	<b>(45)</b>	<b>6</b>
<i>Autres produits et charges financiers, nets</i>	<b>45</b>	<b>(24)</b>	<b>26</b>
<i>Résultat financier (note 7)</i>	<b>(64)</b>	<b>(69)</b>	<b>32</b>
<i>Part dans le résultat net de Nissan Motor (note 11)</i>	<b>497</b>	<b>56</b>	<b>(330)</b>
<i>Part dans le résultat net de Volvo (note 12)</i>	<b>(26)</b>		
<i>Part dans le résultat net des autres sociétés mises en équivalence (note 13)</i>	<b>(91)</b>	<b>33</b>	<b>(26)</b>
<i>Résultat du Groupe avant impôts</i>	<b>1 020</b>	<b>1 723</b>	<b>1 160</b>
<i>Impôts courants et différés (note 8)</i>	<b>(67)</b>	<b>(649)</b>	<b>(620)</b>
<i>Résultat net du Groupe</i>	<b>953</b>	<b>1 074</b>	<b>540</b>
<i>Intérêts minoritaires</i>	<b>98</b>	<b>6</b>	<b>(6)</b>
<i>Résultat net de Renault</i>	<b>1 051</b>	<b>1 080</b>	<b>534</b>
<i>Résultat net par action en euros (note 9)</i>	<b>4,38</b>	<b>4,50</b>	<b>2,23</b>
<i>Nombre d'actions retenu (en milliers)</i>	<b>239 998</b>	<b>239 798</b>	<b>239 798</b>

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 V.I. détenus par Renault à AB Volvo et par la remise en échange par AB Volvo à Renault S.A. 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 Groupe V.I. et la mise en équivalence du Groupe AB Volvo comprenant le Groupe V.I.. Les données pro forma consolidées de l'exercice 2000 pour les principaux soldes intermédiaires du compte de résultat, du bilan et du tableau des flux de trésorerie sont présentées dans la note 2-A.



## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### BILANS CONSOLIDÉS AU 31 DECEMBRE

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
<b>ACTIF</b>			
<i>Immobilisations incorporelles</i>	303	325	188
<i>Immobilisations corporelles (note 10)</i>	10 222	11 001	9 843
<i>Titres mis en équivalence</i>	6 985	5 540	4 905
- <i>Nissan Motor (note 11)</i>	5 287	5 156	4 610
- <i>Volvo (note 12)</i>	1 469		
- <i>Autres titres mis en équivalence (note 13)</i>	229	384	295
<i>Immobilisations financières (note 14)</i>	607	1 110	520
<i>Impôts différés actifs (note 8)</i>	1 668	1 669	1 705
<i>Stocks (note 16)</i>	4 832	5 996	4 870
<i>Créances de financement des ventes (note 15)</i>	16 845	15 513	15 110
<i>Clients des activités industrielles et commerciales (note 17)</i>	2 465	3 799	3 518
<i>Autres créances et charges constatées d'avance (note 18)</i>	1 985	2 725	2 039
<i>Prêts et valeurs mobilières de placement (note 19)</i>	2 082	2 485	2 678
<i>Trésorerie (note I-O)</i>	2 135	1 812	1 046
<b>Total de l'actif</b>	<b>50 129</b>	<b>51 975</b>	<b>46 422</b>
<b>PASSIF</b>			
<i>Capital</i>	923	914	914
<i>Primes d'émission</i>	2 420	2 367	2 367
<i>Réserves</i>	5 607	4 740	4 385
<i>Ecart de conversion</i>	50	551	(15)
<i>Résultat de l'exercice</i>	1 051	1 080	534
<i>Capitaux propres (note 20)</i>	10 051	9 652	8 185
<i>Intérêts minoritaires (note 21)</i>	385	639	630
<i>Impôts différés passifs (note 8)</i>	695	544	223
<i>Provisions pour engagements de retraite et assimilés (note 22)</i>	731	1 328	1 252
<i>Autres provisions pour risques et charges (note 23)</i>	2 024	2 502	2 645
<i>Dettes porteuses d'intérêts : (note 24)</i>	23 491	23 297	20 344
- <i>activités industrielles et commerciales</i>	7 451	7 785	5 468
- <i>activité financement des ventes</i>	16 040	15 512	14 876
<i>Fournisseurs</i>	7 246	7 853	7 402
<i>Autres dettes et produits différés (note 25)</i>	5 506	6 160	5 741
<b>Total du passif</b>	<b>50 129</b>	<b>51 975</b>	<b>46 422</b>

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

<i>(En millions d'euros)</i>	<i>Nombre d'actions (en milliers)</i>	<i>Capital</i>	<i>Prime d'émission</i>	<i>Ecart de conversion</i>	<i>Réserves et résultats</i>	<i>Total</i>
<i>Solde au 31 décembre 1998 avant répartition</i>	<i>239 798</i>	<i>914</i>	<i>2 367</i>	<i>(320)</i>	<i>4 900</i>	<i>7 861</i>
<i>Distribution</i>					<i>(180)</i>	<i>(180)</i>
<i>Effet de changement de norme (a)</i>					<i>(335)</i>	<i>(335)</i>
<i>Variation de l'écart de conversion (b)</i>				<i>305</i>	<i>0</i>	<i>305</i>
<i>Résultat de l'exercice 1999</i>					<i>534</i>	<i>534</i>
<i>Solde au 31 décembre 1999 avant répartition</i>	<i>239 798</i>	<i>914</i>	<i>2 367</i>	<i>(15)</i>	<i>4 919</i>	<i>8 185</i>
<i>Distribution</i>					<i>(179)</i>	<i>(179)</i>
<i>Variation de l'écart de conversion (b)</i>				<i>566</i>		<i>566</i>
<i>Résultat de l'exercice 2000</i>					<i>1 080</i>	<i>1 080</i>
<i>Solde au 31 décembre 2000 avant répartition</i>	<i>239 798</i>	<i>914</i>	<i>2 367</i>	<i>551</i>	<i>5 820</i>	<i>9 652</i>
<i>Augmentation de capital (b)</i>	<i>2 398</i>	<i>9</i>	<i>53</i>			<i>62</i>
<i>Distribution</i>					<i>(213)</i>	<i>(213)</i>
<i>Variation de l'écart de conversion (b)</i>				<i>(501)</i>		<i>(501)</i>
<i>Résultat de l'exercice 2001</i>					<i>1 051</i>	<i>1 051</i>
<i>Solde au 31 décembre 2001 avant répartition</i>	<i>242 196</i>	<i>923</i>	<i>2 420</i>	<i>50</i>	<i>6 658</i>	<i>10 051</i>

*(a) voir note 1-G*

*(b) voir note 20*

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

<b>TABLEAUX DE FLUX DE TRESORERIE</b>			
<i>(En millions d'euros)</i>	<b>2 001</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
<b>OPERATIONS D'EXPLOITATION</b>			
<i>Résultat net</i>	<i>1 051</i>	<i>1 080</i>	<i>534</i>
<i>Dotations aux amortissements</i>	<i>1 777</i>	<i>1 899</i>	<i>1 837</i>
<i>Effets nets du non recouvrement des créances de financement des ventes</i>	<i>158</i>	<i>158</i>	<i>135</i>
<i>Profits nets sur cession d'éléments d'actifs</i>	<i>(777)</i>	<i>(73)</i>	<i>(38)</i>
<i>Dotations nettes relatives aux provisions à plus d'un an</i>	<i>138</i>	<i>73</i>	<i>668</i>
<i>Part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence (nette des dividendes reçus)</i>	<i>(275)</i>	<i>(82)</i>	<i>357</i>
<i>Impôts différés</i>	<i>(286)</i>	<i>363</i>	<i>(184)</i>
<i>Intérêts minoritaires</i>	<i>(98)</i>	<i>(6)</i>	<i>5</i>
<i>Capacité d'autofinancement (A)</i>	<i>1 688</i>	<i>3 412</i>	<i>3 314</i>
<i>Financements consentis à la clientèle finale</i>	<i>(10 175)</i>	<i>(8 172)</i>	<i>(8 303)</i>
<i>Remboursements par la clientèle finale</i>	<i>8 744</i>	<i>7 775</i>	<i>6 584</i>
<i>Variation nette des crédits renouvelables au réseau de distribution</i>	<i>(796)</i>	<i>(86)</i>	<i>102</i>
<i>Augmentation des créances de financement des ventes (B)</i>	<i>(2 227)</i>	<i>(483)</i>	<i>(1 617)</i>
<i>Emission d'emprunts obligataires</i>	<i>1 266</i>	<i>966</i>	<i>1 066</i>
<i>Remboursements d'emprunts obligataires</i>	<i>0</i>	<i>(813)</i>	<i>0</i>
<i>Variation nette des autres dettes porteuses d'intérêts</i>	<i>434</i>	<i>457</i>	<i>1 196</i>
<i>(Augmentation) diminution nette des prêts et valeurs mobilières de placement</i>	<i>(15)</i>	<i>3</i>	<i>(184)</i>
<i>Variation nette des dettes porteuses d'intérêts de l'activité financement des ventes (C)</i>	<i>1 685</i>	<i>613</i>	<i>2 078</i>
<i>Diminution / (augmentation) des stocks</i>	<i>25</i>	<i>(984)</i>	<i>(512)</i>
<i>Diminution / (augmentation) des clients</i>	<i>328</i>	<i>(220)</i>	<i>(558)</i>
<i>Diminution / (augmentation) des autres créances et des charges constatées d'avance</i>	<i>440</i>	<i>(643)</i>	<i>(184)</i>
<i>Augmentation des fournisseurs</i>	<i>379</i>	<i>410</i>	<i>1 010</i>
<i>Augmentation / (diminution) des autres passifs d'exploitation</i>	<i>779</i>	<i>(332)</i>	<i>(44)</i>
<i>Variation du besoin en fonds de roulement (D)</i>	<i>1 951</i>	<i>(1 769)</i>	<i>(288)</i>
<b>FLUX DE TRESORERIE DES OPERATIONS D'EXPLOITATION (A+B+C+D)</b>	<b>3 097</b>	<b>1 773</b>	<b>3 487</b>
	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>			
<i>Acquisitions des titres Nissan</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>(4 917)</i>
<i>Autres acquisitions de participations, nettes de la trésorerie acquise</i>	<i>(109)</i>	<i>(811)</i>	<i>(146)</i>
<i>Investissements incorporels et corporels</i>	<i>(3 205)</i>	<i>(2 846)</i>	<i>(2 437)</i>
<i>Cessions de participations, nettes de la trésorerie cédée</i>	<i>711</i>	<i>29</i>	<i>70</i>
<i>Produits des cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles</i>	<i>564</i>	<i>465</i>	<i>404</i>
<i>Investissement net</i>	<i>(2 039)</i>	<i>(3 163)</i>	<i>(7 026)</i>
<i>Diminution / (augmentation) nette des autres immobilisations financières</i>	<i>(51)</i>	<i>2</i>	<i>(20)</i>
<b>FLUX DE TRESORERIE LIES AUX INVESTISSEMENTS</b>	<b>(2 090)</b>	<b>(3 161)</b>	<b>(7 046)</b>
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>			
<i>Emissions d'emprunts obligataires</i>	<i>462</i>	<i>500</i>	<i>500</i>
<i>Remboursements d'emprunts obligataires</i>	<i>(316)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Augmentation (diminution) nette des dettes porteuses d'intérêts des activités industrielles et commerciales</i>	<i>(900)</i>	<i>1 627</i>	<i>(795)</i>
<i>Diminution nette des prêts et valeurs mobilières de placement</i>	<i>599</i>	<i>221</i>	<i>4 015</i>
<i>Apports des minoritaires</i>	<i>0</i>	<i>50</i>	<i>41</i>
<i>Dividendes versés aux actionnaires de la société mère</i>	<i>(213)</i>	<i>(179)</i>	<i>(180)</i>
<i>Dividendes versés aux minoritaires</i>	<i>(47)</i>	<i>(45)</i>	<i>(42)</i>
<b>FLUX DE TRESORERIE LIES AU FINANCEMENT</b>	<b>(415)</b>	<b>2 174</b>	<b>3 539</b>

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

<i>AUGMENTATION / (DIMINUTION) DE LA TRESORERIE (note 1-O)</i>	<i>592</i>	<i>786</i>	<i>(20)</i>
<i>Solde à l'ouverture</i>	<i>1 812</i>	<i>1 046</i>	<i>1 087</i>
<i>Augmentation / (diminution)</i>	<i>592</i>	<i>786</i>	<i>(20)</i>
<i>Effets des variations de change</i>	<i>(270)</i>	<i>(20)</i>	<i>(21)</i>
<i>Solde à la clôture</i>	<i>2 135</i>	<i>1 812</i>	<i>1 046</i>

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### INFORMATIONS SECTORIELLES PAR BRANCHE

(En millions d'euros)	Branche Automobile	Branche Financière (b)	Opérations interbranches & autres (a)	Total consolidé
<b>Exercice 2001</b>				
Chiffre d'affaires de la branche	34 245	2 028	78	36 351
Opérations interbranches ( c )	(404)	(200)	604	0
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	33 841	1 828	682	36 351
Marge opérationnelle	216	252	5	473
Résultat d'exploitation	106	261	337	704
Quote part dans le résultat des sociétés mises en équivalence	406	0	(26)	380
Résultat financier				(64)
Impôts courants et différés				(67)
Résultat net du Groupe				953
Immobilisations corporelles et incorporelles	10 109	433	(17)	10 525
Créances sur la clientèle	2 444	17 258	(392)	19 310
Autres actifs des branches	6 222	1 796	38	8 056
Titres mis en équivalence	5 516	0	1 469	6 985
Autres actifs non répartis				5 253
<b>Total actif</b>				<b>50 129</b>
Passifs des branches	14 168	18 106	(181)	32 093
Autres passifs non répartis				7 985
Capitaux propres				10 051
<b>Total passif</b>				<b>50 129</b>
Investissements corporels et incorporels	2 886	300	19	3 205
Dotations aux amortissements	1 683	86	8	1 777
Autres charges d'exploitation sans effet sur la trésorerie	135	158	3	296
Recherche et développement	1 908		27	1 935
Frais de personnel	4 690	216	107	5 013
Effectifs au 31 décembre	133 111	3 496	3 810	140 417

(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 V.I. et ses filiales mais également de l'activité "Autocars & Autobus" exercée par Iribus et ses filiales. L'opération Renault VI/ Volvo intervenue le 2 janvier 2001 (note 2-A) ayant notamment pour conséquence la déconsolidation de Renault V.I., l'information sectorielle principale ne comporte plus de branche Véhicules Industriels. Les informations se rapportant à Iribus sont désormais présentées dans la rubrique "Opérations inter-branches et autres". Au titre de l'exercice 2001, cette rubrique comprend également la plus-value de cession de Renault V.I. à Volvo pour 335 millions d'euros. Les informations sectorielles principales relatives à l'exercice 2000 ont été retraitées pro forma.

(b) 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 propre).

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

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

(En millions d'euros)	Branche Automobile	Branche Véhicules Industriels	Branche Financière (a)	Opérations interbranches et autres	Total consolidé
<b>Exercice 2000 Pro Forma</b>					
Chiffre d'affaires de la branche	32 218		1 868	55	<b>34 141</b>
Opérations interbranches (b)	(366)		(201)	567	<b>0</b>
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	31 852		1 667	622	<b>34 141</b>
Marge opérationnelle	1 574		263	6	<b>1 843</b>
Résultat d'exploitation	1 266		245	7	<b>1 518</b>
<b>Exercice 2000 publié</b>					
Chiffre d'affaires de la branche	32 218	7 070	1 868	(981)	<b>40 175</b>
Opérations interbranches (b)	(732)	(37)	(212)	981	<b>0</b>
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	31 486	7 033	1 656	0	<b>40 175</b>
Marge opérationnelle	1 574	195	253	0	<b>2 022</b>
Résultat d'exploitation	1 266	202	235	0	<b>1 703</b>
Quote part dans le résultat des sociétés mises en équivalence	89	(1)	1	0	<b>89</b>
Résultat financier					<b>(69)</b>
Impôts courants et différés					<b>(649)</b>
Résultat net du Groupe					<b>1 074</b>
Immobilisations corporelles et incorporelles	9 197	1 863	439	(173)	<b>11 326</b>
Créances sur la clientèle	2 835	1 157	15 918	(598)	<b>19 312</b>
Autres actifs des branches	6 882	1 372	1 977	(206)	<b>10 025</b>
Titres mis en équivalence	5 504	21	15		<b>5 540</b>
Autres actifs non répartis					<b>5 772</b>
<b>Total actif</b>					<b>51 975</b>
Passifs des branches	13 147	4 138	16 907	(837)	<b>33 355</b>
Autres passifs non répartis					<b>8 968</b>
Capitaux propres					<b>9 652</b>
<b>Total passif</b>					<b>51 975</b>
Investissements corporels et incorporels	2 379	218	249		<b>2 846</b>
Dotations aux amortissements	1 645	172	82		<b>1 899</b>
Autres charges d'exploitation sans effet sur la trésorerie	98	(25)	158		<b>231</b>
Recherche et développement	1 817	230			<b>2 047</b>
Frais de personnel	(4 718)	(1 186)	(208)		<b>(6 112)</b>
Effectifs au 31 décembre	136 574	26 006	3 534		<b>166 114</b>

(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 propre).

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

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

(En millions d'euros)	Branche Automobile	Branche Véhicules Industriels	Branche Financière (a)	Opérations interbranches	Total consolidé
<b>Exercice 1999 publié</b>					
Chiffre d'affaires de la branche	30 246	6 516	1 594	(764)	<b>37 592</b>
Opérations interbranches <sup>(b)</sup>	(508)	(42)	(214)	764	<b>0</b>
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	29 738	6 474	1 380	0	<b>37 592</b>
Marge opérationnelle	1 763	220	222		<b>2 205</b>
Résultat d'exploitation	1 161	58	265		<b>1 484</b>
Quote part dans le résultat des sociétés mises en équivalence	(359)	2	1		<b>(356)</b>
Résultat financier					<b>32</b>
Impôts courants et différés					<b>(620)</b>
Résultat net du Groupe					<b>540</b>
Immobilisations corporelles et incorporelles	8 002	1 721	404	(96)	<b>10 031</b>
Créances sur la clientèle	2 563	1 114	15 504	(553)	<b>18 628</b>
Autres actifs des branches	5 397	1 090	1 826	(448)	<b>7 865</b>
Titres mis en équivalence	4 848	46	11		<b>4 905</b>
Autres actifs non répartis					<b>4 993</b>
<b>Total actif</b>					<b>46 422</b>
Passifs des branches	12 500	3 997	16 407	(988)	<b>31 916</b>
Autres passifs non répartis					<b>6 321</b>
Capitaux propres					<b>8 185</b>
<b>Total passif</b>					<b>46 422</b>
Investissements corporels et incorporels	2 076	211	150		<b>2 437</b>
Dotations aux amortissements	1 611	153	73		<b>1 837</b>
Autres charges d'exploitation sans effet sur la trésorerie	558	115	130		<b>803</b>
Recherche et développement	1 620	168			<b>1 788</b>
Frais de personnel	(4 326)	(1 141)	(198)		<b>(5 665)</b>
Effectifs	131 261	24 634	3 713		<b>159 608</b>

(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.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### INFORMATIONS SECTORIELLES PAR ZONE GEOGRAPHIQUE

(En millions d'euros)	France	Autres pays d'Europe	Autres pays	Total consolidé
<b>Exercice 2001</b>				
Chiffre d'affaires consolidé	14 237	18 148	3 966	<b>36 351</b>
Investissements corporels et incorporels	2 178	564	463	<b>3 205</b>
Immobilisations corporelles et incorporelles	6 906	2 176	1 443	<b>10 525</b>
Autres actifs d'exploitation	4 719	1 923	655	<b>7 297</b>
<b>Exercice 2000 pro forma (a)</b>				
Chiffre d'affaires consolidé	13 054	16 614	4 473	<b>34 141</b>
Investissements corporels et incorporels	1 868	439	331	<b>2 639</b>
Immobilisations corporelles et incorporelles	6 158	1 937	1 456	<b>9 551</b>
Autres actifs d'exploitation	4 682	2 198	1 039	<b>7 919</b>
<b>Exercice 2000 publié</b>				
Chiffre d'affaires consolidé	14 252	17 955	7 968	<b>40 175</b>
Investissements corporels et incorporels	1 977	450	419	<b>2 846</b>
Immobilisations corporelles et incorporelles	7 071	2 327	1 928	<b>11 326</b>
Autres actifs d'exploitation	5 521	2 656	1 618	<b>9 795</b>
<b>Exercice 1999 publié</b>				
Chiffre d'affaires consolidé	13 731	17 528	6 333	<b>37 592</b>
Investissements corporels et incorporels	1 696	357	384	<b>2 437</b>
Immobilisations corporelles et incorporelles	6 641	1 977	1 413	<b>10 031</b>

*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.*

*(a) L'opération Renault VI / Volvo intervenue le 2 janvier 2001 ( note 2 - A ) se traduit notamment par la déconsolidation de Renault VI . Les informations relatives à l'exercice 2000 ont été retraitées proforma.*



**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**  
**ANNEXE AUX COMPTES CONSOLIDES**

## **1 - REGLES ET METHODES COMPTABLES**

Le Groupe Renault établit ses comptes consolidés en conformité avec la réglementation comptable française en vigueur. Par ailleurs, Renault s'inscrit dans la perspective d'une application obligatoire en 2005 des normes comptables internationales publiées par l'IASB pour les sociétés européennes cotées. Les adaptations nécessaires seront réalisées en prenant en compte les contraintes qui en résultent : Projets de l'IASB en cours, mesures transitoires d'application pour l'Europe, calendrier de mise en conformité de la réglementation française et évolution des pratiques des constructeurs automobiles.

A ce jour, les principales différences avec les normes comptables internationales en vigueur concernent les normes relatives aux immobilisations incorporelles (IAS38), aux instruments financiers (IAS39) et à l'immobilier de placement (IAS40). Dès 2002, Renault a l'intention d'appliquer les normes IAS38 et IAS40. Le groupe compte appliquer la norme IAS 39 après la finalisation de sa révision et son adoption par la réglementation française.

### **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 les 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) 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 ET DÉFINITION DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET**

L'information sectorielle principale est présentée en deux branches d'activité qui correspondent à l'organisation interne du Groupe: Automobile 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; l'activité de gestion de trésorerie du Groupe n'est pas, comme le résultat financier, répartie par branche. Par cohérence avec cette présentation sectorielle, les dettes financières au bilan sont ventilées en:

- Dettes porteuses d'intérêt des sociétés industrielles et commerciales, et des filiales financières assurant la gestion de la trésorerie du Groupe;
- Dettes porteuses d'intérêt de l'activité de financement des ventes, considérées par le Groupe comme un passif d'exploitation.

En conséquence, l'endettement financier net du Groupe inclut les éléments suivants relevant du périmètre des sociétés industrielles et commerciales, et des filiales financières assurant la gestion de la trésorerie du Groupe :

- les dettes porteuses d'intérêts
- les prêts à caractère de placement
- les valeurs mobilières de placement
- la trésorerie

## **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 résultat 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 euros 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 la vente 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 lorsque la durée de location est inférieure à 75% de la durée de vie économique du véhicule.

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 un an et en immobilisations données en location pour les contrats d'une durée supérieure à un 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 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.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 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 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 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 ramenés 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 1er 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.

Par contre, 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 1er janvier 1999. Ce passif transitoire a pris en compte par ailleurs:

- Les hypothèses actuarielles 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 1er 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<sup>er</sup> 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 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

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

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.

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 par une société financière du Groupe et pour lesquels un engagement de reprise est consenti par le Groupe ;
- A 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 inférieure à 54 mois pour les véhicules industriels (inférieur à 12 mois en stocks).

Les amortissements sont calculés linéairement sur les durées d'utilisation estimées suivantes :

	<b>Mises en service antérieures à 1987</b>	<b>Mises en service à partir de 1987</b>
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 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 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 deux 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 - EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION**

**EVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION EN 2001**

Les mouvements de périmètre enregistrés en 2001 résultent pour l'essentiel d'opérations de cession de filiales opérationnelles.

**A - OPERATION RENAULT V.I. / VOLVO**

**- Description de l'opération Renault V.I. / Volvo**

Renault et 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,
- la remise en échange par AB Volvo à Renault SA de 15 % des titres et droits de vote d'AB Volvo, effectuée à hauteur de 10 % le 2 janvier 2001 et à hauteur de 5 % début février 2001.

Par ailleurs, Renault SA 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 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.

**- Conséquences comptables de l'opération Renault V.I. / 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 Volvo) s'élevant, après prise en compte de la provision décrite dans le paragraphe précédent, à 335 millions d'euros.

- la comptabilisation de la participation dans Volvo pour un coût d'entrée global de 1.547 millions d'euros comprenant la valeur boursière au 2 janvier 2001 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 Renault dans 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 12) 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. 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.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### - Etats financiers comparatifs 2001 / 2000 proforma

Sont présentées ci-après les données pro forma du Groupe Renault consolidant Renault VI par mise en équivalence à 100 % pour l'exercice 2000 pour comparaison avec l'exercice 2001.

#### *Eléments du compte de résultat consolidé :*

(en millions d'euros)	2001	2000 proforma
Chiffre d'affaires	36 351	34 141
Marge opérationnelle	473	1 843
Résultat d'exploitation	704	1 518

#### *Bilans consolidés résumés :*

( en millions d'euros)	31/12/2001	31/12/2000 proforma
<b>ACTIF</b>		
Immobilisations incorporelles et corporelles	10 525	9 551
Titres mis en équivalence	6 985	6 107
Immobilisations financières	607	1 029
Stocks	4 832	5 001
Impôts différés actif	1 668	1 123
Créances de financement des ventes	16 845	15 513
Clients	2 465	2 918
Autres créances et charges constatées d'avance	1 985	2 508
Prêts et valeurs mobilières de placement	2 082	2 701
Trésorerie	2 135	1 654
<b>Total de l'actif consolidé</b>	<b>50 129</b>	<b>48 105</b>
<b>PASSIF</b>		
Capitaux propres	10 051	9 652
Intérêts minoritaires	385	639
Impôts différés et provisions	3 450	2 958
Dettes porteuses d'intérêts	23 491	23 348
Fournisseurs	7 246	6 941
Autres passifs	5 506	4 567
<b>Total du passif consolidé</b>	<b>50 129</b>	<b>48 105</b>

#### *Tableau des flux de trésorerie consolidés résumé :*

(en millions d'euros)	Exercice 2001	Exercice 2000 proforma
Capacité d'autofinancement	1 688	3 137
Autres flux d'exploitation	<u>1 409</u>	<u>(1 382)</u>
Flux liés aux opérations d'exploitation	3 097	1 755
Flux liés aux opérations d'investissements	(2 090)	(2 970)
Flux liés aux opérations de financement	(415)	1 892
Autres flux (écart de conversion et de périmètre)	(270)	(34)
Variation de la trésorerie	322	643

## **RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

### **B - CESSION DE CAT**

Renault a signé le 24 janvier 2001 avec Autologic Holding plc, TNT et Wallenius Lines (actionnaires du consortium Global Automotive Logistics) un projet d'accord portant sur l'acquisition de CAT France et de ses filiales par Global Automotive Logistics. L'accord définitif a été signé le 17 juillet 2001 et se traduit par la cession de 100 % des titres et droits de vote de CAT France détenus par Renault SA à Global Automotive Logistics 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 titres Global Automotive Logistics. Au terme de ces opérations, Renault détient 20 % du capital de Global Automotive Logistics.

Renault dispose d'une option de vente de sa participation dans Global Automotive Logistics d'une durée de 12 mois exerçable à compter du 17 juillet 2002.

### **PRINCIPALES EVOLUTIONS DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION EN 1999 ET EN 2000**

#### **C - NISSAN**

Renault et Nissan 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 :

- Prise de participation par Renault SA de 36,8 % du capital de Nissan Motor représentant un investissement global de 4 610 millions d'euros. Nissan Motor est mise en équivalence depuis le 30 juin 1999. L'écart d'acquisition de 837 millions d'euros est amorti linéairement sur 20 ans depuis cette date (note 11)

- Acquisition par la Branche Financière de Renault de la totalité du capital des filiales financières européennes de Nissan pour 286 millions d'euros. Ces filiales sont consolidées par intégration globale depuis le 30 juin 1999, l'écart d'acquisition de 47 millions d'euros est amorti linéairement sur 15 ans depuis cette date.

- Acquisition par Renault SA auprès de Nissan Motor de 15,2 % dans Nissan Diesel, suivie d'une augmentation de capital en juillet 1999 portant la participation directe du Groupe à 22,5 %. Cet investissement, enregistré en titres de participation non consolidés, a été intégralement déprécié dès l'origine. 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.

#### **D - DACIA**

Renault a acquis 51 % du constructeur roumain DACIA en septembre 1999 pour 50 millions de dollar US. Cette société est consolidée par intégration globale depuis le 30 septembre 1999. L'écart d'acquisition de 43 millions d'euros est amorti linéairement sur 10 ans depuis cette date.

Renault a porté successivement sa participation à 80,1 % en 2000 puis à 92,7 % en 2001 au travers d'augmentations de capital non réservées, dégageant un écart d'acquisition complémentaire de 27 millions d'euros, amorti sur la même durée.

#### **E - RENAULT SAMSUNG MOTORS**

Le 31 août 2000, Renault a acquis au travers de Renault Samsung Motors 70,1 % des actifs opérationnels de Samsung Motors Inc. pour un montant actualisé de 355 milliards de wons (359 millions d'euros au 31 août 2000), dont 201 milliards de wons payables jusqu'en 2015 en fonction d'un échéancier pouvant être ajusté en fonction de l'atteinte d'un résultat d'exploitation positif. Sur la base de son exploitation 2001, l'échéancier prévu à la date de l'accord est inchangé.

Cette société est consolidée par intégration globale depuis le 31 août 2000.

## **RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

### **F - BENETTON FORMULA Ltd**

Acquisition par Renault le 15 mars 2000 de 100 % du capital de Benetton Formula Ltd pour un montant de 120 millions de dollars US. Cette société est consolidée par intégration globale depuis cette date, l'écart d'acquisition de 117 millions d'euros est amorti linéairement sur 20 ans.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 3 - CHIFFRE D'AFFAIRES 2000 A STRUCTURE ET METHODES 2001

(en millions d'euros)	Branche Automobile	Branche Véhicules Industriels (a)	Branche Financière	Autres (a)	Total
Chiffre d'affaires 2000 publié	31 486	7 033	1 656	-	40 175
Cession du sous-groupe Renault V.I.	366	(6 411)	11		(6 034)
Cession du sous-groupe CAT	(125)				(125)
Renault Samsung Motors	186				186
Groupe Irisbus		(622)		622	-
Autres mouvements de périmètre	72		(6)		66
Chiffre d'affaires 2000 à structure et méthodes 2001	31 985	-	1 661	622	34 268
Chiffre d'affaires 2001	33 841	-	1 828	682	36 351

(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 VI / Volvo intervenue le 2 janvier 2001 (note 2-A) ayant notamment pour conséquence la déconsolidation de Renault VI, l'information sectorielle principale ne comporte plus de branche Véhicules Industriels. La contribution d'Irisbus au chiffre d'affaires consolidé du Groupe est désormais présentée dans la rubrique « Autres ».

### 4 - PRODUITS ET COÛTS DU FINANCEMENT DES VENTES

Produits (en millions d'euros)	2 001	2000	1999
Produits sur crédits à la clientèle	1 101	1 008	780
Produits sur opérations de crédit-bail, location simple et assimilés	633	584	534
<b>Total</b>	<b>1 734</b>	<b>1 592</b>	<b>1 314</b>
<hr/>			
Coûts (en millions d'euros)	2 001	2000	1999
Charges nettes de non recouvrement	(96)	(91)	(90)
Autres coûts du financement des ventes	(1 069)	(962)	(777)
<b>Total</b>	<b>(1 165)</b>	<b>(1 053)</b>	<b>(867)</b>

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 pour respectivement 125 millions d'euros et 76 millions d'euros.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 5 - AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION, NETS

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Résultat de cession de participations opérationnelles (note 2)	632	5	7
Coûts et provisions de restructuration et d'adaptation des effectifs	(204)	(210)	(681)
Résultat sur cessions d'immobilisations incorporelles ou corporelles (exceptées les cessions de véhicules)	(24)	(5)	(41)
Amortissements des écarts d'acquisition des sociétés intégrées	(9)	(16)	(4)
Produits et charges d'exploitation inhabituels	(164)	(93)	(2)
<b>Total</b>	<b>231</b>	<b>(319)</b>	<b>(721)</b>

#### Résultat de cession de participations opérationnelles.

Il comprend pour 2001 :

- Le résultat de cession du sous-groupe Renault VI dans le cadre de l'opération VI / Volvo pour 335 millions d'euros.
- Le résultat de cession du sous-groupe CAT pour 318 millions d'euros.

#### 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 :

2001 :

Ils comprennent principalement :

- pour 53 millions d'euros les provisions comptabilisées par la filiale espagnole FASA au titre des départs prévus en 2002 dans le cadre de l'application d'un plan conclu en 2000 pour les salariés âgés de 57 ans et demi et plus,
- pour 41 millions d'euros de coûts et de provisions relatives à la mise en oeuvre par Renault Argentina de mesures d'adaptation des effectifs,
- pour 39 millions d'euros d'actualisation financière des provisions constituées en 1999 et 2000 au titre du dispositif « CASA ».

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

2000 :

Les coûts de restructuration comprennent principalement :

- pour la filiale espagnole FASA, à hauteur de 28 millions d'euros 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 les provisions constituées dans le cadre de ce plan pour les départs prévus en 2001,
- pour 30 millions d'euros 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 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 des accords en 1999, d'une durée de cinq 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. Ces accords prévoient également la possibilité de proposer des indemnités de départs volontaires au personnel de 55 ou 56 ans, mais aucun engagement n'a été pris par le Groupe à ce titre au 31 décembre 1999.

### Produits et charges d'exploitation inhabituels

2001 :

Les produits et charges d'exploitation inhabituels comprennent notamment les dépréciations d'actifs de la filiale argentine.

2000 :

Les produits et charges d'exploitation inhabituels comptabilisés en 2000 comprennent pour 65 millions d'euros la dépréciation de créances relative aux contrats de coopération industrielle conclus avec le Groupe DAEWOO.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 6 - REMUNERATION DES DIRIGEANTS ET ADMINISTRATEURS

La rémunération du Président-Directeur Général s'est élevée à 1 090 730 euros en 2001, (1 080 135 euros en 2000).

La rémunération des administrateurs salariés s'est élevée en 2001 à 293 792 euros.

La rémunération des Administrateurs (jetons de présence) s'est élevée à 286 822 euros en 2001, (274 980 euros en 2000), dont 15 245 euros en 2001 pour le Président, (15 245 euros en 2000).

### 7 - RESULTAT FINANCIER

Les produits (charges) d'intérêts nets se détaillent de la manière suivante :

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Frais financiers	(366)	(368)	(298)
Produits financiers	258	321	299
Résultat de cession de valeurs mobilières de placement	(1)	2	5
<b>Total</b>	<b>(109)</b>	<b>(45)</b>	<b>6</b>

Les autres produits et charges financiers comprennent en 2001 :

- le résultat de la cession des titres BNP PARIBAS pour 89 millions d'euros,
- la dépréciation pour (58) millions d'euros, établie sur la base du cours de bourse, des actions propres détenues par Renault dans le cadre des plans d'options d'achats consentis aux cadres et aux dirigeants du Groupe, ces actions étant comptabilisées en valeurs mobilières de placement.
- les écarts de change sur actifs et passifs financiers issus de la dévaluation du peso argentin pour (52) millions d'euros.

### 8 - 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 y compris pour les entités du Groupe Nissan. Les résultats fiscaux francisés des entités Nissan pris en compte dans le bénéfice consolidé se rapportent à des exercices fiscaux différents des périodes comptables utilisées pour la mise en équivalence de Nissan. Compte tenu de ces décalages d'exercice et des perspectives bénéficiaires des entités de ce groupe, leur impact sur l'impôt courant dans le régime du bénéfice consolidé est intégralement neutralisé lors de la détermination de la charge d'impôt courant et différé consolidé.

Par ailleurs, Renault s'est placée sous le régime de droit commun de l'intégration fiscale pour elle-même et ses filiales françaises détenues à plus de 95 %.



## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

A. La charge d'impôt courant et différé s'analyse ainsi :

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Charge d'impôts courants	(353)	(287)	(805)
Produit / (charges) d'impôts différés	436	(328)	229
Variation de la provision pour dépréciation des impôts différés actifs	(150)	(34)	(44)
Produit net d'impôts différés	286	(362)	185
<b>Impôts courants et différés</b>	<b>(67)</b>	<b>(649)</b>	<b>(620)</b>

La charge d'impôt courant provient des filiales étrangères pour 311 millions d'euros.

Le produit d'impôt différé provient essentiellement :

- de l'augmentation de provisions non déductibles en 2001 comptabilisées par Renault SA et par Renault Argentine.
- de crédits d'impôt provenant de certaines filiales de Nissan; ce produit étant neutralisé par la constitution d'une provision.

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.

Au titre de l'exercice 2001, la provision pour dépréciation des actifs d'impôts différés comprend essentiellement le provisionnement des crédits d'impôt mentionnés ci-dessus.

Le montant de l'impôt courant décaissé pour le Groupe au cours de l'exercice 2001, après prise en compte du remboursement d'acomptes versés en 2000 par Renault SA, s'élève à 67 millions d'euros.

B. Le rapprochement entre le taux légal en France et le taux d'imposition effectif se présente de la façon suivante

	2 001	2000	1999
<b>Taux du Bénéfice Consolidé</b>	<b>33,3%</b>	<b>33,3%</b>	<b>33,3%</b>
Effet net de la majoration France	3,1%	4,4%	6,7%
Impact des opérations à taux réduit	(37,5%)	(1,9%)	(0,2%)
Effet géographique	0,7%	(1,4%)	(2,0%)
Revalorisation des impôts différés	0,4%	3,4%	(3,0%)
Autres impacts	(13%)	(0,1%)	3,2%
<b>Taux effectif avant provision</b>	<b>(13%)</b>	<b>37,7%</b>	<b>38,0%</b>
Dotation nette aux provisions pour dépréciation d'impôts différés actifs	23,4%	2,1%	2,9%
<b>Taux effectif après provision</b>	<b>10,4%</b>	<b>39,8%</b>	<b>40,9%</b>
Effet des sociétés mises en équivalence	(3,8%)	(2,1%)	12,5%
<b>Taux effectif global</b>	<b>6,6%</b>	<b>37,7%</b>	<b>53,4%</b>

L'analyse du taux effectif d'impôt est effectuée par rapport au taux du régime fiscal du bénéfice consolidé soit de 33,3 %.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Compte tenu des opérations de cessions des titres Renault VI, CAT France et BNP Paribas, le Groupe a utilisé pour 720 millions d'euros de moins-values reportables au cours de l'exercice 2001.

C. La ventilation du solde net des impôts différés, par nature de différences temporaires, s'analyse comme suit :

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Immobilisations	(194)	(222)	(272)
Provisions et autres charges déductibles lors de leur paiement	943	1 226	1 344
Autres	512	215	472
Provision pour dépréciation	(288)	(94)	(62)
<b>Solde net actif</b>	<b>973</b>	<b>1 125</b>	<b>1 482</b>

D. 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 2001 s'élève à 2 392 millions d'euros.

### 9 - RESULTAT 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.

Conformément à la réglementation comptable française et pour le calcul du résultat par action, les actions détenues par Renault dans le cadre des plans d'options d'achats d'actions consentis aux cadres et dirigeants sont considérées comme étant en circulation.

Selon les modalités de calcul de la norme IAS 33 (Résultat par action) et sur la base du résultat net 2001

de 1 051 millions d'euros, les résultats par action seraient de 4,52 euros par action pour le résultat par action de base (soit + 3,2%) et de 4,50 euros par action pour le résultat dilué (+2,7%).

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

**10 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES**

<b>(En millions d'euros)</b>	<b>2 001</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
Terrains	344	416	325
Constructions	4 059	4 413	3 986
Outillages spécifiques	5 011	5 267	4 845
Matériels et autres outillages	9 452	9 976	9 443
Véhicules donnés en location	282	1 547	1 387
Autres immobilisations corporelles	1 625	1 949	1 821
Immobilisations en cours	1 694	1 285	1 035
<b>Valeurs brutes</b>	<b>22 467</b>	<b>24 853</b>	<b>22 842</b>
Terrains et constructions	(1 861)	(2 112)	(1 957)
Outillages spécifiques	(3 521)	(3 740)	(3 420)
Matériels et autres outillages	(5 709)	(6 169)	(5 935)
Véhicules donnés en location	(77)	(533)	(494)
Autres immobilisations corporelles	(1 077)	(1 298)	(1 193)
<b>Amortissements et provisions</b>	<b>(12 245)</b>	<b>(13 852)</b>	<b>(12 999)</b>
<b>Valeurs nettes</b>	<b>10 222</b>	<b>11 001</b>	<b>9 843</b>

Les variations de l'exercice s'analysent comme suit :

<b>(En millions d'euros)</b>	<b>Valeur brute</b>	<b>Amortissement</b>	<b>Valeur nette</b>
<b>Valeur au 31 décembre 1998</b>	<b>21 329</b>	<b>(12 279)</b>	<b>9 050</b>
Acquisitions/(dotations)	2 404	(1 809)	595
(Cessions)/reprises	(643)	892	250
Ecart de conversion	159	(110)	49
Variation de périmètre	(407)	307	(101)
<b>Valeur au 31 décembre 1999</b>	<b>22 842</b>	<b>(12 999)</b>	<b>9 843</b>
Acquisitions/(dotations)	2 945	(1 864)	1 081
(Cessions)/reprises	(1 580)	1 176	(404)
Ecart de conversion	158	(103)	55
Variation de périmètre	488	(62)	426
<b>Valeur au 31 décembre 2000</b>	<b>24 853</b>	<b>(13 852)</b>	<b>11 001</b>
Acquisitions/(dotations)	3 393	(1 757)	1 636
(Cessions)/reprises	(1 566)	1 121	(445)
Ecart de conversion	(445)	303	(142)
Variation de périmètre et autres	(3 768)	1 940	(1 828)
<b>Valeur au 31 décembre 2001</b>	<b>22 467</b>	<b>(12 245)</b>	<b>10 222</b>

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

L'augmentation de la valeur brute des véhicules donnés en location entre le 31 décembre 1998 et le 31 décembre 1999 comprend pour 185 millions d'euros de véhicules automobiles donnés en location par la Branche Financière et pour 708 millions d'euros de véhicules industriels ayant fait l'objet de ventes avec engagement de rachat.

La ligne «variation de périmètre » comprend pour l'essentiel :

- en 2001, l'effet de la déconsolidation du Groupe Renault VI pour (1.761) millions d'euros (soit (3.590) millions d'euros en valeur brute et 1.829 millions d'euros pour les amortissements).

- en 2000, l'effet de la consolidation par intégration globale de Renault Samsung Motors pour 306 millions d'euros (note 2-E).

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 11- TITRES NISSAN MOTOR MIS EN EQUIVALENCE

Renault et Nissan ont signé le 27 mars 1999 un accord de partenariat global qui s'est traduit le 28 mai 1999 par la 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. Nissan Motor est mis en équivalence dans les comptes du Groupe depuis le 30 juin 1999.

L'investissement dans Nissan Motor fait partiellement l'objet d'une couverture du risque de change (paragraphe D).

Renault dispose également de bons de souscriptions d'actions lui permettant de souscrire à une augmentation de capital réservée au prix de 400 Yens par action pour augmenter sa participation jusqu'à 44,4 %. Le projet d'accélération du développement du Groupe bi-national annoncé par Renault et Nissan Motor le 31 octobre 2001 conduirait à l'exercice de ces bons de souscription (note 30) et à la poursuite de la mise en équivalence de Nissan dans les comptes consolidés de Renault au nouveau taux de 44,4% après neutralisation des effets de l'investissement de Nissan dans Renault.

La valeur des titres Nissan Motor mis en équivalence évolue comme suit :

<i>(En millions d'euros)</i>	<b>Ecart d'acquisition</b>		<b>Net</b>	<b>Quote Part d'actif Net</b>	<b>Total</b>
	<b>Valeur Brute</b>	<b>Amortissement</b>			
Au 31 décembre 2000	837	(63)	774	4 381	5 155
Résultat 2001	--	(42)	(42)	539	497
Dividende versé	--	--	--	(99)	(99)
Ecart de conversion et autres	--	--	--	(266)	(266)
Au 31 décembre 2001	837	(105)	732	4 555	5 287

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<sup>er</sup> octobre 2000 - 30 septembre 2001, après retraitements pour les besoins de la consolidation de Renault.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### A – ECART D'ACQUISITION

L'écart d'acquisition comptabilisé sur la participation dans Nissan Motor est amorti linéairement sur 20 ans à compter du 30 juin 1999.

### B – COMPTES CONSOLIDES 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*) :

<i>Compte de résultat (chiffres clés)</i>	<i>2° semestre exercice 2000</i> 1/10/2000-31/03/2001	<i>1° semestre exercice 2001</i> 1/4/2001-30/09/2001	<i>Total</i>
Chiffre d'affaires	3 071	2 978	6 049
Résultat d'exploitation	156	189	345
Résultat courant	152	160	312
Eléments exceptionnels	(35)	5	(30)
<b>(Perte) / Profit net</b>	<b>159</b>	<b>230</b>	<b>389</b>
Bilans résumés	Au 30/09/2000	Au 30/09/2001	
Immobilisations corporelles	2 767	2 759	
Autres actifs immobilisés	720	663	
Autres actifs	2 296	2 764	
Trésorerie	231	182	
<b>Total Actif</b>	<b>6 014</b> =====	<b>6 368</b> =====	
Capitaux propres	762	1 159	
Intérêts minoritaires	81	76	
Dettes financières, part à long terme	1 459	1 525	
Autres passifs à long terme	916	841	
Dettes financières à court terme	1 249	1 284	
Autres dettes	1 547	1 483	
<b>Total passif</b>	<b>6 014</b> =====	<b>6 368</b> =====	

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### C – EVOLUTION DES CAPITAUX PROPRES RETRAITES

<i>(En milliards de Yens)</i>	30 septembre 2000	Résultat de l'exercice	Autres mouvements	30 septembre 2001
<b>Capitaux propres aux normes japonaises après augmentation de capital</b>	<b>762</b>	<b>389</b>	<b>8</b>	<b>1 159</b>
Retraitements pour les besoins de Renault :				
- Réévaluation de l'actif immobilisé	893	(49) (a)	(1)	843
- Provision pour retraites	(356)	31 (b)	-	(325)
- Autres retraitements	(129)	(217) (c)	49	(297)
- Total des retraitements	408	(235)	48	221
<b>Actif net retraité pour les besoins de Renault</b>	<b>1 170</b>	<b>154</b>	<b>56</b>	<b>1 380</b>
<b>Part de Renault (36,8%)</b>				
- En milliards de Yens	431	57	21	509
- En millions d'euros	4 381	539	(365)	4 555

*Les actifs et passifs identifiables de Nissan Motor, notamment les actifs immobilisés et les valeurs mobilières de placement, ont fait l'objet à la date d'acquisition d'une évaluation en juste valeur qui diffère des valeurs historiques figurant dans les comptes consolidés aux normes japonaises de Nissan. En conséquence :*

- les résultats provenant de la cession par Nissan d'actifs immobilisés ou de valeurs mobilières de placement sont retraités de cette différence.
- les valeurs mobilières de placement font l'objet d'une dépréciation par référence à cette juste valeur.
- à l'acquisition, ces retraitements de juste valeur ont généré un impôt différé passif qui a conduit à une diminution de la provision pour impôts différés actifs comptabilisée par Nissan.

*Les principaux retraitements affectant le résultat de l'exercice sont les suivants :*

- (a) Dont ajustement du résultat de cessions d'actifs immobilisés pour (33) milliards de yens.
- (b) Le complément de passif comptabilisé par Renault dans le bilan d'ouverture est enregistré par Nissan sur une période de 15 ans. L'ajustement de la période correspond à la neutralisation de la charge comptabilisée par Nissan.
- (c) Les autres retraitements affectant le résultat net de la période comprennent pour l'essentiel :
  - pour (166) milliards de yens 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.
  - pour (33) milliards de yens le provisionnement pour dépréciation des valeurs mobilières de placement.
  - pour (18) milliards de yens l'ajustement du résultat de cession de valeurs mobilières de placement.

Les "Autres mouvements" en euros comprennent la variation de l'écart de conversion résultant essentiellement de la baisse du cours du yen par rapport à l'Euro pour (266) millions d'euros et le dividende versé par Nissan à Renault pour (99) millions d'euros.

### D – COUVERTURE DE L'INVESTISSEMENT DANS NISSAN MOTOR

Les opérations suivantes ont été désignées comme 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 qui a fait l'objet d'un contrat d'échange de devises pour le ramener en yens.
- le 1<sup>er</sup> 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 trois ans portant sur un nominal de 150 milliards de yens.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

- le 27 septembre 2001, Renault a émis au Japon un emprunt obligataire d'une durée de 5 ans pour un montant nominal de 50 milliards de yens.

### E - OPERATIONS ENTRE LE GROUPE RENAULT ET LE GROUPE NISSAN MOTOR

Renault et Nissan conduisent des actions communes dans le domaine du développement des véhicules et organes, des achats, des moyens de production et de la distribution. Ces opérations ne se traduisent pas à ce jour par des flux financiers significatifs entre les deux groupes.

### 12 - TITRES 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 <sup>er</sup> janvier 2001	(243)	1 790	1 547
Résultat de l'exercice 2001	24	(50)	(26)
Ecart de conversion		(52)	(52)
Au 31 décembre 2001	(219)	1688	1469

L'écart d'acquisition négatif comptabilisé sur la participation de VOLVO pour un montant provisoire de 243 millions d'euros est amorti linéairement à compter du 2 janvier 2001 sur la durée moyenne résiduelle 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-A) :	1 547
Quote-part dans l'actif net retraité pour les besoins de Renault :	<u>(1 790)</u>
Ecart d'acquisition provisoire (valeur brute) :	(243)

Compte tenu des actions d'autocontrôle détenues par Volvo, le pourcentage d'intérêt au titre de l'exercice 2001 s'établit à 21,05%.



## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 13 - AUTRES TITRES MIS EN EQUIVALENCE

Au 31 décembre 2001, les autres titres mis en équivalence comprennent pour l'essentiel Teksid et Maïs pour respectivement 143 millions d'euros et 69 millions d'euros.

Pour 2001, la part de Renault dans le résultat net des autres titres mis en équivalence comprend notamment : Maïs pour (58) millions d'euros et Teksid pour (39) millions d'euros.

### 14 - IMMOBILISATIONS FINANCIERES

Les autres titres de participation comprennent :

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Participations contrôlées	221	233	154
Participations comprises entre 20 et 40 %	88	49	38
Participations inférieures à 20 %	35	553	104
Valeurs brutes	<u>344</u>	<u>835</u>	<u>296</u>
Provisions	(121)	(113)	(120)
<b>Valeurs nettes des autres titres de participation</b>	<b><u>223</u></b>	<b><u>722</u></b>	<b><u>176</u></b>
Autres immobilisations financières	384	388	344
<b>Total</b>	<b><u>607</u></b>	<b><u>1 110</u></b>	<b><u>520</u></b>

La valeur nette des participations contrôlées s'élève à 145 millions d'euros en 2001, à 160 millions d'euros en 2000 et à 77 millions d'euros en 1999.

Les principales évolutions entre le 31 décembre 2000 et le 31 décembre 2001 sont les suivantes :

- mise en équivalence le 2 janvier 2001 des titres AB Volvo acquis par Renault en 2000 pour une valeur nette comptable de 446 millions d'euros,
- la cession des titres BNP PARIBAS représentant une valeur nette comptable de 65 millions d'euros,
- acquisition de titres Global Automotive Logistics dans le cadre de l'opération de cession du Groupe CAT (note 2-B) générant une augmentation de ce poste pour 37,4 millions d'euros.

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

**15 - CREANCES DE FINANCEMENT DES VENTES**

<b>(En millions d'euros)</b>	<b>2 001</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
Créances sur le réseau de distribution (note 17)	3 739	3 129	3 025
Crédits à la clientèle finale	8 960	8 859	8 752
Opérations de crédit-bail et assimilées	4 693	4 067	3 847
<b>Valeur brute</b>	<u>17 392</u>	<u>16 055</u>	<u>15 624</u>
Provisions	(547)	(542)	(514)
<b>Valeur nette</b>	<u><b>16 845</b></u>	<u><b>15 513</b></u>	<u><b>15 110</b></u>

Le passage au 31 décembre 2001 de l'intégration globale à l'intégration proportionnelle de l'entité RFS a généré une diminution de 714 millions d'euros des créances de financement des ventes (note 31).

L'ensemble des financements à la clientèle se répartit comme suit par zone géographique :

<b>(En millions d'euros)</b>	<b>2 001</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
France	5 125	4 440	4 246
Autres pays d'Europe	11 508	10 769	10 697
Autres pays	212	304	167
<b>Total</b>	<u><b>16 845</b></u>	<u><b>15 513</b></u>	<u><b>15 110</b></u>

Leurs échéances sont les suivantes :

<b>(En millions d'euros)</b>	<b>2 001</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
Moins d'un an	9 080	7 823	7 365
Un à cinq ans	7 659	7 625	7 691
Plus de cinq ans	106	65	54
<b>Total</b>	<u><b>16 845</b></u>	<u><b>15 513</b></u>	<u><b>15 110</b></u>

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 16 - STOCKS

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Les stocks s'analysent de la manière suivante:			
Valeur brute	5 186	6 382	5 162
Provisions	(354)	(386)	(292)
<b>Valeur nette</b>	<b>4 832</b>	<b>5 996</b>	<b>4 870</b>

En valeur nette, les stocks se décomposent comme suit :

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Matières premières et fournitures	904	1 263	921
En-cours de production	412	685	562
Produits finis automobiles	3 281	3 102	2 545
Produits finis véhicules industriels	60	758	616
Autres produits finis	150	172	215
Contrats à long terme	25	16	11
<b>Total</b>	<b>4 832</b>	<b>5 996</b>	<b>4 870</b>

La cession du Groupe Renault VI intervenue le 2 janvier 2001 (note 2-A) contribue à une diminution des stocks pour 994 millions d'euros.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 17 - CLIENTS

Les créances sur les clients s'analysent de la manière suivante :

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Clients et comptes rattachés	2 640	3 956	3 670
Provisions	(175)	(157)	(152)
<b>Valeur nette</b>	<b>2 465</b>	<b>3 799</b>	<b>3 518</b>
	<b>2 465</b>	<b>3 799</b>	<b>3 518</b>

La cession du Groupe Renault VI intervenue le 2 janvier 2001 (note 2-A) contribue à une diminution des clients pour 881 millions d'euros.

Le montant des créances clients cédées sans recours par la branche automobile à des banques externes s'élève au 31 décembre 2001 à 323 millions d'euros.

Ce poste exclut les créances sur le réseau de distribution 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 (note 15). Dans le cas où ce risque n'est pas transféré, bien que les créances soient juridiquement cédées, elles demeurent incluses dans les comptes clients.

### 18 - AUTRES CREANCES ET CHARGES CONSTATEES D'AVANCE

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Frais d'émission et primes de remboursement d'emprunts obligataires	21	25	24
Charges diverses constatées d'avance	394	559	400
Créances fiscales	758	1 149	850
Autres créances	812	992	765
<b>Total</b>	<b>1 985</b>	<b>2 725</b>	<b>2 039</b>
	<b>1 985</b>	<b>2 725</b>	<b>2 039</b>

La cession du Groupe Renault VI intervenue le 2 janvier 2001 (note 2-A) contribue à une diminution des autres créances et charges constatées d'avance pour 218 millions d'euros.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 19 - PRETS ET VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Prêts à caractère de placement	1 692	2 019	2 204
Valeurs mobilières de placement	108	214	310
Titres Renault auto-détenus	282	252	164
<b>Total</b>	<b>2 082</b>	<b>2 485</b>	<b>2 678</b>

Les prêts à caractère de placement sont essentiellement constitués de prêts interbancaires des sociétés financières et correspondant pour une large part aux placements des excédents de trésorerie des activités industrielles et commerciales.

Ils s'analysent de la manière suivante :

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Part à plus d'un an	179	209	197
Part à moins d'un an	1 513	1 810	2 007
<b>Total</b>	<b>1 692</b>	<b>2 019</b>	<b>2 204</b>

Les valeurs mobilières de placement reclassées en trésorerie représentent respectivement 119 millions d'euros en 2001, 176 millions d'euros en 2000 et 75 millions d'euros en 1999.

Les titres Renault SA auto-détenus (8 578 387 actions au 31 décembre 2001) sont destinés aux options d'achat d'actions consenties aux cadres et aux dirigeants du Groupe (note 20). L'évolution du cours de l'action a nécessité en 2001 la comptabilisation d'une provision pour dépréciation s'élevant au 31 décembre 2001 à 65 millions d'euros, établie par référence au prix d'acquisition, au prix d'exercice des options et au cours de bourse.

## 20 - CAPITAUX PROPRES

### Capital social

Le Conseil d'Administration du 23 octobre 2001 a décidé une augmentation de capital réservée aux salariés selon les modalités de la dix-huitième résolution approuvée par l'Assemblée Générale Mixte du 10 mai 2001. Cette augmentation de capital a conduit à la création de 2 398 milliers d'actions pour un montant nominal total de 9 millions d'euros.

Le nombre total d'actions ordinaires émises et intégralement libérées au 31 décembre 2001 est de 242 196 milliers d'actions pour 239 798 milliers d'actions aux 31 décembre 2000 et 1999 avec une valeur nominale de 3,81 euros par action (identique en 2000 et 1999).

Au 31 décembre 2001, l'Etat français détient 106.037.141 actions qui lui confèrent 43,78 % des droits du capital.

Conformément aux dispositions adoptées lors des assemblées générales du 10 mai 2001, 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 un montant brut de 347 millions d'euros au 31 décembre 2001, 252 millions d'euros au 31 décembre 2000 et 164 millions d'euros au 31 décembre 1999. En référentiel IASB, 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 (voir note 9).

### Distributions

L'Assemblée Générale Mixte des actionnaires du 10 mai 2001 a décidé une distribution de dividendes pour un montant de 219,3 millions d'euros correspondant à 0,91 euro par action (2000 : 183 millions d'euros – 0,76 euro par action ; 1999 : 183 millions d'euros - 0,76 euro 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 (343) millions d'euros au 31 décembre 2001.

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 :

(en millions d'euros)

	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
Effet de la conversion des comptes de Nissan	(266)	820	323
Effet net d'impôt des opérations de couverture	110	(13)	(34)
Total	<u>(156)</u>	<u>807</u>	<u>289</u>

Le bilan au 31 décembre 2001 des filiales argentines du groupe a été converti au cours dévalué ( 1 dollar US = 1,60 pesos, moyenne des trois premiers jours de cotation en 2002). L'écart de conversion lié à cette dévaluation s'élève à (256) millions d'euros.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 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 :*

	<i>2001</i>	<i>2000</i>	<i>1999</i>
Restant à lever au 1er janvier	6 788 480	4 979 450	2 912 500
Attribuées	1 861 600	1 889 300	2 125 900
Levées	(36 350)	(48 570)	(31 650)
Perdues	<u>(101 700)</u>	<u>(31 700)</u>	<u>(27 300)</u>
Restant à lever au 31 décembre	8 512 030	6 788 480	4 979 450

Les options sur actions accordées au cours des trois derniers exercices s'analysent comme suit :

	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>	
<i>Période d'exercice</i>	<i>19 décembre 2006 17 décembre 2011</i>	<i>8 septembre 2005 6 septembre 2010 et 25 octobre 2005 23 octobre 2010</i>	<i>20 octobre 2004 18 octobre 2009</i>	<i>17 mars 2004 15 mars 2009</i>
Prix d'exercice par action (en euros)	48,97	49,27	50,94	40,82
Nombre d'actions	1 861 600	1 889 300	1 825 900	300 000

Le prix d'exercice par action correspond à la valeur moyenne des premiers cours du titre Renault pendant les vingt séances de Bourse précédant la réunion du Conseil ayant décidé l'attribution des options.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Les options restant en circulation au 31 décembre 2001 s'analysent comme suit :

Date d'attribution	Prix d'exercice (en euros)	Options restant à lever 2001	Période d'exercice
22 octobre 1996	17,57	311 880	22 octobre 1999 22 octobre 2006
28 octobre 1997	24,89	539 550	29 octobre 2002 27 octobre 2007
27 octobre 1998	32,13	1 858 500	28 octobre 2003 26 octobre 2008
16 mars 1999	40,82	300 000	17 mars 2004 15 mars 2009
10 octobre 1999	50,94	1 787 900	20 octobre 2004 18 octobre 2009
7 septembre 2000 et 24 octobre 2000	49,27	1 826 600 26 000	8 septembre 2005 6 septembre 2010 25 octobre 2005 23 octobre 2010
18 décembre 2001	48,97	1 861 600	19 décembre 2006 17 décembre 2011
<b>Total</b>		<b>8 512 030</b>	

### 21 - INTERÊTS MINORITAIRES

La diminution des intérêts minoritaires en 2001 pour (256) millions d'euros se rapporte essentiellement à la baisse, en contre-valeur euro, des capitaux propres de Renault Argentine suite à la dévaluation du peso

### 22 - PROVISIONS POUR ENGAGEMENTS DE RETRAITE ET ASSIMILES ET AUTRES AVANTAGES AU PERSONNEL A 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 retraites 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 de frais médicaux.



## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

(En millions d'euros)	<b>2001</b>	<b>Sociétés Françaises</b>	<b>Sociétés étrangères</b>	<b>Total</b>
Engagements de retraite et assimilés		589	142	731
<b>Total</b>		<b>589</b>	<b>142</b>	<b>731</b>
		<b>589</b>	<b>142</b>	<b>731</b>
(En millions d'euros)	<b>2000</b>	<b>Sociétés Françaises</b>	<b>Sociétés étrangères</b>	<b>Total</b>
Engagements de retraite et assimilés		616	140	756
Couverture des frais médicaux			572	572
<b>Total</b>		<b>616</b>	<b>712</b>	<b>1 328</b>
		<b>616</b>	<b>712</b>	<b>1 328</b>
(En millions d'euros)	<b>1999</b>	<b>Sociétés Françaises</b>	<b>Sociétés étrangères</b>	<b>Total</b>
Engagements de retraite et assimilés		593	126	719
Couverture des frais médicaux			533	533
<b>Total</b>		<b>593</b>	<b>659</b>	<b>1 252</b>
		<b>593</b>	<b>659</b>	<b>1 252</b>

L'évolution de la provision pour engagements de retraite et assimilés comprend l'effet de la déconsolidation des sociétés du Groupe Renault VI et du Groupe CAT suite à leur cession (note 2-A et note 2-B) pour respectivement (638) millions d'euros et (7) millions d'euros.

La provision relative aux engagements de couverture des frais médicaux et d'assurance-vie concernant le personnel se rapportait exclusivement à Mack Trucks Inc., filiale de Renault VI cédée le 2 janvier 2001 dans l'opération Renault / AB Volvo (note 2-A).

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.

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 :

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

(En millions d'euros)	31/12/2001	31/12/2000	31/12/1999	01/01/1999
Valeur actuarielle des engagements	731	1 718	1579	1 637
Gains (pertes) actuariels non comptabilisés	(8)	(45)	45	0
Coût des services passés non comptabilisés	24	28	0	0
Valeur des actifs du régime inscrits au passif du bilan	(16)	(945)	( 905)	( 621)
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Provision nette au bilan au titre des engagements de retraite	731	756	719	1 016

La variation de la provision pour engagements de retraite et assimilés se ventile comme suit :

(En millions d'euros)	2001	2000	1999
Solde à l'ouverture	756	719	1 016
Charge nette de l'exercice	82	65	77
Cotisations payées et contributions aux actifs du régime	(22)	(81)	(155)
Reprises de provisions liées au plan CASA		(18)	(211)
Autres	(85)	71	( 8)
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Solde à la clôture	731	756	719

En 2001, les autres variations de la provision pour engagements de retraite et assimilés comprennent l'effet de la déconsolidation des sociétés du Groupe Renault VI et du Groupe CAT suite à leur cession pour respectivement (66) millions d'euros et (7) millions d'euros ainsi que l'effet des écarts de conversion pour (10) millions d'euros.

En 2000 et en 1999, des reprises de provisions pour indemnités de départ à la retraite à raison de respectivement 18 millions d'euros et 211 millions d'euros ont été opérées par suite de l'adhésion, par Renault SA et certaines de ses filiales en France, au plan de CASA ("Cessation Anticipée des Salariés âgés de l'Automobile").

(En millions d'euros)	2001	2000	1999
Coût des services rendus	50	69	52
Coût de l'actualisation	33	97	95
Rentabilité attendue des actifs du régime	(1)	(101)	( 70)
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Charge nette de l'exercice	82	65	77

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour les sociétés françaises sont les suivantes:

Age de départ à la retraite	60 ans
Evolution des salaires	3%
Taux d'actualisation financière	5,5%

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

**23 - AUTRES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES**

Les autres provisions pour risques et charges s'analysent comme suit (en millions d'euros) :

<b>2001</b>	<b>Part à plus d'un an</b>	<b>Part à moins d'un an</b>	<b>Total</b>
Provision pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs	631	199	830
Provision pour garantie	159	344	503
Autres	284	407	691
<b>Total</b>	<b>1 074</b>	<b>950</b>	<b>2 024</b>

<b>2000</b>	<b>Part à plus d'un an</b>	<b>Part à moins d'un an</b>	<b>Total</b>
Provision pour coûts de restructuration et d'adaptation des effectifs	810	243	1 053
Provision pour garantie		626	626
Autres	440	383	823
<b>Total</b>	<b>1 250</b>	<b>1 252</b>	<b>2 502</b>

<b>1999</b>	<b>Part à plus d'un an</b>	<b>Part à moins d'un an</b>	<b>Total</b>
Provision pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs	849	229	1 078
Provision pour garantie		783	783
Autres	471	313	784
<b>Total</b>	<b>1 320</b>	<b>1 325</b>	<b>2 645</b>

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

En 2001, l'évolution des « autres provisions pour risques et charges » se décompose comme suit :

<i>(En millions d'euros)</i>	Coûts de restructuration	Garantie	Autres	Total
Solde à l'ouverture	1 053	626	823	2 502
Dotations de provisions	172	457	318	947
Reprises de provisions pour consommation	(152)	(369)	(221)	(742)
Reprises de provisions devenues sans objet	(6)	(2)	(55)	(63)
Mouvements de périmètre <i>(a)</i>	(208)	(206)	(166)	(580)
Autres mouvements <i>(b)</i>	(29)	(3)	(8)	(40)
Solde à la clôture	830	503	691	2 024

(a) Les « mouvements de périmètre » comprennent pour l'essentiel l'effet de la déconsolidation du Groupe Renault VI et du Groupe CAT (notes 2-A et 2-B)

(b) Les « autres mouvements » sont essentiellement constitués par les écarts de conversion

En 1999, Renault SA et certaines de ses filiales en France avaient constitué des provisions suite à l'adhésion au plan de CASA ("Cessation Anticipée des Salariés Agés de l'Automobile") pour 795 millions d'euros. Ce plan et ses conséquences sur les comptes consolidés au 31 décembre 1999 sont développés dans la note 5.

**24 - DETTES PORTEUSES D'INTERETS**

**A. Les dettes porteuses d'intérêts s'analysent comme suit :**

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Titres participatifs	341	336	346
Emprunts obligataires	5 502	5 441	3 999
Autres dettes représentées par un titre	723	1 028	1 049
Emprunts auprès des établissements de crédit	1 832	1 661	1 458
Autres dettes financières	223	189	78
<b>Dettes financières à long terme, dues à plus d'un an</b>	<b>8 621</b>	<b>8 655</b>	<b>6 930</b>
<b>Part à court terme des dettes financières long terme</b>	<b>2 238</b>	<b>1 015</b>	<b>1 810</b>
<b>Total des dettes à long terme</b>	<b>10 859</b>	<b>9 670</b>	<b>8 740</b>
<b>Dettes financières à court terme à l'origine</b>	<b>12 632</b>	<b>13 627</b>	<b>11 604</b>
<b>Total</b>	<b>23 491</b>	<b>23 297</b>	<b>20 344</b>

L'évolution en 2001 des dettes porteuses d'intérêts comprend l'effet de la déconsolidation le 2 janvier 2001 du Groupe Renault VI (note 2-A) pour (50) millions d'euros, ainsi que l'effet du passage, au 31 décembre, de l'intégration globale à l'intégration proportionnelle de Renault Financial Services pour (737) millions d'euros (note 31)

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.

**B. Les titres participatifs s'analysent comme suit :**

(En millions d'euros)	2 001	2 000	1999
Titres participatifs Renault SA 1983	156	153	153
Titres participatifs Renault SA 1984	168	165	165
Titres participatifs Diac 1985	17	18	28
<b>Total</b>	<b>341</b>	<b>336</b>	<b>346</b>

Les variations sur les titres participatifs de Renault SA sont dues aux intérêts courus , antérieurement classés en autres dettes, pour 6 millions d'euros.

Les titres participatifs émis en octobre 1983 et en avril 1984 par Renault SA sont remboursables avec primes à sa seule

## **RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

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 2001 de 33,7 millions d'euros, de 36,7 millions d'euros en 2000 et de 36 millions d'euro en 1999 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 a varié au cours de l'exercice entre 320 euros et 292 euros, 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 2001, rachat de 9 950 titres participatifs représentant une valeur de 1,5 millions d'euros,
- en 2000, rachat de 58 335 titres participatifs représentant une valeur de 10 millions d'euros,
- en 1999, rachat de 49 911 titres participatifs représentant une valeur de 7 millions d'euros.

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

**C. Les emprunts obligataires, après prise en compte des instruments dérivés, s'analysent comme suit :**

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
<b>Renault SA</b>			
Emprunt 2001 à 1,29%	433		
Emprunt 2000 à 6,375%	500	500	
Emprunt 1999 à 1,795 %	539	582	606
Emprunt 1998 Pibor 3 Mois	76	76	76
Emprunt 1996 à 5,80 %	305	305	305
Emprunt 1994 à 6,25 %	305	305	305
Emprunt 1993 à 7,25 %	229	229	229
Emprunt 1993 à 7,5 %	229	229	229
Emprunt 1992 à 4,5%		301	301
Emprunt 1986 à 6,05%		15	15
<b>Total</b>	<b>2 616</b>	<b>2 542</b>	<b>2 066</b>

**Autres emprunts obligataires des filiales industrielles et commerciales**

<b>Renault Crédit International</b>			
Emprunt 2001 Euribor 3 mois + 0,25%	300		
Emprunt 2001 EONIA + 0,28%	400		
Emprunt 2001 Euribor 3 mois + 0,25%	250		
Emprunt 2001 Euribor 3 mois + 0,25%	300		
Emprunt 2000 Euribor 3 mois + 0,25%	200	200	
Emprunt 2000 Euribor 3 mois + 0,25%	500	500	
Emprunt 2000 Euribor 3 mois + 0,25%	250	250	
Emprunt 1999 Euribor 3 Mois + 0,25 %	500	500	500
Emprunt 1999 Euribor 3 Mois + 0,1875 %	200	200	200
Emprunt 1999 Euribor 3 Mois + 0,125 %	350	350	350
Emprunt 1998 Libor 3 Mois	153	153	153
Emprunt 1997 Libor 3 Mois			153
Emprunt 1997 Pibor 3 Mois			305
Emprunt 1997 à 6,30%	213	213	213
Emprunt 1996 à 6,60 %	305	305	305
Emprunt 1995 à coupon unique	244	228	212
Emprunt 1993 à 7,5 % (avril)			152
Emprunt 1993 à 7,5 % (novembre)			152
Autres emprunts obligataires			50
<b>Total</b>	<b>4 165</b>	<b>2 899</b>	<b>2 745</b>
Intérêts courus non échus	103	103	108
<b>Total</b>	<b>6 884</b>	<b>5 544</b>	<b>4 919</b>

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

**D. Les échéances des dettes à long terme hors titres participatifs sont les suivantes :**

<b>(En millions d'euros)</b>	<b>2 001</b>	<b>2000</b>	<b>1999</b>
Moins d'un an	2 238	1 015	1 810
Entre 1 et 2 ans	2 258	2 533	1 087
Entre 2 et 3 ans	1 866	1 547	1 912
Entre 3 et 4 ans	1 363	992	1 027
Entre 4 et 5 ans	1 770	1 378	653
Plus de 5 ans	1 023	1 869	1 905
	<u>10 518</u>	<u>9 334</u>	<u>8 394</u>
	<u><u>10 518</u></u>	<u><u>9 334</u></u>	<u><u>8 394</u></u>

Les tirages à court terme sur des lignes de crédit dont l'échéance est à plus d'un an représentent 5 millions d'euros au 31 décembre 2001.

**E. Par devises, la répartition des dettes porteuses d'intérêts hors titres participatifs se présente ainsi :**

<b>(En millions d'euros)</b>	<b>2001 (a)</b>	<b>2000 (a)</b>	<b>1999 (b)</b>
Devises de la zone Euro	18 832	20 018	17 092
Autres devises de l'Union Européenne (hors zone Euro)	651	1 135	1 317
Autres devises	3 667	1 808	1 589
	<u>23 150</u>	<u>22 961</u>	<u>19 998</u>
	<u><u>23 150</u></u>	<u><u>22 961</u></u>	<u><u>19 998</u></u>

(a) après prise en compte des instruments financiers dérivés

(b) avant prise en compte des instruments financiers dérivés

**F.** Après prise en compte des instruments dérivés, au 31 décembre 2001 et 31 décembre 2000, les emprunts à long terme à taux fixe s'élèvent respectivement à 4 847 millions d'euros et à 3 475 millions d'euros, ceux à taux variable s'élevant respectivement à 5 672 millions d'euros et à 5 859 millions d'euros. Avant prise en compte des instruments dérivés, au 31 décembre 1999, les emprunts à long terme étaient à taux fixe pour

4 165 millions d'euros et à taux variable (généralement sur base LIBOR) pour 4 230 millions d'euros.



## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

**G.** Le taux moyen pondéré des dettes financières à moins d'un an, s'analyse comme suit :

	2001 (a)	2000 (a)	1999 (b)
Dettes financières à court terme à l'origine	3,75%	5,27%	3,58%
Part à court terme des dettes financières à long terme	4,15%	4,72%	4,35%
Total des dettes financières dues à moins d'un an	3,81%	5,23%	3,68%

En 2001, le montant des intérêts décaissés au titre des activités industrielles et commerciales s'élève à (346) millions d'euros.

(a) après prise en compte des instruments financiers dérivés

(b) avant prise en compte des instruments financiers dérivés

## **H. Lignes de crédit**

Au 31 décembre 2001, le Groupe Renault dispose de lignes de crédit ouvertes pour une contre-valeur de 11 090 millions d'euros en diverses monnaies auprès des banques, à des échéances s'échelonnant jusqu'en 2006 (la part à court terme est de 3 025 millions d'euros), contre respectivement 9 306 millions d'euros et 1 659 millions d'euros au 31 décembre 2000.

Ces lignes de crédit étaient utilisées à hauteur de 2 919 millions d'euros au 31 décembre 2001, 2 001 millions d'euros au 31 décembre 2000.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 25 - AUTRES DETTES ET PRODUITS DIFFERES

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Dettes fiscales	866	796	786
Dettes sociales	1 095	1 261	1 106
Dettes diverses	2 708	3 530	3 375
Produits différés	837	573	474
<b>Total</b>	<b>5 506</b>	<b>6 160</b>	<b>5 741</b>

La cession du Groupe Renault V.I. le 2 janvier 2001 dans le cadre de l'opération Renault / AB Volvo (note 2-A) et celle du Groupe CAT en juillet 2001 (note 2-B) contribuent à une diminution des « autres dettes et produits différés » pour respectivement (1 592) millions d'euros et (38) millions d'euros.

### 26 - ENDETTEMENT FINANCIER NET DU GROUPE (hors activité de financement des ventes)

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Titres participatifs	324	318	318
Emprunts obligataires	2 646	2 582	2 100
Autres dettes porteuses d'intérêts	4 956	4 886	3 050
Prêts à caractère de placement	(2 037)	(1 535)	(1 773)
Titres Renault auto-détenus	(282)	(252)	(164)
Autres valeurs mobilières de placement	(103)	(210)	(249)
Trésorerie	(1 577)	(996)	(582)
<b>Endettement financier net du Groupe</b>	<b>3 927</b>	<b>4 793</b>	<b>2 700</b>

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( note 1-B).

### 27 - INSTRUMENTS FINANCIERS

Dans le cadre de ses activités industrielles, commerciales et de financement des ventes, le Groupe RENAULT est exposé à des risques financiers divers, tels que le risque de change, de taux, de contrepartie et de liquidité. Le Groupe a établi de façon centralisée des politiques et des limites spécifiques pour gérer ces risques. Le suivi des risques de RCI Banque s'intègre, par ailleurs, à l'intérieur d'un dispositif soumis à la surveillance de la Commission bancaire française.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Le risque de liquidité est géré par RENAULT SA pour les activités industrielles et commerciales et RCI Banque pour les activités de financement des ventes. Le Groupe diversifie, par ailleurs, son refinancement par recours aux marchés obligataires internationaux et par utilisation de programmes d'émission de créances à court et moyen termes.

### 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 :

(En millions d'euros)	2001	2000	1999
<b>Risques de change :</b>			
<b>Swap de devises</b>			
Achats	1 346	1 192	840
Ventes	1 445	1 224	846
<b>Autres opérations de change à terme ou conditionnelles</b>			
Achats	15 471	13 936	12 087
Ventes	15 512	13 969	11 967
<b>Risques de taux :</b>			
Swap de taux	42 566	29 532	25 941
<b>FRA</b>			
Achats	520	369	4 264
Ventes	520	197	4 237
<b>Autres instruments de gestion du risque de taux</b>			
Achats	4 369	557	1 197
Ventes	4 359	633	1 389

Le risque de change se concentre essentiellement sur les activités industrielles et commerciales. Les flux de change sont centralisés chez RENAULT SA (hors restrictions légales sur certaines devises) et couverts après netting sur les marchés financiers via Renault Finance. Les positions de change des entités de la Branche Financière sont limitées et font l'objet d'un suivi quotidien.

Dans le cadre de la gestion de ses risques de taux, le Groupe a recours à des instruments financiers dérivés. Ces instruments servent notamment à couvrir les créances de financement des ventes du Groupe RCI et certaines émissions de titres de RENAULT SA et RCI. Le Groupe RENAULT n'intervient jamais comme teneur de marché pour de tels instruments. Les entités de la Branche Financière utilisent des indicateurs de sensibilité quotidiens dans le cadre de la surveillance du risque de taux.

**B. RISQUE DE CONTREPARTIE**

Le risque de contrepartie est géré par attribution de limites calculées en fonction d'un système de notation interne. Ces limites sont établies et mises à jour régulièrement par RENAULT SA pour l'ensemble du Groupe. Les contreparties du Groupe pour les opérations de marché sont choisies parmi les institutions financières françaises et étrangères de premier rang. Des sous-limites sont attribuées à chaque entité du Groupe exposée à ce type de risques, et sont elles-mêmes décomposées par type de risque, par durée, ....

En conséquence, le groupe considère qu'il n'est exposé à aucune concentration particulière de risque de crédit.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 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 :

(En millions d'euros)	2 001		2 000		1999	
	Valeur	Valeur	Valeur	Valeur	Valeur	Valeur
	au bilan	de	au bilan	de	au bilan	de
		marché		marché		marché
<b>Actifs</b>						
Titres de participations cotés	-	-	514	543	69	161
Titres de participations non cotés <sup>(a)</sup>	223	ND	208	ND	107	ND
Titres de participations (I)	223	ND	722	ND	176	ND
Titres inclus dans les autres immobilisations financières (II)	16	16	10	10	1	0
Titres de transaction	43	43	21	21	59	59
Autres titres	347	371	445	470	415	441
Valeur mobilières de placement (III)	390	411	466	491	474	500
Total portefeuilles titres (I+II+III)	629		1 198		651	ND
Prêts à caractère de placement	1 692	1 667	2 019	1 989	2 204	2167
Créances de financement des ventes	16 845	16 625	15 513	15 309	15 110	15144
Trésorerie	2 135		1 812		1 046	
<b>Passifs</b>						
Titres participatifs	(341)	(616)	(336)	(633)	(346)	(696)
Emprunts obligataires	(6 884)	(6 966)	(5 544)	(5 485)	(4 919)	(4 972)
Autres dettes porteuses d'intérêts	(16 266)	(16 383)	(17 417)	(17 588)	(15 080)	(15 130)
	<b>(2 190)</b>	ND	<b>(2 755)</b>	ND	<b>(1 334)</b>	ND

<sup>(a)</sup> 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

(En millions d'euros)	2001		2 000		1999	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Contrats de change à terme	14 072	14 102	13 692	13 727	11 087	11 109
Swaps de devises	1 348	1 452	1 193	1 228	847	841
Swaps de taux	731	557	27	(47)	350	365
Future de taux d'intérêt	0	0	0	0	2	2

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 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 sont 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 trois 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 2001, au 31 décembre 2000 et au 31 décembre 1999 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 au taux auquel des prêts similaires (conditions, échéance et qualité du débiteur) seraient accordés respectivement au 31 décembre 2001, au 31 décembre 2000 et au 31 décembre 1999.

- 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 2001, au 31 décembre 2000 et au 31 décembre 1999 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 2001, au 31 décembre 2000 et au 31 décembre 1999 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 2001, au 31 décembre 2000 et au 31 décembre 1999.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 28 - AUTRES ENGAGEMENTS ET PASSIFS EVENTUELS

#### A. LE GROUPE EST ENGAGÉ POUR LES MONTANTS SUIVANTS :

(En millions d'euros)	2 001	2000	1999
Avals et cautions pour le compte de la clientèle (financement des ventes)	107	3	124
Autres avals,cautions et garanties	1 279	1 316	1 274
- dont engagements de location donnés	1 229	1 221	1 167
Ouvertures de crédits confirmées pour le compte de la clientèle	742	770	741
Titres à livrer sur opérations de réméré ou à terme	12	14	81

Les engagements de location donnés comprennent les loyers provenant de baux irrévocables et pour lesquels le Groupe est engagé. Ils s'analysent de la manière suivante :

(En millions d'euros)	2001	2000	1999
Année suivant la date de clôture	140	141	133
Années ultérieures	1 089	1 080	1 034

Au 31 décembre 2001, le Groupe était engagé pour des commandes fermes d'investissements pour 1 652 millions d'euros contre respectivement 1 697 millions d'euros au 31 décembre 2000 et 1 305 millions d'euros au 31 décembre 1999.

**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 2001 s'élèvent à 880 millions d'euros.

En 2001 et conformément à l'accord initial, ce montage a été complété par la décision de réaliser un investissement supplémentaire pour environ 110 millions d'euros portant sur la construction d'un bâtiment dont l'achèvement est prévu fin 2002. Il fera l'objet d'une location à Renault à un loyer au prix de marché, aux termes d'un bail courant jusqu'à fin 2013.

**C.** Renault Argentina SA 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 2001, Plan Rombo SA gère environ 1 100 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 118 millions de pesos argentins.

**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.

## **RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

- E.** 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 en 2002.
- 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 oeuvre 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 impliquées a fait l'objet d'un examen à la date d'arrêté des comptes, et après avis des conseils juridiques, les provisions jugées nécessaires ont, le cas échéant, été constituées pour couvrir les risques estimés.

### **29 - OPERATION INTERVENUE APRES LA CLOTURE AU 31 DECEMBRE 2001 - CESSION D'IRISBUS :**

Dans le cadre de l'accord intervenu le 2 janvier entre Renault et Volvo, la Commission Européenne a posé comme condition que Renault mette fin à sa 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 a fait l'objet le 2 janvier 2002 d'un accord définitif de cession de la participation de Renault dans Irisbus Holding pour un montant total de 175 millions d'euros selon les modalités suivantes :

- cession le 2 janvier 2002 de 15 % du capital,
- cession le 31 décembre 2002 de 35 % du capital.

### **30 - OPERATION EN COURS RENAULT / NISSAN MOTOR :**

Renault et Nissan ont annoncé le 30 octobre 2001 le projet d'accélérer le développement du groupe bi-national Renault-Nissan, conformément aux principes de l'accord signé en 1999 et de la Charte de l'Alliance. Le projet prévoit que :

- Renault pourrait exercer immédiatement ses bons de souscription qu'il détient depuis l'accord de mars 1999 et faire passer sa participation à 44,4 % au prix convenu de 400 yens par action, pour un total d'environ 2 milliards d'euros par le biais d'une augmentation de capital de Nissan réservée à Renault.
- Nissan devrait acquérir une participation n'excédant pas 15 % du capital de Renault en souscrivant à une augmentation de capital réservée à prix de marché. Cependant, en application de la loi française, ces actions ne seront pas comptabilisées lors des votes des assemblées d'actionnaires en raison du niveau de participation de Renault dans le capital de Nissan.

Ce projet reste soumis à l'approbation par l'Assemblée Générale extraordinaire des actionnaires le 28 mars 2002.



**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

**NOTE 31 : PRINCIPALES SOCIETES CONSOLIDEES AU 31 DECEMBRE**

		<b>Pourcentage d'intérêts du</b>		
		<b>Groupe</b>		
		<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
 <b>SOCIETES CONSOLIDEES PAR INTEGRATION GLOBALE</b>				
 <b><u>BRANCHE AUTOMOBILE</u></b>				
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
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
GIE Technocentre	France	100	100	100
Fabricacion de Automobiles Renault de Espana	Espagne	100	100	92
Renault Espana	Espagne	100	100	100
Mecanizacion Contable S.A.	Espagne	100	100	92
 <b><u>Direction de l'Ingénierie et des Fabrications</u></b>				
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	France	100	100	100
Société des Automobiles Alpine Renault	France	100	100	100
Emboutissage Tôlerie Gennevilliers	France	100	100	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
SCI parc Industriel du Mans	France	100	100	100
Fonderie le Mans	France	100	100	100
Société Nouvelle de Transmissions	France	80	80	80
Auto Chassis International Le Mans	France	100	100	100
Auto Chassis International Villeurbanne	France	100	100	100
CACIA	Portugal	100	100	98
 <b><u>Matériel agricole</u></b>				
Renault Agriculture	France	100	100	100

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### Autres sociétés

Groupe SNR (Société Nouvelle de Roulements).	France	100	100	100
CAT France et ses filiales (b)	France	-	100	100
Carevia France	France	100	100	100
Car life Siège et ses filiales	France	100	100	100
France Services Rapides	France	100	100	100
Benetton Formula Ltd	Royaume Uni	100	100	-

*(a) Absorption par la Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique.*

*(b) Cession en 2001 (note 2-B)*

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

		<b>Pourcentage d'intérêts du Groupe</b>		
		<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
<b><u>Direction Commerciale France</u></b>				
Renault France Automobiles (RFA) et ses filiales	France	100	100	100
<b><u>Direction Commerciale Europe</u></b>				
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 U.K	Grande-Bretagne	100	100	100
Renault Osterreich Automobilvertriebs	Autriche	100	100	100
Renault Vienne	Autriche	100	100	100
Renault Suisse	Suisse	100	100	100
Renault Portuguesa	Portugal	100	100	98
Renault Espana Comercial S.A. et ses filiales	Espagne	100	100	92
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
Renault Croatia	Croatie	100	-	-
Renault Slovakia	Slovaquie	100	-	-
<b><u>Direction des Opérations Internationales, Direction Asie-Pacifique</u></b>				
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari	Turquie	52	52	52
REVOZ	Slovénie	67	54	54
DACIA	Roumanie	93	80	51
Renault Maroc (a)	Maroc	80	80	50
Renault Samsung Motor	Corée du Sud	70	70	-
Renault Mexico	Mexique	100	-	-
Renault Corporativo S.A. de C.V.	Mexique	100	-	-
<b><u>Mercosur</u></b>				
Cofal	Luxembourg	77	77	77
Renault do Brasil SA	Brésil	76	76	76
Renault do Brasil LTDA	Brésil	77	77	77
Groupe Renault Argentina	Argentine	67	64	47
<b><u>Direction Centrale Après-Vente</u></b>				
SODICAM 2	France	100	100	100
<b><u>Sociétés françaises de financement des investissements</u></b>				
Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique	France	100	100	100
Société Immobilière d'Epone	France	100	100	100

(a) Renault Maroc était consolidée par mise en équivalence jusqu'au 31 octobre 2000.

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

		<b>Pourcentage d'intérêts du Groupe</b>		
		<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
<b><u>BRANCHE VEHICULES INDUSTRIELS (a)</u></b>				
Renault Véhicules Industriels	France	-	100	100
<b><u>Sociétés de Portefeuille</u></b>				
Chardin Val d'or	France	-	100	100
Interautomobile	Suisse	-	100	100
Renault Truck Commercials	Grande-Bretagne	-	100	100
<b><u>Sociétés Industrielles d'études et de recherche</u></b>				
Société de Construction Mécanique de l'Arbresle	France	-	100	100
<b><u>Autres sociétés</u></b>				
Mack Trucks et ses filiales industrielles, commerciales et financières	Etats-Unis	-	100	100
France Véhicules Industriels	France	-	100	100
Laudate	France	-	100	100
Renault Vehiculos Industriales	Espagne	-	100	100
Renault VI Belgique	Belgique	-	100	100
Renault LKW	Allemagne	-	100	100
Renault Veicoli Industriali	Italie	-	100	100
Renault Truck Industries	Grande-Bretagne	-	100	100
Renault Vehiculos Comerciais	Portugal	-	100	100
Renault VI Nubag	Suisse	-	100	100
Renault VI Lastbiler	Danemark	-	100	100
Renault VI Lastkraftwagen	Autriche	-	100	100
Renault Trucks Polska	Pologne	-	100	100

(a) Cession de Renault VI intervenue le 2 janvier 2001 dans le cadre de l'opération Renault VI / Volvo (note 2-A)

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

		<b>Pourcentage d'intérêts du Groupe</b>		
		<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
<b><u>SOCIETES FINANCIERES</u></b>				
<b><u>Financement des ventes en France</u></b>				
Renault Crédit International S.A. (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 VI Finance ( c )	France	-	100	100
NISSAN Finance Europe (a)	France	-	-	100
<b><u>Financement des ventes à l'étranger</u></b>				
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	100	100	96
Accordia (ex. Renault Leasing de Espana) (b)	Espagne	100	100	96
Renault Financial Services Ltd (d)	Grande-Bretagne	-	50	50
Overlease	Hollande	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	100
NISSAN Leasing Allemagne	Allemagne	100	100	100
NISSAN Versicherungs-Service	Allemagne	100	100	100
NISSAN Finance bv	Pays-Bas	100	100	100
NISSAN Finance ltd	Grande-Bretagne	100	100	100
NISSAN Finanziaria spa	Italie	100	100	100
NISSAN Financiacion (b)	Espagne	-	-	100
NISSAN Leasing Espagne (b)	Espagne	-	-	100
Consortio Renault do Brasil	Brésil	100	100	-
RCI Argentine	Argentine	100	100	-
<b><u>Financement des investissements</u></b>				
Société Immobilière pour l'Automobile et la Mécanique	France	100	100	100

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 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

### Sociétés de service

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	100	100	96
Difusora de Seguros S.A.	Espagne	100	100	96
Gest Seguros	Portugal	100	100	100
Renault Versicherungs Dienst	Allemagne	100	100	100
Renault Services SA	Belgique	100	100	100
Renault do Brasil S/A Corr. de Seguros	Brésil	100	-	-

(a) Absorption de NISSAN Finance Europe par Renault Crédit International S.A. le 1er janvier 2000.

(b) NISSAN Financiacion et NISSAN Leasing Espagne ont été absorbées par Accordia Espagne le 1er janvier 2000.

(c) Renault VI finance a été cédée à AB Volvo le 2 janvier 2001 dans le cadre de l'opération Renault VI / Volvo (note 2-A)

(d) A compter du 31 décembre 2001, Renault Financial services, précédemment consolidée par intégration globale,

est consolidée par intégration proportionnelle à 50 %. Ce changement intervient à l'occasion de la redéfinition du

partenariat, par l'assemblée des actionnaires, sur la base d'un contrôle partagé à 50 / 50.

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

**Pourcentage d'intérêts du  
Groupe**  
**2001      2000      1999**

**SOCIETES CONSOLIDEES PAR INTEGRATION PROPORTIONNELLE**

**BRANCHE AUTOMOBILE**

**Direction de l'Ingénierie et des Fabrications**

Française de Mécanique	France	50	50	50
Société Franco-Suédoise de Moteurs P.R.V. (a)	France	-	50	50
GIE TA 96	France	50	50	50

**Autres sociétés**

Roulements Nadella et ses filiales (b)	France	-	50	50
--	--------	---	----	----

**SOCIETES FINANCIERES**

Syigma finance	France	50	50	50
Renault Crédit Car	Belgique	50	50	-
CFI Renault do Brasil	Brésil	60	60	-
Cia Arrademento Mercantil Renault do Brasil	Brésil	60	60	-
ROMBO Compania Financiera	Argentine	60	60	-
Renault Financial Services Ltd ( c )	Grande-Bretagne	50	-	-

**AUTRE**

Iris Bus Holding et ses filiales	Espagne	50	50	50
----------------------------------	---------	----	----	----

**SOCIETES CONSOLIDEES PAR MISE EN EQUIVALENCE**

**BRANCHE AUTOMOBILE**

**Direction des Opérations Internationales**

Sociedad de Fabricacion de Automotores	Colombie	24	24	24
MAIS	Turquie	49	49	49
Groupe NISSAN Motor	Japon	36,8	36,8	36,8

**Autres sociétés**

Groupe Teksid	Italie	33	33	33
---------------	--------	----	----	----

**SOCIETES FINANCIERES**

Sofrafi	France	-	40	40
Solocvi	France	-	40	40
Diamond Lease	Belgique	-	45	45
Diamond Finance UK	Grande-Bretagne	-	40	40
Fineritalia	Italie	-	40	40

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### AUTRES

AB Volvo	Suède	21	-	-
----------	-------	----	---	---

*(a) la Société Franco-Suédoise de Moteurs P.R.V. a été déconsolidée au 1er janvier 2001 car elle n'exerce plus aucune activité*

*(b) Cession en 2001.*

*(c) A compter du 31 décembre 2001, Renault Financial services, précédemment consolidée par intégration globale, est consolidée par intégration proportionnelle à 50 %. Ce changement intervient à l'occasion de la redéfinition du partenariat, par l'assemblée des actionnaires, sur la base d'un contrôle partagé à 50 / 50.*



# CHAPITRE V : COMPTES ANNUELS RENAULT SA

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 "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 92513 Boulogne-Billancourt Cedex ou à la Direction Financière au 27-33 quai Le Gallo 92512 Boulogne-Billancourt cedex.

## RAPPORT GENERAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Exercice clos le 31 décembre 2001

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 2001, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société RENAULT établis en euros, tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- les vérifications spécifiques et les informations prévues par la loi.

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. VERIFICATIONS ET INFORMATIONS SPECIFIQUES

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles 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 de la loi, 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 27 février 2002

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG AUDIT

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU

Dominique THOUVENIN

Olivier AZIERES

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

# RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES ÉLÉMENTS SERVANT À LA DÉTERMINATION DE LA RÉMUNÉRATION DES TITRES PARTICIPATIFS

Exercice clos le 31 décembre 2001

En notre qualité de commissaires aux comptes de la Société Renault et en exécution de la mission prévue à l'article L. 228-37 du Code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur les éléments servant à la détermination de la rémunération des titres participatifs.

Nous avons établi le 27 février 2002 notre rapport général et notre rapport sur les comptes consolidés sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2001.

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 :

$$\text{Partie variable du coupon précédent} \times \frac{\text{Chiffre d'affaires consolidé de l'exercice}}{\text{Chiffre d'affaires consolidé de l'exercice précédent à structure et méthodes de consolidation identiques}}$$

Le rapport des chiffres d'affaires est arrondi au millième le plus proche.

Pour les coupons qui seront payés le 24 octobre 2002, les éléments de calcul qui nous ont été communiqués se présentent comme suit :

• Partie variable du coupon précédent (en euros)	:	8,44
• Chiffre d'affaires consolidé 2001 (en millions d'euros)	:	36 351
• Chiffre d'affaires consolidé 2000 à structure et méthodes de consolidation identiques à 2001 (en millions d'euros)	:	34 268
• Partie variable du coupon payable le 24 octobre 2002 (en euros)	:	8,96

Nous avons procédé à la vérification de ces éléments en effectuant les diligences que nous avons estimées nécessaires selon les normes professionnelles applicables en France.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur les éléments de calcul servant à la détermination de la rémunération des titres participatifs.

Le 27 février 2002

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG AUDIT

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU

Dominique THOUVENIN

Olivier AZIERES

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### RAPPORT SPECIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS REGLEMENTEES

Exercice clos le 31 décembre 2001

En notre qualité de commissaires aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions réglementées. Il n'entre pas dans notre mission de rechercher l'existence éventuelle de telles conventions.

Nous vous informons qu'il ne nous a été donné avis d'aucune convention visée à l'article L. 225-38 du Code de commerce conclue au cours de l'exercice. Nous vous signalons toutefois qu'une convention a fait l'objet d'une autorisation préalable de votre conseil d'administration du 12 février 2002 avec effet rétroactif dans les comptes de l'exercice 2001.

Il nous appartient, sur la base des informations qui nous ont été données, de vous communiquer les caractéristiques et les modalités essentielles de cette convention, sans avoir à nous prononcer sur son utilité et son bien-fondé. Il vous appartient, selon les termes de l'article 92 du Décret du 23 mars 1967, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de cette convention en vue de son approbation.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences destinées à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

#### **CONVENTION : AVENANT A L'« ACCORD CADRE DE GESTION DES CONTRATS DE SERVICES EN EUROPE » DU 20 DECEMBRE 1995**

**Administrateur commun** : Louis SCHWEITZER

#### **Nature de la convention** :

Par cet accord cadre, Renault a confié, par mandat et délégation, la gestion des contrats d'extension de garantie et contrats d'entretiens à RCI Banque et ses filiales européennes. Ces contrats sont gérés en France par Sigma.

Cette convention a fait l'objet d'un avenant visant à modifier le rôle de RCI Banque (filiale à 100% de Renault) en matière de gestion de trésorerie et à définir le calendrier et les modalités de transfert de la Trésorerie disponible de RCI Banque à Renault.

#### **Incidences sur les comptes au 31/12/2001** :

Le 31 juillet 2001, les sommes suivantes figurant en comptes courants réciproques arrêtés au 30 juin 2001 ont été transférées à Renault :

- France : solde du compte courant Renault / RCI Banque pour 139 317 189,49 €
- Europe (Autriche, Pays-Bas, Italie, Allemagne, Belgique, Portugal, Espagne) : solde du compte courant Renault / RCI Banque pour 85 740 660,80 €
- Pour la Suisse : solde du compte courant Renault / RCI Banque pour 4 402 774, 41 CHF

Paris, le 5 mars 2002

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG AUDIT

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU

Marc STOESSEL

Amadou RAIMI

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**  
**COMPTES ANNUELS RENAULT SA**  
 (présentation simplifiée)

	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
	<b>en millions d'euros</b>	<b>en millions d'euros</b>	<b>en millions d'euros</b>
<b>COMPTE DE RESULTAT</b>			
Production vendue :			
Ventes de biens	27 544	28 751	30 235
Travaux et prestations	1 993	2 119	2 208
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>29 537</b>	<b>30 870</b>	<b>32 443</b>
Production stockée	297	548	123
Production immobilisée	114	142	127
Subventions d'exploitation			2
Reprises sur provisions	785	687	578
Transfert de charges	20	2	3
Autres produits	115	157	130
<b>PRODUITS D'EXPLOITATION</b>	<b>30 868</b>	<b>32 406</b>	<b>33 406</b>
Achats de matières premières et autres approvisionnements	19 844	20 562	21 811
Variation de stocks	-50	-84	-36
Autres achats et charges externes	6 168	6 960	7 652
Impôts, taxes et versements assimilés	252	263	284
Salaires et traitements	1 484	1 635	1 677
Charges sociales	653	705	631
Dotations aux amortissements et aux provisions			
sur immobilisations : dotations aux amortissements	517	549	555
sur actif circulant : dotations aux provisions	97	148	214
sur charges à répartir : dotations aux amortissements	2	2	2
pour risques et charges : dotations aux provisions	587	423	559
Autres charges	42	28	25
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>29 596</b>	<b>31 191</b>	<b>33 374</b>
<b>RESULTAT D'EXPLOITATION</b>	<b>1 272</b>	<b>1 215</b>	<b>32</b>

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

	1999	2000	2001
	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros
<b>COMPTÉ DE RESULTAT</b>			
Produits des titres et créances rattachées	527	631	887
Reprises de provisions	1	51	8
Charges diverses	-1		
Dotations aux provisions	-118	-19	-189
<b>PRODUITS ET CHARGES LIÉS AUX PARTICIPATIONS</b>	<b>409</b>	<b>663</b>	<b>706</b>
Différences positives de change	25	198	323
Reprises de provisions pour risques de change		24	42
Dotations aux provisions pour risques de change	-106		
Différences négatives de change	-26	-79	-162
<b>PRODUITS ET CHARGES LIÉS AU CHANGE</b>	<b>-107</b>	<b>143</b>	<b>203</b>
Intérêts perçus et autres produits assimilés	75	69	76
Intérêts versés et autres charges assimilées	-195	-249	-448
Dotations aux amortissements et provisions	-5	-29	-60
<b>AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS</b>	<b>-125</b>	<b>-209</b>	<b>-432</b>
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>177</b>	<b>597</b>	<b>477</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPO TS</b>	<b>1 449</b>	<b>1 812</b>	<b>509</b>
Produits exceptionnels sur opérations de gestion	23	5	19
Produits exceptionnels sur opérations en capital	433	170	1 720
Reprises de provisions	182	154	210
<b>PRODUITS EXCEPTIONNELS</b>	<b>638</b>	<b>329</b>	<b>1 949</b>
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	256	99	232
Charges exceptionnelles sur opérations en capital	350	144	1 542
Dotations aux amortissements et provisions	560	561	237
<b>CHARGES EXCEPTIONNELLES</b>	<b>1 166</b>	<b>804</b>	<b>2 011</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>-528</b>	<b>-475</b>	<b>-62</b>
<b>PARTICIPATION DES SALAIRES</b>			
<b>AUX FRUITS DE L'EXPANSION</b>			
<b>IMPO T SUR LES BÉNÉFICES</b>	<b>-245</b>	<b>117</b>	<b>107</b>
<b>RESULTAT NET DE L'EXERCICE</b>	<b>676</b>	<b>1 454</b>	<b>554</b>

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

ACTIF	1 999	2 000	2 001		
	Net	Net	Brut	Amort. et prov.	Net
	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros
<b>IMMOBILISATIONS INCORPORÉES</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>88</b>	<b>58</b>	<b>30</b>
Terrains	5	5	11	5	6
Constructions	204	209	360	139	221
Outillages spécifiques	388	347	2 966	2 095	871
Installations techniques, matériels et autres outillages industriels	687	658	1 092	693	399
Autres	227	234	576	330	246
Immobilisations corporelles en cours	51	131	122		122
Avances et acomptes	211	327	385		385
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	<b>1 773</b>	<b>1 911</b>	<b>5 512</b>	<b>3 262</b>	<b>2 250</b>
Participations évaluées par équivalence (3)	6 193	6 117	5 152		5 152
Participation dans NISSAN MOTOR (2 et 4)	4 552	4 552	4 552		4 552
Autres participations (5)	296	1 025	2 474	352	2 122
Créances rattachées à des participations (6)	4 278	5 567	6 801	6	6 795
Autres titres immobilisés			14	1	13
Prêts	287	266	261		261
Autres immobilisations financières	58	56	54		54
<b>IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES</b>	<b>15 664</b>	<b>17 583</b>	<b>19 308</b>	<b>359</b>	<b>18 949</b>
<b>ACTIF IMMOBILISÉ</b>	<b>17 460</b>	<b>19 517</b>	<b>24 908</b>	<b>3 679</b>	<b>21 229</b>
Matières premières et autres approvisionnements	253	334	403	18	385
En-cours de production	204	292	183	2	181
Produits intermédiaires et finis	784	1 198	1 542	187	1 355
<b>STOCKS ET EN-COURS</b>	<b>1 241</b>	<b>1 824</b>	<b>2 128</b>	<b>207</b>	<b>1 921</b>
<b>AVANCES ET ACOMPTES VERSES SUR COMMANDES</b>	<b>28</b>	<b>158</b>	<b>25</b>		<b>25</b>
Clients et comptes rattachés	1 752	2 170	1 700	42	1 658
Autres créances	480	826	600		600
<b>CRÉANCES</b>	<b>2 232</b>	<b>2 996</b>	<b>2 300</b>	<b>42</b>	<b>2 258</b>
<b>CAPITAL SOUSCRIT APPELÉ NON VERSE (7)</b>			<b>65</b>		<b>65</b>
<b>VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT</b>	<b>379</b>	<b>404</b>	<b>391</b>	<b>68</b>	<b>323</b>
<b>DISPONIBILITÉS</b>	<b>9</b>	<b>201</b>	<b>24</b>		<b>24</b>
<b>CHARGES CONSTATÉES D'AVANCE</b>	<b>90</b>	<b>129</b>	<b>152</b>		<b>152</b>
<b>ACTIF CIRCULANT</b>	<b>3 979</b>	<b>5 712</b>	<b>5 085</b>	<b>317</b>	<b>4 768</b>
<b>COMPTES DE REGULARISATION</b>	<b>121</b>	<b>140</b>	<b>71</b>		<b>71</b>
<b>TOTAL ACTIF</b>	<b>21 560</b>	<b>25 369</b>	<b>30 064</b>	<b>3 996</b>	<b>26 068</b>

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

	1 999	2 000	2 001
<b>PASSIF</b>	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros
Capital	914	914	923
Primes d'émission	2 367	2 367	2 419
Ecart de réévaluation	9	9	9
Ecart d'équivalence	1 988	2 004	2 263
Réserve légale	91	91	91
Report à nouveau	1 158	1 655	2 896
Résultat de l'exercice	676	1 454	554
Provisions réglementées	204	232	255
<b>CAPITAUX PROPRES (7)</b>	<b>7 407</b>	<b>8 726</b>	<b>9 410</b>
<b>AUTRES FONDS PROPRES</b>	<b>318</b>	<b>318</b>	<b>324</b>
<b>TOTAL FONDS PROPRES</b>	<b>7 725</b>	<b>9 044</b>	<b>9 734</b>
Provision pour engagements de retraite (8)	388	426	463
Autres provisions pour risques et charges (9)	1 638	1 829	1 902
<b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</b>	<b>2 026</b>	<b>2 255</b>	<b>2 365</b>
Emprunts obligataires	2 115	2 598	2 662
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	870	1 832	2 207
Emprunts et dettes financières divers	1 431	1 831	1 278
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	3	9	3
Fournisseurs et comptes rattachés	5 595	5 963	5 783
Dettes fiscales et sociales	650	752	882
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	50	77	94
Autres dettes	732	647	685
<b>DETTES</b>	<b>11 446</b>	<b>13 709</b>	<b>13 594</b>
<b>COMPTES DE REGULARISATION</b>	<b>363</b>	<b>361</b>	<b>375</b>
<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>21 560</b>	<b>25 369</b>	<b>26 068</b>

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

<b>TABLEAU DE FINANCEMENT</b>			
<b>(en millions d'euros)</b>	<b>1 999</b>	<b>2 000</b>	<b>2 001</b>
Capacité d'autofinancement	1 873	2 352	1 250
Diminution du besoin en fonds de roulement			843
Cessions immobilisations corporelles, incorporelles et financières	433	170	1 720
Remboursement d'apports sur titres RVI		240	
Augmentation (diminution) des autres ressources à long terme	34	-2	3
Divers (changement de périmètre)	6		
Augmentation des capitaux propres			61
<b>Ressources avant endettement</b>	<b>2 346</b>	<b>2 760</b>	<b>3 877</b>
Distribution de l'exercice	180	179	213
Diminution des capitaux propres	121		
Augmentation du Besoin en Fonds de Roulement	318	1 273	
Investissements corporels et incorporels	672	832	983
Investissements en immobilisations financières	5 713	854	1 868
(Diminution) augmentation des autres emplois à long terme	-3	-305	-86
<b>Emplois avant endettement</b>	<b>7 001</b>	<b>2 833</b>	<b>2 978</b>
<b>Excédent (déficit) des ressources avant endettement</b>	<b>-4 655</b>	<b>-73</b>	<b>899</b>
<b>(Diminution) augmentation de l'endettement financier net</b>	<b>4 655</b>	<b>73</b>	<b>-899</b>



ANNEXE

**1. REGLES ET METHODES 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 2001.

**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 à partir de 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,

## **RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

- 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 EN COURS**

Les stocks et les en-cours 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 A 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 MOBILIERES 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 vendus, 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 - INDEMNITES 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.

## **RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

### **K - ENGAGEMENTS DE RETRAITE ET AUTRES AVANTAGES AU PERSONNEL A 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 1er 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 DEVELOPPEMENT**

Les frais de recherche, de développement et de démarrage sont comptabilisés en charges de l'exercice au cours duquel ils sont encourus.

### **O - RENEGOCIATION 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 CREANCES EN DEVICES ETRANGERES**

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.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### Q - INSTRUMENTS FINANCIERS A 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 4 552 millions d'euros (hors frais d'acquisition). Renault SA dispose de bons de souscription 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 quatre premières années de l'alliance et jusqu'à 44,4 % la cinquième année.

Dans le cadre de cette opération, Renault SA a procédé :

- le 21 juillet 1999, à l'émission d'un emprunt obligataire d'une durée de sept ans pour 500 millions d'euros 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<sup>er</sup> 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, puis au 15 décembre 2002 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 trois ans portant sur un nominal de 150 milliards de yens.

- le 27 septembre 2001, à l'émission au Japon d'un emprunt obligataire d'une durée de 5 ans pour un montant nominal de 50 milliards de yens.

Ces trois opérations ont été réalisées en couverture par le Groupe de sa participation dans Nissan Motor.

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 %. Cet investissement enregistré en Autres participations a été intégralement déprécié dès l'origine (Note 5).

Renault SA et Nissan ont annoncé le 30 octobre 2001 le projet d'accélérer le développement du groupe bi-national Renault-Nissan, conformément aux principes de l'accord signé en 1999 et de la Charte de l'Alliance. Le projet prévoit que :

- Renault SA pourrait exercer immédiatement les bons de souscription qu'il détient depuis l'accord de mars 1999 et faire passer sa participation à 44,4 % au prix convenu de 400 yens par action, pour un total d'environ 2 milliards d'euros par le biais d'une augmentation de capital de Nissan réservée à Renault SA.

- Nissan devrait acquérir une participation n'excédant pas 15 % du capital de Renault SA en souscrivant à une augmentation de capital réservée à prix de marché. Cependant, en application de la loi française, ces actions ne seront pas comptabilisées lors des votes des assemblées d'actionnaires en raison du niveau de participation de Renault SA dans le capital de Nissan.

Ce projet reste soumis à l'approbation par l'Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires le 28 mars 2002.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 3. PARTICIPATIONS ÉVALUÉES PAR ÉQUIVALENCE

Les mouvements de l'exercice s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Acquisitions	Cessions	Évaluation par équivalence		
				Divers	Variation de l'exercice	Montant en fin d'exercice
Automobile	3 294 (*)	260	(59)	(2)	(704)	2 789
Véhicules Industriels	503		(503)			
Stés Financières	2 304				59	2 363
<b>Total</b>	<b>6 101</b>	<b>260</b>	<b>(562)</b>	<b>(2)</b>	<b>(645)</b>	<b>5 152</b>

(\*) le montant mentionné correspond à celui de fin 2000 sous déduction des provisions pour dépréciations constituées avant l'enregistrement en participations évaluées par équivalence.

#### 1) Au niveau de la branche Automobile :

Les acquisitions sont composées essentiellement de :

- l'augmentation de capital de Dacia pour 181 millions d'euros
- l'augmentation de capital de Renault Mexico pour 54 millions d'euros
- l'augmentation de capital de Carlife pour 10 millions d'euros
- l'acquisition de titres Revoz pour 15 millions d'euros

Les cessions sont principalement composées de :

- la vente de Cat France pour 78 millions d'euros : Renault a signé le 17 juillet 2001 avec les sociétés mères Autologic Holding plc et TNT et l'acquéreur Global Automotive Logistics un accord se traduisant par la cession de 100 % des titres et droits de vote de CAT France détenus par Renault SA à Global Automotive Logistics pour un montant de 453 millions d'euros, dont 416 millions d'euros payés à la signature de l'accord définitif et 37 millions d'euros payés en titres Global Automotive Logistics. La plus value dégagée à cette occasion est de 369 millions d'euros. Au terme de ces opérations, Renault détient 20 % du capital de Global Automotive Logistics (Note 5).

- la vente de SMV dont la valeur d'équivalence était négative de 20 millions d'euros.

Le changement de périmètre de 2 millions d'euros concerne la société Resa

#### 2) Au niveau de la branche Véhicules Industriels :

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

- l'apport à cette date de 100 % des titres et droits de vote de Renault VI détenus par Renault SA à AB Volvo pour 1 159 millions d'euros,
- l'apport à cette date de AB Volvo à Renault SA de 15 % des titres et droits de vote de AB Volvo,
- la constatation d'une moins value de cession de 199 millions d'euros calculée par rapport à la valeur comptable nette historique des titres Renault VI détenus avant application de la méthode de mise en équivalence.

En 2001 Renault SA 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 SA a constitué une provision. Renault SA estime que l'issue de cet arbitrage n'aura pas d'effet significatif sur sa situation financière.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 4. PARTICIPATIONS DANS NISSAN MOTOR :

Ce point est développé dans la Note 2.

### 5. AUTRES PARTICIPATIONS :

Les « autres participations » s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	31/12/2001	31/12/2000
Participations supérieures à 40%	522	476
Participations inférieures à 40%	<u>1 952</u>	<u>743</u>
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>2 474</b>	<b>1 219</b>
Provisions pour dépréciation	(352)	(194)
<b>TOTAL NET</b>	<b>2 122</b>	<b>1 025</b>

Au 31 décembre 2001, les principales « autres participations » supérieures à 40 % sont les suivantes :

(en millions d'euros)	% de détention	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Maïa	49,00	190	125	65
Iris Bus	50,00	147		147
Avtoframos	50,00	69	23	46
S.A. Chausson	97,97	31	31	
Française de Mécanique	50,00	20		20

Au 31 décembre 2001, les principales « autres participations » inférieures à 40 % sont les suivantes :

(en millions d'euros)	% de détention	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Volvo B		1 124		1 124
Volvo A		494		494
Volvo B et A	20,00	1 618		1 618
Teksid	33,50	184	41	143
Nissan Diesel	22,50	72	72	
Global Automotive Logistics	20,00	37		37

La comptabilisation de la participation dans Volvo pour un coût d'entrée global de 1 618 millions d'euros comprend :

- la valeur boursière au 2 janvier 2001 des 15 % de titres résultant de l'échange pour 1 159 millions d'euros
- 0,16 % du capital acquis en 2001 sur les marchés financiers pour 13 millions d'euros
- 4,84 % du capital acquis en 2000 sur les marchés financiers pour 446 millions d'euros.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Les mouvements de l'exercice s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	01/01/2001	Augmentations	Changement de périmètre	Diminutions	31/12/2001
	1 219	1 246	13	(4)	2 474

Les acquisitions s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Augmentations
Volvo B	808
Volvo A	364
Global Automotive Logistics	37
Maïis	36
Renault Romania	1
<b>TOTAL</b>	<b>1 246</b>

### 6. CREANCES RATTACHEES A DES PARTICIPATIONS

Les mouvements de l'exercice s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
Avances capitalisables	5	348		353
Prêts	5 567	2 069	1 188	6 448
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>5 572</b>	<b>2 417</b>	<b>1 188</b>	<b>6 801</b>
Provisions pour dépréciation	(5)	(1)		(6)
<b>TOTAL NET</b>	<b>5 567</b>	<b>2 416</b>	<b>1 188</b>	<b>6 795</b>

Les prêts comprennent pour 611 millions d'euros des placements de trésorerie auprès des sociétés financières du Groupe dans le cadre de la gestion de trésorerie de celui-ci (112 millions d'euros en 2000).

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Les échéances des créances rattachées à des participations sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31/12/2001	31/12/2000
Part à moins d'un an	6 630	5 102
Part à plus d'un an	171	470
<b>TOTAL</b>	<b>6 801</b>	<b>5 572</b>

### 7. CAPITAUX PROPRES

La variation des capitaux propres s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	Solde en début d'exercice	Affectation du résultat	Augmentations	Diminutions	Solde en fin d'exercice
Capital	914		9		923
Prime d'émission	2 367		52		2 419
Ecart de réévaluation	9				9
Ecart d'équivalence	2 004		259		2 263
Réserve légale	91				91
Report à nouveau	1 655	1 241			2 896
Résultat de l'exercice 2000	1 454	(1 454)			
Résultat de l'exercice 2001			554		554
Provisions réglementées	232		93	(70)	255
<b>TOTAL</b>	<b>8 726</b>	<b>(213)</b>	<b>967</b>	<b>(70)</b>	<b>9 410</b>

A. L'affectation du résultat de l'exercice 2000 décidée par l'Assemblée Générale des Actionnaires du 10 mai 2001 s'est traduite par la distribution de dividendes pour 213 millions d'euros, soit 0,91 euros par action et le report à nouveau du solde, soit 1 241 millions d'euros.

B. Le Conseil d'Administration du 23 octobre 2001 a décidé une augmentation de capital réservée aux salariés selon les modalités de la dix-huitième résolution approuvée par l'Assemblée Générale mixte du 10 mai 2001. 2 397 983 actions nouvelles, intégralement libérées pour une valeur nominale de 3,81 euros ont été émises, portant le capital de 914 à 923 millions d'euros. Les frais d'émission de 3 millions d'euros ont été imputés sur la prime d'émission de 55 millions d'euros. La somme correspondant à cette augmentation, soit 65 millions d'euros, figure à l'actif du bilan dans la rubrique capital souscrit appelé non versé.



## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

C. Au 31 décembre 2001, le capital de Renault SA se répartit comme suit :

	Nombre de titres détenus		% du capital
<b>Etat</b>	106 037 141		43,78
<b>Actionnaires partenaires et associés</b>	7 758 467		3,21
<b>Salariés</b>	7 562 492		3,12
<b>Auto-contrôle</b>	8 578 387		3,54
<b>Autres</b>	112 260 063		46,35
<b>TOTAL</b>	<b>242 196 550</b>		<b>100,00</b>

### **8. PROVISIONS POUR ENGAGEMENTS DE RETRAITE ET AUTRES AVANTAGES AU PERSONNEL A 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 retraites 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 pour indemnités de départ à la retraite s'analyse comme suit :

(En millions d'euros)	<b>2001</b>
<b>Solde au 31 décembre 2000</b> (suivant bilan)	<b>426</b>
Charge nette de l'exercice	37
<b>Solde au 31 décembre 2001</b>	<b>463</b>

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

La charge nette de l'exercice 2001 incluse dans les frais de personnel se décompose comme suit :

(En millions d'euros)	<b>2 001</b>
Acquisition de droits	18
Coût de l'actualisation	22
Coût des services passés	(3)
<b>Charge nette de l'exercice</b>	<b>37</b>

### 2) Hypothèses actuarielles

Les hypothèses retenues sont les suivantes :

	<b>2001</b>	<b>2000</b>
- 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 :

(en millions d'euros)	<b>2001</b>			<b>2000</b>		
	Part à plus d'un an	Part à moins d'un an	<b>Total</b>	Part à plus d'un an	Part à moins d'un an	<b>Total</b>
Provisions pour risques sur filiales	41		41	23		23
Provisions pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs	590	65	655	550	94	644
Provisions pour garantie	148	271	419	344		344
Autres provisions pour risques et charges	509	278	787	612	206	818
<b>TOTAL</b>	<b>1 288</b>	<b>614</b>	<b>1 902</b>	<b>1 185</b>	<b>644</b>	<b>1 829</b>

Les autres provisions pour risques et charges comprennent notamment une provision pour risque de 317 millions d'euros 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.

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

L'évolution de la provision pour restructuration et mesures d'adaptation des effectifs est la suivante :

(en millions d'euros)	2001	2000
A l'ouverture	644	661
Reprise de l'exercice	(43)	(52)
Dotations de l'exercice	54	35
<b>TOTAL</b>	<b>655</b>	<b>644</b>

En dehors des reliquats de plans sociaux antérieurs de Renault SA et des coûts de restructuration résiduels de R I B, la provision de 655 millions d'euros comprend essentiellement la provision « plan CASA » à hauteur de 586 millions d'euros.

### RESULTATS FINANCIERS DES CINQ DERNIERS EXERCICES

	1 997	1 998	1 999	2 000	2 001
	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros
<b>Situation financière en fin d'exercice</b>					
Capital	914	914	914	914	923
Nombre d'actions et de certificats d'investissement restants	239 798 567	239 798 567	239 798 567	239 798 567	242 196 550
<b>Résultat global des opérations effectuées</b>					
Chiffre d'affaires hors taxes	24 275	27 760	29 537	30 870	32 443
Résultat avant impôt, amortissements et provisions <sup>(1)</sup>	1 187	1 915	1 946	2 177	1 425
Impôt sur les bénéfices		-287	-245	117	107
Résultat après impôt, amortissements et provisions	630	913	676	1 454	554
Résultat distribué	128	181	179	213	
<b>Résultat par action en euros</b>					
Résultat avant impôt, amortissements et provisions <sup>(1)</sup>	4,95	7,99	8,12	9,08	5,88
Résultat après impôt, amortissements et provisions	2,63	3,81	2,82	6,06	2,29
Dividende net attribué à chaque action	0,53	0,76	0,76	0,91	(3) 0,92
<b>Personnel</b>					
Nombre de salariés <sup>(2)</sup>	47 773	45 758	44 584	45 942	47 515
Montant de la masse salariale	1 637	1 555	1 484	1 635	1 677
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux (Sécurité sociale, oeuvres sociales, etc)	725	660	653	705	631

<sup>(1)</sup> Les provisions sont constituées par les dotations de l'exercice, déduction faite des reprises de provisions devenues sans objet et des provisions utilisées.

<sup>(2)</sup> Effectifs au 31 décembre.

<sup>(3)</sup> Suivant résolution soumise à l'Assemblée Générale du 26 avril 2002

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**

**RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES FILIALES ET PARTICIPATIONS** (en millions d'euros)

Sociétés	Capital	Capitaux propres autres que le capital	Quote-part du capital détenu en %	Valeur inventaire des titres détenus
<b><u>FILIALES EVALUEES PAR EQUIVALENCE</u></b>				
Compagnie Financière Renault	305	365	100,00	2 359
Renault Mexico	57	(17)	100,00	27
Renault Agriculture	46	10	100,00	54
Renault Développement Industriel et Commercial	27	86	100,00	83
Renault Industrie Belgique	21	27	100,00	
Auto Chassis International	15	19	100,00	3
Société Nouvelle de Roulements	10	69	100,00	128
SOVAB	8	(52)	100,00	(47)
Renault Italia	3	12	100,00	19
SNC Fonderie Le Mans	2	(9)	100,00	(11)
Emboutissage Tôlerie Gennevilliers	1	(15)	100,00	(43)
Renault Croatie			100,00	3
Maubeuge Construction Automobile	9	(26)	99,99	(9)
Sodicam 2	1		99,98	5
Société des Automobiles Alpine Renault	4	5	99,97	12
Renault Osterreich Automobil vertriebs	5	3	99,93	12
SIRHA	40	21	99,89	61
Renault Belgique Luxembourg	19	5	99,85	27
FASA Renault	127	625	99,67	870
SNC Renault Cléon	28		98,91	11
SNC Renault Douai	30		98,91	8
SNC Renault Le Mans	10	(1)	98,87	8
SNC Renault Sandouville	15		98,85	11
SNC Renault Flins	15		98,80	5
Sicofram	331	99	95,00	500
DACIA	253	14	92,72	184
IDVU	2	(3)	92,04	4
Sofrastock	1	2	85,57	3
Société Nouvelle de Transmission	33		80,00	34
Société de Transmissions Automatiques	12	(4)	80,00	12
Renault Maroc	5	10	80,00	18
Cofal	100	497	77,45	(360)
Renault Portuguesa	38	124	71,71	120
Renault France Automobiles	48	172	68,90	161
Revoz Novo Mesto	60	92	66,68	96
Deutsche Renault AG	11	3	60,00	30
Renault Nederland	2	3	60,00	7
Société Immobilière d'Epone	44	831	52,32	459
Oyak Renault	72	51	51,00	210
Autres participations				78
<b>TOTAL FILIALES EVALUEES PAR EQUIVALENCE</b>				<b>5 152</b>

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### 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 2001
<b>1 - PARTICIPATIONS EVALUEES PAR EQUIVALENCE</b>					
Compagnie Financière Renault			156 (2)	218	153
Renault Mexico			77	(12)	
Renault Agriculture	59		504	(14)	2
Renault Développement Industriel et Commercial			10 (2)		
Renault Industrie Belgique	21		199	(1)	
Auto Chassis International	267		886	(43)	
Société Nouvelle de Roulements	55		388	16	
SOVAB	285		1 126	(9)	
Renault Italia			2 206	8	16
SNC Fonderie Le Mans	29		44	(4)	
Emboutissage Tôlerie Gennevilliers	50		32	(25)	
Renault Croatie			83	3	2
Maubeuge Construction Automobile	309		253	2	
Sodicam 2			78	2	2
Société des Automobiles Alpine Renault			367	2	3
Renault Österreich Automobil vertriebs			365	2	2
SIRHA	95		9 (1)	2	1
Renault Belgique Luxembourg	24		185	2	6
FASA Renault			5 043	(36)	69
SNC Renault Cléon	603		537	6	2
SNC Renault Douai	426		658	5	3
SNC Renault Le Mans	35		75		
SNC Renault Sandouville	664		637	5	3
SNC Renault Flins	368		602	4	3
Sicofram			11	26	14
DACIA			248	(59)	
IDVU	4		205		
Sofrastock	2		30	1	1
Société Nouvelle de Transmission			170	6	2
Société de Transmissions Automatiques	46		147		
Renault Maroc			97	3	
Cofal	1 160		54 (2)		
Renault Portuguesa			574	20	16
Renault France Automobiles	66		44	11	
Revoz Novo Mesto			983	6	3
Deutsche Renault AG	8		929	20	15
Renault Nederland			910	5	
Société Immobilière d'Epone			219	79	42
Oyak Renault			737	131	
(1) loyers charges locatives et produits financiers					
(2) recettes financières					

## CHAPITRE VI : RENSEIGNEMENTS SUR LES PRINCIPALES FILIALES

### BRANCHE AUTOMOBILE

#### **F.A.S.A. Renault**

Carretera de Madrid, km 185  
47 001 VALLADOLID  
Espagne

Participation à 99,72 % 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 2001 : 7, 073 millions d'Euros (donnée de la consolidation locale)  
Effectif : 12 864 personnes (donnée de la consolidation locale)

#### **Renault France Automobiles**

117-199, avenue Victor Hugo  
92 100 Boulogne Billancourt

Participation à 100 % par Renault.

Activité : négoce, réparation, entretien et location de véhicules de tourisme ou utilitaires

64 établissements sur le territoire national.

Chiffre d'affaires 2001 : 4 148 millions d'Euros (données consolidées, contribution au Groupe)  
Effectif : 9 925 personnes

#### **Renault Argentine**

Fray Justo Santa Maria de Oro 1744  
1 414 CAPITAL FEDERAL  
Argentine

Participation à 66,64 % par Renault.

Activité : fabrication et commercialisation de véhicules Renault

Usine à Cordoba

Chiffre d'affaires 2001 : 502,9 millions de dollar US (donnée de la consolidation locale)  
Effectif : 2 209 personnes

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### **Renault Agriculture**

7, rue Dewoitine  
78 141 Vélizy-Villacoublay

Participation à 100 % par Renault.

Activité : conception, fabrication et commercialisation de tracteurs agricoles.  
Usine au Mans.

Chiffre d'affaires 2001 : 499 millions d'Euros (données consolidées, contribution au Groupe)  
Effectif : 1 932 personnes

### **OYAK-Renault Otomobil Fabrikalari**

Barbaros Plaza C blok No 145 K/6  
80 700 Dikilitas Besiktas ISTAMBUL  
Turquie

Participation à 51,64 % par Renault.

Activité : assemblage et fabrication de véhicules Renault.  
Usine à Bursa

Chiffre d'affaires 2001 : 1 223 752 milliards de livres turques (donnée sociale retraitée de l'hyperinflation)  
Effectif : 3 811 personnes

### **S.N.R. Roulements**

1, rue des Usines  
74 010 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 2001 : 478 millions d'Euros (données conformes au périmètre et aux normes de consolidation Renault)  
Effectif : 3 611 personnes

### **Dacia**

Calea Floreasca  
Nr. 133-137  
Sector 1  
Bucuresti  
Roumanie

Participation à 92.72 % par Renault

Activité : fabrication et commercialisation de véhicules.

Usine : Pitesti

Chiffre d'affaires 2001 : 249 millions d'Euros (données consolidées, contribution au Groupe)  
Effectif : 21 135 personnes

**Renault Samsung Motor**

17<sup>th</sup> FL, HSBC Building  
25, Bongrae-Dong 1-Ga, Jung-Gu  
Seoul, Korea 100-161

Participation à 70,10 % par Renault

Activité : fabrication et commercialisation de véhicules.

Usine : Pusan

Chiffre d'affaires 2001 : 916 millions d'Euros (données consolidées, contribution au Groupe)

Effectif : 3 947 personnes



## BRANCHE FINANCIERE

### **Compagnie Financière Renault**

27-33, Quai le Gallo  
92 512 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 prestation de services associés, gestion de la trésorerie et des risques financiers du Groupe Renault, financements d'investissements immobiliers et informatiques), participations stratégiques du Groupe.

Total du bilan (social) au 31/12/2001 : 1 milliard d'euros  
Effectif (social) au 31/12/2001 : 9 personnes

### **RCI Banque**

14, avenue du Pavé Neuf  
93 168 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 2001 : 9,3 milliards d'euros  
Total du bilan (social) au 31/12/2001 : 15,2 milliards d'euros  
Effectif : 3 421 personnes.

### **Société Financière et Foncière**

27-33, quai Le Gallo  
92 109 Boulogne-Billancourt cedex

Participation à 100 % par Compagnie Financière Renault.

Activité : centralisation des flux de trésorerie du Groupe

Total du bilan au 31/12/2001 : 370 millions d'euros  
Effectif : 38 personnes

### **Renault Finance**

48, Avenue de Rhodanie  
Case postale 1 002 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 31/12/2001 : 1 936 millions d'euros  
Effectif : 24 personnes

**RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001**  
**CHAPITRE VII : ATTESTATIONS**

**ATTESTATION DU RESPONSABLE DU DOCUMENT DE REFERENCE**

A notre connaissance, les données du présent document de référence 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 comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée.

**Le Président du Conseil d'Administration**  
**Louis SCHWEITZER**

**ATTESTATION DES RESPONSABLES DU CONTROLE 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.

Les comptes annuels et les comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2001 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.

Sur la base de ces diligences, 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

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

### TABLE DE CONCORDANCE

Afin de faciliter la lecture du présent rapport d'activité sur l'exercice 2001 déposé comme document de référence, le sommaire présenté ci-après renvoie aux principales rubriques de l'instruction d'application du règlement n° 98-01 de la Commission des Opérations de Bourse :

SECTIONS	RUBRIQUES	PAGES
1.1.	Nom et fonction des responsables du document	162
1.2.	Attestation des responsables	162
1.3.	Nom et adresse des contrôleurs légaux	16
1.4.	Politique d'information	8
3.1.	Renseignement de caractère général concernant l'émetteur	17
3.2.	Renseignements de caractère général concernant le capital	4
3.3.	Répartition actuelle du capital et des droits de vote	5
3.4.	Marché des titres de l'émetteur	7
3.5.	Dividendes	6
4.1.	Présentation de la société et du groupe	3
4.2.	Dépendance à l'égard de brevets et de licences	26
4.3.	Effectifs	31
4.5.	Politique d'investissement	24
4.7.	Risques de l'émetteur	
4.7.1.	Risques de marché	122-123
4.7.2.	Risques juridiques	89 & 128 E
4.7.3.	Risques industriels et liés à l'environnement	30
4.7.4.	Assurance	30
5.1.	Comptes de l'émetteur	71
6.1.	Composition et fonctionnement des organes d'administration et de direction	10
6.2.	Intérêts des dirigeants dans le capital	37&139
6.3.	Mention des schémas d'intéressement du personnel	34
7.1.	Évolution récente	19
7.2.	Perspectives d'avenir	53

RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001  
**CHAPITRE VIII : PROJETS DE RESOLUTIONS**

ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE DU 28 MARS 2002

*Projet de résolutions*

**Première résolution** (*Approbation de l'apport partiel d'actifs*)

Connaissance prise du rapport du Conseil d'Administration qui relate les accords intervenus avec la Société NISSAN, l'Assemblée Générale,

- après avoir entendu la lecture du rapport des Commissaires à la scission désignés par ordonnance du Président du Tribunal de Commerce de NANTERRE le 4 février 2002,
- après avoir pris connaissance du projet de traité d'apport partiel d'actifs signé entre RENAULT et la société SOFRASTOCK S.A., désormais dénommée RENAULT s.a.s, aux termes duquel RENAULT transfère à titre d'apport partiel d'actifs placé sous le régime juridique des scissions les éléments d'actif et de passif composant sa branche complète et autonome d'activité représentant un montant total d'éléments d'actifs de 13 826 610 100,25 euros et un montant total d'éléments de passif de 11 157 480 745,05 euros , ledit apport étant évalué à la valeur nette de 2 669 129 355,20 euros, moyennant l'attribution à RENAULT de 32 689 888 actions nouvelles de 15,25 euros de nominal chacune, entièrement libérées, à créer avec une prime de 66,40 euros par action, par la société RENAULT s.a.s. à titre d'augmentation de capital en rémunération de l'apport ;
- approuve dans toutes ses dispositions ledit traité d'apport, et, en conséquence, sous les conditions y stipulées, l'apport partiel d'actifs qui est consenti par RENAULT à la société RENAULT s.a.s., son évaluation et sa rémunération en prenant acte de ce que le passif pris en charge par la société RENAULT s.a.s cessera d'incomber à RENAULT et ne sera pas garanti solidairement par celle-ci.

approuve l'inscription dans les livres de la société RENAULT s.a.s à un compte intitulé « Prime d'apport » d'une somme de 2 170 608 563,20 euros égale à la différence entre la valeur d'apport de 2 669 129 355,20 euros apportés par RENAULT et la valeur nominale des titres émis en contrepartie rémunérant cet apport, somme sur laquelle porteront les droits des actionnaires anciens et nouveaux.

**Deuxième résolution** (*Augmentation de capital par émission d'actions réservée à Nissan Finance Co., Ltd*)

Connaissance prise du rapport du Conseil d'Administration qui relate les accords intervenus avec la Société NISSAN, l'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport spécial des commissaires aux comptes prescrits par les articles L. 225-135 du Code de commerce et 155 du décret du 23 mars 1967, et constaté que le capital social était entièrement libéré :

Décide de réserver une augmentation de capital au profit de NISSAN FINANCE Co., Ltd., 17-20, Mita 2-chome, Mitato-ku, Tokyo, Japon

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Décide que cette augmentation de capital aura pour effet d'augmenter le capital dans la limite d'un montant maximum de 162 841 564,08 euros pour le porter de la somme de 922.768.855,50 euros à un maximum de 1 085 610 419,58 euros par émission d'un maximum de 42 740 568 actions nouvelles au nominal de 3,81 euros.

2. Décide de supprimer le droit préférentiel de souscription des actionnaires au profit de la société NISSAN FINANCE Co., Ltd., à concurrence d'un nombre maximum de 42 740 568 actions, laquelle pourra seule souscrire aux actions nouvelles à émettre au titre de l'augmentation de capital susvisée.
3. Décide que le prix de souscription par action sera égal à la moyenne pondérée des cours de l'action RENAULT sur le premier marché d'Euronext PARIS durant les vingt jours de bourse précédant immédiatement le jour de bourse qui précède lui-même le jour de la convocation du Conseil d'Administration habilité à mettre en oeuvre l'augmentation de capital réservée à NISSAN FINANCE Co., Ltd.

### **Troisième résolution** (*Délégation au Conseil d'Administration à l'effet de procéder à l'émission d'actions réservées à Nissan Finance Co., Ltd*)

Connaissance prise du rapport du Conseil d'Administration qui relate les accords intervenus avec la Société NISSAN, l'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport spécial des Commissaires aux comptes, et conformément aux dispositions de l'alinéa 2 de l'article L. 225-129-III du Code de commerce:-

1. Délègue au Conseil d'Administration, sous la condition suspensive de l'adoption de la deuxième résolution, pour une durée de un an à compter du jour de la présente assemblée, les pouvoirs nécessaires à l'effet de procéder à l'augmentation de capital, en une ou plusieurs fois, sur ses seules délibérations, dans les proportions et aux époques qu'il appréciera.
2. 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 oeuvre la présente délégation, à l'effet notamment de :
  - déterminer la date ainsi que la forme et les modalités de l'émission, ainsi que la forme des actions à créer,
  - arrêter le prix et conditions de l'émission,
  - fixer la date de jouissance, même rétroactive, des actions à émettre,
  - déterminer le mode de libération des actions,
  - constater la réalisation de l'augmentation de capital, modifier en conséquence les statuts et accomplir toutes formalités nécessaires.

En outre, le Conseil ou son Président pourra prendre généralement toutes dispositions utiles et conclure tous accords pour parvenir à la bonne fin de l'émission envisagée et constater

l'augmentation de capital résultant de l'émission réalisée en vertu de la présente délégation et modifier corrélativement les statuts.

**Quatrième résolution** (*Augmentation de capital par émission d'actions réservée aux salariés*)

L'Assemblée Générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales extraordinaires et dans le cadre des dispositions des articles L. 443-1 et suivants du Code du Travail et l'article L. 225-138 IV du Code de Commerce, connaissance prise du rapport du Conseil d'Administration et du rapport spécial des Commissaires aux comptes :

1. Délègue au Conseil d'Administration pour une durée de cinq ans à compter de la présente Assemblée, les pouvoirs nécessaires à l'effet d'augmenter le capital social dans la limite de 5% du capital , en une ou plusieurs fois, sur ses seules délibérations, par émission d'actions ou d'autres titres donnant accès au capital de la Société réservés aux adhérents (i) à un plan d'épargne d'entreprise, (ii) de groupe ou (iii) à un plan partenarial d'épargne salariale volontaire d'entreprise ou de groupe, salariés ou mandataires sociaux de la Société ou d'une entreprise française ou étrangère du groupe qui lui est liée au sens des articles L. 225-180 du Code de Commerce et L. 444-3 du Code du Travail, et qui est détenue majoritairement, directement ou indirectement par la Société ;
2. Décide de supprimer le droit préférentiel de souscription des actionnaires en faveur desdits bénéficiaires ;
3. Décide que le Conseil d'Administration pourra prévoir l'attribution gratuite d'actions ou d'autres titres donnant accès au capital de la Société, étant entendu que l'avantage total résultant de cette attribution et, le cas échéant, de l'abondement et de la décote sur le prix de souscription, ne pourra pas excéder les limites légales ou réglementaires ;
4. Décide que :
  - le prix de souscription des actions nouvelles ne pourra être ni supérieur à la moyenne des premiers cours cotés lors des vingt séances de bourse précédant le jour de la décision du Conseil d'Administration fixant la date d'ouverture des souscriptions, ni inférieur de plus de 20 % à cette moyenne ou de 30 % respectivement dans le cas d'un plan d'épargne ou dans le cas d'un plan partenarial d'épargne salariale volontaire ;
  - les caractéristiques des émissions des autres titres donnant accès au capital de la Société seront arrêtées par le Conseil d'Administration dans les conditions fixées par la réglementation.

L'Assemblée Générale donne tous pouvoirs au Conseil d'Administration pour mettre en œuvre la présente délégation, et notamment :

- décider et fixer les modalités d'émission et d'attribution d'actions gratuites ou d'autres titres donnant accès au capital, en application de l'autorisation conférée ci-avant ;
- décider le montant à émettre, le prix d'émission, les modalités de chaque émission ;
- arrêter les dates d'ouverture et de clôture de la période de souscription ;

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

- fixer, dans les limites légales, le délai accordé aux souscripteurs pour la libération des actions et, le cas échéant, des autres titres donnant accès au capital de la Société ;
- arrêter la date, même rétroactive, à compter de laquelle les actions nouvelles et, le cas échéant, les autres titres donnant accès au capital de la Société porteront jouissance ;
- fixer les modalités et conditions des opérations qui seront réalisées en vertu de la présente autorisation et demander l'admission en bourse des titres créés partout où il avisera.

Le Conseil d'Administration aura également, avec faculté de subdélégation à son Président, tous pouvoirs pour constater la réalisation des augmentations de capital à concurrence du montant des actions qui seront effectivement souscrites, procéder à la modification corrélative des statuts; accomplir, directement ou par mandataire, toutes opérations et formalités liées aux augmentations du capital social et sur sa seule décision et, s'il le juge opportun, imputer les frais des augmentations de capital sur le montant des primes afférentes à ces opérations et prélever sur ce montant les sommes nécessaires pour porter la réserve légale au dixième du nouveau capital après chaque augmentation, et effectuer toutes formalités et toutes déclarations auprès de tous organismes et faire tout ce qui serait autrement nécessaire.

L'autorisation ainsi conférée au Conseil d'Administration, avec le cas échéant 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 2005.

### **Cinquième 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.

## ASSEMBLEE GENERALE MIXTE du 26 avril 2002

### Projet de Résolutions

\*\*\*\*\*

#### A titre ordinaire :

##### Première résolution (*Approbation des comptes consolidés*)

L'Assemblée Générale, connaissance prise du rapport de gestion du Conseil d'Administration et du rapport des commissaires aux comptes sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2001, approuve, tels qu'ils ont été présentés, les comptes consolidés établis conformément aux dispositions des articles L 233-16 et suivants du Code de commerce faisant ressortir un bénéfice net de Renault de [1 051 millions d'euros.

##### Deuxième résolution (*Approbation des comptes annuels*)

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 2001, approuve tels qu'ils ont été présentés, les comptes de cet exercice se soldant par un bénéfice de 553 591 587.38 euros. 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.

##### Troisième résolution (*Affectation du résultat*)

L'Assemblée Générale décide l'affectation suivante du résultat de l'exercice :

Bénéfice de l'exercice	553 591 587.38
Dotation à la réserve légale	884 245.86
Solde	552 707 341.52
Report à nouveau antérieur	2 896 520 156.76
Bénéfice distribuable de l'exercice	3 449 227 498.28
Dividendes	222 820 826.00
Report à nouveau	3 226 406 672.28



## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

Il sera ainsi distribué à chacune des actions de la Société ayant droit au dividende, un dividende net de 0.92 euro ouvrant droit à un avoir fiscal par action égal à :

- soit 0.46 euro, 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 0.14 euro dans les autres cas.

Le dividende sera mis en paiement le 15 mai 2002.

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, qu'au titre des trois derniers exercices, il a été distribué les dividendes suivants en francs (contre-valeur en euros)

<i><b>Exercice</b></i>	<i><b>Dividende par action en francs</b></i>	<i><b>Impôt déjà versé par action (avoir fiscal) en francs</b></i>	<i><b>Revenu global par action en francs</b></i>
<i>1998</i>	<i>5 (soit 0,76 euros)</i>	<i>soit 2,50 (soit 0,38 euros) soit 2,25 (soit 0,35 euros)</i>	<i>soit 7,50 (soit 1,14 euros) soit 7,25 (soit 1,11 euros)</i>
<i>1999</i>	<i>5 (soit 0,76 euros)</i>	<i>soit 2,50 (soit 0,38 euros) soit 2,00 (soit 0,31 euros)</i>	<i>soit 7,50 (soit 1,14 euros) soit 7,00 (soit 1,07 euros)</i>
<i>2000</i>	<i>6 (soit 0,91 euros)</i>	<i>soit 3,00 (soit 0,46 euros) soit 1,50 (soit 0,23 euros)</i>	<i>soit 9,00 (soit 1,37 euros) soit 7,50 (soit 1,14 euros)</i>

**Quatrième résolution** (*Conventions visées à l'article L 225-38 du code de commerce*)

L'Assemblée Générale, après lecture du rapport spécial des commissaires aux comptes, approuve les conventions qui y sont visées entrant dans le champ d'application de l'article L 225-38 du code de commerce.

**Cinquième résolution** (*Renouvellement des mandats des Commissaires aux comptes*)

L'Assemblée Générale, après avoir entendu la lecture du rapport du Conseil d'Administration, décide de renouveler pour une durée de six exercices., soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2007, les mandats des Commissaires aux comptes titulaires et suppléants :

- titulaires :

- **Ernst & Young Audit**  
4, rue Auber  
75009 PARIS
  
- **Deloitte Touche Tohmatsu**  
185, avenue Charles de Gaulle  
92200 NEUILLY-SUR-SEINE

- suppléants :

- **Monsieur Gabriel GALET**  
Faubourg de l'Arche  
92037 PARIS LA DEFENSE CEDEX
  
- **BEAS**  
7-9, Villa Haussaye  
92254 NEUILLY-SUR-SEINE CEDEX

**Sixième 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.

**Septième résolution** (*Fixation du montant des jetons de présence*)

L'Assemblée Générale décide de fixer à 350 000 euros, le montant annuel des jetons de présence à répartir entre les Administrateurs pour l'exercice en cours et les exercices suivants jusqu'à ce qu'il en soit autrement décidé.

**Huitième 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, par action, le prix maximum d'achat et à 15 euros, 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 subdélégation, pour mettre en œuvre cette autorisation.

**Neuvième résolution** (*Emissions d'emprunts obligataires*)

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'Administration :

- met fin à compter de la présente Assemblée à l'autorisation conférée au Conseil d'Administration par

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

l'Assemblée Générale Mixte du 10 mai 2001, dans le cadre de la neuvième résolution relative à l'émission d'obligations ; et

Autorise le Conseil d'Administration à émettre, sur ses seules décisions, en une ou plusieurs fois, tant en France qu'à l'étranger, en euro, en monnaie 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, 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 :**

**Dixième résolution** (*Maintien des conditions de détermination du prix d'émission de l'augmentation de capital réservée à Nissan Finance Co., Ltd*)

L'Assemblée Générale,

- après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'Administration ainsi que du rapport spécial des Commissaires aux comptes, conformément aux dispositions de l'article L 225-137-II, et constatant que l'émission des actions nouvelles au titre de l'augmentation de capital réservée à NISSAN FINANCE Co., Ltd, n'est pas réalisée à ce jour,

Décide :

- de maintenir les conditions de détermination du prix d'émission de l'augmentation de capital réservée approuvée par l'Assemblée Générale du 28 mars 2002 dans sa deuxième résolution;
- de maintenir la délégation de pouvoir conférée au Conseil d'Administration par l'Assemblée Générale du 28 mars 2002 dans sa troisième résolution;

**Onzième résolution** (*Modification des statuts*)

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'Administration, décide de

## RAPPORT FINANCIER RENAULT 2001

modifier le premier paragraphe de l'article 10.1.A/des statuts en vue d'augmenter le nombre des administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires.

Le premier paragraphe de l'article 10.1.A/ relatif au nombre d'administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires est modifié et remplacé comme suit :

« 10.1. La société est administrée par un conseil d'administration qui comprend

A/ Des administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires.

Leur nombre est de 3 au moins et de 13 au plus. Les administrateurs peuvent être des personnes physiques ou des personnes morales. Ces dernières doivent, lors de leur nomination, désigner un représentant permanent qui est soumis aux mêmes obligations et encourt les mêmes responsabilités que s'il était administrateur en son nom propre, sans préjudice de la responsabilité solidaire de la personne morale qu'il représente. »

Le reste de l'article 10 demeure inchangé.

L'assemblée approuve et adopte dans toutes ses dispositions le nouveau texte qui lui a été soumis.

### **Douzième résolution** (*Modification des statuts*)

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'Administration, décide de modifier le second paragraphe de l'article 10.1.A/des statuts en vue de réduire la durée du mandat des administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires.

Le second paragraphe de l'article 10.1.A/ relatif à la durée du mandat des administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires est modifié et remplacé comme suit :

«Sous réserve des nécessités liées au renouvellement des membres du Conseil, la durée des fonctions des administrateurs est de quatre (4) années. Cette nouvelle durée ne s'applique qu'aux fonctions des administrateurs nommés à compter de l'année 2002. La durée des fonctions des administrateurs nommés antérieurement à l'année 2002 prendra fin à l'issue de la période de six ans pour laquelle ils ont été nommés.

Toutefois, lorsqu'un administrateur est nommé en remplacement d'un autre administrateur en cours de mandat, il n'exerce ses fonctions que pendant la durée restant à courir du mandat de son prédécesseur. Les administrateurs désignés par l'Assemblée Générale des actionnaires sont rééligibles sous réserve des dispositions légales relatives notamment à la limite d'âge ».

Le reste de l'article 10 demeure inchangé.

L'assemblée approuve et adopte dans toutes ses dispositions le nouveau texte qui lui a été soumis.

**Treizième résolution** (*Refonte générale des statuts*)

L'assemblée générale extraordinaire, après avoir entendu la lecture du rapport du Conseil d'administration, décide :

- conformément aux dispositions de l'article L.225-51-1 nouveau du Code de commerce et de l'article 131-I de la loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 de modifier les statuts à l'effet de définir les conditions dans lesquelles le Conseil d'administration choisit la modalité d'exercice de la direction générale de la Société ;
- de mettre en harmonie les statuts avec les dispositions de la loi n° 2001-420 du 15 mai 2001.

En conséquence, l'assemblée générale décide de procéder à une refonte générale des statuts et décide en conséquence d'adopter les présents statuts, lesquels demeureront annexés au présent procès-verbal.

**A titre ordinaire :**

**Quatorzième résolution** (*Renouvellement du mandat d'un administrateur*)

L'Assemblée Générale renouvelle le mandat d'administrateur de Monsieur Jean-Claude PAYE, désigné par arrêté en qualité de représentant de l'Etat, pour une durée de quatre années, soit jusqu'à l'Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2005.

**Quinzième résolution** (*Nomination d'un administrateur*)

L'Assemblée Générale nomme Monsieur Carlos GHOSN, aux fonctions d'administrateur, pour une durée de quatre années soit jusqu'à l'Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2005.

**Seizième résolution** (*Ratification de la nomination d'un membre de la Fondation*)

Conformément à l'article 7.2 des statuts de la Fondation, l'Assemblée Générale ratifie la nomination en qualité de membre de la Fondation de Monsieur [\_\_\_\_], proposée par le Conseil d'Administration lors de sa réunion du 26 février 2002.

**Dix-septième résolution** (*Ratification de la nomination d'un membre de la Fondation*)

Conformément à l'article 7.2 des statuts de la Fondation, l'Assemblée Générale ratifie la nomination en qualité de membre de la Fondation de Monsieur [\_\_\_\_], proposée par le Conseil d'Administration lors de sa réunion du 26 février 2002,.

**Dix-huitième 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.

\*\*\*