



RENAULT

société anonyme au capital de 1 085 610 419,58 euros

siège social : 13-15 quai le Gallo
92100 Boulogne Billancourt France

**ACTUALISATION
DU DOCUMENT DE REFERENCE
déposé le 7 mars 2002 sous le n°D02-100**

COB
▲

L'actualisation du document de référence a été déposée auprès de la Commission des Opérations de Bourse le 26 juillet 2002.
Elle concerne les rubriques du document de référence 2001 pour lesquelles des changements significatifs sont intervenus depuis sa date de dépôt le 7 mars 2002.

SOMMAIRE

1. Responsable du prospectus et responsables du contrôle des comptes	Pages 3 à 4
2. Renseignements de caractère général concernant Renault et son capital	Pages 5 à 7
3. Renseignement concernant l'activité du Groupe Renault	Pages 8 à 10
4. Patrimoine – Situation financière – Résultats	Page 11
5. Organes d'Administration et de Direction, Contrôle des Comptes	Pages 11 à 12
6. Renseignements concernant l'évolution récente et les perspectives d'avenir	Pages 13 à 38
- Rapport d'activité 1 ^{er} semestre 2002	Pages 13 à 26
- Comptes consolidés semestriels	Pages 27 à 38

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

1.1 Responsable du Document de Référence et de son actualisation

M. Louis Schweitzer, Président Directeur Général

1.2 Attestation du responsable de l'actualisation du document de référence

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

Le Président Directeur Général
Louis SCHWEITZER

1.3 Responsables du contrôle des comptes

Commissaires aux Comptes titulaires

Deloitte Touche Tohmatsu – représenté par M. Olivier Azières
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 une première fois 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'Économie et des Finances en date du 27 mars 1979. Ils ont été reconduits une nouvelle fois par l'Assemblée générale mixte du 26 avril 2002, 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 2007.

Commissaires aux Comptes suppléants

BEAS - suppléant de Deloitte Touche Tohmatsu
7-9, Villa Houssay
92524 Neuilly-sur-Seine CEDEX

Monsieur Gabriel Galet - suppléant de Ernst & Young Audit
Faubourg de l'Arche
92037 Paris La Défense Cedex

Le cabinet BEAS a été nommé par l'Assemblée générale mixte du 26 avril 2002, pour une période de six ans. Monsieur Gabriel Galet a été nommé pour la première fois par l'Assemblée générale mixte du 10 mai 2001. Il a été reconduit une nouvelle fois par l'Assemblée générale mixte du 26 avril 2002, pour une période de six ans. Leurs mandats expireront à l'issue de l'Assemblée générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice 2007.

1.4 Attestation des responsables du contrôle des comptes

En notre qualité de commissaires aux comptes de la société RENAULT 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 document de référence déposé auprès de la COB le 7 mars 2002 sous le numéro D02-100, et son actualisation ci-jointe.

Ces documents ont été établis sous la responsabilité du Président Directeur Général. Il nous appartient d'émettre un avis sur la sincérité des informations qu'ils contiennent portant sur la situation financière et les comptes.

Le document de référence déposé le 7 mars 2002 a fait l'objet d'un avis de notre part, dans lequel nous avons conclu que, sur la base des diligences effectuées, nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes présentés dans le document de référence.

Nos diligences ont consisté, conformément aux normes professionnelles applicables en France :

- à vérifier qu'il n'est pas survenu d'événements postérieurs à la date de notre avis, de nature à remettre en cause la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes et n'ayant pas fait l'objet d'une actualisation, contenues dans le document de référence,
- à apprécier la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes présentées dans l'actualisation et à vérifier leur concordance avec les comptes ayant fait l'objet d'un rapport de notre part. Elles ont également consisté à lire les autres informations contenues dans cette actualisation, afin d'identifier le cas échéant les incohérences significatives avec les informations portant sur la situation financière et les comptes et de signaler 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, étant précisé que le document de référence et son actualisation ne comportent pas de données prévisionnelles.

Le tableau d'activité et de résultats consolidés présenté sous la forme de comptes semestriels consolidés résumés de la société Renault pour la période du 1er janvier au 30 juin 2002, arrêté par le Conseil d'Administration selon les règles et principes comptables français, a fait l'objet d'un examen limité de notre part selon les normes professionnelles applicables en France. Notre rapport d'examen limité en date du 25 juillet 2002 attire l'attention sur la note 1.1 de l'annexe qui expose le changement de méthode comptable relatif à l'immobilisation des frais de développement et comporte la réserve suivante : "Les comptes semestriels consolidés d'AB Volvo, qui sont mis en équivalence dans les comptes semestriels consolidés résumés, n'ont pas, en l'absence d'obligation en Suède, fait l'objet d'un examen limité par les auditeurs d'AB Volvo".

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

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG AUDIT
Dominique THOUVENIN

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU
Olivier AZIERES

2. Renseignements de caractère général concernant Renault et son capital

2.1 Renseignements de caractère général concernant Renault

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en pages 12-13 du Rapport Financier / Document de Référence du Rapport annuel 2001 Renault.

Depuis le 7 mars 2002, date du dépôt du Document de Référence auprès de la Commission des Opérations de Bourse, les statuts de Renault (société anonyme) ont été modifiés sur décision de l'Assemblée Générale Mixte du 26 avril 2002 à la suite du vote des onzième, douzième et treizième résolutions sur les points suivants :

- Onzième résolution : augmentation du nombre d'administrateurs nommés par l'Assemblée Générale des Actionnaires ;
- Douzième résolution : diminution de la durée du mandat des administrateurs nommés par l'Assemblée Générale des Actionnaires à partir d'avril 2002, durée ramenée de 6 à 4 ans ;
- Treizième résolution : mise en conformité des statuts avec les dispositions de la loi n°2001-420 du 15 mai 2001, dite "Loi NRE" et notamment afin de définir les conditions dans lesquelles le Conseil d'Administration choisit la modalité d'exercice de la direction générale de la Société.

2.2 Renseignements de caractère général concernant le capital

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en pages 4 à 6 du Rapport Financier du Rapport annuel 2001 Renault.

Depuis le 7 mars 2002, la mise en oeuvre de la seconde étape de l'Alliance et la réalisation :

- d'une part, de **l'augmentation de capital réservée à Nissan Finance Co. Ltd.** approuvée par l'Assemblée Générale Extraordinaire de Renault du 28 mars 2002 et réalisée en deux phases, la première le 29 mars 2002 sur décision du Conseil d'Administration du 28 mars 2002 et la deuxième réalisée le 28 mai sur décision du Conseil d'Administration du 24 mai (cf. note visée par la COB le 26 mars 2002 sous le n° 02-275) ;

- et d'autre part, la **cession par l'Etat d'une partie du capital qu'il détient dans Renault**, sous forme d'un placement privé auprès d'investisseurs français et étrangers en avril 2002, puis en juin 2002, aux salariés, dans le cadre des dispositions législatives régissant la cession de titres détenus par l'Etat (cf. prospectus visé par la COB le 2 mai 2002 sous le n° 02-490).

2.2.1 Mise à jour du tableau de répartition du capital et des droits de vote de la page 4 du Document de Référence :

Répartition du capital et des droits de vote en % au 03/07/2002

% du capital % des droits
de vote

Etat français ⁽³⁾	25,91	31,59
Nissan Finance CO.,Ltd ⁽¹⁾	15,00	-
Groupe des Actionnaires Associés ⁽²⁾	2,47	3,01
Lagardère Groupe	1,26	1,54
Caisse des Dépôts et Consignations	0,87	1,07
Banque Cantonale Vaudoise	0,34	0,41
Salariés ⁽³⁾	3,36	4,09
Auto-détention ⁽⁴⁾	2,98	-
Public	50,28	61,31
	100,00	100,00

(1) Nissan Finance CO. Ltd. ne peut exercer les droits de vote attachés à ces actions.

(2) Natexis Banques Populaires a cédé fin juin les actions Renault qu'elle détenait dans le cadre du Protocole de juillet 1996.

(3) Conformément à la Loi de Privatisation, 10% des actions cédées par l'Etat ont été proposées aux salariés du Groupe Renault. Cette opération s'est déroulée du 26 juin au 2 juillet 2002. A l'issue de l'opération, 43 700 salariés, retraités et anciens salariés ont souscrit 2,17 millions d'actions pour un montant de 90 millions d'euros, avant attribution d'actions gratuites.

(4) Concernant le rachat par la société de ses propres actions, une nouvelle autorisation a été votée lors de l'Assemblée Générale du 26 avril 2002 (huitième résolution). Ce programme a fait l'objet d'une note d'information visée par la COB le 3 juin 2002 sous le n° 02-660, après le Conseil d'administration du 26 avril 2002 ayant décidé de sa mise en oeuvre.

2.2.2 Mise à jour de l'évolution du capital :

Au 3 juillet 2002, le capital social de Renault s'élève 284 937 118 actions de 3,81 euros de nominal chacune. Le nombre de droits de vote s'élève à 233 697 968. Les actions sont intégralement souscrites et entièrement libérées.

Evolution du capital depuis janvier 2001

DATES	OPERATIONS DE CAPITAL EFFECTUEES	MONTANT DU CAPITAL RESULTANT	
		En Euros	En nombre d'actions
01/2001	Conversion du capital en euros	913 632 540,27 euros	239 798 567 actions de 3,81 euros
12/2001	Augmentation de capital réservée aux salariés : émission de 2 397 983 actions de 3,81 euros	922 768 855, 50 euros	242 196 550 actions de 3,81 euros
03/2002	Augmentation de capital réservée à Nissan Finance Co. Ltd : émission au prix de 50,39 euros de 37 799 462 actions de 3,81 euros de nominal	1 066 784 805,72 euros	279 996 012 actions de 3,81 euros
05/2002	Augmentation de capital réservée à Nissan Finance Co. Ltd : émission au prix de 52,91 euros de 4 941 106 actions de 3,81 euros de nominal	1 085 610 419,58 euros	284 937 118 actions de 3,81 euros

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

Volumes traités et évolution des cours de l'action Renault du 1^{er} janvier 2002 au 30 juin 2002 :

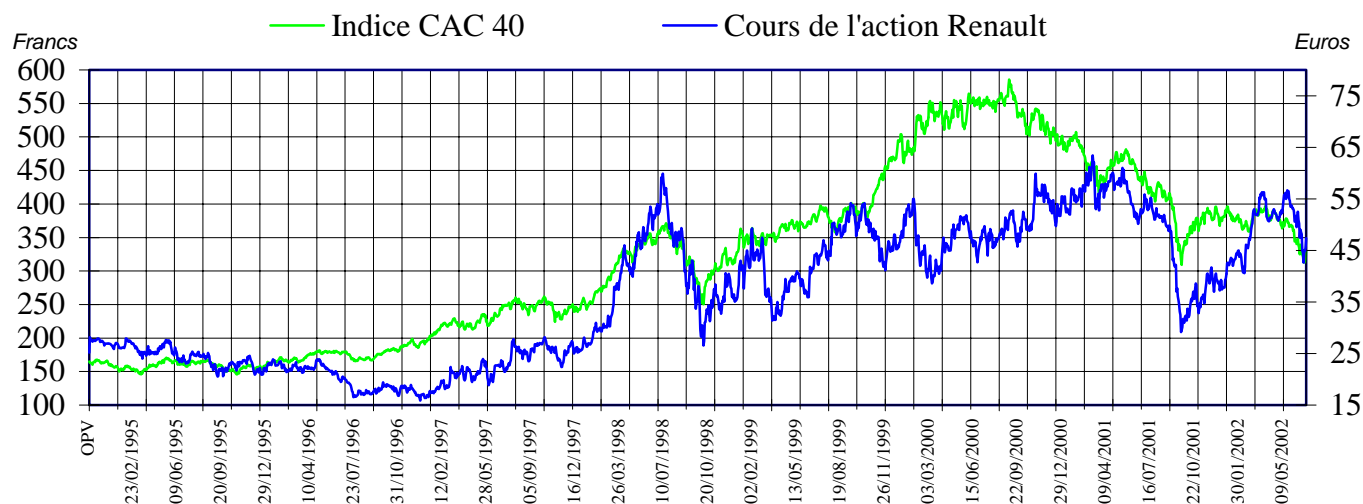
	Nombre de titres échangés	Cours en euros		
		Dernier	Plus haut	Plus bas
Janvier 2002	19 167 274	44,40	45,75	39,30
Février 2002	24 664 005	50,25	50,90	40,15
Mars 2002	20 903 084	55,00	57,35	49,41
Avril 2002	39 023 056	51,45	56,00	49,80
Mai 2002	31 468 089	52,80	57,45	51,05
Juin 2002	23 718 981	47,35	53,20	42,60

Après avoir clôturé l'année 2001 à 39,61 euros, le titre Renault a connu une forte progression au cours du premier semestre 2002. L'action atteint son plus haut niveau le 17 mai à 57,45 euros grâce à ses bons résultats commerciaux et à la publication des résultats annuels de Nissan et de ses perspectives pour 2002. Par la suite, le titre enregistre un repli dans un contexte boursier défavorable, lié aux inquiétudes des investisseurs sur la transparence des comptes et à l'affaiblissement du dollar.

Au total, le titre clôture le 28 juin à 47,35 euros en dépit des mauvaises performances du marché. L'action enregistre la plus forte progression des sociétés du CAC 40 depuis le 1^{er} janvier (+19,54%), tandis que l'indice parisien abandonne 15,71%. Cette hausse est également nettement supérieure à celle de l'indice automobile européen (+2,06%).

Evolution du cours de l'action Renault du 17 novembre 1994 au 30 juin 2002

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



(source : Reuters)

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

Volumes traités et évolution du cours du titre participatif Renault

	Nombre de titres échangés	Cours en euros		
		Dernier	Plus haut	Plus bas
Janvier 2002	15 111	299,0	301,0	297,5
Février 2002	32 812	297,3	299,4	296,0
Mars 2002	33 959	295,1	298,2	291,2
Avril 2002	10 641	294,5	296,8	294,5
Mai 2002	24 984	296,2	296,8	294,5
Juin 2002	8 945	287,0	296,5	280,1

2.3 Renseignements concernant le dividende

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en page 5 du Rapport Financier / Document de Référence du Rapport annuel 2001 Renault.

L'Assemblée Générale du 26 avril 2002 a voté la distribution d'un dividende net de 0,92 euros. Ce dividende a été mis en paiement le 15 mai 2002. Le montant du dividende versé s'élève à 257,6 millions d'euros.

3. Renseignement concernant l'activité du Groupe Renault

Présentation de la société et du Groupe

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en pages 2 à 3 et en pages 30 à 35 du Rapport Financier / Document de Référence du Rapport Annuel 2001 Renault.

Depuis le 7 mars 2002, date du dépôt du Document de Référence, le projet d'accélération du développement du groupe binational Renault Nissan tel que décrit dans le paragraphe "L'Alliance Renault Nissan" (pages 30 à 33) a été réalisé au premier semestre 2002.

Destinée à accroître la performance des deux entreprises, la seconde étape du renforcement de l'Alliance Renault-Nissan est désormais effective. Cette étape crée **une communauté d'intérêts** entre les deux groupes, soutenue par le renforcement de leurs liens capitalistiques, et met en place une **équipe commune de direction du groupe binational** afin de lui donner une impulsion stratégique et de développer une vision commune à long terme.

Ce renforcement de l'Alliance, approuvé par l'Assemblée Générale Extraordinaire des Actionnaires de Renault du 28 mars 2002, s'est traduit, en termes capitalistiques d'une part, et dans l'organisation du groupe Renault d'autre part, par les modifications suivantes :

- En termes capitalistiques :

Renault a porté sa participation dans le capital de Nissan de 36,8% à 44,4%. Le groupe Nissan, via sa filiale à 100% Nissan Finance Co., Ltd, est entré au capital de Renault à hauteur de 15%, étant précisé que Nissan Finance Co., Ltd. ne peut exercer les droits de vote attachés à ces actions.

Pour accompagner le renforcement de l'Alliance, l'Etat a réduit sa participation dans le capital de Renault le 2 avril 2002 par cession de 27 306 691 actions, dans le cadre d'un placement privé auprès d'investisseurs institutionnels français et étrangers. Ce nombre d'actions cédées a été augmenté d'un montant de 2 730 669 actions par l'exercice d'une option de sur-allocation consentie par l'Etat au syndicat bancaire, portant le nombre total d'actions cédées par l'Etat à 30 037 360 actions. Conformément à la législation, 10% du nombre total d'actions cédées par l'Etat, soit 3 337 484 actions, a été proposé aux salariés et anciens salariés de Renault SA et de ses filiales détenues, directement ou indirectement, à plus de 50% du capital (voir paragraphe 2.2 de ce document " Renseignements de caractère général concernant le capital" en page 5).

- **En terme d'organisation du groupe Renault**, la mise en œuvre de la seconde étape de l'Alliance s'est traduite par les modifications suivantes :

La création de Renault-Nissan b.v.

La mise en place d'une **équipe commune de direction du groupe binational** s'est traduite par la **création de Renault-Nissan b.v.** Renault-Nissan b.v., société de droit néerlandais, détenue à parts égales entre Renault et Nissan Motor Co., Ltd. exerce pleinement ses compétences depuis le **17 avril 2002**.

Cette société a pour objet de définir certains axes stratégiques et de raccourcir les processus de décision, de sorte que des synergies renforcées soient mises au service d'objectifs partagés.

Renault-Nissan n'agit que dans le cadre des décisions de l'Alliance établie entre Renault et Nissan Motor Co., Ltd.

Renault-Nissan b.v. a un pouvoir de décision circonscrit à l'égard de Nissan Motor Co., Ltd. et de Renault s.a.s. (voir paragraphe relatif à Renault s.a.s. ci-dessous) portant sur :

- l'adoption des plans à trois, cinq et dix ans (projets stratégiques de l'entreprise et leur chiffrage) ;
- la validation des plans produits (partie des projets stratégiques correspondant à la conception, la fabrication et la vente de produits, véhicules et composants, existants et futurs) ;

- les décisions sur la mise en commun des produits et des groupes moto-propulseurs (tels les plate-formes, les véhicules, les boîtes de vitesse, les moteurs et autres composants) ;
- les principes de politique financière, c'est-à-dire notamment :
 - les taux d'actualisation utilisés pour les études de rentabilité et d'exigence de rentabilité applicables aux modèles et investissements à venir ;
 - les règles de gestion des risques et la politique qui leur est applicable ;
 - le financement et la gestion de trésorerie ;
 - la stratégie en matière de ratios d'endettement sur fonds propres;
- la gestion des filiales communes, des Equipes Communes (*Cross Company Teams*, "CCTs") et des équipes dédiées à des tâches fonctionnelles (*Functional Task Teams*, "FTTs") , y compris la création, modification ou la suppression de tout CCT ou FTT ;
- tout autre sujet ou projet confié à Renault-Nissan b.v. conjointement par Nissan Motor Co., Ltd. et Renault s.a.s.

Le niveau d'importance de ces décisions correspond à celui des décisions que les deux entreprises peuvent difficilement prendre isolément sans s'être assurées de la possibilité de les mettre en œuvre à un niveau global afin de permettre de bénéficier d'économies d'échelle.

Renault-Nissan b.v. dispose en outre du pouvoir de proposer, de manière exclusive, un ensemble de décisions aux deux sociétés opérationnelles Nissan Motor Co., Ltd. et Renault s.a.s.. Nissan Motor Co., Ltd. et Renault s.a.s. sont libres de suivre ou de ne pas suivre ces propositions ; cependant, elles ne peuvent prendre de telles décisions que dans la mesure où Renault-Nissan b.v. les leur aura proposées. Ce pouvoir d'initiative de Renault-Nissan b.v. assure l'harmonisation des politiques entre les deux partenaires.

Ces décisions sont les suivantes :

la création et le cadre des filiales communes ;

les systèmes financiers de motivation complémentaires ;

les changements significatifs de périmètres (géographique ou en terme de produits), étant précisé qu'un changement impliquant des dépenses totales supérieures à la contre-valeur en euros de 100 millions USD sera réputé significatif ;

les investissements stratégiques affectant l'Alliance, à l'exception des investissements spécifiques à un produit supérieurs à la contre-valeur en euros de 500 millions de dollars;

les coopérations stratégiques entre Nissan Motor Co., Ltd. ou Renault s.a.s. et une quelconque entité tierce.

Il est en outre prévu que Renault-Nissan b.v. reçoive les actions des filiales communes existantes entre Renault et Nissan Motor Co., Ltd. et les filiales communes qui seraient créées à l'avenir par décision commune de Renault et de Nissan Motor Co., Ltd..

Tous les autres aspects – opérationnels, commerciaux, financiers et sociaux – de Renault s.a.s. et de Nissan Motor Co., Ltd. – demeurent strictement indépendants et les décisions correspondantes seront prises souverainement par leurs organes sociaux respectifs. Les deux groupes maintiennent leur autonomie de gestion, l'identité de leurs marques respectives, leurs organes sociaux, leurs salariés et leurs résultats.

La première réunion du directoire s'est tenue le **29 mai 2002 à Paris**. Le directoire de Renault-Nissan b.v. est composé exclusivement de huit membres : le président de Renault, qui en assure la présidence, le président de Nissan Motor Co., Ltd. qui en assure la vice-présidence, trois membres désignés par le conseil d'administration de Renault, sur proposition de son président, et trois membres désignés par le conseil d'administration de Nissan Motor Co., Ltd.. En cas de partage des voix, le président a voix prépondérante. La composition du directoire est la suivante :

Louis Schweitzer, Président
 Carlos Ghosn, Vice-Président
 Pierre-Alain De Smedt
 Georges Douin
 François Hinfray
 Norio Matsumura
 Nobuo Okubo
 Tadao Takahashi

Création de Renault s.a.s.

Le renforcement de l'Alliance entre Renault et Nissan Motor Co., Ltd. et la délégation de sa gestion stratégique à Renault-Nissan b.v. a rendu nécessaire une réorganisation de Renault, avec la création d'une société par actions simplifiée,

Renault s.a.s., détenue à 100% par Renault et regroupant l'essentiel de ses actifs.

Renault s.a.s. est dirigée par un président qui est le même que celui de Renault et par un conseil d'administration composé des mêmes membres que le conseil d'administration de Renault.

Renault s.a.s. a fait l'objet d'un apport partiel d'actifs de Renault au terme d'un traité d'apport signé le 22 février 2002. Ce traité a été approuvé par l'Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires de Renault qui s'est tenue le 28 mars 2002, et par l'associé unique de Renault s.a.s. par décision en date du 28 mars 2002. Il est devenu effectif le 1^{er} avril 2002 avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2002. Les parties ayant opté pour le régime juridique des scissions, l'opération s'est traduite par la transmission à titre universel des actifs et passifs constituant la branche d'activité apportée de Renault à Renault s.a.s., à l'exception d'une liste limitative d'éléments qui en sont exclus.

La valeur nette de l'apport effectué par Renault a été déterminée sur la base des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2001. L'évaluation des éléments d'actif et de passif a été faite à leur valeur nette comptable telle qu'elle ressort à la date du 31 décembre 2001.

La société Renault s.a.s. a pris seule à sa charge la partie du passif de Renault résultant de l'apport, sans solidarité entre elles.

Selon les dispositions du traité, Renault a fait apport à la société bénéficiaire sous les garanties ordinaires de fait et de droit, de tous les éléments d'actif et de passif, droits et valeurs, sans réserve, composant, à la date du 31 décembre 2001, l'ensemble des activités de Renault, à l'exception :

- à l'actif (i) des titres de Nissan Motor Co., Ltd. (4 552 millions d'euros), Irisbus Holding (147 millions d'euros), Nissan Diesel, Renault Nissan Purchasing Organization (RNPO, dont il est envisagé le transfert à Renault-Nissan), Sofrastock (transformée depuis en Renault s.a.s. en qualité de bénéficiaire du présent apport) et les titres Renault détenus en propre par Renault (301 millions d'euros) (ii) les créances financières rattachées aux filiales (6 775 millions d'euros), des créances liées au régime fiscal du groupe (57 millions d'euros) (iii) et des actifs financiers (y compris les écarts de conversion et les autres titres immobilisés) : 398 millions d'euros ; les parts de la S.C.I. plateau de Guyancourt ainsi que les contrats et engagements rattachés au financement du Technocentre.
Les titres ou parts de filiales de participations pouvant être sujets à des droits de tiers ou à des restrictions particulières feront l'objet d'un acte distinct.
- au passif, (i) les titres participatifs (324 millions d'euros), (ii) des dettes financières et bancaires, y compris les écarts de conversion et les provisions pour pertes de change (6 174 millions d'euros), des provisions pour risque et perte (86 millions d'euros), dettes et provisions liées au régime fiscal du groupe (374 millions d'euros) et des dettes sociales (66 millions d'euros).

Il est précisé que les engagements hors bilan reçus ou donnés liés aux actifs et passifs énumérés ci-dessus sont exclus de l'apport.

Création d'une Fondation

Une fondation régie par le droit néerlandais, créée par Renault et Nissan, dispose du droit de souscrire à des actions de préférence et à une action de priorité de Renault-Nissan b.v. de sorte qu'elle détienne, à la suite de l'émission de ces actions, la majorité du capital social de celle-ci. La Fondation est administrée par un conseil composé de six membres, dont quatre membres indépendants désignés paritairement par Renault et par Nissan. Les membres nommés par Renault sont ratifiés par les actionnaires de celle-ci. Ainsi l'Assemblée Générale Mixte de Renault du 26 avril 2002 a ratifié les nominations, en qualité de membres du conseil d'administration (management board) de la Fondation dénommée Stichting Preference Shares Renault-Nissan de Monsieur Pierre BILGER et de Monsieur Morris TABAKSBLAT, proposées par le Conseil d'Administration lors de sa réunion du 26 février 2002.

La Fondation pourra exiger l'émission de titres Renault-Nissan b.v. à son profit en cas de contrôle dit "rampant", c'est-à-dire par accumulation de plus de 15% d'actions Renault et/ou 15% d'actions Nissan par ramassage en bourse ou acquisition de blocs. A l'inverse, elle ne pourra pas exercer ce droit en cas d'offre publique sur Renault et/ou sur Nissan, la réglementation française ou japonaise sur les offres publiques étant seule applicable. La Fondation ne pourra pas davantage intervenir si l'acquéreur a acheté ses titres auprès de l'Etat dans le cadre d'un appel d'offres. Ce n'est donc que dans le cas de l'acquisition d'une participation de plus de 15%, par accumulation des titres auprès d'investisseurs autres que l'Etat, mais inférieure au seuil de déclenchement d'une offre à 33,33% que la Fondation pourra entrer en jeu.

Ces actions de préférence et l'action de priorité seront annulées en cas de refranchissement à la baisse du seuil de 15% ou en cas de dépôt d'une offre publique.

Il en va de même à l'expiration d'un délai de 18 mois suivant leur émission.

Une plus grande latitude sera laissée au conseil d'administration en cas d'extension de l'Alliance à un tiers. Il convient en effet d'éviter que l'arrivée d'un troisième constructeur qui disposerait de plus de 15% du nouvel ensemble n'entraîne la mise en oeuvre de la fondation, alors que cette arrivée s'effectuerait dans un contexte partenarial.

La mise en œuvre de cette seconde étape permet, tout en préservant les droits des actionnaires de Renault et l'autonomie opérationnelle des deux sociétés, d'accélérer le développement d'un puissant groupe binational Renault-Nissan, à vocation mondiale, qui se situe aujourd'hui parmi les premiers acteurs de l'industrie automobile mondiale.

4. Patrimoine – Situation financière – Résultats

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en pages 14 à 20 du Rapport Financier / Document de Référence du Rapport annuel 2001 Renault, complétées par les données au 30/06/2002, qui figurent dans le rapport semestriel repris plus loin au chapitre 7.

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

Les informations relatives à ce chapitre se trouvent en pages 8 à 11 du Document de Référence / Rapport Financier du Rapport annuel 2001 Renault.

Depuis la tenue de l'Assemblée Générale Mixte des actionnaires de Renault réunie le 26 avril 2002, et le vote des onzième, douzième, treizième quatorzième et quinzième résolutions, les changements suivants sont intervenus dans la composition du Conseil d'Administration :

- Réduction de six à quatre ans la durée du mandat des administrateurs nommés par l'Assemblée Générale des Actionnaires à compter de l'année 2002 ;
- Réduction du nombre d'administrateurs représentants l'Etat de cinq à quatre ;
- Renouvellement du mandat de Jean-Claude Paye pour une durée de quatre ans à titre personnel ;
- Nomination de Carlos Ghosn aux fonctions d'administrateur pour une durée de quatre ans.

Par conséquent, au 30 juin 2002, le Conseil d'Administration de Renault est composé de dix-sept membres :
M. Louis Schweitzer, M. Pierre Alanche, BNP PARIBAS représenté par M. Michel Pébereau, M. Jean-Marie Bousset, M. Jean-Pierre Camescasse, M. François de Combret, M. Carlos Ghosn, M. Yoshikasu Hanawa, M. Nicolas Jachiet, M. Jean-Luc Lagardère, M. Bernard Larrouturou, M. Henri Martre, M. Jean-Claude Paye, Mme Danièle Potvin, M. Franck Riboud, Mme Jeanne Seyvet, M. Robert Studer.

De plus, les mandats des Commissaires aux comptes titulaires et suppléants ont été renouvelés pour une durée de six exercices, jusqu'à l'Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice 2007.

Au 1^{er} juillet 2002, la composition du Comité Exécutif et du Comité de Direction de Renault est la suivante :

- 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-DUMÉE 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
- Manuel GOMEZ Directeur Amérique Latine Nord-Caraïbe

- Michel GORNET Directeur des Fabrications - Directeur 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
- Benoit MARZLOFF Directeur Stratégie et Marketing
- Luc-Alexandre MENARD..... Directeur des Opérations Internationales
- Bruno MORANGE Directeur de la Division Véhicules Utilitaires
- Pierre POUPEL Directeur Général du Mercosur
- Alain-Pierre RAYNAUD Directeur du Contrôle de Gestion
- Jean-Louis RICAUD Directeur de la Qualité
- Tsutomu SAWADA Directeur, Conseiller du Président
- Michel de VIRVILLE Secrétaire général, Directeur des Ressources Humaines Groupe

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

Renault a publié le 25 juillet 2002 les résultats semestriels du Groupe. A cette occasion, un rapport d'activité a été publié. Ce rapport d'activité est repris intégralement ci-après :

PRINCIPAUX CHIFFRES ET FAITS MARQUANTS

- Faits marquants : • Dans le cadre du renforcement de l'Alliance, Renault porte sa participation à 44,4% dans le capital de Nissan, Nissan Finance prenant 15% du capital de Renault.
 - Renault immobilise à partir du 1^{er} janvier 2002 les frais de développement, en ligne avec les pratiques de plusieurs constructeurs européens et dans la perspective de l'application obligatoire des normes comptables internationales de l'IASB en 2005.
- Ventes mondiales du groupe : 1,28 million de véhicules particuliers (VP) et utilitaires (VU), soit une progression totale de 1,3%, résultant d'une légère baisse des ventes de la marque Renault (-0,8%), et d'une hausse de celles de Renault Samsung (+ 82,8%) et Dacia (+ 6,8%).
- Performance en Europe occidentale : sur un marché automobile en baisse de 4,7%, Renault réalise une pénétration de 11,5% (10,9% au 1^{er} semestre 2001) et accroît ses ventes de 0,7%. Renault progresse tant sur le marché du VP avec une part de 10,9% (contre 10,4% au 1^{er} semestre 2001) que sur le marché du VU (16,4% contre 14,9% au 1^{er} semestre 2001).
- Chiffre d'affaires du groupe : 19 010 millions d'euros (+4,1% à structure et méthodes identiques).
- Marge opérationnelle consolidée du groupe : 912 millions d'euros, ou 570 millions d'euros hors IAS38 représentant 3% du chiffre d'affaires contre 1,6% au premier semestre 2001.
- Résultat net de Renault : 894 millions d'euros, ou 548 millions d'euros hors IAS 38 contre 779 millions d'euros au 1^{er} semestre 2001.
- Endettement financier net des activités industrielles et commerciales : 2 627 millions d'euros au 30 juin 2002, en baisse de 1 300 millions d'euros au 1^{er} semestre 2002.

SYNTHÈSE GÉNÉRALE

Sur des marchés en baisse, Renault augmente ses ventes et améliore ses performances au premier semestre. En Europe occidentale, le succès des nouveaux modèles (Clio II phase II, Laguna II, Trafic, Vel Satis) et des nouveaux moteurs Diesel (moteurs dCi Common Rail) permet à Renault de conquérir la place de première marque VP et de conforter son avance de première marque VP+VU. En Europe centrale, Renault se hisse à la deuxième place des marques VP. Hors d'Europe, les ventes de Renault souffrent de la poursuite de l'effondrement des marchés en Turquie et en Argentine et de la baisse du marché brésilien. En revanche, la stratégie d'internationalisation et l'Alliance avec Nissan favorisent un développement des ventes dans de nouvelles régions, en particulier en Asie-Pacifique et au Mexique sous la marque Renault, ainsi qu'en Corée du Sud sous la marque Renault Samsung dont les ventes réalisent une nouvelle percée.

L'augmentation du chiffre d'affaires s'explique principalement par l'amélioration du mix en Europe et par l'augmentation des facturations mondiales du fait de la progression des ventes de Renault Samsung. A normes constantes, le redressement de la marge opérationnelle s'explique par la bonne résistance de l'Europe, par le succès de Renault Samsung et surtout par la réduction des frais de structure.

L'achèvement du plan de redressement de Nissan, avec un an d'avance sur le calendrier prévu, se traduit par une nouvelle augmentation de la contribution de Nissan au résultat net de Renault. Ce redressement permet aussi de renforcer les structures de l'Alliance avec la création d'un directoire stratégique et le renforcement des liens capitalistiques.

PERSPECTIVES

En Europe occidentale, la tendance du marché automobile observée au premier semestre devrait se poursuivre et se traduire, sur l'ensemble de l'année, par une baisse du marché d'environ 5% ; à l'international, aucun changement significatif n'est attendu au second semestre. S'appuyant sur les résultats obtenus au 1^{er} semestre, Renault poursuivra ses efforts de réduction de coûts et procédera aux renouvellements prévus de sa gamme avec les lancements du Nouvel Espace et de Mégane II. Dans ce contexte et pour l'ensemble de l'année 2002, Renault revoit ses objectifs à la hausse et vise une marge opérationnelle de l'ordre de 2% de son chiffre d'affaires avant application de la norme IAS 38.

ALLIANCE RENAULT-NISSAN

■ Renforcement de l'Alliance Renault-Nissan

La seconde étape du renforcement de l'Alliance est effective. Rendue possible grâce au redressement de Nissan et à la qualité des coopérations engagées, elle crée, d'une part, une communauté d'intérêts entre les deux entreprises, soutenue par un renforcement de leurs liens capitalistiques. Renault a ainsi porté sa participation dans Nissan de 36,8% à 44,4% en mars 2002 et Nissan détient, depuis mai 2002, 15% du capital de Renault. Elle dote, d'autre part, l'Alliance d'une équipe commune de direction composant le Directoire de Renault-Nissan bv qui s'est substitué au Global Alliance Committee et est responsable de la stratégie de l'Alliance à moyen et long terme. Ce directoire de l'Alliance s'est réuni pour la 1^{re} fois à Paris le 29 mai, sous la présidence de Louis Schweitzer, Carlos Ghosn étant vice-président.

(Pour plus d'informations sur les modifications en termes de capital et d'organisation du groupe Renault, consulter la rubrique finance du site Internet : www.renault.com)

■ Nouvelles avancées des coopérations concrètes entre Renault et Nissan

- **Plates-formes communes** : Avec le lancement de March au Japon en mars 2002, Nissan est le 1^{er} utilisateur de la plate-forme B de l'Alliance. Renault l'utilisera pour le renouvellement du segment B. La 2^e plate-forme commune C est lancée par Renault avec Mégane II. La première utilisation par Nissan concernera la remplaçante d'Almera.

- **Echanges d'organes mécaniques** : Renault utilise le moteur V6 3,5 l de Nissan sur Vel Satis, les transmissions à 4 roues motrices de Nissan sur Kangoo 4X4, et utilisera à partir de 2003 un moteur Diesel de 3 litres de Nissan sur Master et Mascott. Nissan utilisera une boîte de vitesses mécanique de Renault sur Micra et Almera en 2002, ainsi que deux moteurs diesel à rampe commune d'origine Renault : un moteur 1.5 l pour Almera et la future Micra et un moteur 1.9 l pour la future Primera.

- **Commercialisation et production croisées** : Nissan commercialise depuis mars en Europe Interstar, version adaptée du Master et, mi-2002, Primastar, version adaptée du fourgon compact Renault Trafic / Opel Vivaro. En complément de l'usine GM de Luton, l'usine Nissan de Barcelone assemblera ce fourgon avant la fin de l'année. Par ailleurs, en avril, le pick-up New Frontier de Nissan est entré en production dans l'usine de montage de véhicules utilitaires de Renault au Brésil, qui produit déjà le fourgon Renault Master. De plus, depuis avril, Nissan assemble et commercialise sous sa marque au Mexique, Platina, une version adaptée de Clio tricorps.

- **Politique commune d'achats renforcée** : Le Directoire de l'Alliance a décidé de renforcer la structure commune d'achats RNPO, société commune créée en avril 2001, en portant de 15 Mds \$ à 21 Mds \$ son champ d'action, soit 6 Mds \$ supplémentaires concernant essentiellement les organes mécaniques.

- **Création d'une société commune en informatique** : Le Directoire a décidé la création, au 1^{er} juillet 2002, de Renault-Nissan Information Services (RNIS), 2^e société commune après RNPO. RNIS est chargée de proposer une politique commune en matière d'informatique et d'offrir des services aux départements informatiques de Renault et de Nissan pour faciliter la mise en oeuvre des synergies dans ce domaine.

DEPLOIEMENT DE LA STRATEGIE DE RENAULT

■ Innovation et identité de marque

Renault a inscrit, dans son plan produit, le renforcement de son **identité de marque** comme une priorité. En cohérence avec cet objectif, Renault a choisi de renouveler d'abord son haut de gamme en le dotant des valeurs d'innovation et d'audace différenciantes de la marque puis les autres segments de gamme.

Premier élément de cette offensive, Renault commercialise **Avantime** depuis fin 2001 en France et dans les principaux pays européens depuis février 2002. Proposée au lancement avec une seule motorisation V6 3.0 24v, Avantime élargit son offre en avril avec des motorisations 4 cylindres 2.0 turbo 16v essence et 2.2 dCi turbo-Diesel Common Rail. En mars 2002, l'offensive de Renault se poursuit avec la commercialisation de **Vel Satis** en France puis ultérieurement en Europe. Après plus de 18 mois d'absence, Renault fait ainsi son retour dans le segment de la berline haut de gamme. Equipé du moteur V6 3,5 l de Nissan, ce véhicule est, 3 mois après son lancement, en tête des berlines du segment en France. **Espace IV**, dont le lancement est prévu à l'automne 2002, complétera l'offre de Renault dans le haut de gamme. La marque disposera, avec cette offre riche à l'identité affirmée, de solides atouts pour devenir une référence sur ce segment.

S'inscrivant dans cette dynamique de renforcement de son identité, Renault a présenté début juillet, **Mégane II** berline et coupé, ouvrant la voie au renouvellement complet de son offre sur le segment M1, le plus important en termes de volume du marché automobile européen. À terme, ce programme, qui inaugure l'utilisation de la nouvelle

plate-forme C commune de l'Alliance, comprendra 7 modèles aux personnalités très affirmées dont les 6 premiers seront lancés en 1 an entre l'automne 2002 et l'automne 2003.

Outre le renouvellement de son offre de véhicules sur ces segments, Renault s'est donné des atouts pour répondre à la **diésélisation croissante** du marché. Renault, qui a augmenté fortement sa capacité de production de moteurs à 1,4 million d'unités fin 2001, dispose désormais de la gamme de moteurs à injection directe diesel la plus large du marché en Europe. Ces éléments permettent à Renault de connaître une nouvelle progression du mix diesel dans ses ventes de véhicules particuliers en Europe occidentale (45,4% à fin mai 2002 contre 39,8% à fin 2001)

Parallèlement au renouvellement de son offre de produits et d'organes mécaniques, Renault poursuit ses efforts pour être au meilleur niveau sur les fondamentaux automobiles, indissociables de l'image de marque. Ainsi, en termes de sécurité, **Laguna II** est le 1^{er} véhicule du marché à avoir obtenu la note maximale de 5 étoiles par l'organisme indépendant Euro NCAP. Conçue pour offrir un niveau de sécurité optimal à toutes les places, Renault entend inscrire **Mégane II** dans la lignée de sa devancière « best in class » en sécurité sur son segment. Par ailleurs, Renault a finalisé, en mars, le passage à une **garantie constructeur de 2 ans** dans l'ensemble des pays d'Europe occidentale.

Le retour de Renault en **Formule 1** cette année, avec une voiture 100% Renault, accompagne le renforcement au niveau mondial de l'image et de la notoriété de la marque. Les résultats de l'écurie Renault F1 Team à mi-saison sont en ligne avec l'ambition de Renault d'être 4^e au Championnat pour son retour cette année.

■ **Compétitivité QCD (Qualité, Coût, Délais)**

Renault a d'emblée associé l'amélioration de la qualité, la réduction des coûts et celle des délais à son objectif de compétitivité.

- Renault poursuit la **modernisation de son appareil de production**, l'un des plus productifs d'Europe. La spécialisation des sites de production franchit une nouvelle étape avec le démarrage de Vel Satis puis d'Espace IV sur la même plate-forme et dans la même usine que Laguna II. Ces véhicules, soit 5 carrosseries, vont être assemblés dans l'usine de Sandouville entièrement dédiée au segment M2S.

- En matière de qualité, Renault et Nissan ont élaboré ensemble une **Charte Qualité** qui décrit les modes opératoires et les processus partagés. Ainsi la gestion de la qualité des matériaux et le système commun de mesure mis en place à Douai et dans la nouvelle usine de véhicules utilitaires au Brésil appliquent les prescriptions de la Charte.

- Dans le cadre de son plan triennal (2001/2003) de **réduction des coûts** qui vise à réaliser 3 milliards d'euros d'économies (performance mesurée à iso-activité et iso-produit par rapport à 2000), Renault a atteint au 1^{er} semestre 2002 une réduction des coûts d'achat en ligne avec ses objectifs et a intensifié ses efforts de réduction des frais de structure avec une réduction du poids des frais administratifs, en particulier des frais informatiques et des frais généraux. Enfin, les frais de recherche et développement, hors effet lié à l'application de la norme comptable IAS 38, ont baissé.

- En terme de **réduction des délais de développement**, Mégane II permet à Renault de franchir une nouvelle étape. Ainsi les 2 modèles, berline et coupé, ont été développés en 29 mois – délai compris entre le gel du design et l'accord de commercialisation - contre 46 mois pour la génération précédente, grâce à une diminution des temps d'études et d'industrialisation. Ce résultat s'appuie notamment sur l'approche de projet véhicule développée au Technocentre qui réunit sur un même site les équipes de design et de l'ingénierie et permet une conception meilleure et plus rapide.

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

Le groupe Renault poursuit sa progression à l'international, en dépit de la chute de certains marchés, notamment la Turquie, l'Argentine et aussi le Brésil.

En Turquie, face à la poursuite de la baisse du marché, Renault continue d'ajuster sa production au volume de la demande et de destiner une part importante de sa production (près de 90%) à l'exportation. En dépit d'une baisse de sa pénétration, Renault parvient à maintenir sa position de leader, en s'appuyant sur Clio Symbol phase 2, une gamme rajeunie et un réseau commercial solide.

En Argentine, Renault souffre de la nouvelle dégradation du marché automobile liée à l'effondrement de l'économie. Les mesures de restructuration mises en œuvre fin 2001 ainsi que la dévaluation du peso argentin permettent toutefois d'en atténuer l'impact sur le résultat d'exploitation de Renault.

Au **Brésil**, Renault suit la baisse du marché et a pris des mesures pour ajuster sa production à la demande dans l'usine Ayrton Senna. Dans cet environnement, Renault prévoit de débiter, d'ici la fin de l'année, l'exportation vers l'Europe de moteurs fabriqués dans son usine de mécanique.

Dans le reste du monde, Renault renforce ses positions en **Europe centrale**, où la marque est passée de la 5^e à la 2^e place en 2 ans avec une part de marché automobile de 11,5% grâce à une offre adaptée (Clio, Clio Tricorps, Mégane et Laguna), en **Europe Orientale et Russie**, dans les pays du **Pacte Andin** (notamment en Colombie) et

dans la zone **Asie Pacifique** (notamment en Australie où Renault est de retour depuis 2001). **Au Mexique**, Renault monte en puissance grâce au succès de Clio 1.6l, produite localement dans les usines Nissan depuis février 2002, et de Scénic.

Le groupe poursuit le **renforcement de ses nouvelles marques** : **Dacia** progresse dans la mise à niveau de l'usine de Pitesti et du réseau commercial et dans la définition du projet de lancement d'un véhicule d'entrée de gamme à 5 000 euros, fiable et moderne, destiné aux pays émergents. Les résultats de **Renault Samsung Motors (RSM)** sont, avec 2 ans d'avance par rapport au calendrier prévu, à l'équilibre. La SM5 affiche de très bonnes performances commerciales avec plus de 53 000 unités vendues au 1^{er} semestre 2002. En septembre, un 2^e modèle d'origine Nissan, la SM3, viendra étoffer l'offre de RSM.

PRINCIPAUX ACCORDS INTERVENUS - 1^{ER} SEMESTRE 2002

■ **Cession de la participation de Renault dans la société Irisbus**

Le closing de l'opération d'acquisition par Iveco de la participation de Renault (50%) dans Irisbus est intervenu le 2 janvier 2002. Irisbus est déconsolidé à cette date. La cession de cette participation pour un montant de 166 millions d'euros s'opère en 2 phases : l'une portant sur 15% du capital à la signature de l'accord le 2 janvier 2002 et l'autre, sur le solde de 35% du capital le 31/12/02. La plus-value sur la cession est reconnue sur le 1^{er} semestre 2002 pour les 15% de titres cédés soit une plus-value avant impôt de 10 millions d'euros. La plus-value concernant les 35% qui seront cédés le 31/12/02 sera comptabilisée au 2^e semestre 2002.

■ **Création d'une joint-venture dans le secteur de la télématique automobile**

Renault-Nissan, Ford Motor Company et PSA Peugeot Citroën ont annoncé, en mars 2002, la création d'une joint-venture à parts égales qui donnera naissance à un nouvel acteur de la télématique automobile en Europe. Ce projet devrait accélérer le lancement de solutions télématiques de pointe et offrir aux automobilistes européens une gamme de services performants tout en contribuant à la réduction des coûts. La création de la future entité reste soumise à l'approbation des autorités chargées de la concurrence.

PERFORMANCES COMMERCIALES

Branche automobile :

- Sur des marchés en baisse, les ventes¹ mondiales du groupe Renault progressent de 1,3% au 1^{er} semestre 2002 et s'établissent à 1,28 million d'unités.
- Les ventes de la marque Renault enregistrent un léger recul de 0,8% en raison de la baisse de 13,8% des ventes hors Europe sur des marchés en fort repli.
- En Europe occidentale, Renault accroît ses ventes de 0,7% sur un marché en baisse de 4,7%. Renault conquiert la place de première marque du marché des véhicules particuliers (10,9%, soit +0,5 point par rapport au 1^{er} semestre 2001) et conforte sa première place sur le marché des véhicules particuliers et utilitaires avec une pénétration de 11,5% (10,9% au 1^{er} semestre 2001).
- En Europe centrale, la marque Renault accroît ses parts de marché (11,5% contre 9,7% au 1^{er} semestre 2001) et s'affirme à la 2^{ème} place des constructeurs. Les ventes de Renault Samsung poursuivent leur percée (+82,8%) et celles de Dacia progressent de 6,8%, portées par la croissance du marché roumain.

Branche financière :

- Les encours productifs moyens de RCI Banque progressent au 1^{er} semestre 2002 de 6,6% (à périmètre identique) et atteignent 18 milliards d'euros au 30 juin 2002.

BRANCHE AUTOMOBILE

Les ventes mondiales du groupe Renault enregistrent une hausse de 1,3% grâce à l'augmentation des ventes de Renault Samsung et accessoirement à celles de Dacia, tandis que celles de Renault sont en légère baisse (- 9 800 unités). Les ventes réalisées par le groupe hors Europe occidentale représentent 20,4% du total (contre 19,9% au 1^{er} semestre 2001).

au 1 ^{er} semestre	2001 (*)	2002 (*)	Var. en %
Marque Renault			
Europe occidentale	1 012 026	1 018 609	0,7%
Europe centrale	50 288	54 246	7,9%
Turquie	21 655	7 412	-65,8%
Europe orientale	7 795	11 387	46,1%
Amérique latine	78 861	68 737	-12,8%
Reste du monde	38 358	38 841	1,3%
Monde hors Europe occidentale	196 957	180 623	- 8,3%
Total RENAULT	1 208 983	1 199 232	-0,8%
Marque Dacia			
Total DACIA (**)	25 710	27 449	6,8%
Marque Renault Samsung			
Total RENAULT SAMSUNG (**)	29 375	53 699	82,8%
VENTES MONDIALES GROUPE	1 264 068	1 280 380	1,3%
- dont véhicules particuliers	1 093 024	1 104 775	1,1%
- dont véhicules utilitaires	171 044	175 605	2,7%
Ventes mondiales groupe :			
- en Europe occidentale	1 012 028	1 018 609	0,7%
- hors Europe occidentale	252 040	261 771	3,9%

(*) chiffres provisoires

(**) ventes sur marché local et exportations

¹ Le terme "ventes" recouvre des immatriculations de véhicules neufs complétées pour certaines zones géographiques par des facturations. En Europe occidentale, il s'y ajoute 20 249 véhicules non immatriculés au 1^{er} semestre 2002 (18 442 au 1^{er} semestre 2001). 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.

MARQUE RENAULT

Les ventes totales de la marque Renault dans le monde enregistrent un repli de 0,8% au premier semestre 2002 et s'élèvent à 1 199 232 véhicules particuliers et utilitaires (contre 1 208 983 sur les six premiers mois 2001). La croissance de 0,7% des ventes en Europe occidentale et de 7,9% en Europe centrale n'a pas suffi à compenser la baisse de 13,8% enregistrée hors Europe, liée à la baisse sensible des marchés où Renault est significativement présent (Turquie, Argentine, Brésil).

En Europe occidentale, les ventes totales de Renault s'élèvent à 1 018 609 unités (1 012 026 au 1^{er} semestre 2001). Cette hausse de 0,7% s'est opérée dans un marché en baisse de 4,7%. Renault conforte au premier semestre 2002 son rang de 1^{ère} marque automobile sur le marché des véhicules particuliers et utilitaires avec une pénétration de 11,5% (10,9% au 1^{er} semestre 2001) et conquiert la première place sur le marché des véhicules particuliers.

- Dans le domaine des **voitures particulières**, Renault devient leader du marché au 1^{er} semestre 2002 et réalise une pénétration de 10,9% (10,4% en cumul à fin juin 2001). Cette performance est réalisée dans un contexte de baisse du marché en Europe occidentale (-4,6%) qui affecte l'ensemble des pays à l'exception du Royaume-Uni et de la Belgique. Dans cette conjoncture moins favorable qu'en 2001, Renault progresse de 0,5 point. Cette performance est liée au succès des nouveaux modèles Clio et Laguna II, à l'attrait des clients pour les nouvelles motorisations dCi, ainsi qu'à la bonne résistance de Mégane - pourtant en fin de vie.

En France, Renault progresse de 1,1 point et consolide sa position de première marque en occupant 28% du marché (26,9% au 1^{er} semestre 2001). Renault profite du succès de Clio, modèle à nouveau le plus vendu en France, mais également de Laguna. Après une absence prolongée de Renault sur le segment du haut de gamme, Vel Satis, commercialisée en France depuis le 8 mars, se place en tête de son segment avec une pénétration de 0,6 point. Au total, dans un marché en baisse de 3,8% au premier semestre 2002, Renault stabilise ses ventes (+ 0,2%).

Hors de France, Renault a également renforcé ses positions dans la plupart des pays d'Europe occidentale :

En Allemagne, Renault est le constructeur qui progresse le plus au 1^{er} semestre en occupant 6,4% du marché (contre 5,7% sur les six premiers mois 2001). Cette performance est liée principalement à celle de Laguna II sur un segment M2 en baisse de 1 point, mais également au succès de Clio. Dans un marché en recul de 3,9%, les ventes de Renault sont en hausse de 9%.

Au **Royaume-Uni**, Renault profite de la hausse du marché (+6,2%) et accroît ses performances (7,6% au lieu de 7,1% au 1^{er} semestre 2001) essentiellement grâce au succès enregistré par Clio et Laguna. Ses immatriculations sont en hausse de 13,7%.

Aux **Pays-Bas**, dans un marché en baisse de 6,6%, Renault progresse de 1,5 point (11% contre 9,5% au 1^{er} semestre 2001) et se place en tête des marques notamment grâce au succès de Laguna II, leader de sa catégorie.

En Espagne, Renault maintient sa première place et sa pénétration de 12,3% (stable par rapport au 1^{er} semestre 2001) grâce à la progression enregistrée par Laguna sur le semestre. Cependant, du fait du fort repli du marché (- 9,2%), les ventes de Renault baissent de 8,9%.

Renault observe un tassement de sa pénétration dans deux pays d'Europe occidentale :

En Belgique/Luxembourg, dans un marché en légère hausse (+1,5%), Renault reste leader sur le marché des véhicules particuliers mais sa position recule à 11,7% (13,1% au 1^{er} semestre 2001).

En Italie, Renault cède 0,3 point de part de marché (6,7% au 1^{er} semestre 2002 au lieu de 7% sur les six premiers mois de 2001), du fait d'une baisse des performances enregistrées par Twingo et Mégane. Conjugué à un fort recul du marché (-13,5%), ce tassement de la pénétration entraîne sur ce semestre une baisse de 17,4% des immatriculations de Renault.

L'amélioration des performances de Renault au 1^{er} semestre 2002 est liée au succès de **ses nouveaux modèles** :

- **Laguna II** gagne 2,6 points de pénétration sur son segment (9,1% contre 6,5% au 1^{er} semestre 2001) et se positionne à la 2^{ème} place des marques généralistes de sa catégorie (derrière la VW Passat). Grâce à une offre complète, et en particulier à la version Estate qui représente un tiers des volumes, Laguna conquiert avec des motorisations et des niveaux d'équipements élevés, une clientèle haut de gamme.

- **Clio** confirme son succès, déjà visible au second semestre 2001 après le lancement en juin de sa phase II. Au 1^{er} semestre 2002, Clio occupe la 2^{ème} place du segment (I2) des petites voitures avec une part de segment de 14,4% (12,6% au 1^{er} semestre 2001).
- **Vel Satis**, lancée au début du mois de mars en France et progressivement ensuite dans toute l'Europe occupe, au 1^{er} semestre 2002, 2,7% du segment des véhicules haut de gamme (4,1% sur le seul mois de juin 2002).
- **Avantime**, après un démarrage marqué par la seule disponibilité d'une version qui représente moins de 10% du mix de vente prévisionnel en Europe, occupe 0,8% de son segment. La gamme a été récemment complétée par des versions 2.0 turbo et 2.2 dCi qui devraient lui permettre de progresser au second semestre.

Les deux modèles en fin de vie ont bien résisté :

- **Mégane** reste dans le trio de tête de sa catégorie (derrière la VW Golf et la Ford Focus) avec une part de marché de 10,4% de son segment (11,9% au 1^{er} semestre 2001). En particulier, les ventes de Scénic occupent toujours la première place de leur segment en Europe.
- **Espace** enregistre un recul de 2,8 points de sa pénétration sur son segment (17,5% au lieu de 20,3%) et occupe la deuxième place sur son segment (derrière Ford Galaxy).

Enfin, **Twingo** observe également un tassement de sa position (12% contre 12,5% au 1^{er} semestre 2001) à l'intérieur d'un segment I1 lui-même en baisse de 18%.

- Dans le domaine **des véhicules utilitaires**, Renault poursuit sa progression avec une pénétration de 16,4% (14,9% au 1^{er} semestre 2001) dans un marché en baisse de 6%. Renault renforce à nouveau sur ce semestre sa place de première marque grâce à sa gamme de véhicules jeunes :
 - Sur le segment des fourgonnettes, **Kangoo** reste largement leader malgré une pénétration en baisse de 2,1 points à 26,9% à fin juin 2002 .
 - Sur le segment des fourgons, **Master** recule à 6% (6,8% à fin juin 2001), tandis que **Nouveau Trafic**, lancé en septembre 2001 et élu "Van of the Year 2002" effectue une percée avec une pénétration de 3,9%. Au total, Renault occupe 10,2% du segment des fourgons (6,9% au 1^{er} semestre 2001).

Hors Europe occidentale, les ventes de **véhicules particuliers et utilitaires** de la marque Renault s'élèvent au 1^{er} semestre 2002 à 180 623 unités (contre 196 957 véhicules au 1^{er} semestre 2001), soit une baisse de 8,3%.

Ce recul des ventes n'est pas général puisque Renault progresse dans de nombreuses régions :

- En **Europe centrale**, les ventes de Renault augmentent de 7,9% dans un marché automobile en baisse de 8,3%. La situation par pays est cependant contrastée puisque le marché polonais – qui représente un tiers du marché d'Europe centrale - est en forte baisse (-19,8%) alors que d'autres marchés comme la Hongrie, les pays baltes ou les pays d'ex-Yougoslavie sont en hausse. Après avoir gagné près de 3 points en 2001, Renault poursuit au 1^{er} semestre 2002 sa percée en réalisant une nouvelle progression de 1,7 point. Au total, Renault s'affirme comme la deuxième marque en Europe centrale avec une part de marché de 11,5%. Ces performances s'expliquent notamment par les succès de Clio, de Mégane et de Laguna.
- Les ventes de Renault ont également progressé dans un certain nombre de nouveaux marchés, tels que le **Mexique**, où Scénic et surtout Clio, dotée du moteur 1.6l, accroissent fortement leurs ventes (plus de 6 000 unités vendues au lieu de 780 l'année passée) et **l'Australie** (près de 2 600 véhicules). Elles ont aussi progressé sur des marchés traditionnels tel **l'Algérie** (9 200 unités, soit une progression de 74%).

En revanche, Renault souffre de la poursuite de l'effondrement des marchés en Turquie et en Argentine ainsi que du recul du marché brésilien :

- En **Turquie**, le marché baisse encore de 39,5% par rapport au 1^{er} semestre 2001. Après avoir fortement progressé l'année passée (+4,4 points), la part de marché de Renault enregistre une baisse de 10,8 points au 1^{er} semestre 2002 et s'établit à 14% : ce fort recul est essentiellement la conséquence de l'arrêt de la R19 en 2001 (qui représentait encore 3,1% du marché toutes marques l'année passée), d'un trou d'offre sur le segment M2 - puisque Laguna II n'a été commercialisée qu'en juin - et d'une politique massive de déstockage réalisée par les autres constructeurs, opération que Renault avait déjà lancée l'année dernière. Au total, avec 7 400 unités, les ventes des six premiers mois de 2002 sont divisées par 3 par rapport à celles du 1^{er} semestre 2001.
- De même, en **Argentine**, dans une économie quasiment à l'arrêt, le marché enregistre une nouvelle baisse au 1^{er} semestre 2002 (-43,5%). Renault confirme sa position de leader en augmentant sa part de marché de 1,2 point (20,3% au lieu de 19,1% au 1^{er} semestre 2001), bénéficiant d'achats de précaution de la part de clients qui préfèrent convertir leur épargne libellée en pesos en biens durables, et également de la solidité de son réseau.

- Au **Brésil**, le marché a poursuivi une baisse déjà perceptible au second semestre 2001 et recule de 18,3% au 1^{er} semestre 2002. Dans ce contexte difficile, la pénétration de Renault baisse très légèrement de 0,1 point et s'établit à 4,7% grâce à une bonne performance de Clio avec le lancement de deux séries spéciales et le succès de Clio yahoo, véhicule d'accroche de la gamme. Renault reste à la 5^{ème} position du marché.

MARQUE DACIA

Porté par une croissance de 22,7% du marché roumain au 1^{er} semestre 2002, **Dacia** enregistre en Roumanie une progression de 4,2% de ses ventes **de véhicules particuliers et utilitaires** et occupe une place de leader avec 51,7% de son marché local (25 900 unités).

MARQUE RENAULT SAMSUNG

Renault Samsung Motors confirme sa percée en Corée moins de 2 ans après la reprise de son activité. Au 1^{er} semestre 2002, le marché coréen progresse de 18,7%, bénéficiant d'une incitation fiscale à l'achat de véhicules qui ne sera pas reconduite au-delà du 1^{er} septembre 2002. Dans ce contexte, la part de marché de Renault Samsung est en hausse à 8,6% (5,6% au 1^{er} semestre 2001) et ses ventes progressent d'environ 83% atteignant plus de 53 600 unités. Ce résultat traduit le succès de la SM5 qui figure désormais parmi les 3 modèles les plus vendus en Corée et détient 30,5% des 2 segments qu'elle occupe.

BRANCHE FINANCIERE

Au 1^{er} semestre 2002, le taux d'intervention de RCI Banque sur les immatriculations Renault et Nissan en Europe occidentale s'établit à 32,4% (contre 31,45% en 2001). Ce taux d'intervention progresse tant sur la marque Renault (33,5% contre 32,6% au 31 décembre 2001) que sur la marque Nissan (26,2% contre 25% au 31 décembre 2001).

Sur les six premiers mois de l'année, RCI Banque a mis en place 4 742 millions d'euros de nouveaux financements (contre 4 172 millions d'euros au 1^{er} semestre 2001, à périmètre équivalent) soit une hausse de 13,7%, avec 512 000 nouveaux dossiers (contre 470 000 au 1^{er} semestre 2001, en hausse de 8,9%).

Les encours productifs moyens de RCI Banque ont crû au 1^{er} semestre de 6,6% pour atteindre 17 979 millions d'euros au 30 juin 2002 (contre 16 872 millions d'euros à périmètre équivalent au 31 décembre 2001).

STATISTIQUES

LES PRINCIPAUX MARCHES DE LA MARQUE RENAULT

Immatriculations et parts de marchés (*)

Véhicules particuliers

	1 ^{er} sem. 2001		1 ^{er} sem. 2002	
	en nombre	en %	en nombre	en %
France	323 483	26,9%	324 110	28,0%
Allemagne	99 878	5,7%	108 875	6,4%
Royaume-Uni	89 823	7,1%	102 111	7,6%
Italie	99 571	7,0%	82 204	6,7%
Espagne	94 740	12,3%	86 349	12,3%
Belgique / Luxembourg	40 940	13,1%	37 382	11,7%
Pays-Bas	29 499	9,5%	32 094	11,0%
Autres pays d'Europe occidentale	69 304	6,5%	73 702	7,3%
Europe occidentale	847 238	10,4%	846 827	10,9%

Pologne	14 505	7,6%	15 834	10,3%
Europe centrale (*)	47 321	10,0%	49 591	11,4%

Argentine	17 699	20,3%	10 566	21,1%
Brésil (*)	38 631	5,5%	31 007	5,2%
Turquie (*)	19 204	30,0%	5 436	17,9%

Véhicules utilitaires

France	77 852	34,3%	79 069	36,4%
Allemagne	8 440	7,9%	9 448	9,7%
Royaume-Uni	8 214	6,3%	10 072	7,5%
Italie	8 487	7,4%	11 173	10,0%
Espagne	20 530	13,5%	18 030	13,3%
Belgique / Luxembourg	5 815	14,8%	4 754	15,1%
Pays-Bas	4 155	8,5%	4 476	9,6%
Autres pays d'Europe occidentale	12 853	3,6%	14 511	9,7%
Europe occidentale	146 346	14,9%	151 533	16,4%

Pologne	814	6,9%	819	8,8%
Europe centrale (*)	2 967	7,0%	4 655	11,6%

Argentine	3 854	15,0%	2 387	17,4%
Brésil (*)	1 018	0,8%	1 222	1,4%
Turquie (*)	2 451	10,5%	1 976	8,7%

Véhicules particuliers et utilitaires

France	401 335	28,0%	403 179	29,3%
Allemagne	108 318	5,8%	118 323	6,6%
Royaume-Uni	98 037	7,0%	112 183	7,6%
Italie	108 058	7,0%	93 377	7,0%
Espagne	115 270	12,5%	104 379	12,5%
Belgique / Luxembourg	46 755	13,3%	42 136	12,0%
Pays-Bas	33 654	9,3%	36 570	10,8%
Autres pays d'Europe occidentale	82 157	6,6%	88 213	7,6%
Europe occidentale	993 584	10,9%	998 360	11,5%

Pologne	15 319	7,6%	16 653	10,2%
Europe centrale (*)	50 288	9,7%	54 246	11,5%

Argentine	21 553	19,1%	12 953	20,3%
Brésil (*)	39 649	4,8%	32 229	4,7%
Turquie (*)	21 655	24,8%	7 412	14,0%

LES PRINCIPAUX MARCHES DES MARQUES DACIA ET RENAULT SAMSUNG

DACIA - Roumanie (V.P. et VU)(**)	24 860	60,9%	25 896	51,7%
RENAULT SAMSUNG - Corée (V.P) (***)	29 250	5,6%	53 641	8,6%

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

(**) Dernière mise à jour de l'association locale des constructeurs (APIA)

(***) Part de marché en % des constructeurs locaux

LES IMMATRICULATIONS EN EUROPE OCCIDENTALE DE RENAULT PAR MODELE

Véhicules particuliers et utilitaires

Au 1 ^{er} semestre	2001 (1)	2002 (1)
Twingo	95 888	75 190
Clio	278 228	306 415
Mégane	323 603	280 118
Laguna	107 811	141 875
Safrane	948	16
Espace	37 740	27 090
Avantime	170	2 914
Vel Satis	0	10 170
Kangoo	108 016	101 428
Trafic	676	1 376
Nouveau Trafic	14	18 843
Master	35 336	29 092
Mascott	4 730	3 667
Divers (Express, Messenger,...)	424	166
Immatriculations en Europe par modèle	993 584	998 360

(1) – chiffres provisoires

LA PRODUCTION MONDIALE DE RENAULT PAR MODELE (2)

Au 1 ^{er} semestre	2001	2002
Véhicules particuliers		
Twingo	94 212	86 481
Clio	369 974	381 573
Kangoo	63 048	60 014
Renault 9, 12 et 19	3 693	0
Mégane	382 663	335 025
Laguna	1	0
Laguna II	136 089	149 175
Safrane	2	0
Espace	34 986	25 578
Avantime	145	3 740
Vel Satis	95	16 030
Total véhicules particuliers	1 084 908	1 057 616
Véhicules utilitaires		
Express	2 316	0
Kangoo Express	71 922	61 956
Twingo société	1 121	1 082
Clio société	30 688	32 105
Mégane société	3 495	3 468
Trafic (3)	851	822
Master 2	51 600	43 852
Mascott	6 398	1 372
Total véhicules utilitaires	168 391	144 657
Production mondiale par modèle	1 253 299	1 202 273

(2) Les données relatives à la production sont issues d'un comptage effectué lors de la mise à disposition des véhicules produits aux entités commerciales.

(3) La production du Nouveau Trafic, réalisée par General Motors Europe à Luton (Grande-Bretagne), n'est pas comptabilisée dans la production de Renault (la quote-part de la production du Nouveau Trafic revenant à Renault a été de 850 au 1^{er} semestre 2001 et de 20 841 au 1^{er} semestre 2002).

RÉSULTATS CONSOLIDÉS ET CONTRIBUTION DES BRANCHES

En ligne avec les évolutions des pratiques de plusieurs constructeurs européens et dans la perspective de l'application obligatoire des normes comptables internationales de l'IASB en 2005, Renault, comme déjà annoncé, a décidé de modifier ses règles et méthodes comptables applicables aux frais de développement. Les frais de développement encourus depuis le 1^{er} janvier 2002 sont désormais portés en immobilisations incorporelles alors qu'ils étaient auparavant comptabilisés en charge des exercices au cours desquels ils étaient encourus.

L'impact positif sur la marge opérationnelle s'élève à 342 millions d'euros et à 346 millions d'euros sur le résultat net.

- Le chiffre d'affaires consolidé du groupe s'établit à 19 010 millions d'euros, en progression de 4,1% par rapport au premier semestre 2001 à structure et méthodes identiques.
- La marge opérationnelle s'élève à 912 millions d'euros ou 570 millions d'euros hors IAS 38, soit 3% du chiffre d'affaires contre 1,6% au premier semestre 2001.
- Les autres produits et charges d'exploitation du groupe représentent une charge de 101 millions d'euros.
- La contribution de Nissan Motor au résultat de Renault est positive de 425 millions d'euros au premier semestre 2002 ou 314 millions d'euros hors IAS 38, contre un produit de 273 millions d'euros au premier semestre 2001.
- Le résultat net de Renault s'élève à 894 millions d'euros ou 548 millions d'euros hors IAS 38, contre 779 millions d'euros au premier semestre 2001.
- L'endettement financier net des activités industrielles et commerciales s'inscrit en baisse de 1 300 millions d'euros par rapport au 31 décembre 2001 et s'élève à 2 627 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires du Groupe progresse de 4,1% à structure et méthodes identiques pour atteindre 19 010 millions d'euros au premier semestre 2002.

- Avec 18 067 millions d'euros, le chiffre d'affaire de la **Branche Automobile** est en hausse de 3,7% à structure et méthodes identiques, tiré par l'augmentation des facturations mondiales du fait de la progression des ventes de Renault Samsung Motors ainsi que par l'amélioration du mix (modèle et motorisation) en Europe.
- La contribution de la **Branche Financière** au chiffre d'affaires du groupe s'élève à 943 millions d'euros. Elle progresse de 10,8% à structure et méthodes identiques. Cette hausse reflète essentiellement celle des encours productifs moyens (+9,5% à périmètre constant par rapport au 30 juin 2001).

Contribution des branches au chiffre d'affaires du groupe

En millions d'€	2001 publié	2001 retraité ⁽¹⁾			2002			Variation 2002 / 2001 retraité		
		1 ^{er} sem	1 ^{er} trim	2 ^{ème} trim	1 ^{er} sem	1 ^{er} trim	2 ^{ème} trim	1 ^{er} sem	1 ^{er} trim	2 ^{ème} trim
Automobile	17 585	8 404	9 011	17 415	8 833	9 234	18 067	+5,1%	+2,5%	+3,7%
Financière	896	416	435	851	452	491	943	+8,7%	+12,9%	+10,8%
Autres	351	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Total	18 832	8 820	9 446	18 266	9 285	9 725	19 010	+5,3%	+3%	+4,1%

(1) Pour les comparaisons, les données 2001 ont été retraitées à structure et méthodes identiques à celles de 2002. Le changement principal résulte dans la partie "Autres" de la déconsolidation d'Irisbus depuis la cession à Iveco, le 2 janvier 2002 des titres Irisbus détenus par Renault. Dans la branche "Auto" le retraitement principal concerne la déconsolidation du Groupe CAT depuis sa cession le 1^{er} juillet 2001. Dans la Branche "Financière" il concerne le changement de méthode de consolidation de Renault Financial Services : depuis le 31/12/2001, RFS est consolidée par intégration

proportionnelle à 50%, auparavant elle était consolidée par intégration globale. Ce changement intervient à l'occasion de la redéfinition du partenariat, par l'Assemblée des Actionnaires, sur la base d'un contrôle partagé 50/50.

La **marge opérationnelle du groupe** au premier semestre 2002 s'élève à 912 millions d'euros et à 570 millions d'euros hors IAS 38, soit une progression de 87,5% par rapport au premier semestre 2001 à normes constantes. Hors IAS 38, elle représente 3% du chiffre d'affaires, contre 1,6% au premier semestre 2001.

L'application de la **norme comptable IAS 38** se traduit par l'inscription en immobilisations incorporelles de frais de développement pour un montant de 358 millions d'euros. L'impact sur la marge opérationnelle du groupe au 30 juin 2002 s'élève à 342 millions d'euros compte-tenu de l'effet de ce changement de méthode sur l'intéressement. La dotation aux amortissements sur le semestre n'est pas significative.

Contribution des branches à la marge opérationnelle du groupe

<i>en millions d'E</i>	1 ^{er} sem 2001 publié	2 ^{ème} sem 2001 publié	Année 2001 publié	1 ^{er} sem 2002	Impact IAS 38	1 ^{er} sem 2002 Hors IAS 38	Var 1 ^{er} sem 2002/ 1 ^{er} sem 2001 hors IAS 38
Automobile	163	53	216	766	342	424	+160,1%
% CA	0,9%	0,3 %	0,6 %	4,2 %		2,3%	
Financière	137	115	252	146		146	+6,6%
% CA	15,3%	12,3 %	13,8 %	15,5 %		15,5%	
Autres	4	1	5	0		-	n.s
% CA	1,1%	0,3 %	0,7 %	-		-	
Total	304	169	473	912	342	570	+87,5%
% CA	1,6%	1,0%	1,3%	4,8%		3,0%	

La **Branche Financière** dégage une contribution à la marge opérationnelle du Groupe de 146 millions d'euros, soit 15,5% de son chiffre d'affaires, stable par rapport au premier semestre 2001.

L'analyse de l'évolution de la contribution de la **Branche Automobile** fait ressortir trois principaux facteurs :

- Le maintien de la contribution de l'Europe : Renault compense une pression commerciale toujours forte par l'amélioration de sa performance industrielle et commerciale avec la disparition des tensions en moteurs Diesel, le succès de Laguna II et de Clio II et la vigueur de Scénic, ainsi que par la poursuite de la réduction des coûts ;
- L'amélioration des performances de Renault Samsung Motors qui atteint l'équilibre dès ce semestre, en avance de deux ans sur ses objectifs. Cette amélioration est supérieure à la détérioration de la contribution du Mercosur et de la Turquie. En Argentine, les effets positifs des mesures de restructurations mises en place l'année dernière ainsi que la dévaluation du peso ont permis d'atténuer l'impact de la crise sur sa contribution à la marge opérationnelle du Groupe ;
- La baisse des frais de recherche et développement : après le pic enregistré en 2001 ces frais baissent ce semestre à normes identiques. Cette évolution s'explique par le plan produit du Groupe. De même, le Groupe bénéficie de la baisse des frais administratifs et informatiques grâce aux mesures de contrôle et de sélectivité prises l'année dernière.

Hors IAS 38, les **frais de recherche et de développement** du groupe baissent de 138 millions d'euros (-13%) pour s'établir à 925 millions d'euros, soit 4,9% du chiffre d'affaires contre 1 063 millions d'euros au premier semestre 2001, soit 5,6% du chiffre d'affaires.

Les autres produits et charges d'exploitation (APCE) représentent une charge de 101 millions d'euros contre un produit de 281 millions d'euros au premier semestre 2001, qui comprenait pour 335 millions d'euros la plus-value enregistrée lors de la cession de Renault VI à Volvo². Les charges comprennent essentiellement les coûts et provisions de restructuration pour 44 millions d'euros dont l'effet de l'actualisation financière des provisions

² En 2001, Renault et Volvo ont entamé une procédure d'arbitrage portant sur l'interprétation du contrat d'apport de Renault Véhicules Industriels avec pour conséquence éventuelle une réduction de la valeur d'apport. A ce titre Renault a constitué 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. Aucun événement nouveau n'est intervenu au cours du 1^{er} semestre 2002.

constituées en 1999 et 2000 au titre du plan CASA en France pour 16 millions d'euros. Elles comprennent également pour 27 millions d'euros une provision pour recyclage du parc roulant en application de la Directive européenne 2053 CE en Allemagne et aux Pays-Bas (cf. note 12-D à l'annexe aux comptes consolidés). Les produits comprennent la plus-value de 10 millions d'euros correspondant à la cession à Iveco de 15% des titres Irisbus.

Après prise en compte des APCE, **le résultat d'exploitation** du groupe s'établit à 811 millions d'euros ou 469 millions d'euros hors impact IAS 38, contre 585 millions d'euros au 1^{er} semestre 2001 (dont 335 millions d'euros de plus-value de cession exceptionnelle).

Le résultat financier dégage une perte de 53 millions d'euros contre un produit net de 86 millions d'euros au premier semestre 2001 qui comprenait une plus-value de 89 millions d'euros dégagée lors de la cession des titres BNP PARIBAS détenus par le Groupe. Le résultat 2002 comprend les pertes de change de Renault Argentina pour 65 millions d'euros, liées à l'impact de la dépréciation du peso argentin sur le passif financier net de cette filiale libellé en dollar. La hausse du titre Renault par rapport au 31 décembre 2001 a permis de reprendre pour 53 millions d'euros une partie de la provision précédemment constituée sur les actions propres détenues au titre des plans de stock-options.

La part revenant à Renault dans **le résultat net des sociétés mises en équivalence** se traduit par un profit de 454 millions d'euros ou 329 millions d'euros hors IAS 38 au 30 juin 2002 contre un profit de 233 millions d'euros au 30 juin 2001.

- Renault bénéficie de la poursuite du redressement de Nissan. La mise en équivalence de Nissan Motor dans le résultat de Renault se traduit au premier semestre 2002 par un profit de 425 millions d'euros après amortissement du goodwill. Hors IAS 38 cette contribution s'élève à 314 millions d'euros contre un profit de 273 millions d'euros au premier semestre 2001. (détail : cf note 7 de l'annexe aux comptes consolidés). A compter du 1^{er} mars 2002, la part de Renault dans le résultat net retraité de Nissan est déterminée sur la base de 44,4%.
- La mise en équivalence d' AB Volvo dans le résultat de Renault se traduit par un produit de 51 millions d'euros après amortissement du badwill, dont 14 millions d'euros d'impact IAS 38. (détail : cf note 8 de l'annexe aux comptes consolidés)
- La mise en équivalence des autres sociétés du groupe (essentiellement Mais et Teksid) se traduit au 30 juin 2002 par une perte de 22 millions d'euros dans le résultat de Renault contre une perte de 47 millions d'euros au 30 juin 2001.

Au premier semestre 2002, **les impôts courants et différés** représentent une charge nette de 285 millions d'euros ou de 164 millions d'euros hors IAS 38 (contre une charge nette de 31 millions d'euros au premier semestre 2001). Le taux effectif d'imposition s'établit à 23,5%. L'application de la norme IAS 38 entraîne la constatation d'une charge d'impôt différé de 121 millions d'euros.

Le résultat net de Renault au premier semestre 2002 s'établit à 894 millions d'euros ou 548 millions d'euros hors IAS 38 contre 779 millions d'euros au premier semestre 2001 (dont 424 millions d'euros de plus-values de cessions exceptionnelles). Cela correspond à un résultat net par action de 3,53 euros et de 2,17 euros hors IAS 38. Compte-tenu des participations réciproques, le calcul du nombre d'actions tient compte de la neutralisation de 44,4% des titres Renault détenus par Nissan. Au premier semestre 2001 le résultat par action s'élevait à 3,25 euros.

L'impact de l'application de la **norme comptable IAS 38** est neutre sur l'évolution de l'endettement financier net : les effets positifs de l'application de cette norme sur la capacité d'autofinancement (344 millions d'euros) et sur la variation du besoin en fonds de roulement (14 millions d'euros) sont exactement de même montant que la hausse des investissements incorporels liée à l'immobilisation des frais de développement (358 millions d'euros).

Au premier semestre 2002, et hors IAS 38 pour 344 millions d'euros, Renault enregistre une hausse de sa **capacité d'autofinancement** qui s'élève à 1 615 millions d'euros contre 1 254 millions d'euros au premier semestre 2001. Cette amélioration reflète essentiellement le redressement de la marge opérationnelle du groupe. La capacité d'autofinancement comprend également l'impact positif de l'encaissement des dividendes versés par

Nissan Motor (117 millions d'euros contre 99 millions d'euros au 1^{er} semestre 2001) et par A.B. Volvo (77 millions d'euros au 1^{er} semestre 2002 alors que l'an passé ce montant avait été déduit des acquisitions de titres).

Hors IAS 38 pour 358 millions d'euros, **les investissements en actifs corporels et incorporels**, nets des cessions, baissent à 1 186 millions d'euros au 30 juin 2002 (1 286 millions d'euros au 30 juin 2001) : ils sont essentiellement composés des investissements réalisés par les activités industrielles et commerciales (1 113 millions d'euros, au lieu de 1 216 millions d'euros au 1^{er} semestre 2001) qui représentent 6,2% du chiffre d'affaires de ces activités (6,8% au 1^{er} semestre 2001).

Les opérations réalisées dans le cadre de la seconde étape du renforcement de l'Alliance Renault – Nissan, ont eu des impacts significatifs sur les flux de trésorerie du groupe :

- Renault ayant porté sa participation dans le capital de Nissan Motor de 36,8% à 44,4%, les **investissements en titres de participation, nets des cessions**, s'élèvent au 1^{er} semestre 2002 à 1 904 millions d'euros - dont 1 875 millions d'euros au titre de cette augmentation de capital réservée - contre des cessions nettes de 224 millions d'euros au 1^{er} semestre 2001.
- Inversement, Renault a bénéficié à hauteur de 2 198 millions d'euros de l'impact favorable en trésorerie de deux **apports en capital** correspondant à :
 - une prise de participation à hauteur de 15% par Nissan Finance - pour un montant net de 2 158 millions d'euros;
 - la souscription par les salariés du groupe à l'augmentation de capital de décembre 2001 qui leur était réservée (40 millions d'euros).

Aucun apport en capital n'avait été réalisé au 1^{er} semestre 2001.

Plus spécifiquement, en ce qui concerne les **activités industrielles et commerciales**, l'**endettement financier net** diminue par rapport au 31 décembre 2001 de 1 300 millions d'euros. Il s'élève à 2 627 millions d'euros - y compris les titres participatifs pour 342 millions d'euros - contre 3 927 millions d'euros au 31 décembre 2001.

Cette baisse très sensible traduit notamment :

- le redressement des conditions d'exploitation des activités industrielles et commerciales avec - hors IAS 38 - une capacité d'autofinancement renforcée (1 471 millions d'euros au 1^{er} semestre 2002) et une poursuite de la baisse des besoins en fonds de roulement à hauteur de 395 millions d'euros (367 millions d'euros hors effet de la renégociation du Technocentre) qui financent largement les investissements incorporels et corporels nets (1 113 millions d'euros hors IAS 38);
- les trois opérations en capital mentionnées ci-dessus (pour un montant net de 323 millions d'euros) ainsi que le versement de dividendes par Renault (-250 millions d'euros) et Oyak (-12 millions d'euros);
- la renégociation des conditions de financement du Technocentre pour un montant de 203 millions d'euros (*cf note 12-A à l'annexe aux comptes consolidés*);
- des écarts favorables à hauteur de 307 millions d'euros constatés notamment sur la conversion des dettes des sociétés brésilienne (141 millions d'euros) et argentine 100 millions d'euros) et sur les dettes de Renault libellées en yens (91 millions d'euros).

Au 1^{er} semestre 2002, **les capitaux propres** du groupe augmentent de 1 252 millions d'euros et s'élèvent à 11 303 millions d'euros au 30 juin 2002. Hors IAS 38, ils augmentent de 906 millions d'euros et s'élèvent à 10 957 millions d'euros (10 051 millions d'euros au 31 décembre 2001).

Cette variation résulte principalement de :

- la prise en compte du résultat net dégagé au 1^{er} semestre 2002 (894 millions d'euros);
- des deux augmentations de capital réservées à Nissan Finance, pour un montant net sur les capitaux propres de Renault de 1 196 millions d'euros, après déduction de 44,4% du montant brut de 2 166 millions d'euros correspondant à la quote-part de Renault dans Nissan ;
- la distribution du dividende au titre de l'exercice 2001 (235 millions d'euros) ;
- la diminution - pour un montant de 417 millions d'euros - de la juste valeur de 36,8% des actifs et passifs de Nissan, suite à l'augmentation de la participation de Renault dans Nissan par l'exercice des warrants. Ce retraitement est essentiellement inhérent à la baisse du marché immobilier japonais et à la baisse de la valeur des fonds investis en couverture des engagements de retraite des sociétés japonaises. (*cf. note 7 à l'annexe aux comptes consolidés – point B – renvois c et d*) ;
- la variation de l'écart de conversion pour -186 millions d'euros incluant principalement l'impact de la dévaluation du peso argentin (-175 millions d'euros), du real brésilien (-53 millions d'euros) ainsi que l'impact de la variation du yen (104 millions d'euros).

COMPTES CONSOLIDES SEMESTRIELS RESUMES DU GROUPE RENAULT AU 30 JUIN 2002

Comptes de résultats consolidés résumés	1 ^{er} semestre 2002	1 ^{er} semestre 2002	1 ^{er} semestre 2001	Exercice 2001
(en millions d'euros)	(a)	Pro forma (b)		
Ventes de biens et services	18 137	18 137	17 978	34 617
Produits du financement des ventes	873	873	854	1 734
Chiffre d'affaires (note 3)	19 010	19 010	18 832	36 351
Coût des biens et services vendus	(14 671)	(14 657)	(14 434)	(28 240)
Coût du financement des ventes	(567)	(567)	(580)	(1 165)
Frais de recherche et développement (note 1)	(569)	(925)	(1 063)	(1 935)
Frais généraux et commerciaux	(2 291)	(2 291)	(2 451)	(4 538)
Marge opérationnelle	912	570	304	473
Autres produits et charges d'exploitation (note 4)	(101)	(101)	281	231
Résultat d'exploitation	811	469	585	704
Résultat financier (note 5)	(53)	(53)	86	(64)
Part dans le résultat net de Nissan Motor (note 7)	425	314	273	497
Part dans le résultat net de AB Volvo (note 8)	51	37	7	(26)
Part dans le résultat net des autres sociétés mises en équivalence	(22)	(22)	(47)	(91)
Résultat du Groupe avant impôts	1 212	745	904	1 020
Impôts courants et différés (note 6)	(285)	(164)	(131)	(67)
Résultat net du Groupe	927	581	773	953
Intérêts minoritaires	(33)	(33)	6	98
Résultat net de Renault	894	548	779	1 051
Résultat net par action (en euros) - (note 9)	3,53	2,17	3,25	4,38

(a) Renault immobilise les frais de développement encourus à compter du 1^{er} janvier 2002 (note 1), sans effet rétroactif pour 2001.

(b) Hors effet de l'immobilisation des frais de développement pour permettre la comparaison avec 2001.

Bilans consolidés résumés	30 juin 2002	30 juin 2002	31 décembre 2001
(en millions d'euros)	(a)	Pro forma (b)	
Actif			
Immobilisations incorporelles et corporelles (note 1)	10 603	10 247	10 525
Titres mis en équivalence	7 801	7 676	6 985
- NISSAN Motor (note 7)	6 137	6 026	5 287
- AB VOLVO (note 8)	1 432	1 418	1 469
- Autres titres mis en équivalence	232	232	229
Immobilisations financières	566	566	607
Impôts différés actifs	1 376	1 497	1 668
Stocks	5 011	5 011	4 832
Créances de financement des ventes	17 617	17 617	16 845
Clients	2 627	2 627	2 465
Autres créances et charges constatées d'avance	2 260	2 260	1 985
Prêts et valeurs mobilières de placement	2 519	2 519	2 082
Trésorerie	4 426	4 426	2 135
Total de l'actif	54 806	54 446	50 129
Passif			
Capitaux propres (note 9)	11 303	10 957	10 051
Intérêts minoritaires	379	379	385
Impôts différés et provisions	3 566	3 566	3 450
Dettes porteuses d'intérêts (note 10) :	25 708	25 708	23 491
- Activités industrielles et commerciales	8 584	8 584	7 451
- Activité financement des ventes	17 124	17 124	16 040
Fournisseurs	7 690	7 690	7 246
Autres dettes et produits différés	6 160	6 146	5 506
Total du passif	54 806	54 446	50 129

(a) Renault immobilise les frais de développement encourus à compter du 1^{er} janvier 2002 (note 1), sans effet rétroactif pour 2001.

(b) Hors effet de l'immobilisation des frais de développement pour permettre la comparaison avec 2001.

Variation des capitaux propres consolidés (en millions d'euros)	Nombre d'actions (en milliers)	Capital	Prime d'émission	Ecart de conversion	Réserves et résultats	Total
Solde au 31 décembre 2000	239 798	914	2 367	551	5 820	9 652
Augmentation de capital	2 398	9	53			62
Distribution					(213)	(213)
Variation de l'écart de conversion				(501)		(501)
Résultat de l'exercice					1 051	1 051
Solde au 31 décembre 2001	242 196	923	2 420	50	6 658	10 051
Augmentation de capital (a)	42 741	163	1 033			1 196
Distribution					(235)	(235)
Variation de l'écart de conversion				(186)		(186)
Résultat du 1 ^{er} semestre 2002 (b)					894	894
Autres mouvements (c)					(417)	(417)
Solde au 30 juin 2002	284 937	1 086	3 453	(136)	6 900	11 303

Les éléments contribuant à la variation des capitaux propres consolidés du 1^{er} semestre 2002 sont commentés en note 9.

(a) après neutralisation liée à la participation de 44,4% de Renault dans Nissan (note 2.1)

(b) Ce montant comprend l'effet net d'impôt relatif à l'immobilisation des frais de développement encourus à compter du 1er janvier 2002 pour 346 millions d'euros (note 1.1)

(c) Effet lié à l'augmentation de la participation de Renault dans Nissan suite à l'augmentation de capital de Nissan réservée à Renault (note 2.1)

Tableaux de flux de trésorerie consolidés résumés (en millions d'euros)	1 ^{er} semestre 2002 (a)	1 ^{er} semestre 2002 Pro forma (b)	1 ^{er} semestre 2001	Exercice 2001
Résultat net de Renault	894	548	779	1 051
Dotations aux amortissements	971	969	921	1 777
Autres	94	98	(446)	(1 140)
Capacité d'autofinancement	1 959	1 615	1 254	1 688
Augmentation des créances de financement des ventes	(975)	(975)	(1 190)	(2 227)
Variation nette des dettes porteuses d'intérêts de l'activité de financement des ventes	750	750	974	1 685
Variation du besoin en fonds de roulement	363	349	748	1 951
Flux / exploitation	2 097	1 739	1 786	3 097
Augmentation de capital de Nissan réservée à Renault (note 2.1)	(1 875)	(1 875)		
Autres acquisitions de participations, nettes de la trésorerie acquise	(82)	(82)	9	(109)
Investissements corporels et incorporels	(1 813)	(1 455)	(1 481)	(3 205)
Cessions et autres	489	489	397	1 224
Flux / investissement	(3 281)	(2 923)	(1 075)	(2 090)
Apports d'actionnaires	40	40	-	-
Dividendes versés	(263)	(263)	(261)	(260)
Augmentation de capital de Renault SA réservée à Nissan (note 2.1)	2 158	2 158		
Variation nette des dettes porteuses d'intérêts des activités industrielles et commerciales et autres	1 643	1 643	726	(155)
Flux / financement	3 578	3 578	465	(415)
Variation de la trésorerie	2 394	2 394	1 176	592
Solde à l'ouverture	2 135	2 135	1 812	1 812
Augmentation / (diminution)	2 394	2 394	1 176	592
Effets des variations de change	(103)	(103)	(215)	(270)
Solde à la clôture	4 426	4 426	2 773	2 135

(a) Renault immobilise les frais de développement encourus à compter du 1^{er} janvier 2002 (note 1), sans effet rétroactif pour 2001.

(b) Hors effet de l'immobilisation des frais de développement pour permettre la comparaison avec 2001.

INFORMATIONS SECTORIELLES RESUMEES PAR BRANCHE

(en millions d'euros)	Branche Automobile	Branche Financière	Opérations inter-branches et autres (c)	Total consolidé
1^{er} semestre 2002 (a)				
Chiffre d'affaires de la Branche	18 315	1 045	(350)	19 010
Eliminations inter-branches (d)	(248)	(102)	350	
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	18 067	943		19 010
Marge opérationnelle	766	146		912
Résultat d'exploitation consolidé	662	139	10	811
1^{er} semestre 2002 pro forma (b)				
Chiffre d'affaires de la Branche	18 315	1 045	(350)	19 010
Eliminations inter-branches (d)	(248)	(102)	350	
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	18 067	943		19 010
Marge opérationnelle	424	146		570
Résultat d'exploitation consolidé	320	139	10	469
1^{er} semestre 2001				
Chiffre d'affaires de la Branche	17 742	994	96	18 832
Eliminations inter-branches (d)	(157)	(98)	255	-
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	17 585	896	351	18 832
Marge opérationnelle	163	137	4	304
Résultat d'exploitation consolidé	84	163	338	585
Exercice 2001				
Chiffre d'affaires de la Branche	34 245	2 028	78	36 351
Eliminations inter-branches (d)	(404)	(200)	604	-
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	33 841	1 828	682	36 351
Marge opérationnelle	216	252	5	473
Résultat d'exploitation consolidé	106	261	337	704

(a) Renault immobilise les frais de développement encourus à compter du 1^{er} janvier 2002 (note 1), sans effet rétroactif pour 2001.

(b) Hors effet de l'immobilisation des frais de développement pour permettre la comparaison avec 2001.

(c) En 2001, la rubrique « Opérations inter-branches et autres » comprenait notamment les informations relatives à l'activité « Autocars-autobus » exercée par la filiale Irisbus, ainsi que la plus-value de cession de Renault VI à Volvo pour 335 millions d'euros (au premier semestre 2001). Irisbus est déconsolidée à compter du 2 janvier 2002 à la suite de sa cession partielle intervenue à cette date (note 2.2). Le résultat de cession comptabilisé sur le semestre figure dans la rubrique « Opérations inter-branches et autres » pour 10 millions d'euros.

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

NOTES ANNEXES SUR LES COMPTES CONSOLIDES RESUMES

1. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

Les comptes consolidés semestriels du Groupe sont établis conformément à la réglementation française en vigueur pour les comptes intermédiaires, et selon les règles et méthodes adoptées pour les comptes annuels 2001 à l'exception des changements décrits ci-après.

1.1. Frais de développement :

En ligne avec les évolutions des pratiques de plusieurs constructeurs européens et dans la perspective de l'application obligatoire des normes comptables internationales de l'IASB en 2005 et comme déjà annoncé, Renault a décidé de modifier ses règles et méthodes comptables applicables aux frais de développement. Les frais de développement encourus depuis le 1^{er} janvier 2002 sont désormais portés en immobilisations incorporelles alors qu'ils étaient auparavant comptabilisés en charge des exercices au cours desquels ils étaient encourus.

Les frais de développement immobilisables correspondent aux frais encourus entre l'accord traduisant la décision d'entrer dans le développement et l'industrialisation du véhicule ou de l'organe (moteurs, boîtes de vitesse ...) et l'accord de fabrication en série. Ces frais sont amortis à partir de l'accord de fabrication sur une durée maximum de 5 ans.

La mise en oeuvre de cette règle comptable a conduit le Groupe à immobiliser au titre du 1^{er} semestre 2002 les frais situés entre ces deux jalons et encourus sur cette période pour 358 millions d'euros dans les entités intégrées globalement (amortis à hauteur de 2 millions d'euros sur la période) et, en quote-part de détention et après impôt, 111 millions d'euros chez Nissan Motor et 14 millions d'euros chez Volvo.

Après intéressement et impôt, l'effet de l'application de cette nouvelle règle augmente le résultat net de Renault de 346 millions d'euros.

1.2. Immobilier de placement :

Dans le cadre de la mise en application de la norme IAS 40, Renault a retenu le modèle du coût historique amorti pour l'inscription au bilan de l'immobilier de placement.

Ces immobilisations figurent dans les comptes du Groupe comme suit (en millions d'euros) :

	30 juin 2002
Valeur brute :	145
Amortissements :	<u>(80)</u>
Valeur nette :	65
Juste valeur	315

Cette catégorie d'actifs concerne essentiellement des terrains et constructions dont la cession est prévue, situés dans la zone de Billancourt. L'environnement réglementaire, notamment l'obtention des autorisations administratives et la réalisation du projet immobilier qui sera développé par les acquéreurs sont susceptibles d'influer sur le calendrier et le prix de cession.

1.3. Passage aux normes comptables internationales en 2005 :

La comparaison des règles et méthodes comptables désormais suivies par Renault avec les normes comptables internationales de l'IASB fait ressortir que la principale différence susceptible d'avoir un impact sur les comptes du Groupe lors de la première application obligatoire des normes comptables de l'IASB en 2005 concerne la norme relative aux instruments financiers (IAS 39) ; le Groupe prévoit d'appliquer cette norme dès que possible avant 2005 après finalisation de sa révision actuellement en cours et son adoption dans la réglementation française.

2. OPERATIONS PORTANT SUR LE PERIMETRE DE CONSOLIDATION

A l'exception des conséquences des opérations Nissan et Irisbus décrites ci-après, les autres mouvements de périmètre intervenus au cours du premier semestre 2002 sont sans effet significatif sur les comptes du Groupe.

2.1. Renforcement de l'Alliance Renault /Nissan :

- Augmentation de capital de Nissan réservée à Renault :

Conformément aux dispositions mentionnées dans les accords intervenus entre Renault et Nissan en 1999 et en 2001, Renault a procédé le 1^{er} mars 2002 à l'exercice des bons de souscription à un cours convenu de 400 yens par action représentant un coût total de 1.875 millions d'euros, portant sa participation dans Nissan de 36,8 % à 44,4 %.

En application du règlement CRC 99.02, cette opération se traduit par :

- la comptabilisation d'un écart d'acquisition provisoire de 89 millions d'euros, amortissable sur la durée d'amortissement résiduelle de l'écart d'acquisition dégageé en 1999, soit 17 ans.

- la comptabilisation dans les réserves du Groupe d'un montant de (417) millions d'euros relatif à la diminution, entre mars 1999 et le 1^{er} mars 2002, de la juste valeur des actifs et passifs identifiables de Nissan pour les 36,8 % détenus depuis 1999. Cette diminution de la juste valeur est essentiellement consécutive à la baisse du marché immobilier japonais et de la valeur des fonds investis en couverture des engagements de retraite au Japon (note 7-B).

- Augmentation de capital de Renault réservée à Nissan :

Dans le prolongement des accords intervenus en 1999 et en 2001, Nissan a acquis 15 % du capital de Renault pour un montant total de 2.166 millions d'euros (2.158 millions d'euros après imputation de frais sur la prime d'émission) au travers de deux souscriptions réalisées respectivement le 29 mars 2002 et le 24 mai 2002.

Cette augmentation de capital est neutralisée dans les capitaux propres consolidés de Renault pour (962) millions d'euros, soit 44,4% du montant reçu (2.166 millions d'euros), représentant la quote-part de capital détenue par Renault dans Nissan.

2.2. Cession de la participation de Renault dans Irisbus :

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

Renault et Iveco ont conclu le 2 janvier 2002 un accord selon lequel Renault cède ses titres Irisbus à Iveco pour un montant total de 166 millions d'euros selon les modalités suivantes :

- cession le 2 janvier 2002 de 15 % du capital d'Irisbus. Cette première étape conduit le Groupe à comptabiliser dans les « autres produits et charges d'exploitation » une plus-value de 10 millions d'euros représentative de la part cédée et à déconsolider sa participation résiduelle dans Irisbus.

- cession le 31 décembre 2002 de la participation résiduelle (35 % des titres Irisbus). Le Groupe comptabilisera à cette date un complément de plus-value pour 24 millions d'euros.

Le montant total de la plus-value qui sera dégagée par cette cession s'élèvera à 34 millions d'euros.

3. CHIFFRE D'AFFAIRES A STRUCTURE ET METHODES IDENTIQUES

(en millions d'euros)	Branche Automobile	Branche Financière	Autres	Total consolidé
Chiffre d'affaires 1 ^{er} semestre 2001 publié	17 585	896	351	18 832
Cession d'Irisbus (note 2.2)			(351)	(351)
Cession du Groupe CAT en juillet 2001	(163)			(163)
Autres mouvements de périmètre	(7)	(45)		(52)
Chiffre d'affaires 1^{er} semestre 2001 à structure et méthodes 1^{er} semestre 2002	17 415	851	0	18 266

4. AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION NETS

(en millions d'euros)	1 ^{er} semestre 2002	1 ^{er} semestre 2001	Exercice 2001
Résultats de cession de participations opérationnelles	10	335	632
Coûts et provisions de restructuration et d'adaptation des effectifs	(44)	(32)	(204)
Résultat sur cession d'immobilisations incorporelles ou corporelles (exceptées les cessions de véhicules)	(18)	(7)	(24)
Amortissement des écarts d'acquisition des sociétés intégrées	(11)	(7)	(9)
Produits et charges d'exploitation inhabituels	(38)	(8)	(164)
Total	(101)	281	231

Résultats de cession de participations opérationnelles :

Ce poste comprend pour le 1^{er} semestre 2002 la plus-value de cession partielle d'Irisbus (note 2.2.)

En 2001, ce poste comprenait :

- pour le 1^{er} semestre 2001 le résultat de cession du sous-groupe Renault VI pour 335 millions d'euros
- pour le 2^{ème} semestre 2001 le résultat de cession du sous-groupe CAT pour 318 millions d'euros.

Coûts et provisions de restructuration et d'adaptation des effectifs :

Au titre du 1^{er} semestre 2002, ils comprennent notamment :

- pour 16 millions d'euros d'actualisation financière des provisions constituées en 1999 et en 2000 au titre du dispositif CASA,
- pour 9 millions d'euros de provision dotée par Renault Espagne au titre des départs prévus dans le cadre de l'application du plan conclu en 2000.

En 2001, ce poste comprenait :

- pour 53 millions d'euros, les provisions comptabilisées par la filiale Renault Espagne au titre des départs prévus en 2002 dans le cadre de l'application d'un plan conclu en 2000 pour le salariés âgés de 57 ans et demi et plus.
- pour 41 millions d'euros de coûts et de provision relatifs 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 en 2000 au titre du dispositif CASA.

Produits et charges d'exploitation inhabituels :

Dans le cadre de la nouvelle directive européenne qui prévoit notamment que les constructeurs seront tenus de reprendre les véhicules hors d'usage sans coût pour le dernier détenteur à compter de 2007, le Groupe a constitué au cours du 1^{er} semestre 2002 une provision pour 27 millions d'euros. Celle-ci se rapporte aux véhicules ayant été vendus en Allemagne et aux Pays-Bas, pays pour lesquels la directive a été transposée dans la réglementation locale (note 12-D).

En 2001, ils comprenaient notamment les dépréciations d'actifs de la filiale argentine.

5. RESULTAT FINANCIER

Le résultat financier du 1^{er} semestre 2002 comprend les pertes de change de Renault Argentina pour (65) millions d'euros ainsi que les reprises de provision pour dépréciation des actions propres affectées aux plans de stock options pour 53 millions d'euros.

Le résultat financier du 1^{er} semestre 2001 comprenait le résultat de cession des titres BNP Paribas pour 89 millions d'euros.

6. IMPOTS COURANTS ET DIFFERES

La charge d'impôt courant et différé du premier semestre 2002 est calculée à partir du taux effectif estimé pour l'année pleine ajusté des opérations propres au premier semestre 2002.

Pour le premier semestre 2002, le taux effectif d'impôt s'établit à 23,5 %. Par rapport au taux légal en France de 35,4%, l'écart s'explique essentiellement pour 14 % par l'effet de la quote-part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence (essentiellement Nissan).

7. TITRES NISSAN MOTOR MIS EN EQUIVALENCE

Nissan Motor, société cotée à la Bourse de Tokyo, publie ses comptes consolidés annuels aux normes comptables japonaises au 31 mars. En conséquence, les comptes consolidés du Groupe Renault du 1^{er} semestre 2002 mettent en équivalence les comptes consolidés de Nissan Motor de la période 1^{er} octobre 2001 - 31 mars 2002, après retraitements pour les besoins de la consolidation de Renault.

(En millions d'euros)	Ecart d'acquisition net	Quote-part d'actif net	Total
Au 31 décembre 2001	732	4 555	5 287
Résultat 1 ^{er} semestre 2002	(21)	446	425
Acquisition de 7,6 % de Nissan (note 2.1)	89	1 369	1 458
Dividende versé	-	(117)	(117)
Ecart de conversion et autres	-	46	46
Au 30 juin 2002 avant neutralisation de 44,4 % de l'augmentation de capital réservée à Nissan	800	6 299	7 099
Neutralisation de 44,4% de l'augmentation de capital de Renault réservée à Nissan (note 2.1)	-	(962)	(962)
Au 30 juin 2002	800	5 337	6 137

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

Les chiffres clés des comptes consolidés de Nissan Motor au 31 mars 2002 établis en conformité avec les normes japonaises se résument comme suit (en milliards de yens) :

<i>Comptes de résultat (chiffres clés) (en milliards de yens)</i>	exercice clos le 31/03/2002	1 ^o semestre 1/04/2001 - 30/09/2001	2 ^o semestre 1/10/2001 - 31/03/2002
Chiffre d'affaires	6 196,2	2 977,5	3 218,7
Résultat d'exploitation	489,2	188,8	300,4
Résultat courant	414,7	160,3	254,4
Eléments exceptionnels	(50,5)	5,1	(55,6)
Résultat avant impôt			
Résultat net (en milliards de yens)	372,3	230,3	142,0

<i>Bilans résumés (en milliards de yens)</i>	Au 31 mars 2002	Au 30 septembre 2001
Immobilisations corporelles	2 879	2 759
Autres actifs immobilisés	816	663
Autres actifs	3 240	2 764
Trésorerie	280	182
Total de l'actif (en milliards de yens)	7 215	6 368
Capitaux propres	1 620	1 159
Intérêts minoritaires	78	76
Dettes financières, part à long terme	1 605	1 525
Autres passifs à long terme	904	841
Dettes financières à court terme	1 425	1 284
Autres dettes	1 583	1 483
Total du passif (en milliards de yens)	7 215	6 368

B - EVOLUTION DES CAPITAUX PROPRES RETRAITES

(En milliards de yens)	30 septembre 2001	Résultat du semestre	Augmentation de capital	Autres mouvements	31 mars 2002
Capitaux propres aux normes japonaises	1 159	142	221	98	1 620
Retraitements pour les besoins de Renault :					
- Réestimation de l'actif immobilisé	843	(66) (a)	(102)	(1)	674
- Provision pour retraite	(325)	12	(50)	-	(363)
- Dividende versé en mai 2002	-	-	-	(34)	(34)
- Immobilisation des frais de développement	-	57 (b)	-	-	57
- Autres retraitements	(297)	(14)	20	(8)	(299)
- Total des retraitements	221	(11)	(132) (c)	(43)	35
Actif net retraité pour les besoins de Renault	1 380	131	89	55	1 655
Part de Renault (avant neutralisation de 44,4 % de l'augmentation de capital de Renault réservée à Nissan)	36,8 %				44,4 %
- en milliards de yens	509	50	158	18	735
- en millions d'euros	4 555	446 (e)	1 369 (d)	(71) (f)	6 299

Avant neutralisation des 44,4 % d'augmentation de capital de Renault réservée à Nissan, les retraitements effectués pour les besoins de la consolidation de Renault au titre du premier semestre 2002 comprennent :

(a) La prise en compte, au niveau de Renault, du résultat prévu de cession du site industriel de Murayama pour (24,6) milliards de yens et l'ajustement du résultat des cessions de terrains réalisées au cours du semestre pour (34,2) milliards de yens. Au niveau de Renault, les résultats de cession sont déterminés par rapport à la juste valeur des actifs cédés telle que déterminée lors de la première acquisition alors que Nissan prend en référence la valeur historique figurant dans ses comptes.

(b) Les frais de développement encourus sur le semestre ont été immobilisés selon la méthodologie décrite dans la note 1.1.

(c) L'augmentation de capital de Nissan réservée à Renault a nécessité une nouvelle valorisation des actifs et passifs identifiables de Nissan à leur juste valeur. Le montant des retraitements effectués traduit la baisse de la juste valeur entre la date de la première acquisition et le 1^{er} mars 2002, essentiellement inhérente à la baisse du marché immobilier japonais et à la baisse de la valeur des fonds investis en couverture des engagements de retraite des sociétés japonaises.

(d) L'effet de l'acquisition de 7,6 % du capital de Nissan comprend la quote-part d'actif net acquise pour 1.786 millions d'euros et l'effet de la diminution de la juste valeur des actifs et passifs identifiables de Nissan pour les 36,8 % détenus depuis 1999 pour (417) millions d'euros.

(e) A compter du 1^{er} mars 2002, la part de Renault dans le résultat net retraité de Nissan est déterminée sur la base de 44,4 %.

(f) Les « Autres mouvements » en euros comprennent notamment la variation de l'écart de conversion.

C - COUVERTURE DE L'INVESTISSEMENT DANS NISSAN MOTOR :

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

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

Renault a effectué le 1^{er} juin 2000 une vente à terme de 150 milliards de yens à échéance du 15 décembre 2000, reconduite successivement jusqu'au 31 décembre 2001 puis au 31 décembre 2002. Le Groupe a l'intention de renouveler cette opération jusqu'en décembre 2003. Cette opération est assortie d'un contrat d'échange de taux à échéance du 15 décembre portant sur un nominal de même montant,

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

Le 26 juin 2002, Renault a émis un emprunt obligataire d'une durée de sept ans pour 1 milliard d'euros qui a fait l'objet d'un contrat d'échange de devises pour le ramener en yens.

Renault a conclu en juin 2002 des ventes à terme de yens à échéance en juillet et septembre 2002 pour un montant total de 98,3 milliards de yens.

D - OPERATIONS ENTRE LE GROUPE RENAULT ET LE GROUPE NISSAN

Renault et Nissan conduisent des actions communes dans le domaine du développement des véhicules et organes, des achats, des moyens de production et de distribution.

Bien que ces opérations soient appelées à se développer au sein de l'Alliance, elles ne se traduisent pas encore, au titre du 1^{er} semestre 2002, par des flux financiers significatifs entre les deux groupes.

Les principaux flux entre les deux groupes au titre du 1^{er} semestre 2002 sont les suivants :

- Sur le plan de la fabrication de véhicules, Renault vend des CKD aux filiales industrielles de Nissan au Mexique (Clio) et en Espagne (nouveau Trafic). Depuis mars 2002, Renault produit également des Masters badgés Nissan que ce dernier achète et vend dans son réseau.

- Renault et Nissan poursuivent le développement d'une deuxième plate-forme commune pour le segment C (gamme moyenne) destinée aux futures Mégane et Alméra.

- Au Brésil, Renault fournit à Nissan une prestation d'assemblage de son pick-up Frontier.

- Renault utilise le moteur V6 essence 3,5 litres de Nissan pour Vel Satis, ainsi qu'une transmission Nissan pour Kangoo 4x4.

- Depuis fin janvier 2002, l'usine Renault de Cacia (Portugal) livre des boîtes de vitesse ND6 à l'usine Nissan de Sunderland au (Royaume-Uni). 10.000 boîtes ont été livrées au cours du premier semestre pour une moyenne annuelle de 50.000 unités.

- Sur le plan commercial, Renault et Nissan poursuivent la restructuration de leur réseau en Europe Occidentale. Renault fournit à Nissan dans chaque pays des services de back-office tertiaire. En Allemagne, en Suisse et aux Pays-Bas, Renault a absorbé la filiale de Nissan et agit dans le cadre d'un contrat de commissionnement pour la vente des véhicules Nissan.

8. TITRES AB VOLVO MIS EN EQUIVALENCE

Ce poste s'analyse comme suit :

(En millions d'euros)	Ecart d'acquisition provisoire net	Quote-part d'actif net	Total
Au 31 décembre 2001	(219)	1 688	1 469
Dividende versé	-	(77)	(77)
Résultat 1 ^{er} semestre 2002 (a)	12	39	51
Ecart de conversion et autres	-	(11)	(11)
Au 30 juin 2002	(207)	1 639	1 432

(a) y compris l'immobilisation des frais de développement pour un montant net d'impôt de 14 millions d'euros.

Compte tenu des actions d'autocontrôle détenues par Volvo, le pourcentage d'intérêts au titre du 1^{er} semestre 2002 s'établit à 21,05 %.

9. CAPITAUX PROPRES

Opérations sur le capital social de Renault SA :

L'augmentation de capital de Renault SA réservée à Nissan est décrite dans la note 2.1.

L'Etat a cédé le 2 avril 2002 une partie de sa participation dans le capital de Renault. Cette opération se situe dans le prolongement du renforcement de l'Alliance de Renault avec Nissan. Conformément à la Loi, 10 % des actions cédées par l'Etat (représentant 3 337 milliers d'actions) ont été proposées le 26 juin 2002 aux salariés et anciens salariés du Groupe Renault. Au 3 juillet 2002, le nombre d'actions souscrites par les salariés s'élève à 2 169 milliers d'actions (avant attribution d'actions gratuites).

Au terme de cette opération, la participation de l'Etat français dans le capital de Renault s'élève à 25,91%.

Distributions

L'Assemblée Générale Mixte des actionnaires du 26 avril 2002 a décidé une distribution de dividendes de 257,6 millions d'euros représentant 0,92 euros par action, mis en paiement le 15 mai 2002. Le montant de la distribution prend en compte les actions nouvelles créées lors de l'augmentation de capital réservée à Nissan du 29 mars 2002.

Compte tenu de la participation de Renault dans le capital de Nissan et des actions auto-détenues, la distribution de dividendes comptabilisée dans les capitaux propres du 1^{er} semestre 2002 s'élève à 235 millions d'euros.

Titres auto-détenus

En application des dispositions adoptées lors des Assemblées Générales du 11 juin 1998, du 10 juin 1999 et du 10 mai 2001, le Conseil d'Administration a décidé d'affecter les actions détenues par Renault intégralement aux plans d'options d'achat d'actions en cours consentis aux cadres et dirigeants du Groupe. Conformément aux règles comptables françaises, ces actions figurent en « Valeurs mobilières de placement » pour un montant net de 334 millions d'euros au 30 juin 2002 (282 millions d'euros au 31 décembre 2001). En référentiel IASB, ces titres seraient inscrits en diminution des capitaux propres et viendraient diminuer le nombre moyen d'actions retenu pour le calcul du résultat par action.

Résultat par action

Le nombre moyen pondéré d'actions du premier semestre 2002 prend en compte les actions créées lors de l'augmentation de capital réservée à Nissan, après neutralisation de la part représentative du pourcentage de détention de Renault dans Nissan.

10. DETTES PORTEUSES D'INTERETS

Renault SA a émis le 26 juin 2002 un emprunt obligataire d'une durée de sept ans pour un montant nominal de 1 milliard d'euros.

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

- un emprunt obligataire d'une durée de 2 ans pour un nominal de 200 millions d'euros,
- un emprunt obligataire d'une durée de 6 ans pour un nominal de 750 millions d'euros,

Renault Crédit International a procédé au remboursement d'un emprunt obligataire arrivé à échéance pour 350 millions d'euros.

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

(en millions d'euros)	30 juin 2002	31 décembre 2001
Titres participatifs	342	324
Emprunts obligataires	3 583	2 646
Autres dettes porteuses d'intérêts	5 185	4 956
Prêts à caractère de placement	(2 036)	(2 037)
Titres Renault auto-détenus	(334)	(282)
Autres valeurs mobilières de placement	(55)	(103)
Trésorerie	(4 058)	(1 577)
Endettement financier net	2 627	3 927

Le montant des créances clients cédées sans recours par la Branche Automobile à des banques externes s'élève au 30 juin 2002 à 160 millions d'euros contre 323 millions d'euros au 31 décembre 2001.

12. AUTRES INFORMATIONS :

A. Technocentre de Guyancourt

En mars 1995, le Groupe a signé un accord avec un groupe d'investisseurs prévoyant que le Technocentre, destiné à regrouper l'ensemble des forces de recherche et de développement des nouveaux véhicules de Renault, soit construit par une société civile immobilière détenue à 15 % par Renault et à 85 % par les investisseurs. Cette société a loué le centre à Renault à prix de marché aux termes d'un bail courant jusqu'à fin 2010. L'accord ouvrait à Renault la possibilité d'acquérir le Technocentre à son initiative à tout moment entre 2000 et 2010.

Cet accord a fait l'objet au cours du 1er semestre 2002 d'une renégociation à l'occasion de la réalisation d'un investissement supplémentaire, portant sur la construction de la deuxième tranche du Technocentre dont l'achèvement est prévu pour fin 2002. Ce nouvel accord intervenu le 25 juin 2002 se traduit par :

- le désengagement de Renault de la société civile immobilière avec la cession des 15 % de parts détenus au groupe d'investisseurs (sans effet significatif pour les comptes de Renault) et la restitution à Renault des avances versées antérieurement à la société civile immobilière.
- la signature d'un avenant au bail d'une durée de 11 ans et demi, à prix de marché entraînant une économie de loyer pour environ 15 millions d'euros par an. Le montant global des loyers non actualisés sur la période est estimé à 1 008 millions d'euros.
- la possibilité offerte à Renault d'acquérir le Technocentre fin 2007, fin 2009 ou au terme de la dernière année du bail (en 2013) aux conditions de marché à la date de l'exercice de l'option.

Ces opérations ont généré au total une incidence favorable sur l'endettement financier du Groupe pour 203 millions d'euros.

B. Echanges intracommunautaires

La Commission Européenne a procédé fin mars 1999 à une enquête portant sur les échanges intracommunautaires de véhicules Renault. Le Groupe reste dans l'attente de sa décision.

C. Opération Renault Véhicules Industriels / Volvo

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 en 2001 une provision par voie d'ajustement de la plus-value constatée sur l'apport. Renault estime que l'issue de cet arbitrage n'aura pas d'effet significatif sur sa situation financière. Aucun événement nouveau n'est intervenu au cours du 1^{er} semestre 2002.

D. Véhicules hors d'usage

Une nouvelle directive européenne prévoit notamment qu'à compter de 2007 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 doivent être déclinées dans la législation de chaque pays.

La situation au 30 juin 2002 est la suivante :

- La directive européenne a été transposée dans le cadre réglementaire allemand et néerlandais. Une provision a été constituée, sur la base de la valeur actualisée du coût estimé de reprise en 2006, au titre de l'ensemble du parc roulant ayant fait l'objet de ventes entre 1996 et la date d'entrée en vigueur de cette loi dans chacun des pays. La dotation s'élève à 27 millions d'euros, elle est comptabilisée dans les « autres produits et charges d'exploitation » (note 4).
- Aucune évolution n'est intervenue au cours du 1^{er} semestre 2002 pour les autres pays ; il n'est en conséquence pas encore possible d'évaluer l'effet de l'application de cette directive. Pour la France, Renault estime toutefois que les constructeurs ne devraient pas supporter de coût significatif résiduel compte tenu des perspectives d'organisation de la filière de recyclage.

**RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR
L'EXAMEN LIMITE DES COMPTES SEMESTRIELS
CONSOLIDES RESUMES**

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

Période du 1er janvier au 30 juin 2002

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

- l'examen limité du tableau d'activité et de résultats consolidés présenté sous la forme de comptes semestriels consolidés résumés de la société Renault SA relatifs à la période du 1er janvier au 30 juin 2002, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel.

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

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

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

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

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1.1 de l'annexe qui expose le changement de méthode comptable relatif à l'immobilisation des frais de développement.

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

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

Paris, le 25 juillet 2002

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG AUDIT

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU

Dominique THOUVENIN

Olivier AZIERES