

L'essentiel	2
PRINCIPAUX CHIFFRES	2
SYNTHÈSE GÉNÉRALE	3
PERSPECTIVES	3
Chapitre 1 – Performances commerciales	4
SYNTHÈSE	4
1.1. AUTOMOBILE	4
1.1.1. Groupe Renault - Ventes mondiales	4
1.1.2. Marque Renault	5
1.1.3. Marque Dacia	8
1.1.4. Marque Renault Samsung	9
1.2. FINANCEMENT DES VENTES	9
1.3. STATISTIQUES COMMERCIALES ET DE PRODUCTION	10
Chapitre 2 – Résultats financiers	16
2.1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS FINANCIERS	16
SYNTHÈSE	16
2.1.1. Comptes de résultats consolidés	16
2.1.2. Endettement de la branche automobile	18
2.1.3. Investissements et coûts de préparation de l'avenir	18
2.1.4. Evolution des capitaux propres	19
2.1.5. Engagements hors bilan	19
2.2. COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS	20
2.2.1. Comptes de résultats consolidés	20
2.2.2. Bilans consolidés	21
2.2.3. Variation des capitaux propres consolidés	22
2.2.4. Tableaux de flux de trésorerie consolidés	23
2.2.5. Informations sectorielles résumées	24
2.2.6. Annexe aux comptes consolidés	28
Comptes consolidés du 1 ^{er} semestre 2004 comparés anciennes normes /normes IFRS	53
RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'EXAMEN LIMITÉ DES COMPTES SEMESTRIELS CONSOLIDÉS	75
Chapitre 3 – Éléments financiers de l'Alliance Renault Nissan	76

Application des normes comptables internationales IFRS.

A l'occasion du premier semestre 2005, les résultats de Renault sont présentés pour la première fois selon les nouvelles normes comptables IFRS. Les comptes - semestriels ou annuels - de l'année 2004 auxquels il est fait référence dans les commentaires qui suivent sont des comptes retraités selon ce même référentiel IFRS. Les détails de la transition des comptes publiés en normes françaises vers des comptes en IFRS ont été publiés en février 2005 pour ce qui concerne les comptes annuels 2004, et sont détaillés plus loin dans ce document pour ce qui concerne le premier semestre 2004 (note 32 de l'annexe aux comptes consolidés page 53).

PRINCIPAUX CHIFFRES

- Ventes mondiales du Groupe : 1,36 million (+ 3,8 %) de véhicules. Les véhicules particuliers (V.P.) sont en hausse de 3,1 %, et les véhicules utilitaires (V.U.) progressent de 8,4 %.
- Performances commerciales :
 - En Europe occidentale : sur un marché automobile quasi-stable (+ 0,4 %), les ventes du groupe Renault sont en léger retrait (- 0,7 %). Renault reste 1^{ère} marque sur le marché des V.P. avec une part de 10,2 % (10,4 % au 1^{er} semestre 2004) et sur celui du V.U. (15 %, contre 15,1 % au 1^{er} semestre 2004).
 - Dans le reste du monde : ventes en forte croissance (+ 17,5 %), bénéficiant notamment des progressions réalisées par Dacia et Renault Samsung.
- Chiffre d'affaires du Groupe : 21 324 millions d'euros (+ 3,8 % à structure et méthodes identiques).
- Marge opérationnelle du Groupe : 943 millions d'euros soit 4,4 % du chiffre d'affaires contre 1 106 millions d'euros et 5,4 % au 1^{er} semestre 2004.
- Contribution de Nissan Motor : 1 361 millions d'euros, intégrant un profit exceptionnel de 450 millions d'euros, contre 894 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004.
- Résultat net : 2 211 millions d'euros, soit un résultat net par action de 8,52 euros (contre 1 453 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004 et 5,53 euros par action).
- Désendettement : 780 millions d'euros, portant l'endettement financier net de la branche automobile à 787 millions d'euros au 30 juin 2005, contre 1 567 millions d'euros au 31 décembre 2004.



SYNTHÈSE GÉNÉRALE

Dans un contexte de marché automobile européen quasi-stable et de repli significatif de certains des autres territoires où Renault est présent (notamment l'Europe centrale et la Turquie), les ventes mondiales du Groupe progressent au 1^{er} semestre 2005 de 3,8 % (+ 50 000 véhicules). En Europe occidentale, les ventes du groupe Renault baissent légèrement (- 0,7 %). Renault conforte cependant sa position de première marque tant sur le marché des véhicules particuliers que des véhicules utilitaires, avec des succès tels que Mégane et les fourgons, Trafic et Master. Dans le reste du monde, les ventes du Groupe progressent fortement (+ 17,5 %) sur de nombreux territoires (Afrique et Moyen-Orient, Europe orientale et Russie). Les ventes de Dacia (+ 90,7 %) sont tirées par le succès rencontré par Logan et celles de Renault Samsung Motors (+ 43,9 %) profitent du renouvellement et de l'élargissement de sa gamme.

A structure et méthodes identiques, le chiffre d'affaires du Groupe est en hausse de 3,8 %, porté notamment par la croissance des ventes à l'international.

Au 1^{er} semestre 2005, la marge opérationnelle est en retrait et représente 4,4 % du chiffre d'affaires (contre 5,4 % au 1^{er} semestre 2004), pénalisée par la baisse de la contribution de la branche automobile en Europe liée à une détérioration du mix des produits et des prix dans un contexte fortement concurrentiel, et ce en dépit de la poursuite de la réduction des coûts d'achat hors matières premières et de l'amélioration continue de la contribution de l'international. A l'inverse, la contribution de la branche financement des ventes progresse. Le résultat net s'élève à 2,2 milliards d'euros (+ 52,2 %).

Ces résultats permettent à Renault de poursuivre le renforcement de sa structure financière : l'endettement net de la branche automobile baisse de 0,8 milliard d'euros grâce notamment à la capacité d'autofinancement dégagée (2,4 milliards d'euros). Il ne représente plus que 0,8 milliard d'euros, soit 4,3 % des capitaux propres au 30 juin 2005 (contre 9,9 % à fin décembre 2004 à définition et normes identiques).

PERSPECTIVES

Le second semestre sera marqué par le lancement de la nouvelle Clio en Europe et la poursuite du déploiement du programme Logan à l'international.

Dans des marchés stables en Europe occidentale et en légère progression dans les autres principaux pays où le groupe est implanté, à l'exception de la Turquie, et compte tenu des contraintes de coûts dues notamment à la hausse des prix des matières premières, Renault confirme pour l'ensemble de l'année 2005 les orientations données en février, à savoir :

- une part de marché en Europe occidentale comparable à celle de l'année dernière,
- une croissance continue de ses ventes hors d'Europe occidentale, grâce notamment au dynamisme des marques Dacia et Samsung,
- la réalisation d'une marge opérationnelle Groupe supérieure à 4% du chiffre d'affaires.



Chapitre 1

Performances commerciales

SYNTHÈSE

AUTOMOBILE

- Avec 1,36 million de véhicules vendus au 1^{er} semestre 2005, le groupe Renault accroît ses ventes⁽¹⁾ mondiales de 50 000 véhicules (+ 3,8 %) grâce à son dynamisme hors d'Europe occidentale. La part de marché du Groupe dans le monde s'élève à 4,2 % (quasi-stable par rapport au 1^{er} semestre 2004).
- En Europe occidentale⁽²⁾, Renault confirme sa position de 1^{ère} marque du marché des véhicules particuliers (10,2 %) et des véhicules utilitaires (15 %). Dans un marché automobile quasi-stable (+ 0,4 %), les ventes du Groupe se replient légèrement de 0,7 % à 972 000 unités. Mégane – avec une pénétration de 4,6 % – est toujours le véhicule le plus vendu en Europe occidentale. Les succès de Trafic et Master permettent à Renault de se renforcer sur le segment stratégique des véhicules utilitaires.
- Dans le reste du monde, les ventes du Groupe s'établissent à plus de 385 000 véhicules (+ 17,5 %) et représentent 28,4 % du total des ventes mondiales (25,2 % au 1^{er} semestre 2004). Le Groupe progresse dans l'ensemble des régions du monde, à l'exception de la Turquie et de l'Europe centrale. Le succès des produits lancés en fin d'année 2004 par Dacia (Logan) et Renault Samsung Motors (SM5, SM7) se traduit par des hausses très significatives des ventes des deux marques (Dacia : + 90,7 %, Renault Samsung : + 43,9 %).

FINANCEMENT DES VENTES

- Les encours productifs moyens de RCI Banque progressent au 1^{er} semestre 2005 de 5,6 % et atteignent 22,5 milliards d'euros au 30 juin 2005.

1.1. AUTOMOBILE

1.1.1. Groupe Renault – Ventes mondiales

VÉHICULES PARTICULIERS ET UTILITAIRES PAR MARQUE

	1 ^{er} semestre 2005 (*)	1 ^{er} semestre 2004 (*)	Var. (%)
MARQUE RENAULT			
Europe occidentale	970 834	979 188	(0,9)
Hors Europe occidentale	250 212	247 022	1,3
Total Renault	1 221 046	1 226 210	(0,4)
MARQUE DACIA			
Total Dacia	79 557	41 716	90,7
MARQUE RENAULT SAMSUNG			
Total Renault Samsung	57 977	40 288	43,9
VENTES MONDIALES GROUPE	1 358 580	1 308 214	3,8
dont : - en Europe occidentale	972 091	979 189	(0,7)
- hors Europe occidentale	386 489	329 025	17,5
Véhicules particuliers	1 149 688	1 115 513	3,1
Véhicules utilitaires	208 892	192 701	8,4

(*) Chiffres provisoires.

(1) Le terme "ventes" recouvre des immatriculations de véhicules neufs complétées pour certaines zones géographiques par des facturations. En Europe occidentale, aux immatriculations s'ajoutent 13 350 véhicules non immatriculés au 1^{er} semestre 2005 (16 159 au 1^{er} semestre 2004). Conformément aux pratiques de l'industrie automobile, les parts de marché sont issues des dernières données disponibles fournies par les organismes officiels, ou par défaut, de données issues d'échanges intra - constructeurs, et correspondent alors à des ventes.

(2) L'Europe occidentale comprend la France, l'Allemagne, l'Italie, le Royaume-Uni, l'Espagne, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, le Portugal, la Suisse, l'Autriche, la Suède, la Finlande, la Norvège, le Danemark, l'Islande, l'Irlande, la Grèce.



Au 1^{er} semestre 2005, les ventes mondiales du Groupe atteignent 1 359 000 unités, soit une progression de 50 000 unités par rapport au 1^{er} semestre 2004, dont - 5 000 sous la marque Renault, + 38 000 sous la marque Dacia et + 17 000 sous la marque Renault Samsung.

1.1.2. Marque Renault

Avec 1,22 million de véhicules particuliers et utilitaires, les ventes de la marque Renault **dans le monde** se replient au 1^{er} semestre 2005 de 0,4 %, en dépit d'une hausse de 1,3 % des ventes réalisées hors d'Europe occidentale.

En Europe occidentale

Les ventes de Renault (970 000 véhicules particuliers et utilitaires, soit - 0,9 % au 1^{er} semestre 2005) sont réalisées dans un contexte de stagnation du marché automobile (+ 0,4 % à 8,9 millions d'unités).

Au 1^{er} semestre 2005, Renault conserve son rang de 1^{ère} marque automobile avec une part de marché de 10,8 % (10,9 % au 1^{er} semestre 2004).

→ Les immatriculations de **véhicules particuliers** baissent de 0,4 % en Europe occidentale, atteignant 7,8 millions d'unités.

L'évolution des **marchés** est cependant contrastée : la France (+ 5,6 %), l'Espagne (+ 2,6 %) et l'Allemagne (+ 2,5 %) progressent, poussés davantage par une offre commerciale dynamique dans un contexte très concurrentiel, que par des facteurs macro-économiques ou une reprise de confiance des consommateurs. A l'inverse, d'autres marchés tels que le Royaume-Uni (- 5,8 %), l'Italie (- 5,6 %) ou les Pays-Bas (- 4 %) connaissent un net ralentissement.

La marque Renault confirme sa position de leader du marché des véhicules particuliers avec une part de 10,2 % (contre 10,4 % au 1^{er} semestre 2004). Ce repli de 0,2 point est essentiellement lié à une baisse de pénétration en France ne compensant pas les points gagnés notamment au Royaume-Uni, et ceci malgré un effet mix-marché positif (de l'ordre de + 0,2 point).

En **France**, Renault confirme sa place de première marque et place quatre modèles parmi les dix modèles les plus vendus. Mégane est au premier rang avec une part de marché de 10,3 %. Dans un marché tonique, mais très concurrentiel, et dans l'attente de l'arrivée de Clio III, la part de Renault marque un repli (26,8 % contre 28 % au 1^{er} semestre 2004) malgré des ventes en hausse de 1,1 %.

Renault est également première marque en **Espagne** (12,5 %), au **Portugal** (14,2 %), en **Belgique** (11 %), et au second rang aux **Pays-Bas** (9 %). Au **Royaume-Uni**, dans un marché tendu en retrait de 5,8 %, la pénétration de Renault progresse de 0,1 point (7,5 % contre 7,4 % au 1^{er} semestre 2004), grâce aux bonnes performances de la gamme Mégane (notamment les versions Scénic et coupé-cabriolet).

En **Allemagne**, Renault conforte sa position de premier importateur à 5,2 %, après la baisse sensible de sa

pénétration en 2004 due à une politique commerciale plus sélective.

En **Italie**, Renault observe un tassement de sa part de marché (6,7 % contre 6,8 % au 1^{er} semestre 2004) dans un marché en nette contraction (- 5,6 %) du fait notamment de la grève des transporteurs au mois de mai. Dans ce marché difficile, Renault progresse toutefois de 0,6 point sur le segment des petites voitures grâce à Modus.

Au total, les immatriculations de véhicules particuliers de Renault en **Europe occidentale** sont en repli de 1,9 % (796 000 unités au 1^{er} semestre 2005 contre 811 000 unités au 1^{er} semestre 2004).

Par **modèle**, Renault connaît des performances contrastées, mais est en tête des segments B avec Clio et Modus, C avec Mégane et MPV avec Espace :

- Sur le **segment A des petites voitures citadines**, après 12 ans de commercialisation et sans offre de motorisation Diesel, **Twingo** garde une présence significative et résiste très bien puisqu'elle est 3^{ème} du segment en Europe occidentale avec une part de 8,5 % et est leader en France.
 - Renault a atteint son objectif d'augmenter sa part de marché sur le **segment B des petites voitures**, avec sa double offre de véhicules - Modus et Clio -, puisque celle-ci s'élève à 12,3 % (contre 9,9 % au 1^{er} semestre 2004).
 - **Modus**, lancé en septembre 2004, est le minispace le plus vendu en Europe occidentale et obtient une part de marché sur le segment B de 4,8 % au 1^{er} semestre 2005. Modus a déjà été vendu dans le Monde à près de 170 000 exemplaires, dont 108 000 depuis le début de l'année 2005.
 - De son côté, **Clio** s'adjuge une troisième place sur son segment avec plus de 160 000 immatriculations et une part de 7,5 %. Dans l'attente de son remplacement au 2^{ème} semestre 2005, cette bonne performance confirme son attractivité.
- Poursuivant le renouvellement et le développement de sa gamme dans le segment B, Renault a présenté à la presse au mois de juin **Clio III**, troisième génération d'un modèle leader sur son segment. Clio III, qui partage la même plate-forme B de l'Alliance Renault-Nissan que Modus et Micra, est le 8^{ème} véhicule Renault à obtenir la note maximale de 5 étoiles aux tests effectués par l'organisme indépendant Euro NCAP. Pour cette troisième génération, Renault a déployé un nouveau schéma industriel autour du site de Flins, renforcé en 2006 par celui de Bursa (Turquie), et de Dieppe, pour la version Renault Sport. Clio III sera lancée en septembre dans les principaux pays d'Europe occidentale, puis progressivement dans le reste du monde. Pour compléter cette offre dans les tranches de prix les plus basses du segment B, Clio II sera maintenue dans la gamme Renault.

Au total, dans le segment des petites voitures, Renault obtient grâce à sa triple offre (Twingo, Clio et Modus) la 1^{ère} place au 1^{er} semestre 2005.



Chapitre 1

Performances commerciales

- **Kangoo VP**, se classe au deuxième rang du segment des *assimilés véhicules particuliers* et enregistre un repli de sa pénétration avec une part de 16,4 % au 1^{er} semestre 2005 (contre 20,4 % au 1^{er} semestre 2004).
- **Mégane II**, qui entame bientôt sa troisième année d'existence, est le véhicule le plus vendu en Europe toutes catégories confondues et occupe 4,6 % du marché européen des véhicules particuliers au 1^{er} semestre 2005. Mégane est en tête du *segment C*, avec une pénétration de 13,4 % (15 % au 1^{er} semestre 2004) et est leader en France, en Espagne, en Belgique, aux Pays-Bas et au Portugal.

Depuis son lancement au 3^{ème} trimestre 2002, 1,6 million de Mégane II ont été vendues en Europe occidentale. Ce résultat est le fruit de la stratégie de diversification menée par Renault qui vise à apporter à chaque client l'offre qui lui est le plus adaptée en lui proposant 7 modèles sur ce segment.

Parmi ceux-ci, deux ont connu une croissance notable au 1^{er} semestre 2005 :

- **Mégane estate** est à la 4^{ème} place du classement des breaks en Europe occidentale (15,3 % de pénétration, contre 13,4 % au 1^{er} semestre 2004), avec un taux d'équipement de 75 % de motorisations diesel ;
 - **Mégane coupé-cabriolet**, à la 1^{ère} place du sous-segment cabriolet C en Europe occidentale, occupe une part de 30,3 % (19 % au 1^{er} semestre 2004).
- Les autres carrosseries de Mégane gardent elles aussi des performances tout à fait honorables :
- **Mégane berline 4 portes** est n°1 de sa catégorie en Europe ;
 - **Scénic**, leader incontesté des monospaces compacts (avec sa double offre de carrosserie **5 et 7 places**), garde une avance de près de 10 points sur le 2^{ème} du segment avec une pénétration de 22,8 % (23,2 % au 1^{er} semestre 2004).

MÉGANE - IMMATRICULATIONS PAR CARROSSIERIE EN EUROPE OCCIDENTALE

MARQUE RENAULT - VÉHICULES PARTICULIERS	1 ^{er} semestre 2005		1 ^{er} semestre 2004	
	en nombre	en % de leur sous-segment C	en nombre	en % de leur sous-segment C
Mégane berline	91 953	6,4 %	116 675	9,2 %
Scénic 5 et 7 places	177 937	22,8 %	177 237	23,2 %
Mégane coupé-cabriolet	24 464	30,3 %	17 775	19,0 %
Mégane tricorps	18 655	20,6 %	28 014	26,3 %
Mégane estate	48 430	15,3 %	43 387	13,4 %
Total	361 571	13,4 %	383 187	15,0 %

- Sur un *segment D des voitures moyennes supérieures* toujours en perte de vitesse (- 2,8 % au 1^{er} semestre 2005), une nouvelle version de **Laguna** a été lancée en mars 2005, dotée de nouveaux équipements. Plus de 60 000 Laguna ont été commercialisées au 1^{er} semestre 2005, mais la part de Laguna sur le segment D reste inférieure à celle de l'année dernière (4,7 % contre 5,8 % au 1^{er} semestre 2004).
- **Vel Satis**, bénéficie d'une nouvelle version lancée en avril 2005 et progresse au 1^{er} semestre 2005 de 0,2 point en occupant une part de 1,3 % du *segment supérieur E1*, segment qui recule de 11,1 %.
- **Espace** conforte sa première place sur le *segment MPV des grands monospaces* avec une part de 20,4 % au 1^{er} semestre 2005 (- 1,5 point). Espace est 1^{er} de son segment en France, aux Pays-Bas, en Belgique et en Suisse et confirme son positionnement haut de gamme avec des motorisations 6 cylindres essence et diesel et des niveaux d'équipement très élevés. Plus de 30 000 exemplaires ont été commercialisés au 1^{er} semestre 2005, soit 12 000 unités de plus que le véhicule concurrent qui le suit.

→ Sur un marché des **véhicules utilitaires** en hausse de 6,5 %, Renault occupe en Europe occidentale la première place avec une pénétration de 15 % (stable par rapport au 1^{er} semestre 2004). Renault progresse sensiblement en **France** (+ 0,5 point avec une part de marché de 34,5 %), en **Allemagne** (+ 0,5 point à 8,5 %, après la forte baisse de 2,6 points observée entre 2003 et 2004) et est stable au **Royaume-Uni** avec une part de 7,1 %. Renault observe cependant une baisse de sa part en **Espagne** (- 1,1 point à 12,4 %) et aux **Pays-Bas** (- 0,1 point à 11,8 %).

Les ventes de Renault (161 000 véhicules, soit + 6,3 %) sont à nouveau tirées par les excellentes performances de Trafic et Master :

- La part de Renault en Europe occidentale sur le segment des *fourgons* augmente de 1,6 point à 13,8 %. Les ventes de **Trafic** progressent de 20,6 % et celles de **Master** de 20,8 % au 1^{er} semestre 2005.
- Sur le segment des *véhicules de société*, **Mégane société** est en léger retrait de 0,1 point à 6,8 % de son segment, tandis que **Clio société** est toujours leader avec une pénétration de 16,8 % (18,1 % au 1^{er} semestre 2004).



Chapitre 1

Performances commerciales

- Sur le segment des fourgonnettes, **Kangoo Express** reste leader en Europe avec une pénétration du segment de 20,7 % (- 1,9 point par rapport au 1^{er} semestre 2004) et occupe la deuxième place au classement européen des véhicules utilitaires toutes catégories confondues.

Hors d'Europe occidentale

Les ventes de **véhicules particuliers et utilitaires** de la marque Renault progressent sur tous ses grands territoires commerciaux à l'exception de la Turquie et de l'Europe centrale, qui accusent tous deux une baisse sensible de leurs marchés automobiles, et du Brésil. Malgré ces retraits significatifs, les ventes de la marque Renault dans le reste du monde progressent (+ 1,3 % au 1^{er} semestre 2005) et s'établissent à 250 000 unités.

VENTES HORS D'EUROPE OCCIDENTALE

MARQUE RENAULT - VÉHICULES PARTICULIERS ET UTILITAIRES	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004	Var. (%)
Europe centrale	44 547	58 645	(24,0)
Europe orientale ⁽¹⁾ et Russie	24 486	14 950	63,8
Turquie	45 812	54 965	(16,7)
Afrique et Moyen-Orient	47 835	41 109	16,4
Amérique latine	80 314	70 466	14,0
Asie Pacifique et monde indien	7 218	6 887	4,8
Total hors Europe occidentale	250 212	247 022	1,3

- En **Europe centrale**⁽²⁾, le marché automobile a poursuivi le recul amorcé à partir de mai 2004 et a baissé de 11,1 % au 1^{er} semestre 2005, par rapport à la même période de 2004. Les premiers mois de 2004 avaient bénéficié d'un phénomène d'anticipation d'une hausse des prix consécutive à l'entrée dans l'Union Européenne. Depuis cette date, le marché du véhicule neuf est également très concurrencé par le flux important de véhicules d'occasion. La plupart des pays sont concernés par cette évolution, notamment les deux plus importants marchés que sont la Pologne (- 30,6 %) et la Hongrie (- 9,4 %). Dans ce contexte, Renault conserve sa 2^{ème} place au classement des marques mais enregistre une baisse de 1,5 point de sa part sur le marché des véhicules particuliers et utilitaires qui s'établit à 8,9 %. Ses ventes sont en baisse de 24 %. Le Groupe bénéficie cependant du démarrage très favorable en Hongrie, en République Tchèque et en Serbie Monténégro de Logan commercialisée sous la marque Dacia (cf. page 8).
- En **Europe orientale** et en **Russie**, Renault connaît une progression continue de ses ventes (+ 63,8 %).
 - En **Russie**, les ventes de Renault sont en hausse de 43,8 %, portées par la croissance du marché (+ 15,1 %) et par le succès des modèles Mégane et Clio Symbol (version tricorps de Clio). Plus de 10 500 véhicules ont été immatriculés au 1^{er} semestre 2005. Cette tendance devrait se confirmer au 2^{ème} semestre 2005 avec le lancement de Logan, montée dans l'usine d'Avtoframos à Moscou, et qui sera commercialisée en septembre prochain sous la marque Renault.
 - En **Roumanie**, le dynamisme de la marque Renault (+ 115 %) illustre l'effet d'entraînement que peut avoir le succès de Logan, vendue par Dacia, sur l'ensemble de la gamme Renault.
- En **Turquie**, le marché automobile accuse sur l'ensemble du premier semestre une baisse de 12,7 % après le niveau record atteint sur l'année 2004 (690 000 unités). Cette baisse a été de moins en moins marquée au cours du semestre et le marché semble se reprendre légèrement au mois de juin (+ 3,8 %), démontrant le dynamisme de l'économie turque. Dans ce contexte, les ventes de Renault accusent un repli de 16,7 % (- 32,3 % au premier trimestre et - 5,1 % au second trimestre). La marque reste cependant en tête du marché des véhicules particuliers, avec une pénétration de 17,3 %, se positionnant à la première place à la fois sur le segment B (dont elle détient 18,8 %) avec Thalia, Clio et Modus, et sur le segment C avec Mégane (20,4 % de part du segment), Mégane et Thalia étant respectivement 1^{er} et 2^{ème} modèles les plus vendus tous segments confondus.
- En **Afrique** et au **Moyen-Orient**, les ventes de Renault progressent de 16,4 % pour atteindre près de 48 000 unités.
 - L'Afrique du Sud** devient avec près de 10 000 véhicules commercialisés (soit une hausse de 42,4 % par rapport au 1^{er} semestre 2004), le premier marché de Renault sur ce continent. En prenant 5,4 % du marché des véhicules particuliers (+ 0,6 point par rapport au 1^{er} semestre 2004), Renault se classe au 1^{er} rang des marques importées.

(1) L'Europe orientale comprend la Roumanie, la Bulgarie, la Moldavie et les pays de l'ex CEI. Les ventes de Renault sont significatives en Roumanie, Russie, Ukraine, Bulgarie, Biélorussie.

(2) L'Europe centrale comprend la Pologne, la République Tchèque, la Hongrie, la Slovénie, la Croatie, la Slovaquie, les Pays Baltes, la Macédoine, la Bosnie, la Serbie Monténégro.



Chapitre 1

Performances commerciales

- Les ventes sont également en hausse notable en **Tunisie** (+ 69,9 %) et en **Egypte**, où elles sont multipliées par plus de quatre.
- Au **Maroc**, Renault est leader du marché avec une pénétration de 19,6 %. Au 1^{er} semestre 2005, ses ventes sont en hausse de 18,9 % avec plus de 6 000 véhicules vendus. Renault a renforcé en avril 2005 sa participation dans la société SOMACA en la portant à 54 % et a investi 30 millions d'euros dans l'usine de Casablanca préparant ainsi l'assemblage de Logan à partir de collections de pièces livrées principalement de Roumanie.
- En **Amérique latine**, les ventes de Renault progressent également. Plus précisément :
 - au **Mexique**, dans un marché en hausse de 4,3 %, la pénétration de Renault sur le marché automobile est stable à 2,3 % et ses ventes représentent 12 000 unités (+ 5,9 %).
 - en **Colombie**, Renault dépasse le seuil des 10 000 véhicules vendus sur le seul premier semestre (+ 22,1 %) dans un marché dynamique (+ 28,4 %).
- en **Argentine**, le marché automobile continue sa forte progression (+ 46,3 %) après le quasi-doublement enregistré en 2004. Dans ce contexte, grâce à Clio (+ 0,1 point), d'un début très prometteur pour Mégane II (+ 0,4 point) et d'une bonne performance de Kangoo (+ 0,1 point), Renault accroît sa performance de 0,8 point (9,8 % contre 9 % au 1^{er} semestre 2004) et ses ventes atteignent 19 000 unités (+ 58,7 %).
- Inversement, les ventes de Renault au **Brésil** s'établissent à 23 400 unités, enregistrant une baisse de 9,8 % par rapport au 1^{er} semestre 2004. Les motorisations Flex Fuel contribuent à la croissance de 11,3 % du marché et représentent maintenant 51,9 % du marché brésilien au travers de 25 modèles. Faute d'une offre-produit adaptée, Renault ne profite pas de cette hausse et sa pénétration est en retrait de 0,7 point à 3,1 %.

DIX PREMIERS MARCHÉS HORS EUROPE OCCIDENTALE ET CENTRALE

MARQUE RENAULT - VÉHICULES PARTICULIERS ET UTILITAIRES	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004	Var. (%)
Turquie	45 812	54 965	(16,7)
Brésil	23 441	25 981	(9,8)
Argentine	19 218	12 110	58,7
Mexique	12 099	11 427	5,9
Roumanie	11 211	5 225	114,6
Colombie	10 539	8 634	22,1
Russie	10 514	7 311	43,8
Afrique du Sud et Namibie	9 811	6 889	42,4
Algérie	9 106	10 595	(14,1)
Maroc	6 182	5 201	18,9
Total 10 premiers marchés hors Europe occidentale et centrale	157 933	148 338	6,5

1.1.3. Marque Dacia

Au 1^{er} semestre 2005, les ventes de véhicules particuliers et utilitaires de Dacia progressent fortement (+ 90,7 %, soit près de 80 000 unités). Cette croissance est liée au succès de **Logan** lancée en septembre 2004 en Roumanie puis dans de nombreux pays.

En **Roumanie**, Dacia augmente ses ventes de véhicules de 86,3 % à près de 63 000 unités, hissant sa pénétration à 49,6 % (43,6 % au 1^{er} semestre 2004).

Cette progression se fonde sur l'attrait suscité par **Logan**, qui représente 43,3 % du marché VP roumain.

Ce véhicule rencontre un véritable succès avec, depuis son lancement, 85 000 véhicules vendus à la fois sur le marché domestique et à l'exportation (plus de 20 %).

Le **déploiement de Logan** s'est poursuivi en 2005 sur un certain nombre de pays : après l'Europe centrale et la Turquie, Logan a été commercialisée en Europe orientale, en Algérie, au Moyen-Orient et depuis juin 2005 dans 3 pays d'Europe occidentale (France, Allemagne et Espagne). Au total, Logan est commercialisée dans plus de vingt pays à fin juin, avec l'objectif d'atteindre une trentaine de pays en 2005, dont huit territoires en Europe occidentale, et la Russie dès le mois de septembre sous la marque Renault.



Chapitre 1

Performances commerciales

DÉPLOIEMENT DU PROGRAMME LOGAN DANS LE MONDE

MARQUE DACIA	1 ^{er} semestre 2005	2 ^{ème} semestre 2004	Total depuis lancement (sept. 2004)
Roumanie	47 127	20 274	67 401
Turquie	3 602	477	4 079
Europe centrale	8 798	2 074	10 872
Europe orientale	98	0	98
Europe occidentale (France, Allemagne, Espagne)	1 238	6	1 244
Afrique et Moyen-Orient	1 102	211	1 313
Total Logan sous la marque Dacia	61 965	23 042	85 007

Au-delà de l'usine roumaine de Pitesti, la fabrication de Logan a également été étendue à deux nouveaux sites au 1^{er} semestre 2005 : dans l'usine d'Avtoframos située à Moscou en Russie et à dans celle de SOMACA à Casablanca au Maroc. Sa production est prévue en Colombie au 2^{ème} semestre 2005, puis en Iran en 2006 et en Inde en 2007, où Renault a conclu au mois de mars 2005 un accord avec l'un des principaux constructeurs locaux (Mahindra & Mahindra), et enfin au Brésil.

Ces déploiements s'appuieront sur un élargissement de la gamme Logan avec, en plus de la berline tricorps, un break décliné en cinq et sept places, une fourgonnette, un pick-up et une berline cinq portes.

1.1.4. Marque Renault Samsung

Après une baisse continue engagée depuis le 2^{ème} semestre 2003, le marché **coréen** des **véhicules particuliers** se stabilise au 1^{er} semestre 2005 avec un repli de 0,8 %. Par segment, la demande est contrastée, avec en particulier des hausses de l'ordre de 20 % des segments sur lesquels opère Renault Samsung Motors au détriment des SUV qui baissent dans une même proportion.

Renault Samsung Motors a lancé en novembre 2004 une nouvelle berline haut de gamme, la **SM7**, puis a sorti au début 2005, une nouvelle version de la **SM5**. Dans ce contexte d'enrichissement et de renouvellement de la gamme, la pénétration de Renault Samsung Motors est en hausse de 3,9 points (à 13 %, contre 9,1 % au 1^{er} semestre 2004). Dans un marché domestique stable, ses ventes totales (y compris ses exportations) augmentent de 43,9 %.

Au second semestre 2005, la SM3, 3^{ème} modèle de la gamme Renault Samsung, bénéficiera d'un restyling, complétant ainsi le renouveau complet de la gamme en 2005.

1.2. FINANCEMENT DES VENTES

1.2.1. Taux d'intervention sur les immatriculations de véhicules neufs

Au 1^{er} semestre 2005, RCI Banque consolide son taux d'intervention sur les immatriculations de véhicules neufs Renault et Nissan **en Europe occidentale** (33,3 % contre 34,8 % au 1^{er} semestre 2004), observant un tassement plus marqué de sa pénétration sur la marque Nissan (28,9 % contre 34,6 % au 1^{er} semestre 2004) que sur la marque Renault (- 0,6 point à 34,2 % contre 34,8 % au 1^{er} semestre 2004).

Hors d'Europe occidentale⁽¹⁾, RCI Banque poursuit son expansion pour accompagner l'internationalisation de la branche automobile de Renault et notamment :

- en Pologne, République Tchèque et Hongrie où son taux d'intervention - pour les deux marques Renault et Dacia - s'établit à 35,2 % ;
- en Roumanie, où il progresse de 2,3 points et s'établit à 29,5 %.

1.2.2. Nouveaux financements et encours productifs moyens de RCI Banque

RCI Banque a mis en place 5,34 milliards d'euros de nouveaux financements hors carte au 1^{er} semestre 2005 (contre 5,48 milliards d'euros au 1^{er} semestre 2004, soit une baisse de 2,7 %) avec 555 223 nouveaux dossiers hors carte au 1^{er} semestre 2005 (contre 556 675 dossiers au 1^{er} semestre 2004).

Ce léger repli est notamment dû à la baisse du taux d'intervention de RCI.

Au 1^{er} semestre 2005, les encours productifs moyens de RCI Banque ont crû de 5,6 % (à périmètre équivalent) pour atteindre 22,5 milliards d'euros.

(1) Hongrie, Pologne, République Tchèque, Roumanie, Argentine et Brésil.



Chapitre 1

Performances commerciales

1.3. STATISTIQUES COMMERCIALES ET DE PRODUCTION

MARCHÉS TOUTES MARQUES – IMMATRICULATIONS (EN NOMBRE)

Marque Renault - Les principaux marchés	1 ^{er} sem. 2005	1 ^{er} sem. 2004	Var. (%)
VÉHICULES PARTICULIERS			
France	1 127 743	1 067 807	5,6
Allemagne	1 696 806	1 656 116	2,5
Royaume-Uni	1 296 485	1 376 565	(5,8)
Italie	1 219 287	1 291 383	(5,6)
Espagne+Canaries	809 926	789 519	2,6
Belgique+Luxembourg	314 929	321 742	(2,1)
Pays-Bas	273 853	285 204	(4,0)
Europe occidentale	7 805 679	7 836 358	(0,4)
Pologne	128 570	192 730	(33,3)
Europe centrale	438 115	505 071	(13,3)
Argentine	162 050	109 630	47,8
Brésil	665 909	600 551	10,9
Turquie	186 289	235 672	(21,0)
VÉHICULES UTILITAIRES			
France	226 125	214 964	5,2
Allemagne	102 147	98 535	3,7
Royaume-Uni	172 453	167 647	2,9
Italie	112 081	117 539	(4,6)
Espagne+Canaries	198 831	167 766	18,5
Belgique+Luxembourg	39 371	35 407	11,2
Pays-Bas	49 474	49 432	0,1
Europe occidentale	1 072 708	1 007 576	6,5
Pologne	17 281	17 311	(0,2)
Europe centrale	60 513	55 885	8,3
Argentine	34 543	24 721	39,7
Brésil	88 191	77 194	14,2
Turquie	118 252	113 050	4,6
VÉHICULES PARTICULIERS ET UTILITAIRES			
France	1 353 868	1 282 771	5,5
Allemagne	1 798 953	1 754 651	2,5
Royaume-Uni	1 468 938	1 544 212	(4,9)
Italie	1 331 368	1 408 922	(5,5)
Espagne+Canaries	1 008 757	957 285	5,4
Belgique+Luxembourg	354 300	357 149	(0,8)
Pays-Bas	323 327	334 636	(3,4)
Europe occidentale	8 878 387	8 843 934	0,4
Pologne	145 851	210 041	(30,6)
Europe centrale(*)	498 628	560 956	(11,1)
Argentine	196 593	134 351	46,3
Brésil (*)	754 100	677 745	11,3
Turquie (*)	304 541	348 722	(12,7)

(*) Chiffres provisoires suivant données fournies par des organismes officiels ou déclarées par les constructeurs.

Marques Dacia et Renault Samsung - Les principaux marchés			
Roumanie - Dacia (VP+VU)	126 422	77 308	63,5
Corée du Sud - Renault Samsung (VP)	430 595	434 163	(0,8)



Chapitre 1

Performances commerciales

GRUPE RENAULT - IMMATICULATIONS (EN NOMBRE) ET PARTS DE MARCHÉ (EN %) (*)

Marque Renault - Performances sur les principaux marchés	1 ^{er} semestre 2005		1 ^{er} semestre 2004	
	en nombre	en %	en nombre	en %
VÉHICULES PARTICULIERS				
France	301 937	26,8	298 646	28,0
Allemagne	88 717	5,2	86 002	5,2
Royaume-Uni	97 261	7,5	102 049	7,4
Italie	82 141	6,7	88 237	6,8
Espagne+Canaries	101 557	12,5	100 323	12,7
Belgique+Luxembourg	34 633	11,0	39 552	12,3
Pays-Bas	24 729	9,0	27 923	9,8
Europe occidentale	796 222	10,2	811 358	10,4
Pologne	9 958	7,7	18 808	9,8
Europe centrale	37 882	8,6	51 840	10,3
Argentine	16 055	9,9	10 322	9,4
Brésil	22 037	3,3	24 506	4,1
Turquie	32 284	17,3	42 245	17,9
VÉHICULES UTILITAIRES				
France	77 907	34,5	73 140	34,0
Allemagne	8 648	8,5	7 836	8,0
Royaume-Uni	12 180	7,1	11 780	7,0
Italie	10 733	9,6	11 281	9,6
Espagne+Canaries	24 561	12,4	22 668	13,5
Belgique+Luxembourg	6 045	15,4	5 346	15,1
Pays-Bas	5 837	11,8	5 894	11,9
Europe occidentale	161 262	15,0	151 671	15,1
Pologne	1 780	10,3	1 789	10,3
Europe centrale	6 665	11,0	6 805	12,2
Argentine	3 163	9,2	1 788	7,2
Brésil	1 404	1,6	1 475	1,9
Turquie	13 528	11,4	12 720	11,3
VÉHICULES PARTICULIERS ET UTILITAIRES				
France	379 844	28,1	371 786	29,0
Allemagne	97 365	5,4	93 838	5,3
Royaume-Uni	109 441	7,5	113 829	7,4
Italie	92 874	7,0	99 518	7,1
Espagne+Canaries	126 118	12,5	122 991	12,8
Belgique+Luxembourg	40 678	11,5	44 898	12,6
Pays-Bas	30 566	9,5	33 817	10,1
Europe occidentale	957 484	10,8	963 029	10,9
Pologne	11 738	8,0	20 597	9,8
Europe centrale	44 547	8,9	58 645	10,5
Argentine	19 218	9,8	12 110	9,0
Brésil	23 441	3,1	25 981	3,8
Turquie	45 812	15,0	54 965	15,8
(*) Chiffres provisoires suivant données fournies par des organismes officiels ou déclarées par les constructeurs.				
Marques Dacia et Renault Samsung – Performances sur les principaux marchés				
Roumanie - Dacia (VP+VU)	62 763	49,6	33 695	43,6
Corée du Sud - Renault Samsung (VP)	55 881	13,0	39 321	9,1



Chapitre 1

Performances commerciales

RENAULT - IMMATICULATIONS EN EUROPE OCCIDENTALE PAR MODÈLE

VÉHICULES PARTICULIERS ET UTILITAIRES	1 ^{er} semestre 2005 ⁽¹⁾	1 ^{er} semestre 2004 ⁽¹⁾
Twingo	40 481	48 658
Clio / Clio III	183 375	244 165
Modus	102 701	124
Thalia	19	521
Mégane / Mégane II	370 660	392 571
Laguna	60 761	77 438
Vel Satis	4 548	4 526
Espace / Espace IV	30 581	38 773
Kangoo	83 959	90 212
Trafic / Trafic II	39 210	31 835
Master / Master II	35 579	29 438
Mascott ⁽²⁾ / Master Propulsion	5 141	4 587
Divers (<i>Messenger, Avantime,...</i>)	469	181
Immatriculations en Europe occidentale	957 484	963 029

(1) Chiffres provisoires.

(2) Mascott est distribué par le réseau de Renault Trucks, filiale d'AB Volvo.



Chapitre 1

Performances commerciales

RENAULT - PERFORMANCES EN EUROPE OCCIDENTALE PAR MODÈLE

Pénétration Renault (en %)	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004	Var. 05/04
VÉHICULES PARTICULIERS			
Twingo	0,5	0,6	(0,1)
Clio	2,1	2,8	(0,7)
Modus	1,3	0,0	1,3
Kangoo	0,3	0,4	(0,1)
Mégane / Mégane II	4,6	4,9	(0,3)
Laguna	0,8	1,0	(0,2)
Vel Satis / Avantime	0,1	0,1	0,0
Espace / Espace IV	0,4	0,5	(0,1)
Trafic / Trafic II / Master / Master II	0,1	0,1	0,0
Total véhicules particuliers	10,2	10,4	(0,2)
VÉHICULES UTILITAIRES			
Véhicules société :			
Twingo	0,1	0,1	0,0
Clio	2,1	2,5	(0,4)
Modus	0,1	0,0	0,1
Mégane / Mégane II	0,8	0,9	(0,1)
Fourgonnettes :			
Kangoo	5,1	5,5	(0,4)
Fourgons :			
Trafic/Trafic II	3,0	2,7	0,3
Master /Master II	3,2	2,8	0,4
Mascott / Master propulsion	0,5	0,5	0,0
Divers :			
Messenger, Laguna, Espace, Express	0,1	0,1	0,0
Total véhicules utilitaires	15,0	15,1	(0,1)
Total véhicules Particuliers et Utilitaires	10,8	10,9	(0,1)

Chapitre 1

Performances commerciales

RENAULT - PERFORMANCES EN EUROPE OCCIDENTALE DES MODÈLES PAR SEGMENT

(en %)	Nom des segments	Var. MTM 1 ^{er} sem. 2005/ 1 ^{er} sem. 2004 en %	Pénétration Renault			Rang
			1 ^{er} sem. 2005	1 ^{er} sem. 2004	Var. 05/04	1 ^{er} sem. 2005
VÉHICULES PARTICULIERS						
Twingo	A	(6,8)	8,5	9,5	(1,0)	3
Clio	B	(3,9)	7,5	9,9	(2,4)	3
Modus	B	(3,9)	4,8	0,0	4,8	9
Kangoo	Assim. VP	4,3	16,4	20,4	(4,0)	2
Mégane / Mégane II	C	5,6	13,4	15,0	(1,6)	1
Laguna	D	(2,8)	4,7	5,8	(1,1)	10
Vel Satis / Avantime	E1	(11,1)	1,3	1,1	0,2	15
Espace / Espace IV	MPV	(15,4)	20,4	21,9	(1,5)	1
Trafic / Trafic II / Master / Master II	Assim. VP	4,3	4,3	3,3	1,0	8
VÉHICULES UTILITAIRES						
Véhicules société :						
Twingo		(2,2)	0,4	0,5	(0,1)	30
Clio		(2,2)	16,8	18,1	(1,3)	1
Modus		(2,2)	0,6	0,0	0,6	26
Mégane / Mégane II		(2,2)	6,8	6,9	(0,1)	3
Fourgonnettes :						
Kangoo		8,4	20,7	22,6	(1,9)	1
Fourgons :						
Trafic/Trafic II		6,4	6,2	5,5	0,7	7
Master /Master II		6,4	6,6	5,8	0,8	6
Mascott / Master propulsion		6,4	1,0	0,9	0,1	20



Chapitre 1

Performances commerciales

GRUPE RENAULT - PRODUCTION MONDIALE PAR MODÈLE ET PAR MARQUE ⁽¹⁾

	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004
PRODUCTION RENAULT		
Twingo	46 676	53 713
Clio	281 616	338 874
Clio III	6 299	-
Modus	102 160	2 511
Logan	1 618	-
Kangoo	65 961	71 531
Mégane	12 576	15 057
Mégane II	443 189	453 980
Laguna II	66 830	89 757
Espace / Espace IV	31 724	40 728
Vel Satis	5 019	4 819
Total véhicules particuliers	1 063 668	1 070 970
Kangoo Express	67 712	63 411
Twingo Société	496	568
Clio Société	23 552	26 038
Modus Société	916	-
Mégane II Société	5 126	4 293
Trafic 2 ⁽²⁾	-	-
Master 2	57 841	47 428
Mascott	7 861	6 736
Total véhicules utilitaires	163 504	148 474
Total production Renault	1 227 172	1 219 444
PRODUCTION DACIA		
1300	-	7 183
Solenza	5 694	24 684
Logan	70 479	292
Total véhicules particuliers	76 173	32 159
Pick-Up 1300	11 080	11 518
Total véhicules utilitaires	11 080	11 518
Total production Dacia	87 253	43 677
PRODUCTION RENAULT SAMSUNG		
SM3 (VP)	12 927	8 025
SM5 (VP)	28 701	30 080
SM7 (VP)	15 274	-
Total production Renault Samsung	56 902	38 105
PRODUCTION MONDIALE DU GROUPE	1 371 327	1 301 226

(1) Les données relatives à la production sont issues d'un comptage effectué lors de :
- la mise à disposition des véhicules produits aux entités commerciales pour les données du 1^{er} semestre 2004 ;
- la sortie de la chaîne de montage pour les données du 1^{er} semestre 2005.

(2) - La production du Trafic, réalisée par General Motors Europe à Luton (Grande-Bretagne) et par Nissan à Barcelone (Espagne) n'est pas comptabilisée dans la production de Renault.



Chapitre 2

Résultats financiers

2.1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS FINANCIERS

Les comptes consolidés au 30 juin 2005 sont publiés en normes IFRS et les comptes 2004 ont été retraités selon ces mêmes normes IFRS.

SYNTHÈSE

- Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe s'établit à 21 324 millions d'euros, en hausse de 3,8 % par rapport au premier semestre 2004 à structure et méthodes identiques.
- La marge opérationnelle s'élève à 943 millions d'euros, soit 4,4 % du chiffre d'affaires contre 5,4 % au premier semestre 2004.
- Les autres produits et charges d'exploitation du Groupe représentent un produit de 264 millions d'euros, contre une charge de 50 millions d'euros au premier semestre 2004.
- La contribution de Nissan Motor au résultat de Renault s'élève à 1 361 millions d'euros au premier semestre 2005 (intégrant une contribution exceptionnelle de 450 millions d'euros) contre 894 millions d'euros au premier semestre 2004. La contribution d'AB Volvo s'élève à 167 millions d'euros contre 115 millions d'euros au premier semestre 2004.
- Le résultat net du Groupe s'élève à 2 211 millions d'euros contre 1 453 millions d'euros au premier semestre 2004.
- La branche automobile dégage un free cash flow⁽¹⁾ de 959 millions d'euros (contre 1 134 millions d'euros au premier semestre 2004). Son endettement financier net est en baisse de 780 millions d'euros par rapport au 31 décembre 2004 et s'élève à 787 millions d'euros, compte tenu des changements de méthode et de définition.

2.1.1. Comptes de résultats consolidés

Le **chiffre d'affaires** du Groupe est en hausse de 3,8 % à structure et méthodes identiques pour atteindre 21 324 millions d'euros au premier semestre 2005.

La contribution de la **branche financement des ventes** à ce chiffre d'affaires s'élève à 950 millions

d'euros, en légère baisse de 1,6 %. Cette évolution est essentiellement due à un repli du taux d'intérêt moyen du portefeuille de prêts, non totalement compensé par la hausse continue des encours productifs moyens (+ 5,6 % à structure et méthodes identiques).

CONTRIBUTION DES BRANCHES AU CHIFFRE D'AFFAIRES DU GROUPE

en millions d'euros	2005 publié			2004 À périmètre 2005			Variation 2005 / 2004			2004
	1 ^{er} trim.	2 ^e trim.	1 ^{er} sem.	1 ^{er} trim.	2 ^e trim.	1 ^{er} sem.	1 ^{er} trim.	2 ^e trim.	1 ^{er} sem.	1 ^{er} sem.
Automobile	9 381	10 993	20 374	9 462	10 123	19 585	(0,9 %)	8,6 %	4,0 %	19 534
Financement des ventes	459	491	950	461	504	965	(0,4 %)	(2,6 %)	(1,6 %)	960
Total	9 840	11 484	21 324	9 923	10 627	20 550	(0,8 %)	8,1 %	3,8 %	20 494

La contribution de la **branche automobile** au chiffre d'affaires du Groupe augmente de 4 % à structure et méthodes identiques pour s'élever à 20 374 millions d'euros. Cette progression, malgré une baisse et une répartition moins favorable des ventes en Europe, s'explique par :

- la progression des ventes à l'international, associée à une hausse des prix et du mix, grâce notamment aux succès des nouveaux modèles Samsung (SM5 et SM7) et à la part croissante de Logan dans l'ensemble des ventes de Dacia,
- des variations de change légèrement positives, principalement en Corée et dans le Mercosur,

- une hausse des ventes de véhicules utilitaires à General Motors et Nissan et de moteurs et boîtes de vitesse à Nissan,
- l'augmentation de l'activité du réseau et la vente de pièces de rechange, illustrant la bonne adaptation de la politique pièces de rechange à l'évolution de la réglementation européenne.

La **marge opérationnelle** du Groupe au premier semestre 2005 s'élève à 943 millions d'euros, soit 4,4 % du chiffre d'affaires contre 5,4 % au premier semestre 2004.

(1) Free cash flow = capacité d'autofinancement diminuée des investissements corporels et incorporels nets des cessions (branche automobile).



CONTRIBUTION DES BRANCHES À LA MARGE OPÉRATIONNELLE DU GROUPE

en millions d'euros	1 ^{er} sem. 2005	1 ^{er} sem. 2004	Variation	Année 2004
Automobile	677	884	(23,4 %)	1 654
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	3,3 %	4,5 %	-	4,3 %
Financement des ventes	266	222	19,8 %	461
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	28,0 %	23,1 %	-	24,7 %
Total	943	1 106	(14,7 %)	2 115
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	4,4 %	5,4 %	-	5,2 %

La **branche financement des ventes** contribue à la marge opérationnelle du Groupe à hauteur de 266 millions d'euros, soit 28 % de son chiffre d'affaires, contre 222 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004. Cette progression intervient dans un contexte de hausse des encours productifs moyens, et de baisse des frais de fonctionnement.

La marge opérationnelle de la **branche automobile** s'élève à 677 millions d'euros (3,3 % du chiffre d'affaires) contre 884 millions d'euros (4,5 % du chiffre d'affaires) au 1^{er} semestre 2004.

Cette évolution s'explique par :

- la baisse de la contribution de l'Europe⁽¹⁾ du fait :
 - d'une dégradation du mix des produits et des prix, dans un contexte de concurrence marquée sur ces marchés et de renforcement des réglementations européennes en matière d'environnement,
 - d'une hausse des coûts de matières premières,
 - de la légère baisse du nombre de véhicules vendus,
 - le tout partiellement compensé par la poursuite de la réduction des coûts des achats hors matières premières et la maîtrise des coûts de garantie,

→ la hausse de la contribution des activités à l'international liée notamment :

- à une amélioration de la rentabilité de Renault Samsung Motors,
- au retour à l'équilibre de Dacia après une période de restructuration et d'investissement dans l'outil industriel,

malgré :

- la baisse des bénéfices en Turquie,
- les frais engagés en Russie pour le lancement de Logan.

Au premier semestre 2005, les **dépenses de recherche et développement** se sont élevées à 1 160 millions d'euros, en augmentation de 139 millions d'euros par rapport au 1^{er} semestre 2004, du fait du développement à l'international et de la préparation des moteurs aux standards d'émission de plus en plus restrictifs. Elles représentent ainsi 5,7 % du chiffre d'affaires de la branche automobile (contre 5,2 % au 1^{er} semestre 2004).

Les frais de développement capitalisés représentent 36,3 % du total, pour un montant de 421 millions d'euros. Les amortissements s'élèvent à 320 millions d'euros.

Au total, les frais de R&D constatés en résultat s'élèvent à 1 059 millions d'euros (contre 898 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004).

FRAIS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004	Année 2004
Dépenses de R&D	1 160	1 021	1 961
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	5,7 %	5,2 %	5,1 %
Frais de développement capitalisés	(421)	(353)	(749)
<i>en % des dépenses de R&D</i>	36,3 %	34,6 %	38,2 %
Amortissements	320	230	464
Frais de R&D constatés en résultat	1 059	898	1 676
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	5,2 %	4,6 %	4,4 %

Les autres produits et charges d'exploitation (APCE) représentent un produit de 264 millions d'euros contre une charge de 50 millions d'euros au premier semestre 2004, résultant principalement :

- de plus-values réalisées sur la vente d'immobilisations, dont des terrains à Madrid pour 160 millions d'euros,

- d'une plus-value sur la cession de la participation de 17,88 % que détenait Renault dans le capital de Nissan Diesel Motor Co Ltd pour 150 millions d'euros,

- de charges de restructuration pour 44 millions d'euros.

(1) Comprenant l'Europe occidentale (18 pays) et l'Europe centrale.



Chapitre 2

Résultats financiers

Après prise en compte des APCE, le **résultat d'exploitation** du Groupe s'établit à 1 207 millions d'euros contre 1 056 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004.

Le **résultat financier** représente une charge de 186 millions d'euros contre une charge de 221 millions d'euros au premier semestre 2004.

- Ce résultat intègre l'impact de l'évaluation des titres participatifs à leur valeur de marché selon la norme IAS 39, qui pèse pour 174 millions d'euros au premier semestre 2005, à comparer à un impact de 89 millions d'euros au premier semestre 2004. Le premier semestre 2004 incluait également l'impact du rachat de 60 % des titres participatifs pour un montant de 121 millions d'euros.
- La charge de financement de la dette est de 40 millions d'euros, en réduction de 18 millions d'euros par rapport au premier semestre 2004 : le Groupe bénéficie de la poursuite de la réduction de son endettement net et d'un faible coût de la dette brute qui est partiellement libellée en yens.

La part revenant à Renault dans le **résultat net des sociétés mises en équivalence** se traduit par un profit de 1 536 millions d'euros au 30 juin 2005. Outre un profit exceptionnel de 450 millions d'euros suite à la finalisation par Nissan du transfert d'une partie de ses engagements de retraite à l'Etat japonais, cette contribution est en hausse de 58 millions d'euros par rapport au premier semestre 2004.

- Renault continue de bénéficier de la performance de **Nissan** (911 millions d'euros hors profit exceptionnel contre 894 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004) dont la marge opérationnelle a atteint 10 % lors de l'année fiscale 2004.
- La mise en équivalence de **Volvo** (qui a procédé à des rachats de ses propres titres au 1^{er} semestre 2005, portant le taux d'intégration de Renault à 21,84%) se traduit dans le résultat de Renault par un produit de 167 millions d'euros, contre 115 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004.
- La mise en équivalence des **autres sociétés du Groupe** (notamment Mais en Turquie) se traduit au 1^{er} semestre 2005 par une contribution de 8 millions d'euros dans le résultat de Renault, contre une contribution de 19 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004.

Au premier semestre 2005, les **impôts courants et différés** représentent une charge nette de 346 millions d'euros, contre une charge nette de 410 millions d'euros au premier semestre 2004. Le taux effectif d'impôt (avant effet des sociétés mises en équivalence) s'établit à 33,9 %, à comparer à 49,1 % au premier semestre 2004 et à 36,4 % sur l'année 2004.

Le **résultat net** du premier semestre 2005 atteint 2 211 millions d'euros, à comparer à un bénéfice de 1 453 millions d'euros au premier semestre 2004. Après neutralisation des titres Renault détenus par Nissan et des actions auto détenues, le résultat net par action s'élève à 8,52 euros, à comparer à 5,53 euros au premier semestre 2004.

2.1.2. Endettement de la branche automobile

Au 31 décembre 2004, l'**endettement financier net automobile** s'élevait à 541 millions d'euros selon les anciennes normes. A l'occasion des changements de normes, il a été redéfini et réévalué à 1 567 millions d'euros, compte tenu des impacts suivants :

- 509 millions d'euros liés à l'application de la norme IAS 32 sur les titres auto détenus,
- 318 millions d'euros liés à l'application de la norme IAS 39 sur les titres participatifs,
- (116) millions d'euros liés à l'application de la norme IAS 39 sur les autres instruments financiers, avec notamment l'impact positif de la valorisation de swaps de couverture en yens,
- 315 millions d'euros provenant de la décision de ne plus déduire de l'endettement les prêts accordés à des sociétés non intégrées.

Au premier semestre 2005, cet endettement financier net automobile diminue de 780 millions d'euros et s'établit à 787 millions d'euros. Ce désendettement est grevé par l'application de la norme IAS 39 qui pèse pour 102 millions d'euros (dont 174 millions d'euros pour les titres participatifs) et par les variations de change et de périmètre pour 198 millions d'euros.

En dehors de ces impacts, l'endettement financier net automobile est en baisse de 1 080 millions d'euros, provenant de l'activité opérationnelle de Renault :

- la **capacité d'autofinancement**, en diminution de 116 millions d'euros par rapport au 1^{er} semestre 2004, s'élève à 2 364 millions d'euros et comprend 314 millions d'euros de dividendes reçus des sociétés mises en équivalence (contre 375 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004), dont notamment :
 - 182 millions d'euros reçus de Nissan,
 - 120 millions d'euros d'AB Volvo.
- l'**excédent de fonds de roulement** s'améliore au 30 juin 2005 de 590 millions d'euros, bénéficiant d'un accroissement important des dettes fournisseurs lié à la saisonnalité des ventes.

Les ressources dégagées par l'exploitation financent largement les **investissements corporels et incorporels nets des cessions** qui ont représenté 1 405 millions d'euros (contre 1 346 millions d'euros au 30 juin 2004). De ce fait, la branche automobile dégage un **free cash flow**⁽¹⁾, avant variation de l'excédent en fond de roulement, de 959 millions d'euros.

Les **dividendes versés** au premier semestre 2005 s'élèvent à 554 millions d'euros (contre 418 millions d'euros au premier semestre 2004), dont 494 millions d'euros par Renault SA.

2.1.3. Investissements et coûts de préparation de l'avenir

Les **investissements corporels et incorporels nets des cessions de la branche automobile** (hors immobilisation des frais de développement) s'élèvent au 1^{er} semestre 2005 à 984 millions d'euros, quasiment stables par rapport au 1^{er} semestre 2004 (993 millions d'euros) et représentent 4,8 % du chiffre d'affaires de la branche automobile, contre 5,1 % au 1^{er} semestre 2004.

(1) Free cash flow = capacité d'autofinancement diminuée des investissements corporels et incorporels nets des cessions (branche automobile).



INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS – GROUPE RENAULT

en millions d'euros	1 ^{er} sem. 2005	1 ^{er} sem. 2004	2 ^{ème} sem. 2004	Année 2004
Automobile	1 405	1 346	1 853	3 199
Financement des ventes	45	88	29	117
Total Groupe	1 450	1 434	1 882	3 316
Acquisitions	1 987	1 732	2 191	3 923
Cessions	(537)	(298)	(309)	(607)
Total Groupe	1 450	1 434	1 882	3 316

COÛTS DE PRÉPARATION DE L'AVENIR – BRANCHE AUTOMOBILE

en millions d'euros	1 ^{er} sem. 2005	1 ^{er} sem. 2004	2 ^{ème} sem. 2004	Année 2004
Investissements nets	1 405	1 346	1 853	3 199
Frais de développement capitalisés	421	353	396	749
Investissements nets hors frais de développements capitalisés (1)	984	993	1 457	2 450
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	<i>4,8 %</i>	<i>5,1 %</i>	<i>7,7 %</i>	<i>6,4 %</i>
Dépenses de R&D (2)	1 160	1 021	940	1 961
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	<i>5,7 %</i>	<i>5,2 %</i>	<i>5,0 %</i>	<i>5,1 %</i>
Coûts de préparation de l'avenir (1)+(2)	2 144	2 014	2 397	4 411
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	<i>10,5 %</i>	<i>10,3 %</i>	<i>12,7 %</i>	<i>11,5 %</i>

Au 1^{er} semestre 2005, les **investissements corporels** ont principalement été consacrés au renouvellement des gammes de produits et de composants ainsi qu'à la modernisation des installations.

- En Europe, les investissements relatifs à la gamme ont représenté 56 % des montants bruts totaux investis. Ils ont été consacrés à Clio III et au restyling de Laguna.
- A l'international (20 % des investissements bruts totaux), ils ont notamment été consacrés à l'industrialisation de Clio III en Turquie et à la modernisation du site industriel de Dacia en Roumanie.

La politique d'investissement hors gamme s'inscrit dans la continuité de celle poursuivie en 2004 et concerne principalement la qualité, les conditions de travail et l'environnement.

Au-delà de ces investissements, la branche automobile engage des frais au titre de ses projets de Recherche et Développement. Les **coûts de préparation de l'avenir** engagés par le Groupe pour ses activités automobiles – correspondant à la somme des investissements corporels, des dépenses de R&D et des autres investissements incorporels, nette des cessions - représentent 10,5 % du chiffre d'affaires.

2.1.4. Evolution des capitaux propres

Au 1^{er} semestre 2005, **les capitaux propres** augmentent de 2 262 millions d'euros et s'élèvent à 18 126 millions d'euros au 30 juin 2005 (15 864 millions d'euros au 31 décembre 2004).

Cette hausse résulte essentiellement de :

- la prise en compte du résultat net dégagé au 1^{er} semestre 2005 (2 211 millions d'euros),
- la distribution par :
 - Renault d'un dividende de 1,80 euro par action au titre de l'exercice 2004 (- 459 millions d'euros, compte tenu de la participation de Renault dans le capital de Nissan et des actions auto-détenues),
 - Oyak Renault de 60 millions d'euros de dividende,
- la hausse de l'écart de conversion pour 636 millions d'euros incluant principalement l'impact indirect de la variation des capitaux propres de Nissan, net des opérations de couverture en yens (452 millions d'euros),
- la diminution de la réserve de réévaluation des instruments financiers (couvertures de flux de trésorerie et instruments financiers disponibles à la vente) pour 134 millions d'euros,
- la réduction du nombre de titres auto détenus (3,53 % du capital de Renault au 30 juin 2005 contre 3,82 % au 31 décembre 2004) qui accroît les capitaux propres de 30 millions d'euros.

Au 30 juin 2005, l'endettement financier net de la branche automobile représente 4,3 % des capitaux propres (contre 9,9 % au 31 décembre 2004).

2.1.5. Engagements hors-bilan

Aucun engagement significatif nouveau n'a été pris par le Groupe au cours du semestre. Les principaux engagements hors-bilan sont décrits dans la note 30 de l'annexe des comptes consolidés semestriels qui, au mieux de la connaissance de la Direction Générale ne comporte pas d'omission significative.

Chapitre 2

Résultats financiers

2.2. COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS

Les informations comparatives 2004 présentées dans ce document ont été retraitées pour être mises en conformité avec le référentiel IFRS applicable au 1^{er} janvier 2005 (cf note 1).

2.2.1. Comptes de résultats consolidés

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004 ⁽¹⁾	Année 2004 ⁽¹⁾
Ventes de biens et services	20 582	19 597	38 552
Produits du financement des ventes (note 5)	742	897	1 740
Chiffre d'affaires (note 4)	21 324	20 494	40 292
Coûts des biens et services vendus	(16 401)	(15 638)	(30 961)
Coût du financement des ventes (note 5)	(456)	(510)	(990)
Frais de recherche et développement (note 11)	(1 059)	(898)	(1 676)
Frais généraux et commerciaux	(2 465)	(2 342)	(4 550)
Marge opérationnelle	943	1 106	2 115
Autres produits et charges d'exploitation nets (note 7)	264	(50)	(243)
Résultat d'exploitation	1 207	1 056	1 872
Produits (charges) d'intérêts nets	(43)	12	(22)
<i>Produits d'intérêts</i>	119	215	496
<i>Charges d'intérêts</i>	(162)	(203)	(518)
Autres produits et charges financiers nets (note 8)	(143)	(233)	(309)
Résultat financier	(186)	(221)	(331)
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence	1 536	1 028	1 923
<i>Nissan (note 13)</i>	1 361	894	1 689
<i>Autres sociétés mises en équivalence (note 14)</i>	175	134	234
Résultat avant impôts	2 557	1 863	3 464
Impôts courants et différés (note 9)	(346)	(410)	(561)
Résultat net	2 211	1 453	2 903
Résultat net – part revenant aux minoritaires	41	47	67
Résultat net – part revenant au Groupe	2 170	1 406	2 836
Résultat net par action ⁽²⁾ en euros (note 10)	8,52	5,53	11,16
Résultat net dilué par action ⁽²⁾ en euros (note 10)	8,45	5,50	11,10
Nombre d'actions retenu (en milliers) (note 10)			
Pour le résultat net par action	254 838	254 034	254 168
Pour le résultat net dilué par action	256 919	255 692	255 435

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

(2) Résultat net – part revenant au Groupe rapporté au nombre d'actions indiqué.



Chapitre 2

Résultats financiers

2.2.2. Bilans consolidés

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
ACTIF		
Actifs non courants		
Immobilisations incorporelles (note 11)	2 802	2 657
Immobilisations corporelles (note 12)	11 682	11 597
Titres mis en équivalence	11 541	9 713
<i>Nissan (note 13)</i>	9 740	7 929
<i>Autres titres mis en équivalence (note 14)</i>	1 801	1 784
Actifs financiers non courants (note 15)	944	1 043
Impôts différés actifs	475	565
Autres actifs non courants	66	56
Total actifs non courants	27 510	25 631
Actifs courants		
Stocks (note 16)	6 156	5 142
Créances de financement des ventes (note 17)	20 901	19 807
Clients de l'automobile (note 18)	2 347	1 878
Actifs financiers courants (note 19)	2 578	2 074
Autres actifs courants (note 20)	2 143	1 722
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 21)	6 739	5 521
Total actifs courants	40 864	36 144
TOTAL ACTIF	68 374	61 775
PASSIF		
Capital	1 086	1 086
Primes d'émission	3 453	3 453
Titres d'autocontrôle	(478)	(508)
Réévaluation des instruments financiers	(57)	77
Ecart de conversion	399	(216)
Autres réserves	11 141	8 752
Résultat net – part revenant au Groupe	2 170	2 836
Capitaux propres – part revenant au Groupe	17 714	15 480
Capitaux propres – part revenant aux minoritaires	412	384
Capitaux propres (note 23)	18 126	15 864
Passifs non courants		
Impôts différés passifs	446	454
Provisions pour risques et charges - part à plus d'un an (notes 24 et 25)	2 236	2 166
Passifs financiers non courants (note 26)	5 881	5 404
Autres passifs non courants	500	426
Total passifs non courants	9 063	8 450
Passifs courants		
Provisions pour risques et charges - part à moins d'un an (notes 24 et 25)	945	910
Passifs financiers courants du financement des ventes (note 26)	22 253	20 629
Passifs financiers courants de l'automobile (note 26)	2 543	2 498
Fournisseurs	8 793	7 234
Autres passifs courants (note 27)	6 651	6 190
Total passifs courants	41 185	37 461
TOTAL PASSIF	68 374	61 775

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.



Chapitre 2

Résultats financiers

2.2.3. Variation des capitaux propres consolidés

en millions d'euros	Nombre d'actions (en milliers)	Capital	Primes d'émission	Titres d'autocontrôle	Réévaluation des instruments financiers	Ecart de conversion	Autres réserves et résultat net revenant au Groupe	Capitaux propres part revenant au Groupe	Capitaux propres part revenant aux minoritaires	Total capitaux propres
Solde au 1^{er} janvier 2004 ⁽¹⁾	284 937	1 086	3 453	(519)	(35)	-	9 098	13 083	395	13 478
Distribution	-	-	-	-	-	-	(357)	(357)	(35)	(392)
Variation de l'écart de conversion	-	-	-	-	-	223	-	223	12	235
Coûts des options d'achat et de souscription d'actions	-	-	-	-	-	-	4	4	-	4
Variation des titres d'autocontrôle	-	-	-	5	-	-	-	5	-	5
Variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers	-	-	-	-	97	-	-	97	-	97
Effet des variations de périmètre et des augmentations de capital sur les intérêts minoritaires	-	-	-	-	-	-	-	-	(37)	(37)
Résultat du 1 ^{er} semestre 2004 ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	-	1 406	1 406	47	1 453
Solde au 30 juin 2004 ⁽¹⁾	284 937	1 086	3 453	(514)	62	223	10 151	14 461	382	14 843
Variation de l'écart de conversion	-	-	-	-	-	(439)	-	(439)	(4)	(443)
Coûts des options d'achat et de souscription d'actions	-	-	-	-	-	-	7	7	-	7
Variation des titres d'autocontrôle	-	-	-	6	-	-	-	6	-	6
Variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers	-	-	-	-	15	-	-	15	-	15
Effet des variations de périmètre et des augmentations de capital sur les intérêts minoritaires	-	-	-	-	-	-	-	-	(14)	(14)
Résultat du 2 ^{ème} semestre 2004 ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	-	1 430	1 430	20	1 450
Solde au 31 déc. 2004 ⁽¹⁾	284 937	1 086	3 453	(508)	77	(216)	11 588	15 480	384	15 864
Distribution	-	-	-	-	-	-	(459)	(459)	(60)	(519)
Variation de l'écart de conversion	-	-	-	-	-	615	-	615	21	636
Coûts des options d'achat et de souscription d'actions	-	-	-	-	-	-	12	12	-	12
Variation des titres d'autocontrôle	-	-	-	30	-	-	-	30	-	30
Variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers	-	-	-	-	(134)	-	-	(134)	-	(134)
Effet des variations de périmètre et des augmentations de capital sur les intérêts minoritaires	-	-	-	-	-	-	-	-	26	26
Résultat du 1 ^{er} semestre 2005	-	-	-	-	-	-	2 170	2 170	41	2 211
Solde au 30 juin 2005	284 937	1 086	3 453	(478)	(57)	399	13 311	17 714	412	18 126

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

Les éléments contribuant à la variation des capitaux propres consolidés du 1^{er} semestre 2005 sont commentés en note 23.



2.2.4. Tableaux de flux de trésorerie consolidés

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004 ⁽¹⁾	Année 2004 ⁽¹⁾
Résultat net	2 211	1 453	2 903
Dotations nettes aux amortissements	1 507	1 414	2 752
Dotations nettes relatives aux provisions à plus d'un an	72	101	220
Part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence nette des dividendes reçus ⁽²⁾	(1 222)	(653)	(1 371)
Résultat du rachat des titres participatifs ⁽³⁾	-	121	121
Autres produits et charges non réalisés (note 29-A)	95	245	407
Capacité d'autofinancement	2 663	2 681	5 032
Financements consentis à la clientèle	(6 941)	(6 148)	(11 917)
Remboursements par la clientèle	6 217	5 318	10 824
Variation nette des crédits renouvelables au réseau de distribution	(236)	26	(35)
Diminution / (augmentation) des créances de financement des ventes	(960)	(804)	(1 128)
Variation nette des actifs et passifs financiers du financement des ventes (note 29-B)	1 647	641	944
Variation du besoin en fonds de roulement (note 29-B)	391	743	427
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation	3 741	3 261	5 275
Investissements incorporels et corporels (note 29-C)	(1 987)	(1 732)	(3 923)
Acquisitions de participations, nettes de la trésorerie acquise	(26)	(64)	(127)
Produits de cessions et autres (note 29-C)	602	306	641
Flux de trésorerie liés aux investissements	(1 411)	(1 490)	(3 409)
Apports d'actionnaires	-	18	18
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère (note 23-D)	(494)	(383)	(383)
Dividendes versés aux actionnaires minoritaires	(60)	(35)	(35)
Flux de trésorerie avec les actionnaires	(554)	(400)	(400)
Emission d'emprunts obligataires de l'automobile	-	224	407
Remboursement d'emprunts obligataires de l'automobile (note 26-C)	(76)	(290)	(290)
Augmentation / (diminution) nette des autres passifs financiers de l'automobile	(437)	(537)	(998)
Diminution / (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'automobile et variation des titres d'autocontrôle	(99)	534	404
Variation nette des actifs et passifs financiers de l'automobile	(612)	(69)	(477)
Flux de trésorerie liés au financement	(1 166)	(469)	(877)
Augmentation de la trésorerie et équivalents de trésorerie	1 164	1 302	989
Solde de la trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture	5 521	4 276	4 276
Augmentation de la trésorerie	1 164	1 302	989
Effets des variations de change et de périmètre sur la trésorerie	54	119	256
Solde de la trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture	6 739	5 697	5 521

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

(2) Les dividendes reçus des sociétés mises en équivalence représentent 314 millions d'euros au 1^{er} semestre 2005 (375 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004 et 553 millions d'euros sur l'année 2004).

(3) L'opération de rachat des titres participatifs réalisée au 1^{er} semestre 2004 s'est traduite par un décaissement de 545 millions d'euros, 424 millions d'euros venant en réduction des passifs financiers de l'automobile et le complément de prix de 121 millions d'euros étant constaté en charge financière de la période.



Chapitre 2

Résultats financiers

2.2.5. Informations sectorielles résumées

A. Comptes de résultats consolidés par branche

en millions d'euros	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽²⁾	Total consolidé
1^{er} semestre 2005				
Ventes externes au Groupe (note 4)	20 374	950	-	21 324
Ventes interbranches ⁽²⁾	93	126	(219)	-
Chiffre d'affaires de la branche	20 467	1 076	(219)	21 324
Marge opérationnelle	669	266	8	943
Résultat d'exploitation	932	267	8	1 207
Résultat financier – produits / (charges) d'intérêts nets	(43)	-	-	(43)
Résultat financier – autres produits et charges financiers nets	(144)	1	-	(143)
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence	1 536	-	-	1 536
Impôts courants et différés	(258)	(85)	(3)	(346)
Résultat net	2 023	183	5	2 211
1^{er} semestre 2004⁽¹⁾				
Ventes externes au Groupe (note 4)	19 534	960	-	20 494
Ventes interbranches ⁽²⁾	160	84	(244)	-
Chiffre d'affaires de la branche	19 694	1 044	(244)	20 494
Marge opérationnelle	901	222	(17)	1 106
Résultat d'exploitation	852	221	(17)	1 056
Résultat financier – produits / (charges) d'intérêts nets	12	-	-	12
Résultat financier – autres produits et charges financiers nets	(234)	2	(1)	(233)
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence	1 028	-	-	1 028
Impôts courants et différés	(330)	(86)	6	(410)
Résultat net	1 328	137	(12)	1 453
Année 2004⁽¹⁾				
Ventes externes au Groupe	38 426	1 866	-	40 292
Ventes interbranches ⁽²⁾	302	234	(536)	-
Chiffre d'affaires de la branche	38 728	2 100	(536)	40 292
Marge opérationnelle	1 640	461	14	2 115
Résultat d'exploitation	1 412	446	14	1 872
Résultat financier – produits / (charges) d'intérêts nets	(22)	-	-	(22)
Résultat financier – autres produits et charges financiers nets	(210)	2	(101)	(309)
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence	1 923	-	-	1 923
Impôts courants et différés	(378)	(177)	(6)	(561)
Résultat net	2 725	271	(93)	2 903

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

(2) Les transactions interbranches sont effectuées à des conditions proches de celles du marché.



Chapitre 2

Résultats financiers

B. Bilans consolidés par branche - 30 juin 2005

en millions d'euros	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽¹⁾	Total consolidé
Actifs non courants				
Immobilisations incorporelles et corporelles	14 032	549	(97)	14 484
Titres mis en équivalence	11 532	9	-	11 541
Actifs financiers non courants	2 944	5	(2 005)	944
Impôts différés actifs	338	105	32	475
Autres actifs non courants	53	13	-	66
Total actifs non courants	28 899	681	(2 070)	27 510
Actifs courants				
Stocks	6 146	10	-	6 156
Créances sur la clientèle	2 502	21 471	(725)	23 248
Actifs financiers courants	2 338	888	(648)	2 578
Autres actifs courants	1 735	1 937	(1 529)	2 143
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 562	1 177	-	6 739
Total actifs courants	18 283	25 483	(2 902)	40 864
TOTAL ACTIF	47 182	26 164	(4 972)	68 374
Capitaux propres				
	18 089	1 996	(1 959)	18 126
Passifs non courants				
Impôts différés passifs et part à plus d'un an des provisions pour risques et charges	2 425	208	49	2 682
Passifs financiers non courants	5 614	267	-	5 881
Autres passifs non courants	451	49	-	500
Total passifs non courants	8 490	524	49	9 063
Passifs courants				
Provisions pour risques et charges – part à moins d'un an	874	71	-	945
Passifs financiers courants du financement des ventes	-	22 846	(593)	22 253
Passifs financiers courants de l'automobile	3 331	-	(788)	2 543
Fournisseurs	8 828	24	(59)	8 793
Autres passifs courants	7 570	703	(1 622)	6 651
Total passifs courants	20 603	23 644	(3 062)	41 185
TOTAL PASSIF	47 182	26 164	(4 972)	68 374

(1) Les transactions interbranches sont effectuées à des conditions proches de celles du marché.

Chapitre 2

Résultats financiers

B. Bilans consolidés par branche - 31 décembre 2004 ⁽¹⁾

en millions d'euros	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽²⁾	Total consolidé
Actifs non courants				
Immobilisations incorporelles et corporelles	13 814	528	(88)	14 254
Titres mis en équivalence	9 713	-	-	9 713
Actifs financiers non courants	3 255	12	(2 224)	1 043
Impôts différés actifs	409	127	29	565
Autres actifs non courants	43	13	-	56
Total actifs non courants	27 234	680	(2 283)	25 631
Actifs courants				
Stocks	5 130	12	-	5 142
Créances sur la clientèle	1 988	20 146	(449)	21 685
Actifs financiers courants	1 826	872	(624)	2 074
Autres actifs courants	1 422	1 618	(1 318)	1 722
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 451	1 074	(4)	5 521
Total actifs courants	14 817	23 722	(2 395)	36 144
TOTAL ACTIF	42 051	24 402	(4 678)	61 775
Capitaux propres				
	15 833	1 814	(1 783)	15 864
Passifs non courants				
Impôts différés passifs et part à plus d'un an des provisions pour risques et charges	2 339	236	45	2 620
Passifs financiers non courants	5 389	15	-	5 404
Autres passifs non courants	375	51	-	426
Total passifs non courants	8 103	302	45	8 450
Passifs courants				
Provisions pour risques et charges – part à moins d'un an	846	64	-	910
Passifs financiers courants du financement des ventes	-	21 618	(989)	20 629
Passifs financiers courants de l'automobile	3 032	-	(534)	2 498
Fournisseurs	7 307	-	(73)	7 234
Autres passifs courants	6 930	604	(1 344)	6 190
Total passifs courants	18 115	22 286	(2 940)	37 461
TOTAL PASSIF	42 051	24 402	(4 678)	61 775

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

(2) Les transactions interbranches sont effectuées à des conditions proches de celles du marché.



Chapitre 2

Résultats financiers

C. Tableaux de flux de trésorerie consolidés par branche

en millions d'euros	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽²⁾	Total consolidé
1^{er} semestre 2005				
Capacité d'autofinancement	2 364	308	(9)	2 663
Diminution / (augmentation) des créances de financement des ventes	-	(1 177)	217	(960)
Variation nette des actifs et passifs financiers du financement des ventes	-	1 224	423	1 647
Variation du besoin en fonds de roulement	590	(189)	(10)	391
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation	2 954	166	621	3 741
Investissements corporels, nets des cessions	(965)	(61)	18	(1 008)
Investissements incorporels, nets des cessions	(440)	(2)	-	(442)
Investissements en titres de participation, nets des cessions	45	(9)	-	36
Variation nette des autres actifs financiers non courants	2	1	-	3
Flux de trésorerie liés aux investissements	(1 358)	(71)	18	(1 411)
Dividendes versés aux actionnaires / apports d'actionnaires	(554)	(1)	1	(554)
Variation nette des actifs et passifs financiers de l'automobile	23	-	(635)	(612)
Flux de trésorerie liés au financement	(531)	(1)	(634)	(1 166)
Augmentation / (diminution) de la trésorerie et équivalents de trésorerie	1 065	94	5	1 164
1^{er} semestre 2004⁽¹⁾				
Capacité d'autofinancement	2 480	236	(35)	2 681
Diminution / (augmentation) des créances de financement des ventes	-	(946)	142	(804)
Variation nette des actifs et passifs financiers du financement des ventes	-	783	(142)	641
Variation du besoin en fonds de roulement	715	30	(2)	743
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation	3 195	103	(37)	3 261
Investissements corporels, nets des cessions	(980)	(124)	37	(1 067)
Investissements incorporels, nets des cessions	(366)	(1)	-	(367)
Investissements en titres de participation, nets des cessions	(58)	(1)	-	(59)
Variation nette des autres actifs financiers non courants	3	-	-	3
Flux de trésorerie liés aux investissements	(1 401)	(126)	37	(1 490)
Dividendes versés aux actionnaires / apports d'actionnaires	(400)	(1)	1	(400)
Variation nette des actifs et passifs financiers de l'automobile	(68)	-	(1)	(69)
Flux de trésorerie liés au financement	(468)	(1)	-	(469)
Augmentation / (diminution) de la trésorerie et équivalents de trésorerie	1 326	(24)	-	1 302
Année 2004⁽¹⁾				
Capacité d'autofinancement	4 596	537	(101)	5 032
Diminution / (augmentation) des créances de financement des ventes	-	(1 132)	4	(1 128)
Variation nette des actifs et passifs financiers du financement des ventes	-	892	52	944
Variation du besoin en fonds de roulement	532	(74)	(31)	427
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation	5 128	223	(76)	5 275
Investissements corporels, nets des cessions	(2 411)	(145)	31	(2 525)
Investissements incorporels, nets des cessions	(788)	(3)	-	(791)
Investissements en titres de participation, nets des cessions	(109)	(8)	-	(117)
Variation nette des autres actifs financiers non courants	24	-	-	24
Flux de trésorerie liés aux investissements	(3 284)	(156)	31	(3 409)
Dividendes versés aux actionnaires / apports d'actionnaires	(400)	(100)	100	(400)
Variation nette des actifs et passifs financiers de l'automobile	(464)	-	(13)	(477)
Flux de trésorerie liés au financement	(864)	(100)	87	(877)
Augmentation / (diminution) de la trésorerie et équivalents de trésorerie	980	(33)	42	989

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

(2) Les transactions interbranches sont effectuées à des conditions proches de celles du marché.



Chapitre 2

Résultats financiers

2.2.6. Annexe aux comptes consolidés

1 - Règles et méthodes comptables	28
2 - Mise en œuvre des normes IFRS	35
3 - Evolution du périmètre de consolidation	35
4 - Chiffre d'affaires du 1 ^{er} semestre 2004 à structure et méthodes du 1 ^{er} semestre 2005	35
5 - Produits et coûts du financement des ventes	36
6 - Paiements basés sur des actions	36
7 - Autres produits et charges d'exploitation nets	36
8 - Autres produits et charges financiers nets	37
9 - Impôts courants et différés	38
10 - Résultat net et résultat net dilué par action	38
11 - Immobilisations incorporelles	38
12 - Immobilisations corporelles	38
13 - Titres Nissan mis en équivalence	39
14 - Autres titres mis en équivalence	42
15 - Actifs financiers non courants	42
16 - Stocks	42
17 - Créances de financement des ventes	43
18 - Clients de l'automobile	43
19 - Actifs financiers courants	43
20 - Autres actifs courants	43
21 - Trésorerie et équivalents de trésorerie	43
22 - Actifs destinés à être cédés	43
23 - Capitaux propres	43
24 - Provisions pour engagements de retraite et autres avantages long terme accordés au personnel	44
25 - Provisions pour risques et charges	45
26 - Passifs financiers	45
27 - Autres passifs courants	46
28 - Instruments financiers	46
29 - Flux de trésorerie	47
30 - Engagements hors bilan et passifs éventuels	48
31 - Sociétés consolidées	49
32 - Comptes consolidés comparés anciennes normes / normes IFRS	53

1 - Règles et méthodes comptables

En application du règlement n° 1606/2002 adopté le 19 juillet 2002 par le parlement européen et le conseil européen, les états financiers consolidés du groupe Renault de l'exercice 2005 seront préparés en conformité avec le référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards) tel qu'approuvé par l'union européenne à la date de préparation de ces états financiers.

Les informations financières comparatives 2004 ont été établies selon le référentiel IFRS en vigueur à la date de préparation des comptes semestriels 2005 et en conformité avec la norme IFRS 1 relative à la première adoption des normes IFRS. Certaines de ces normes sont susceptibles d'évolution ou d'interprétation dont l'application pourrait être rétrospective emportant modification des comptes consolidés 2004 retraités aux normes IFRS et des comptes consolidés semestriels au 30 juin 2005.

Renault a fait le choix d'appliquer par anticipation au 1^{er} janvier 2004 les normes IAS 32 et 39 sur les instruments financiers. Les effets de la transition aux normes IFRS sont décrits dans les notes 2 et 32 du présent document et dans la note 3.1.4.2 « Mise en œuvre des normes IFRS en 2005 » du rapport annuel 2004.

Par ailleurs, le Groupe a appliqué au 1^{er} janvier 2005 la norme IFRS 5 « Abandons d'activités et actifs destinés à être cédés ».

Les comptes intermédiaires arrêtés au 30 juin 2005 sont préparés sur la base des règles de reconnaissance et d'évaluation des transactions découlant du référentiel IAS/IFRS tel que connu à cette date, et tel qu'il devrait être applicable à la clôture 2005. La présentation des états financiers est conforme aux règles de présentation des normes IAS/IFRS, à l'exception de certaines notes qui ne sont pas communiquées et qui seront complétées dans les états financiers au 31 décembre 2005. Ceci constitue une exception à l'application de la norme IAS 34, mais est toutefois en accord avec les recommandations de l'Autorité des Marchés Financiers pour les comptes intermédiaires publiés lors de cette première année de mise en œuvre effective du référentiel IFRS.

A. Estimations et jugements

Pour établir ses comptes, Renault doit procéder à des estimations et faire des hypothèses qui affectent la valeur comptable de certains éléments d'actif et de passif, des produits et des charges, ainsi que les informations données dans certaines notes de l'annexe. Renault revoit ses estimations et appréciations de manière régulière pour prendre en compte l'expérience passée et les autres facteurs jugés pertinents au regard des conditions économiques. En fonction de l'évolution de ces hypothèses ou de conditions différentes, les montants figurant dans ses futurs états financiers pourraient différer des estimations actuelles.

B. Principes de consolidation

Les comptes consolidés intègrent les comptes des sociétés contrôlées de manière exclusive, directement ou indirectement, par le Groupe. Les sociétés contrôlées



conjointement sont consolidées par intégration proportionnelle. Les comptes des sociétés dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sont mis en équivalence.

Les titres des sociétés qui, bien que répondant aux critères évoqués ci-dessus, ne sont pas consolidées, sont inscrits en titres de participation (note 15).

Il s'agit de sociétés qui, prises individuellement, ne dépassent aucun des seuils suivants (en contribution aux données du Groupe) :

chiffre d'affaires	20 millions d'euros
stocks	20 millions d'euros

La consolidation de l'ensemble de ces sociétés aurait un impact négligeable sur les comptes consolidés s'agissant de structures financées par le Groupe, qui réalisent auprès de lui :

- soit la quasi totalité de leurs achats, la plupart de ces sociétés étant des structures de type concession automobile,
- soit la quasi totalité de leurs ventes, la principale de ces sociétés étant Renault Sport.

Les titres de ces sociétés sont évalués à la plus faible des valeurs d'acquisition ou d'utilité, cette dernière étant déterminée pour les sociétés contrôlées par la quote-part de l'actif net détenu. En cas de perte de valeur d'une société non consolidée, cette perte de valeur est par ce mécanisme prise en compte dans le résultat du Groupe.

Les écarts d'acquisition dégagés lors des prises de participation dans les filiales ou les sociétés mises en équivalence représentent la différence, à la date d'acquisition, entre le coût d'acquisition des titres (y compris frais d'acquisition) et la quote-part des actifs et des passifs acquis évalués à leur juste valeur.

Les transactions significatives entre les sociétés consolidées, ainsi que les profits internes non réalisés, sont éliminés.

C. Information sectorielle

L'information sectorielle se décline selon les branches suivantes :

- la branche automobile, qui comprend les filiales de production, de commercialisation, de distribution de véhicules particuliers et utilitaires légers, les filiales de service automobile et les filiales assurant la gestion de leur trésorerie,
- la branche financement des ventes, considérée par le Groupe comme une activité réalisant des opérations d'exploitation à part entière, exercée par RCI Banque et ses filiales auprès du réseau de distribution et de la clientèle finale.

Chacune de ces deux branches forme un tout cohérent exposé à des risques qui lui sont propres.

A l'exception des dividendes reçus et de la charge d'impôt, les produits et charges résultant de l'activité de financement des ventes sont comptabilisés en produits et charges d'exploitation. Les effets fiscaux inhérents au régime d'intégration fiscale français sont comptabilisés par convention dans la charge d'impôt de l'automobile.

Les actifs, les intérêts minoritaires et les dettes sont propres à chaque activité. Les créances cédées par la branche automobile aux sociétés de financement des ventes sont comptabilisées dans les actifs d'exploitation de ces dernières lorsque l'essentiel des risques et avantages est transféré.

Les créances de financement des ventes, les autres valeurs mobilières, les prêts et les passifs financiers du financement des ventes (hors titres participatifs et emprunts subordonnés) sont considérés comme des actifs et passifs courants.

D. Conversion des comptes des sociétés étrangères

La monnaie fonctionnelle et de présentation du Groupe est l'Euro.

La monnaie fonctionnelle des sociétés étrangères est généralement leur monnaie locale. Dans les cas où la majorité des transactions est effectuée dans une monnaie tierce, c'est cette monnaie qui est retenue.

Les comptes de sociétés étrangères du Groupe sont établis dans leur monnaie fonctionnelle, leurs comptes étant ensuite convertis dans la monnaie de présentation du Groupe de la manière suivante :

- les postes du bilan, à l'exception des capitaux propres, qui sont maintenus au taux historique, sont convertis au taux de clôture.
- les postes du compte de résultat sont convertis au taux moyen de la période.
- l'écart de conversion est inclus dans les capitaux propres consolidés et n'affecte pas le résultat.

Les écarts d'acquisition et d'évaluation dégagés lors d'un regroupement avec une société étrangère sont comptabilisés dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise. Ils sont par la suite convertis, au cours de clôture, dans la monnaie de présentation du Groupe et, les différences résultant de cette conversion sont portées dans les capitaux propres consolidés.

Lors de la cession d'une société étrangère, les différences de conversion comptabilisées en capitaux propres s'y rapportant, sont reconnues en résultat.

E. Conversion des opérations en devises

Les opérations libellées en devises étrangères sont initialement converties et comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle au cours en vigueur à la date de transaction.

A la date de clôture, les actifs et passifs monétaires exprimés en devises (hors dérivés) sont convertis au cours de change à cette même date. Toutes les différences de change dégagées à cette occasion sont comptabilisées dans le compte de résultat, à l'exception des différences de conversion relatives aux instruments financiers désignés comme couverture d'investissement net dans une société étrangère. Dans ce dernier cas, les différences de conversion sont portées dans les capitaux propres consolidés jusqu'à la date de cession de la société concernée (à cette date, les différences cumulées comptabilisées en capitaux propres sont reconnues en résultat).



Chapitre 2

Résultats financiers

Les impacts constatés en résultat sont comptabilisés :

- en marge opérationnelle pour les différences de conversion relatives à l'activité opérationnelle ;
- en résultat financier pour les différences de conversion relatives aux opérations financières de la branche automobile.

Les instruments dérivés sont évalués et comptabilisés conformément aux modalités décrites dans la note 1-T relative aux instruments financiers.

F. Chiffre d'affaires et marge

Le chiffre d'affaires est égal à l'ensemble des produits des activités courantes des sociétés intégrées. Il comprend les revenus liés à la vente de biens et services de l'automobile et au financement des ventes.

Vente de biens et services

Ventes et constatation de la marge

Les ventes de biens sont comptabilisées au moment où ceux-ci sont mis à la disposition du réseau de distribution s'il s'agit de concessionnaires indépendants, ou lors de leur livraison au client final pour les ventes directes. La marge est constatée immédiatement pour les ventes usuelles de l'automobile, y compris lorsque les contrats de financement associés s'apparentent de fait à des crédits (crédit-bail, location avec option d'achat). La vente n'est pas reconnue lorsque le véhicule fait l'objet d'un contrat de location par une société financière du Groupe, ou d'un engagement de reprise consenti par le Groupe et lorsque la durée des contrats ne couvre pas une proportion suffisante de la durée de vie des biens.

Dans ce dernier cas, les transactions sont comptabilisées comme des locations ; la différence entre le prix payé par le client et le prix de rachat, assimilable à un produit de location, est étalée sur la durée de la clause de rachat. Le coût de production du véhicule neuf, objet de la première transaction, est enregistré en stock pour les contrats d'une durée inférieure à un an et en immobilisations données en location pour les contrats d'une durée supérieure à un an. La vente du véhicule d'occasion se traduit par l'enregistrement d'un chiffre d'affaires et de la marge correspondante. Une provision pour risques est constituée lorsque le contrat fait apparaître une perte probable sur l'ensemble de l'opération, compte tenu notamment de l'évolution de la valeur de revente du véhicule d'occasion.

Garantie

Les coûts supportés ou prévus relatifs à la garantie constructeur des véhicules et pièces vendus non couverte par des contrats d'assurance sont pris en charge lorsque les ventes sont enregistrées. Dans le cas de campagnes de rappel liées à des incidents découverts après le début de la commercialisation du véhicule, les coûts correspondants font l'objet de provisions pour risques et charges dès lors que la décision d'engager la campagne est prise et annoncée.

Par ailleurs, Renault propose à ses clients des contrats d'extension de garantie et d'entretien pour lesquels les produits et la marge sont reconnus sur la durée de la prestation fournie.

Programmes d'incitation à la vente

Le coût de ces programmes est déduit du chiffre d'affaires lors de l'enregistrement des ventes correspondantes, lorsque leur montant est fonction du volume ou du prix des produits vendus. Dans le cas contraire, il figure dans les frais généraux et commerciaux. Les programmes décidés postérieurement à ces ventes sont provisionnés lors de la prise de décision.

Le Groupe réalise certaines opérations promotionnelles sous forme de réduction d'intérêts sur les crédits accordés à la clientèle finale. Cette charge est constatée immédiatement lorsque les financements sont accordés à des taux ne permettant pas de couvrir les charges de refinancement et de gestion. Dans le cas contraire, elle est étalée sur la durée du financement accordé.

Revenus du financement des ventes et constatation de la marge

Les sociétés de financement des ventes du Groupe financent essentiellement les ventes d'automobiles aux concessionnaires ou aux utilisateurs finaux. Ces financements sont réalisés sous la forme de crédits classiques ou d'opérations de crédit-bail, de location avec option d'achat ou de location longue durée. Sauf lorsque les véhicules loués font l'objet d'un engagement de reprise par le Groupe, ces financements sont traités comme des crédits et figurent au bilan pour le montant nominal du capital non remboursé, déduction faite des provisions éventuellement comptabilisées. Les produits sur contrats de financement des ventes sont calculés de manière à générer un taux d'intérêt constant sur la période.

Les produits et coûts du financement de ventes sont comptabilisés comme suit :

- les produits du financement des ventes figurent dans le chiffre d'affaires.
- le coût du financement des ventes est considéré comme une charge d'exploitation comprise dans la marge opérationnelle. Il inclut essentiellement les intérêts encourus par les sociétés de financement des ventes, les autres coûts et produits directement liés à la gestion de ce refinancement (placements temporaires, couverture et gestion du risque de taux ou de change), le coût du risque non lié au refinancement des créances, ainsi que l'amortissement et les résultats de cession des biens donnés en location.

Commissions versées aux apporteurs d'affaires

Elles constituent des coûts externes de distribution et sont par conséquent incluses dans le taux de rendement des encours de financement, en tant que coûts d'acquisition des contrats, de manière à produire un taux d'intérêt constant sur la durée de ces financements.

Créances présentant un indicateur objectif de dépréciation

Des provisions pour risque de crédit sont constituées pour couvrir les risques de non-recouvrement des créances dès lors qu'elles présentent un indicateur objectif de dépréciation. Elles sont déterminées, selon le cas, individuellement ou à partir d'une approche statistique sur la base de portefeuilles de créances de risques homogènes.



G. Résultat d'exploitation et marge opérationnelle

Le résultat d'exploitation inclut l'ensemble des produits et coûts directement liés aux activités du Groupe, que ces produits et charges soient récurrents ou qu'ils résultent de décisions ou d'opérations ponctuelles, comme les coûts de restructuration. En particulier, les éléments inhabituels définis comme des produits ou charges non usuels par leur fréquence, leur nature ou leur montant font partie du résultat exploitation.

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

- les coûts de restructuration et les coûts relatifs aux mesures d'adaptation des effectifs,
- le résultat de cession d'activités ou de participations opérationnelles,
- le résultat de cession d'immobilisations incorporelles et corporelles (hors cessions de véhicules),
- les éléments inhabituels correspondant à des produits et charges non usuels par leur fréquence, leur nature ou leur montant.

Sont exclus du résultat d'exploitation, le résultat financier et la part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence.

H. Impôt sur les résultats

Le Groupe comptabilise sans actualisation les impôts différés pour l'ensemble des différences temporaires entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Selon la méthode du report variable, les impôts différés sont calculés en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de renversement des différences temporaires. Les actifs d'impôts différés sur les crédits d'impôts, les déficits reportables et les autres différences temporaires sont provisionnés en fonction de leur probabilité de réalisation future.

Au sein d'une même entité fiscale (société juridique, établissement ou groupe d'entités redevable de l'impôt auprès de l'administration fiscale), les impôts différés actifs et passifs sont présentés de manière compensée, dès lors que celle-ci a le droit de compenser ses actifs et passifs d'impôts exigibles.

Un impôt différé passif est constaté au titre des différences temporaires imposables entre la valeur comptable et la valeur fiscale des titres de participation consolidés, sauf lorsque les deux conditions suivantes sont remplies :

- le Groupe est en mesure de contrôler la date à laquelle la différence temporaire s'inversera et,
- il est probable que la différence temporaire ne s'inversera pas dans un avenir prévisible.

A ce titre, les sociétés mises en équivalence ou intégrées proportionnellement donnent lieu à comptabilisation d'un impôt différé passif de distribution pour toutes les différences entre la valeur comptable et la valeur fiscale des titres.

De la même manière, pour les sociétés intégrées globalement, un passif d'impôt différé est reconnu au titre des distributions probables décidées par le Groupe dans un avenir prévisible.

I. Immobilisations incorporelles

Écarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de dépréciation au minimum une fois par an, et dès qu'il existe un indice de perte de valeur. Après la comptabilisation initiale, les écarts d'acquisition sont donc évalués à leur coût diminué du cumul des pertes de valeur éventuelles. Le cas échéant, cette dépréciation est inscrite en marge opérationnelle.

Les écarts d'acquisition des sociétés mises en équivalence sont inclus dans la valeur des titres mis en équivalence au bilan. En cas de perte de valeur, une provision est constituée par voie de dépréciation et intégrée au compte de résultat du Groupe via la quote-part de résultat net des sociétés mises en équivalence.

Frais de recherche et de développement

Les frais de développement engagés entre l'accord traduisant la décision d'entrer dans le développement et l'industrialisation d'un véhicule nouveau ou d'un organe nouveau (moteurs, boîtes de vitesse...) et l'accord de fabrication en série de ce véhicule ou de cet organe sont comptabilisés en immobilisations incorporelles. Ces frais sont amortis linéairement à partir de l'accord de fabrication sur la durée de commercialisation prévue de ce véhicule ou de cet organe, celle-ci étant plafonnée à 7 ans.

Les durées d'amortissement des frais de développement ont été révisées à compter du 1^{er} janvier 2004. Cela a conduit à raccourcir certaines durées et à en allonger d'autres. Les durées allongées concernent les organes mécaniques et les véhicules utilitaires, la durée maximale d'amortissement passant de 5 à 7 ans. L'impact de ce changement n'est pas significatif pour les comptes consolidés du Groupe.

Les frais encourus avant la décision formelle d'entrer dans le développement du produit, de même que les frais de recherche, sont enregistrés dans les charges de la période au cours de laquelle ils sont encourus. Les frais encourus postérieurement au démarrage de la production en série sont traités comme des coûts de production.

J. Immobilisations corporelles

Valeur brute des immobilisations

La valeur brute des immobilisations corporelles est égale au coût historique d'acquisition ou de production.

Les frais de conception sont incorporés au coût de production des immobilisations.

Les coûts d'emprunt supportés pendant la période de mise au point des immobilisations sont immédiatement comptabilisés en charge de l'exercice au cours duquel ils sont encourus. Ils ne sont pas incorporés dans la valeur des immobilisations.

Les subventions d'investissement reçues sont comptabilisées en déduction de la valeur brute des immobilisations auxquelles elles se rapportent.

Les frais d'entretien et de réparation sont comptabilisés en charges lorsqu'ils sont encourus, sauf ceux engagés pour augmenter la productivité ou pour prolonger la durée de vie d'un bien.



Chapitre 2

Résultats financiers

Les biens dont le Groupe dispose par contrat de crédit bail sont traités comme des immobilisations financées à crédit.

Les véhicules donnés en location correspondent à des véhicules faisant l'objet d'un contrat de location par une société financière du Groupe avec un engagement de reprise consenti par le Groupe, ou à des véhicules ayant fait l'objet d'une vente assortie d'une clause de rachat (note 1-F).

Amortissements et dépréciation

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

Constructions ⁽¹⁾	15 à 30 ans
Outillages spécifiques	2 à 7 ans
Matériels et autres outillages (hors lignes de presses)	5 à 15 ans
Lignes de presses	20 à 30 ans
Autres immobilisations corporelles	4 à 6 ans

(1) Les constructions dont la mise en service est antérieure à 1987 sont amorties sur une durée pouvant aller jusqu'à 40 ans.

Les durées d'amortissement des immobilisations corporelles ont été réexaminées au 1^{er} janvier 2004. La grille de catégories d'immobilisations a été affinée de manière à isoler certaines immobilisations spécifiques auxquelles ont été affectées des durées d'amortissement dédiées. Cela a conduit à raccourcir certaines durées et à en rallonger d'autres, l'impact de ce changement n'étant pas significatif pour les comptes consolidés du Groupe.

Les actifs font l'objet d'un amortissement accéléré lorsque la durée d'utilisation devient inférieure à la durée d'utilisation initialement anticipée, en particulier dans le cas de décisions d'arrêt de commercialisation d'un véhicule ou d'un organe.

La valeur recouvrable des actifs est appréciée au niveau de chaque branche. Pour la branche automobile, la rentabilité des actifs s'apprécie globalement en Europe dans la mesure où l'outil industriel et la gamme de produits constituent un ensemble cohérent. La rentabilité des actifs industriels hors Europe est appréciée par sous-ensembles cohérents et produisant des flux de trésorerie indépendants. Lorsque la valeur recouvrable est inférieure à leur valeur nette comptable, les actifs concernés font l'objet d'une dépréciation par voie de provision pour la différence.

K. Actifs non courants (ou groupe d'actifs) destinés à être cédés

Sont considérés comme destinés à être cédés, les actifs non courants (ou groupes d'actifs) qui sont disponibles à la vente et dont la vente est hautement probable.

Les actifs non courants (ou groupe d'actifs) considérés comme « destinés à être cédés » sont évalués et comptabilisés au montant le plus faible entre leur valeur nette comptable et leur juste valeur diminuée des coûts de la vente. Par ailleurs, les actifs classés comme destinés à être cédés (ou inclus au sein d'un groupe destiné à être cédé) cessent d'être amortis.

L. Stocks

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à la valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore, sur la base d'un niveau d'activité normal, les charges directes et indirectes de production ainsi qu'une quote-part des frais de structure liés à la fabrication. Les coûts de revient sont, en général, calculés selon la méthode "premier entré - premier sorti".

M. Cessions de créances

Les créances cédées à des tiers (titrisation, escompte) sont sorties de l'actif du Groupe lorsque l'essentiel des risques et avantages qui leur sont associés sont également transférés à ces tiers. La même règle s'applique entre la branche automobile et la branche financement des ventes.

N. Actifs financiers

Les actifs financiers comprennent les titres de participation des sociétés contrôlées mais non consolidées en raison de leur caractère non significatif, les titres de participation de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable, les valeurs mobilières, les prêts, et les instruments dérivés (note 1-T).

Ces instruments sont présentés en actifs non courants, exceptés ceux présentant une échéance inférieure à 12 mois à la date de clôture, qui sont classés en actifs courants ou en équivalents de trésorerie suivant le cas.

Titres de participation des sociétés contrôlées non consolidées

Les titres de participation non cotés qui représentent les intérêts du Groupe dans le capital de sociétés contrôlées mais non consolidées en raison de leur caractère non significatif ne relèvent pas d'IAS 39 et sont, par application de la norme IAS 27, maintenus au bilan à leur coût d'acquisition, déduction faite des provisions éventuellement nécessaires.

Les autres actifs financiers sont classés dans les catégories suivantes :

	Trading sur option	Disponible à la vente	Prêts et créances
Titres de participation des sociétés non contrôlées, ni sous influence notable		X	
Autres valeurs mobilières	X	X	
Prêts			X

Valeurs mobilières : titres de participation des sociétés ni contrôlées ni sous influence notable

Ce poste comprend les participations du Groupe dans les sociétés sur lesquelles il n'exerce ni contrôle, ni influence notable. Les dividendes correspondants sont comptabilisés dans l'année de leur mise en distribution.

Ces titres de participation sont considérés comme étant « disponibles à la vente ». Ils sont donc évalués à leur juste valeur à la date de clôture et les variations de juste valeur sont comptabilisées directement en capitaux propres.

Les montants constatés en capitaux propres sont repris en résultat lors de la cession de l'actif.



Des provisions pour dépréciation sont constituées et comptabilisées au résultat lorsqu'il existe une indication objective de dépréciation de ces titres de participation. Un indicateur de dépréciation permettant de déterminer une indication objective de dépréciation est la baisse significative ou prolongée de la juste valeur des participations en dessous de leur coût d'acquisition.

Autres valeurs mobilières

Lors de leur comptabilisation initiale, les valeurs mobilières à échéance plus de 3 mois à la date d'acquisition sont mesurées à leur juste valeur.

Les modalités d'évaluation ainsi que le traitement comptable ultérieurs diffèrent selon que les valeurs mobilières sont considérées comme étant « disponibles à la vente », ou classées dès l'origine comme des « actifs évalués à la juste valeur par contrepartie du résultat » (trading sur option).

Dans le premier cas, les valeurs mobilières disponibles à la vente sont évaluées à leur juste valeur à la date de clôture et les variations de cette juste valeur sont comptabilisées directement en capitaux propres. Les montants constatés en capitaux propres sont repris en résultat lors de la sortie de l'actif. Des provisions pour dépréciation sont constituées et comptabilisées au résultat lorsqu'il existe une indication objective de dépréciation significative et durable des valeurs mobilières désignées comme disponibles à la vente.

Dans le second cas, les valeurs mobilières désignées sont évaluées à leur juste valeur à la date de clôture et les variations de juste valeur sont comptabilisées en résultat. Etant évalués à la juste valeur par contrepartie du résultat, ces actifs ne font pas l'objet de provision pour dépréciation.

Les justes valeurs des valeurs mobilières sont déterminées principalement par référence aux prix du marché.

Prêts

Ce poste comprend les prêts à des sociétés non consolidées et les prêts interbancaires réalisés dans le cadre de placements de trésorerie.

Lors de leur comptabilisation initiale, les prêts sont mesurés à leur juste valeur augmentée des coûts de transaction qui leurs sont directement attribuables.

A chaque clôture, les prêts sont évalués à leur coût amorti. Par ailleurs, des provisions pour dépréciation sont constituées et comptabilisées au résultat lorsqu'il existe une indication objective de dépréciation du fait d'un événement intervenu après la comptabilisation initiale de l'actif.

O. Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend les fonds en caisse et les dépôts à vue à l'exclusion des découverts bancaires qui figurent dans les passifs financiers.

Les équivalents de trésorerie sont constitués de placements détenus dans le but de faire face aux engagements de trésorerie à court terme. Pour qu'une valeur mobilière soit considérée comme un équivalent

de trésorerie, elle doit être facilement convertible, en un montant de liquidité connu, et ne pas être soumise à un risque négligeable de changement de valeur.

P. Actions Propres

Les actions d'autocontrôle affectées aux plans d'options d'achat d'actions consentis aux cadres et dirigeants du Groupe, sont comptabilisées pour leur coût d'acquisition en déduction des capitaux propres du Groupe jusqu'à la date de leur cession.

Lors de leur cession, la contrepartie reçue est comptabilisée directement en augmentation des capitaux propres du Groupe, aucun profit ou perte n'étant donc comptabilisé dans le résultat net de l'exercice.

Q. Plans d'achat et de souscription d'actions

Des plans d'options d'achat et de souscription d'actions sont attribués par le Groupe et dénoués en actions Renault. La juste valeur des services reçus en contrepartie de l'attribution de ces options est évaluée de manière définitive, par référence à la juste valeur desdites options à la date de leur attribution et au nombre d'options supposées exerçables à la fin de la période d'acquisition des droits. Pour procéder à cette évaluation, le Groupe utilise un modèle mathématique de type binomial.

Pendant la période d'acquisition des droits, la juste valeur totale ainsi déterminée est étalée de manière linéaire sur toute la période d'acquisition des droits du plan en question.

Cette dépense est constatée en charge de personnel par contrepartie d'une augmentation des capitaux propres. Lors de l'exercice des options, le prix d'exercice reçu par le Groupe est constaté en trésorerie par contrepartie des capitaux propres.

Conformément aux dispositions transitoires de la norme, seuls les plans d'options postérieurs au 7 novembre 2002 ont été comptabilisés selon le principe exposé ci-dessus et font l'objet d'une valorisation.

R. Provisions

Engagements de retraite et autres avantages au personnel à long terme

Pour les régimes à cotisations définies, les paiements du Groupe sont constatés en charges de la période à laquelle ils sont liés.

Pour les régimes à prestations définies concernant les avantages postérieurs à l'emploi, les coûts des prestations sont estimés en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, les droits à prestation sont affectés aux périodes de service en fonction de la formule d'acquisition des droits du régime, en prenant en compte un effet de linéarisation lorsque le rythme d'acquisition des droits n'est pas uniforme au cours des périodes de service ultérieures.

Les montants des paiements futurs correspondant aux avantages accordés aux salariés sont évalués sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ, de mortalité, puis ramenés à leur valeur actuelle sur la base des taux d'intérêt des obligations à long terme des émetteurs de première catégorie.



Chapitre 2

Résultats financiers

Lorsque les hypothèses de calcul sont révisées, il en résulte des écarts actuariels qui sont étalés sur la durée de vie active résiduelle moyenne attendue du personnel participant à ces régimes, pour la partie excédant de plus de 10 % la plus grande des valeurs suivantes :

- valeur actualisée de l'obligation à la date de clôture au titre des prestations définies à la date de clôture, ou
- juste valeur des actifs du régime à la date de clôture.

La charge nette de l'exercice, correspondant à la somme du coût des services rendus, du coût de l'actualisation moins la rentabilité attendue des actifs du régime, est entièrement constatée en marge opérationnelle.

Indemnités de fin de contrat de travail

Le coût des mesures d'adaptation d'effectifs est pris en charge dès que l'engagement du Groupe a été annoncé aux personnels concernés.

Mesures de restructuration

Le coût estimé des mesures de restructuration est pris en charge dès que celles-ci ont fait l'objet d'un plan détaillé et d'une annonce ou d'un début d'exécution.

S. Passifs financiers

Les autres passifs financiers comprennent les titres participatifs, les emprunts obligataires, les autres dettes porteuses d'intérêts et les instruments dérivés (note 1-T).

Titres participatifs

L'interprétation actuelle de la norme IAS 39 sur les instruments financiers a amené le Groupe à considérer que la clause de rémunération variable des titres représente un dérivé incorporé dont l'évaluation séparée n'a pas été possible. Le Groupe a donc évalué à la juste valeur l'intégralité de l'instrument titre participatif. La juste valeur est la valeur de marché. Toutefois, une interprétation pourrait être faite par les instances professionnelles ou réglementaires, amenant Renault à revenir sur ce traitement et à retenir, pour la valorisation des titres participatifs, la méthode du coût amorti.

Les variations de juste valeur constatées sont incluses dans le compte de résultat.

Emprunts obligataires et autres dettes porteuses d'intérêts

Lors de leur comptabilisation initiale, les emprunts obligataires et les autres dettes porteuses d'intérêts sont mesurés à leur juste valeur sur laquelle sont imputés les coûts de transaction qui sont directement attribuables à l'émission du passif. Les frais et primes d'émission d'emprunts ainsi que les primes de remboursement d'obligations n'entrent pas dans le coût initial mais sont pris en compte dans le calcul du coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif et sont donc constatées en résultat de manière actuarielle sur la durée de vie du passif.

A chaque clôture, en dehors des modalités spécifiques liées à la comptabilité de couverture (Note 1-T) ces passifs financiers sont ensuite évalués à leur coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les renégociations des conditions d'emprunts et opérations assimilées sont comptabilisées comme une extinction de l'ancienne dette et la comptabilisation d'une nouvelle dette uniquement si les conditions de l'ancienne et de la nouvelle dette sont substantiellement différentes. Dans ce cas, les coûts supportés à cette occasion sont enregistrés dans les charges financières de l'exercice au cours duquel la négociation est intervenue comme composante du résultat de l'extinction de l'ancienne dette. Dans le cas contraire, si les conditions ne sont pas substantiellement différentes, les coûts supportés constituent un ajustement de la valeur comptable de la dette existante et sont amortis sur la durée résiduelle de la dette modifiée.

T. Dérives et comptabilité de couverture

Risques

Pour gérer son risque de change, le Groupe utilise des contrats de change à terme, des swaps de devises et, dans un degré moindre, des options de change. Les contrats de change à terme sont comptabilisés comme des couvertures dans la mesure où ils sont identifiés comme tels. Ces couvertures peuvent concerner l'investissement net du Groupe dans certaines entités étrangères, des créances ou des dettes en devises ou des engagements fermes en devises.

La politique générale du Groupe en matière de risque d'intérêt est de gérer globalement le risque de taux en utilisant des swaps de taux, des contrats d'options de taux et des swaps de devises.

Enfin, le Groupe utilise également des contrats à terme de matières premières dans le cadre de la couverture de ses achats.

Evaluation et présentation

Les dérivés sont mesurés à leur juste valeur lors de leur comptabilisation initiale. Par la suite, à chaque clôture, la juste valeur des dérivés est réévaluée.

La juste valeur des contrats de change à terme est estimée à partir des conditions du marché. La juste valeur des swaps de devises est déterminée par actualisation des flux financiers, en utilisant les taux (change et intérêt) du marché à la date de clôture.

La juste valeur des dérivés de taux représente ce que le Groupe recevrait (ou paierait) pour dénouer à la date de clôture les contrats en cours, en prenant en compte les plus ou moins-values latentes déterminées à partir des taux d'intérêts courants et de la qualité de la contrepartie de chaque contrat à la date de clôture.

La juste valeur des dérivés de matières premières est estimée à partir des conditions du marché.

Les dérivés sont présentés au bilan en non courant ou courant suivant que leur échéance se situe à plus ou moins de 12 mois.

Comptabilisation des opérations de couverture

Lorsque les dérivés sont désignés comme éléments de couverture, leur traitement varie selon qu'ils sont désignés :

- de couverture de juste valeur,
- de couverture de flux de trésorerie,



- de couverture d'un investissement net réalisé à l'étranger.

Le Groupe identifie clairement l'élément de couverture et l'élément couvert dès la mise en place de la couverture et documente formellement cette relation de couverture en identifiant la stratégie de couverture, le risque couvert et la méthode d'évaluation de l'efficacité de la relation de couverture. Par la suite, cette documentation est actualisée, permettant ainsi de démontrer l'efficacité de la couverture désignée.

La comptabilité de couverture se traduit par des méthodes spécifiques d'évaluation et de comptabilisation selon la catégorie de couverture concernée.

- **Couverture de juste valeur** : l'élément couvert est réévalué au titre du risque couvert et l'instrument de couverture est évalué et comptabilisé pour sa juste valeur. Les variations de ces deux éléments sont enregistrées simultanément en résultat, seule l'inefficacité de la couverture impacte le compte de résultat.
- **Couverture de flux de trésorerie** : l'élément couvert ne fait l'objet d'aucune revalorisation et seul l'instrument de couverture est réévalué à sa juste valeur. En contrepartie de cette réévaluation, la part efficace de variation de juste valeur attribuable au risque couvert est comptabilisée nette d'impôt dans les capitaux propres alors que la part inefficace est comptabilisée en résultat. Les montants accumulés en capitaux propres sont recyclés au compte de résultat lorsque l'élément couvert impacte ce dernier.
- **Couverture d'investissement net réalisé à l'étranger** : l'instrument de couverture est réévalué à sa juste valeur. En contrepartie de cette réévaluation, la part efficace de variation de juste valeur attribuable au risque de change couvert est comptabilisée net d'impôt dans les capitaux propres alors que la part inefficace est comptabilisée en résultat. Les montants accumulés en capitaux propres sont repris au compte de résultat à la date de liquidation ou de cession de l'investissement net.

Comptabilisation des dérivés non qualifiés de couverture

Lorsque les dérivés ne sont pas qualifiés de couverture, les variations de juste valeur sont portées immédiatement au compte de résultat financier, sauf dans le cas de dérivés initiés uniquement pour des raisons étroitement liées à l'exploitation. Dans ce dernier cas, les variations de juste valeur sont comptabilisées en marge opérationnelle.

4 - Chiffre d'affaires du 1^{er} semestre 2004 à structure et méthodes du 1^{er} semestre 2005

en millions d'euros	Automobile	Financement des ventes	Total
Chiffre d'affaires du 1 ^{er} semestre 2004 ⁽¹⁾	19 534	960	20 494
Changements de périmètre	51	5	56
Chiffre d'affaires du 1 ^{er} semestre 2004 aux périmètre et méthodes du 1 ^{er} semestre 2005	19 585	965	20 550
Chiffre d'affaires du 1 ^{er} semestre 2005	20 374	950	21 324

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

2 - Mise en œuvre des normes IFRS

En tant que premier adoptant des normes IFRS, le Groupe a préparé un bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2004 selon ces nouvelles normes. Et, conformément à la recommandation de l'AMF relative à la communication financière pendant la période de transition, il a présenté l'impact chiffré du passage aux normes IFRS sur la situation financière et la performance de l'exercice 2004. Ces documents ont été publiés dans le rapport annuel 2004, au chapitre 3.1.4.2 « Mise en oeuvre des normes IFRS en 2005 ».

Pour l'élaboration de son bilan d'ouverture, le Groupe s'est conformé à la règle générale d'application rétrospective telle que définie par la norme IFRS 1. Il a retenu certaines dérogations facultatives à cette application rétrospective :

- les écarts actuariels non encore reconnus au titre des provisions pour engagement de retraite ont été comptabilisés en capitaux propres au 1^{er} janvier 2004 ;
- les écarts de conversion cumulés ont été reclassés dans les réserves consolidées au 1^{er} janvier 2004 ;
- les regroupements d'entreprises n'ont pas été retraités.

Par ailleurs, seuls les plans d'options d'achat et de souscription d'actions postérieurs au 7 novembre 2002 ont été comptabilisés selon la norme IFRS 2.

La présentation du bilan est conforme au critère de classement en éléments courants et non courants requis par la norme IAS 1.

Des états financiers comparés anciennes normes / normes IFRS, ainsi que des tableaux d'analyse de la transition, ont été élaborés au titre du 1^{er} semestre 2004 et de l'exercice 2004. Ils sont présentés dans la note 32.

Les rapprochements sont présentés sous la forme de tableaux de passage des états en anciennes normes vers le nouveau référentiel IFRS.

La nature des retraitements par norme est détaillée dans le rapport annuel 2004, au chapitre 3.1.4.2 « Mise en oeuvre des normes IFRS en 2005 ».

3 - Evolution du périmètre de consolidation

Aucune évolution significative du périmètre de consolidation n'est intervenue au 1^{er} semestre 2005, ni en 2004.

Chapitre 2

Résultats financiers

5 - Produits et coûts du financement des ventes

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004 ⁽¹⁾	Année 2004 ⁽¹⁾
Produits sur crédits à la clientèle	451	504	939
Produits sur opérations de crédit-bail, location simple et assimilées	291	393	801
Total des produits de financement des ventes⁽²⁾	742	897	1 740
Charges nettes de non recouvrement	(68)	(58)	(106)
Autres coûts du financement des ventes	(388)	(452)	(884)
Total des coûts de financement des ventes	(456)	(510)	(990)

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

(2) Le chiffre d'affaires total de l'activité financement des ventes présenté dans les informations sectorielles s'analyse comme suit :

	1 ^{er} sem. 2005	1 ^{er} sem. 2004*	Année 2004*
Produits de financement des ventes	742	897	1 740
Ventes de biens et services	208	63	126
Ventes externes de la branche financement des ventes	950	960	1 866

* Données 2004 retraitées en normes IFRS.

124 millions d'euros de produits d'activités de service attachées aux activités de financement étaient classés en produits de financement des ventes au 1^{er} semestre 2004. Ces produits sont reclassés en ventes de biens et services en 2005. Les coûts ont de même été reclassés de coûts de financement des ventes en coûts des biens et services vendus.

6 - Paiements basés sur des actions

Les paiements basés sur des actions ne concernent que des plans de stock options consentis au personnel. Ils représentent une charge de personnel de 9 millions d'euros au 1^{er} semestre 2005 (4 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004 et 11 millions d'euros en 2004).

Valorisation des plans

Les plans d'attribution d'options n° 1 à 9 accordés de 1996 à 2003 sont des plans d'options d'achat d'actions, le plan n° 10 accordé en 2004 est un plan d'options de souscription d'actions.

Les options attribuées au titre de ces plans ne sont acquises qu'après une période fixée à 5 ans pour les plans n° 1 à 8, et à 4 ans pour les plans n° 9 et 10. La période d'exercice qui s'ouvre s'étale sur 5 ans pour les plans n° 1 à 8, et sur 4 ans pour les plans n° 9 et 10.

Ces plans ont été valorisés comme suit :

Date d'attribution	Valorisation initiale (en milliers d'euros)	Charge 1 ^{er} semestre 2005 (en millions d'euros)	Prix de l'action à l'attribution (en euros)	Volatilité	Taux	Prix d'exercice (en euros)	Durée de l'option ⁽¹⁾	Dividende par action (en euros)
8 septembre 2003	32 820	(4)	55,40	33 %	3,79 %	53,36	4 ans	1,15
14 septembre 2004	39 870	(5)	69,05	27 %	3,71 %	66,03	4 ans	1,40
Total		(9)						

(1) Période d'indisponibilité fiscale.

Au 1^{er} semestre 2005, en complément de la constatation d'une charge de personnel de 9 millions d'euros, les paiements basés sur des actions ont

Par ailleurs, la perte du bénéfice des options est conforme aux dispositions réglementaires, avec perte totale en cas de démission, et décision au cas par cas pour les départs à l'initiative de l'entreprise.

Le modèle de valorisation des options retenu est un modèle mathématique de type binomial pour lequel est anticipé un exercice des options réparti linéairement sur la période d'exercice. La volatilité retenue est une volatilité implicite à la date d'attribution qui représente une valeur conforme aux pratiques de marché. Le dividende utilisé est le dernier dividende connu à la date de mise en place des plans.

Conformément aux dispositions transitoires de la norme, seuls les plans d'options postérieurs au 7 novembre 2002 ont été comptabilisés selon les principes exposés ci-dessus et font l'objet d'une valorisation.

donné lieu à une charge de 3 millions d'euros enregistrée dans le résultat des sociétés mises en équivalence.

7 - Autres produits et charges d'exploitation nets

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004 ⁽¹⁾	Année 2004 ⁽¹⁾
Coûts et provisions de restructuration et d'adaptation des effectifs	(44)	(92)	(175)
Résultat de cession d'activités ou de participations opérationnelles	146	2	(38)
Résultat de cession d'immobilisations incorporelles ou corporelles (hors cessions de véhicules)	155	33	45
Produits et charges d'exploitation inhabituels	7	7	(75)
Total	264	(50)	(243)

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.



Chapitre 2

Résultats financiers

A. Coûts et provisions de restructuration et d'adaptation des effectifs

Les coûts de restructuration sont principalement liés à la prise en charge des mesures de restructuration de certaines activités et des mesures d'adaptation des effectifs.

Ils s'analysent comme suit :

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004 ⁽¹⁾	Année 2004 ⁽¹⁾
Charge relative à l'actualisation financière et aux aménagements des modalités du plan CASA (dispositif de « Cessation d'Activité des Salariés Agés » mis en place en France en 1999) et du dispositif sur les travailleurs précoces (loi Fillon 2003 en France)	(7)	(66)	(116)
Autres coûts et provisions de restructuration et d'adaptation des effectifs	(37)	(26)	(59)
Total	(44)	(92)	(175)

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

B. Résultat de cession d'activités ou de participations opérationnelles

Le résultat de cession d'activités ou de participations opérationnelles intègre :

- en 2005, un profit de 150 millions d'euros sur la vente de la participation de 17,88% détenue dans Nissan Diesel Motor Co. Ltd ;
- au 2^{ème} semestre 2004, un coût de 39 millions d'euros correspondant à l'impact du règlement du litige sur l'interprétation du contrat d'apport de Renault Véhicules Industriels à Volvo en 2001 (net d'impôts, le règlement de ce litige a un impact de 20 millions d'euros).

C. Résultat de cession d'immobilisations incorporelles ou corporelles (hors cessions de véhicules)

La vente de terrains à Madrid constitue l'essentiel du résultat de cession réalisé au 1^{er} semestre 2005.

D. Produits et charges d'exploitation inhabituels

Les produits et charges d'exploitation inhabituels de 2004 comprennent une dotation de provision de 49 millions d'euros au titre de l'évolution des engagements relatifs au traitement des véhicules hors d'usage en Grande-Bretagne, en Italie, en Espagne et en Belgique (note 30.B-1).

8 - Autres produits et charges financiers nets

Les autres produits et charges financiers nets s'analysent comme suit :

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004 ⁽¹⁾	Année 2004 ⁽¹⁾
Résultat du rachat des titres participatifs	-	(121)	(121)
Evolution de la juste valeur des titres participatifs	(174)	(89)	(170)
Autres éléments	31	(23)	(18)
Total	(143)	(233)	(309)

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

Renault a procédé entre mars et avril 2004 à une offre publique d'achat de ses titres participatifs à un prix de 450 euros par titre, représentant une prime de 21 % par rapport au cours du titre participatif.

Cette offre se traduit dans les comptes du premier semestre 2004 par un décaissement de 545 millions

d'euros, 424 millions d'euros venant en réduction des passifs financiers de l'automobile et le complément de prix de 121 millions d'euros étant constaté en charge financière de la période.



Chapitre 2

Résultats financiers

9 - Impôts courants et différés

La charge d'impôts courants et différés du 1^{er} semestre est calculée à partir du taux effectif d'impôt estimé pour l'année pleine pour chaque entité ou sous-ensemble fiscal, ajusté des opérations propres au 1^{er} semestre.

Le taux effectif d'impôt s'établit à 13,5 % au 1^{er} semestre 2005. Avant prise en compte de la part de résultat des sociétés mises en équivalence, le taux effectif d'impôt est de 33,9 %.

Un impôt différé passif est constaté sur la différence entre la valeur consolidée des sociétés mises en équivalence et leur valeur fiscale. L'évolution de cet impôt différé passif, lié à l'augmentation de la valeur consolidée des sociétés mises en équivalence, pèse pour 2,5 points dans le taux effectif d'impôt de 33,9 %.

10 - Résultat net et résultat net dilué par action

Le résultat net par action et le résultat net dilué par action sont calculés en divisant la part du résultat net revenant au Groupe (2 170 millions d'euros au 1^{er} semestre 2005, 1 406 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004 et 2 836 millions d'euros sur l'année 2004) par le nombre d'actions adéquat.

Le nombre d'actions retenu pour le résultat net par action est le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de la période, ce dernier prenant en compte la neutralisation des actions d'autocontrôle ainsi que des actions Renault détenues par Nissan.

Le nombre d'actions retenu pour le résultat net dilué par action est le nombre moyen pondéré d'actions potentiellement en circulation au cours de la période. Il prend en compte le nombre d'actions retenu pour le résultat net par action, complété du nombre de stock options dilutives.

11 - Immobilisations incorporelles

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Frais de développement immobilisés	4 309	3 882
Écarts d'acquisition	205	197
Autres immobilisations incorporelles	283	255
Valeurs brutes	4 797	4 334
Frais de développement immobilisés	(1 812)	(1 505)
Autres immobilisations incorporelles	(183)	(172)
Amortissements et provisions	(1 995)	(1 677)
Valeurs nettes	2 802	2 657

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

Les écarts d'acquisition sont localisés principalement en Europe.

A. Décaissement au titre de la recherche et du développement

Les décaissements au titre de la recherche et du développement s'élevaient à 1 160 millions d'euros au 1^{er} semestre 2005 (à comparer à 1 021 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004 et 1 961 millions d'euros en 2004).

Ils se décomposent comme suit :

- 739 millions d'euros de dépenses constatées en charges (668 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004 et 1 212 millions d'euros en 2004),
- 421 millions d'euros d'investissements (353 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004 et 749 millions d'euros en 2004).

B. Variations de la période

en millions d'euros	Valeur brute	Amortissement et provisions	Valeur nette
Valeur au 31 décembre 2004⁽¹⁾	4 334	(1 677)	2 657
Acquisitions / (dotations nettes) (note 29-C)	442	(336)	106
(Cessions) / reprises sur cessions	(27)	27	-
Ecart de conversion	24	(3)	21
Variation de périmètre et autres	24	(6)	18
Valeur au 30 juin 2005	4 797	(1 995)	2 802

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

12 - Immobilisations corporelles

A. Immobilisations corporelles à la clôture

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Terrains	532	503
Constructions	4 444	4 067
Outillages spécifiques	6 926	6 716
Matériels et autres outillages	11 666	11 039
Véhicules donnés en location	2 252	2 053
Autres immobilisations corporelles	974	1 012
Immobilisations en cours	897	1 470
Valeurs brutes	27 691	26 860
Terrains et constructions	(2 153)	(2 039)
Outillages spécifiques	(5 180)	(4 859)
Matériels et autres outillages	(7 271)	(6 992)
Véhicules donnés en location	(578)	(535)
Autres immobilisations corporelles	(827)	(838)
Amortissements et provisions	(16 009)	(15 263)
Immobilisations corporelles-valeurs nettes	11 682	11 597

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.



B. Variations de l'exercice

en millions d'euros	Valeur brute	Amortissement et provisions	Valeur nette
Valeur au 31 décembre 2004⁽¹⁾	26 860	(15 263)	11 597
Acquisitions / (dotations nettes) (note 29-C)	1 386	(1 171)	215
(Cessions) / reprises sur cessions	(976)	590	(386)
Ecart de conversion	350	(145)	205
Variation de périmètre et autres	71	(20)	51
Valeur au 30 juin 2005	27 691	(16 009)	11 682

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

13 - Titres Nissan mis en équivalence

A. Méthode de consolidation de Nissan

Renault détient une participation de 44,4 % dans Nissan. Renault et Nissan ont choisi d'édifier ensemble une alliance d'un type unique, composée de deux entreprises distinctes liées par une communauté d'intérêts et unies pour la performance. Les mécanismes ont été conçus pour veiller au maintien des identités de marque et au respect de la culture de chacune des deux entreprises.

De cette volonté résultent notamment les dispositions de fonctionnement suivantes :

- Renault ne dispose pas de la majorité des droits de vote chez Nissan ;
- les termes des accords entre Renault et Nissan ne permettent à Renault, ni de nommer la majorité des membres du conseil d'administration de Nissan, ni de réunir la majorité des droits de vote dans les réunions du conseil d'administration de Nissan ; au 30 juin 2005, Renault dispose de 4 sièges sur un total de 9 au conseil d'administration de Nissan (En 2004, Renault disposait de 3 sièges sur 7) ;
- Renault Nissan BV, détenue à 50 % par Renault et à 50 % par Nissan, est une structure collégiale de prise de décision de l'Alliance sur certains éléments stratégiques concernant l'un et l'autre groupe et dont

les décisions s'imposent aussi bien à Renault qu'à Nissan. Elle ne permet pas à Renault de diriger les politiques financières et opérationnelles de Nissan. A ce titre, l'existence de Renault Nissan BV ne peut être considérée comme établissant un contrôle contractuel de Renault sur Nissan ; depuis sa création, les sujets traités par Renault Nissan BV sont restés dans ce cadre contractuel et ne témoignent pas d'un contrôle de Renault sur Nissan ;

- Renault ne peut utiliser ni orienter l'utilisation des actifs de Nissan comme il le fait pour ses propres actifs ;
- Renault n'accorde aucune garantie sur la dette de Nissan.

Au regard de ces éléments, Renault consolide sa participation dans Nissan par mise en équivalence.

B. Comptes consolidés de Nissan retenus pour la mise en équivalence dans les comptes de Renault

Les comptes de Nissan retenus pour la mise en équivalence dans les comptes de Renault sont les comptes consolidés publiés en normes comptables japonaises – Nissan est cotée à la Bourse de Tokyo – après retraitements pour les besoins de la consolidation de Renault.

Nissan publie trimestriellement ses comptes et clôt son exercice annuel au 31 mars. Pour les besoins de la consolidation de Renault, les résultats de Nissan sont pris en compte dans la consolidation de Renault sur une base calendaire (résultats de janvier à juin consolidés dans les comptes du 1^{er} semestre de Renault, résultats de janvier à décembre consolidés dans les comptes annuels de Renault) soit en décalage de 3 mois par rapport aux comptes publiés par Nissan au Japon (le 1^{er} semestre des comptes publiés par Nissan au Japon correspond à la période d'avril à septembre).

Suite aux opérations sur ses propres titres au 1^{er} semestre 2005, Nissan détient 3,5 % de ses titres au 30 juin 2005, contre 3,2 % au 31 décembre 2004. En conséquence, le pourcentage d'intérêt de Renault dans Nissan s'établit à 45,9 % au 30 juin 2005, à comparer à 45,8 % au 31 décembre 2004.

C. Evolution de la valeur des titres Nissan mis en équivalence

en millions d'euros	Écart d'acquisition net	Quote-part d'actif net			Total
		Avant neutralisation ci-contre	Neutralisation à hauteur de 44,4 % de l'augmentation de capital 2002 de Renault réservée à Nissan ⁽²⁾	Net	
Au 31 décembre 2004⁽¹⁾	826	8 065	(962)	7 103	7 929
Résultat du 1 ^{er} semestre 2005	-	1 361	-	1 361	1 361
Dividende versé	-	(182)	-	(182)	(182)
Ecart de conversion et autres	51	581	-	581	632
Au 30 juin 2005	877	9 825	(962)	8 863	9 740

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

(2) L'augmentation de capital réservée à Nissan en 2002 de 2 166 millions d'euros a été neutralisée en 2002 à hauteur du pourcentage d'intérêt de Renault dans Nissan, afin d'éliminer l'effet lié à la participation réciproque.



Chapitre 2

Résultats financiers

D. Evolution des capitaux propres de Nissan retraités pour les besoins de la consolidation de Renault

en milliards de yens	31 déc. 2004 ⁽¹⁾	Résultat de la période	Dividendes	Autres mouvements ⁽²⁾	30 juin 2005
Capitaux propres part du groupe aux normes japonaises	2 287	245	(49)	64	2 547
Retraitements pour les besoins de Renault :					
- Ré-estimation de l'actif immobilisé	522	(12)	-	-	510
- Provision pour retraite et autres avantages accordés au personnel à long terme	(477)	264	-	(6)	(219)
- Immobilisation des frais de développement	360	42	-	-	402
- Autres retraitements	(233)	(134)	(4)	(4)	(375)
Actif net retraité pour les besoins de Renault	2 459	405	(53)	54	2 865
en millions d'euros					
Part de Renault ⁽³⁾ (avant neutralisation ci-dessous)	8 065	1 361	(182)	581	9 825
Neutralisation à hauteur de 44,4 % de l'augmentation de capital 2002 de Renault réservée à Nissan ⁽⁴⁾	(962)	-	-	-	(962)
Part de Renault dans l'actif net de Nissan	7 103	1 361	(182)	581	8 863

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

(2) Les « autres mouvements » en euros comprennent une variation de l'écart de conversion pour 540 millions d'euros. Cette variation traduit essentiellement l'effet de la hausse du dollar US et du peso mexicain par rapport à l'euro. Les opérations de couverture réalisées par Renault sur la part des capitaux propres de Nissan exprimés en yens sont prises en compte dans les capitaux propres de Renault. Les « autres mouvements » incluent également la variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers.

(3) La part de Renault dans Nissan est de 45,9 % au 30 juin 2005 et 45,8 % au 31 décembre 2004.

(4) L'augmentation de capital 2002 de Renault de 2 166 millions d'euros, réservée à Nissan, a été neutralisée en 2002 à hauteur du pourcentage d'intérêt de Renault dans Nissan, afin d'éliminer l'effet lié à la participation réciproque.

La contribution de Nissan au résultat net de Renault au 1^{er} semestre 2005 intègre un profit exceptionnel de 450 millions d'euros traduisant la finalisation par Nissan

du transfert d'une partie de ses engagements de retraite à l'Etat japonais.

E. Couverture de l'investissement dans Nissan

L'investissement dans Nissan fait l'objet d'opérations de couverture qui s'élevaient au 30 juin 2005 à 440 milliards de yens (3 285 millions d'euros). Ces opérations sont composées d'emprunts obligataires et de placements privés sur le marché de l'EMTN émis directement en yens pour 145 milliards de yens (1 083 millions d'euros) et d'opérations de contrats d'échange de devises pour

295 milliards de yens (2 202 millions d'euros). Elles ont dégagé au cours du 1^{er} semestre 2005 des écarts de change nets d'impôt pour (88) millions d'euros, comptabilisés dans les réserves de conversion du Groupe (note 23-E).

Les opérations de couverture ont été réduites de 117 milliards de yens (862 millions d'euros) au 1^{er} semestre 2004.

F. Comptes consolidés de Nissan en normes comptables japonaises

Les chiffres clés des comptes consolidés de Nissan établis en conformité avec les normes comptables japonaises se résument comme suit :

COMPTES DE RÉSULTATS RÉSUMÉS

	De janvier à mars 2005 dernier trimestre de l'exercice annuel 2004 de Nissan au Japon		D'avril à juin 2005 1 ^{er} trimestre de l'exercice annuel 2005 de Nissan au Japon		De janvier à juin 2005 période retenue pour la consolidation des comptes du 1 ^{er} semestre 2005 de Renault	
	en milliards de yens	en millions d'euros ⁽¹⁾	en milliards de yens	en millions d'euros ⁽¹⁾	en milliards de yens	en millions d'euros ⁽¹⁾
Chiffre d'affaires	2 476	18 485	2 145	16 013	4 621	34 498
Résultat d'exploitation	249	1 859	206	1 538	455	3 397
Résultat courant	244	1 822	211	1 575	455	3 397
Éléments exceptionnels	(28)	(209)	(36)	(269)	(64)	(478)
Profit net	139	1 038	106	791	245	1 829

(1) Les chiffres exprimés en euros sont fournis pour la facilité de lecture. Ils sont obtenus en convertissant les montants exprimés en yens (monnaie fonctionnelle de Nissan) au taux de change du 30 juin 2005, soit 133,95 yens pour 1 euro.



BILANS RÉSUMÉS

	Au 30 juin 2005		Au 31 décembre 2004	
	en milliards de yens	en millions d'euros ⁽¹⁾	en milliards de yens	en millions d'euros ⁽¹⁾
Immobilisations incorporelles	179	1 336	158	1 180
Immobilisations corporelles	3 916	29 235	3 520	26 278
Immobilisations financières	361	2 695	330	2 464
Impôts différés actifs	165	1 232	182	1 359
Autres actifs non courants	252	1 881	247	1 844
Total actifs non courants	4 873	36 379	4 437	33 125
Stocks	846	6 316	755	5 636
Créances de financement des ventes	3 130	23 367	2 666	19 903
Clients de l'automobile	520	3 882	438	3 270
Impôts différés actifs	280	2 090	225	1 680
Autres actifs courants	352	2 628	341	2 545
Trésorerie	270	2 016	344	2 568
Total actifs courants	5 398	40 299	4 769	35 602
TOTAL ACTIF	10 271	76 678	9 206	68 727
Capitaux propres	2 547	19 015	2 287	17 074
Intérêts minoritaires	262	1 956	167	1 247
Dettes porteuses d'intérêts long terme	2 208	16 484	1 793	13 386
Provisions pour engagements de retraite	287	2 143	465	3 471
Impôts différés passifs	443	3 307	392	2 926
Autres passifs non courants	246	1 837	239	1 784
Total passifs non courants	3 184	23 771	2 889	21 567
Dettes porteuses d'intérêts court terme	2 257	16 850	2 148	16 035
Fournisseurs	935	6 980	779	5 816
Autres passifs courants	1 086	8 106	936	6 988
Total passifs courants	4 278	31 936	3 863	28 839
TOTAL PASSIF	10 271	76 678	9 206	68 727

(1) Les chiffres exprimés en euros sont fournis pour la facilité de lecture. Ils sont obtenus en convertissant les montants exprimés en yens (monnaie fonctionnelle de Nissan) au taux de change du 30 juin 2005, soit 133,95 yens pour 1 euro.

G. Valorisation de la participation de Renault dans Nissan sur la base du cours de bourse

Sur la base du cours de bourse de l'action Nissan au 30 juin 2005, soit 1 098 yens / action, la participation de Renault dans Nissan est valorisée à 16 427 millions d'euros.

H. Opérations 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.

Les principaux flux entre les deux groupes au titre du 1^{er} semestre 2005 sont les suivants :

Sur le plan des investissements communs

Renault et Nissan ont finalisé le développement d'une deuxième plate-forme commune (C) pour le segment M1 (gamme moyenne) destinée aux futures Mégane et Almera et travaillent actuellement sur la troisième plate-forme commune (D) pour le segment M2.

Par ailleurs, Renault et Nissan partagent les coûts de développement des boîtes de vitesse et des moteurs.

Sur le plan de la fabrication de véhicules

Au Mexique, Nissan fournit à Renault une prestation d'assemblage pour Clio et assemble des Platina (Clio tricorps badgée Nissan). Au 1^{er} semestre 2005, la production a porté sur 32 000 unités.

Au Brésil, Renault fournit à Nissan une prestation d'assemblage de ses modèles pick-up Frontier et X-Terra portant sur 4 800 véhicules au 1^{er} semestre 2005.

En Espagne, Nissan a produit 40 000 Trafic dans son usine de Barcelone ce même semestre, dont un quart sont vendus dans le réseau Nissan.

Au 1^{er} semestre 2005, Renault a produit 7 200 Master et Kangoo badgés Nissan que ce dernier achète et vend dans son réseau.

Sur le plan de la vente d'organes

En Europe et au Mexique, Renault livre à Nissan des boîtes de vitesse et des moteurs.

En Europe, Renault livre les usines Nissan de Sunderland au Royaume-Uni et de Barcelone en Espagne, en boîtes de vitesse et moteurs produits par les usines de Cacia au Portugal, de Valladolid en Espagne, et de Cléon en France. Ces livraisons concernent la Micra, l'Almera, la Tino et la Primera de Nissan.



Chapitre 2

Résultats financiers

Au Mexique, Renault livre des moteurs et des boîtes de vitesse à l'usine Nissan d'Aguascalientes pour les Clio et Platina.

Au total Renault a livré près de 170 000 boîtes de vitesse et 100 000 moteurs au 1^{er} semestre 2005.

En Corée du Sud, Nissan livre à Renault Samsung Motors des organes mécaniques entrant dans la fabrication des SM3, SM5 et SM7.

En France, Nissan fournit des moteurs à Renault pour Master et Mascott.

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

Sur le plan commercial

Au niveau européen, des Group Offices ont été mis en place, sous la responsabilité de Renault, afin de faciliter l'échange des meilleures pratiques en matière de documentation d'après-vente et d'études marketing.

Au niveau local, des Group Offices locaux communs ont été créés, sous la responsabilité de Renault, dans quatre pays d'Europe : France, Royaume-Uni, Espagne et Italie, tout en conservant des opérations front-office séparées.

Sept sociétés uniques ont été créées, appartenant et gérées par Renault, avec des locaux communs, en Suisse, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Autriche, en Slovénie, en Croatie et au Portugal.

De la même manière, Nissan assure la commercialisation de véhicules Renault en Australie, en Chine et dans les pays du Golfe.

Au total au 1^{er} semestre 2005, les ventes réalisées par Renault à Nissan et les achats effectués par Renault auprès de Nissan sont estimés à, respectivement, environ 580 et 620 millions d'euros.

Enfin, il faut rappeler que les actions communes dans le domaine des achats et d'autres fonctions support (informatique...) se traduisent directement dans les comptes de Renault et Nissan et ne génèrent donc pas de flux financiers entre les deux groupes.

14 - Autres titres mis en équivalence

Les autres titres mis en équivalence s'analysent comme suit :

- Valeur au bilan de 1 801 millions d'euros au 30 juin 2005 (1 784 millions d'euros au 31 décembre 2004) ;
- Part dans le résultat des sociétés mises en équivalence de 175 millions d'euros au 1^{er} semestre 2005 (134 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004 et 234 millions d'euros en 2004).

La mise en équivalence de Volvo représente l'essentiel de ces montants :

en millions d'euros	Écart d'acquisition net	Quote-part d'actif net	Total
Au 31 déc. 2004 ⁽¹⁾	23	1 625	1 648
Résultat du 1 ^{er} semestre 2005	-	167	167
Dividende versé	-	(120)	(120)
Rachat par Volvo de ses propres actions	18	(18)	-
Écart de conversion et réévaluation des instruments financiers	-	(38)	(38)
Au 30 juin 2005	41	1 616	1 657

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

Volvo détenait 7,1% de ses titres au 31 décembre 2004. Ce taux est passé à 8,4% à la suite des opérations de rachat de titres réalisées par Volvo au 1^{er} semestre 2005. Une partie de ces titres a finalement été annulée en mai 2005.

En conséquence, le pourcentage d'intérêt de Renault dans Volvo s'établit à 21,8 % au 30 juin 2005, à comparer à 21,5 % au 31 décembre 2004.

Sur la base du cours de bourse de l'action Volvo au 30 juin 2005, soit 308 SEK par action A et 318 SEK par action B, la participation de Renault dans Volvo est valorisée à 2 950 millions d'euros.

15 - Actifs financiers non courants

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Titres de participation	197	356
Autres valeurs mobilières - part non courante	1	36
Prêts à des filiales et participations - part non courante	45	36
Autres prêts - part non courante	82	107
Autres actifs financiers non courants	199	189
Dérivés sur opérations de financement - part non courante	420	319
Total	944	1 043

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

Les autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement classés en actifs financiers non courants correspondent aux actifs financiers à plus d'un an de la branche automobile.

Les titres de participation intègrent les titres de Renault Agriculture, détenue à 49 % par le Groupe suite à la cession de 51 % en avril 2003. La participation de 49 % restante a été déconsolidée à la date de l'accord du fait de l'absence d'influence notable.

16 - Stocks

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Valeur brute	6 655	5 632
Provisions	(499)	(490)
Valeur nette	6 156	5 142

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

Les provisions sur stocks portent pour l'essentiel sur les produits finis.

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Matières premières et fournitures	978	957
En-cours de production	402	332
Produits finis automobiles	4 629	3 744
Autres produits finis	147	109
Valeur nette totale	6 156	5 142

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.



17 - Créances de financement des ventes

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Créances sur le réseau de distribution	4 608	4 338
Crédits à la clientèle finale	12 446	11 847
Opérations de crédit-bail et assimilées	4 480	4 229
Valeur brute	21 534	20 414
Provisions	(633)	(607)
Valeur nette	20 901	19 807

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

18 - Clients de l'automobile

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Clients et comptes rattachés	2 455	1 979
Provisions	(108)	(101)
Valeur nette	2 347	1 878

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

Ce poste exclut les créances sur le réseau de distribution qui font l'objet, en France et dans certains pays d'Europe, d'une cession aux sociétés de financement des ventes du Groupe, lorsque le risque de non recouvrement est transféré à ces sociétés : elles sont alors incluses dans les créances de financement des ventes. Dans le cas où ce risque n'est pas transféré, bien que les créances soient juridiquement cédées, elles demeurent incluses dans les comptes clients.

19 - Actifs financiers courants

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Valeurs mobilières - part courante ⁽²⁾	454	404
Prêts de l'automobile à des filiales et participations - part courante	297	330
Autres prêts - part courante	1 083	888
Dérivés sur opérations de financement - part courante	744	452
Total	2 578	2 074

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

(2) La part courante des valeurs mobilières correspond aux valeurs mobilières qui ne peuvent être qualifiées d'équivalents de trésorerie. Il s'agit pour l'essentiel de valeurs mobilières d'échéance à plus de 3 mois à date d'acquisition.

Les valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement de la branche financement des ventes sont intégralement classés en actifs financiers courants.

La part courante des valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement de la branche automobile correspond à leur part à moins d'un an.

20 - Autres actifs courants

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Charges diverses constatées d'avance	183	183
Créances fiscales	1 132	861
Autres créances	817	678
Dérivés sur opérations initiées à des fins d'exploitation	11	-
Total	2 143	1 722

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

21 - Trésorerie et équivalents de trésorerie

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Valeurs mobilières - équivalents de trésorerie	666	127
Comptes courants bancaires et disponibilités	6 073	5 394
Total	6 739	5 521

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

22 - Actifs destinés à être cédés

Les actifs destinés à être cédés concernent exclusivement des immobilisations corporelles au 30 juin 2005. La valeur nette comptable de ces actifs étant peu significative, elle n'a pas été isolée sur une ligne dédiée du bilan.

23 - Capitaux propres

A. Capital social

Le nombre total d'actions ordinaires émises et intégralement libérées au 30 juin 2005 est de 284 937 milliers d'actions avec une valeur nominale de 3,81 euros par action (nombre d'actions et valeur nominale identique au 31 décembre 2004).

Les actions d'autocontrôle ne donnent pas droit à dividende. Elles représentent 3,53 % du capital de Renault au 30 juin 2005 (3,82 % au 31 décembre 2004).

B. Titres d'autocontrôle

En application des dispositions adoptées lors des assemblées générales des 11 juin 1998, 10 juin 1999, 10 mai 2001, 26 avril 2002, 29 avril 2003, 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.

	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Valeur des titres d'autocontrôle (en millions d'euros)	478	509
Nombre de titres d'autocontrôle	10 065 531	10 880 990

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.



Chapitre 2

Résultats financiers

C. Variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers

en millions d'euros	Couvertures de flux de trésorerie	Instruments financiers disponibles à la vente	Total
Solde au 31 décembre 2004 ⁽¹⁾	122	(45)	77
Variations de juste valeur	(58)	23	(35)
Transfert en résultat ⁽²⁾	-	(99)	(99)
Variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers	(58)	(76)	(134)
Solde au 30 juin 2005	64	(121)	(57)

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

(2) Le transfert en résultat se décompose en (3) millions d'euros en résultat financier, (115) millions en autres produits et charges d'exploitation et 19 millions d'euros en impôts.

D. Distributions

L'Assemblée Générale Mixte des actionnaires du 29 avril 2005 a décidé une distribution de dividendes pour un montant de 494 millions d'euros correspondant à 1,80 euro par action (383 millions d'euros – 1,40 euro par action en 2004).

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 s'élève à 459 millions d'euros en 2005 (357 millions d'euros en 2004).

E. Ecart de conversion

La variation de l'écart de conversion constatée sur la période s'analyse comme suit :

en millions d'euros	1 ^{er} sem. 2005	Année 2004 ⁽¹⁾
Ecart de conversion constaté sur la valeur des titres Nissan mis en équivalence (note 13-E)	540	(337)
Effet net d'impôts des opérations de couverture partielle de l'investissement dans Nissan (note 13-E)	(88)	74
Total de l'écart de conversion relatif à Nissan	452	(263)
Autres écarts de conversion	163	47
Variation totale de l'écart de conversion	615	(216)

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

L'effet de conversion des comptes de Nissan, après prise en compte des opérations de couverture partielle de la part des capitaux propres de Nissan exprimée en yens, se rapporte pour l'essentiel à la conversion des capitaux propres des filiales nord-américaines et mexicaines de Nissan (note 13-D).

24 - Provisions pour engagements de retraite et autres avantages à long terme accordés au personnel

A. Définition des régimes

Les engagements de retraite et autres avantages accordés au personnel à long terme concernent essentiellement des salariés en activité.

Les régimes mis en place pour couvrir ces avantages sont soit des régimes à cotisations définies, soit des régimes à prestations définies.

Régimes à cotisations définies

Le Groupe verse, selon les lois et usages de chaque pays, des cotisations assises sur les salaires à des organismes nationaux chargés des régimes de retraites et de prévoyance. Il n'existe aucun passif actuariel à ce titre.

Régimes à prestations définies

Ces régimes donnent lieu à constitution de provisions et concernent essentiellement les indemnités de départ à la retraite, auxquelles se rajoutent :

- d'autres engagements de retraite et compléments de retraite,
- les autres avantages long terme, soit principalement les médailles du travail et le capital temps,
- les régimes de couverture de frais médicaux.

Les régimes à prestations définies sont parfois couverts par des fonds. Ces derniers font périodiquement l'objet d'une évaluation actuarielle par des actuaires indépendants. La valeur de ces fonds, lorsqu'ils existent, est déduite du passif. L'exposition du Groupe aux variations de valeur de ces fonds est faible du fait des montants concernés (230 millions d'euros au 31 décembre 2004).

B. Hypothèses actuarielles

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

Age de départ à la retraite	60 à 62 ans
Évolution des salaires	3 %
Taux d'actualisation financière ⁽¹⁾	Entre 4,8 % et 5,5 %

(1) Le taux utilisé varie en fonction de l'échéance des passifs.

C. Provision pour engagements de retraite et assimilés

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Sociétés françaises	748	707
Sociétés étrangères	162	148
Total	910	855

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

La variation de la provision depuis le 31 décembre 2004 provient de l'évolution des droits acquis, des prestations payées, des versements effectués aux fonds, et de l'actualisation financière de la dette.



25 - Provisions pour risques et charges

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Provisions pour engagements de retraite et assimilés	910	855
Autres provisions pour risques et charges	2 271	2 221
<i>dont provisions pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs</i>	500	580
<i>dont provisions pour garantie</i>	821	738
<i>dont provisions pour risques fiscaux et litiges</i>	355	348
<i>dont autres provisions</i>	595	555
Total provisions pour risques et charges	3 181	3 076
Part à plus d'un an	2 236	2 166
Part à moins d'un an	945	910

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

Chacun des litiges connus, dans lesquels Renault ou des sociétés du Groupe sont impliqués, fait l'objet d'un examen à date d'arrêté des comptes. Après avis des

conseils juridiques, les provisions jugées nécessaires sont, le cas échéant, constituées pour couvrir les risques estimés.

Évolution des autres provisions pour risques et charges

en millions d'euros	Coûts de restructuration	Garantie	Risques fiscaux et litiges	Autres	Total
Au 31 décembre 2004⁽¹⁾	580	738	348	555	2 221
Dotations de provisions	20	360	49	178	607
Reprises de provisions pour consommation	(90)	(293)	(18)	(122)	(523)
Reprises de provisions devenues sans objet	(7)	-	(28)	(25)	(60)
Mouvements de périmètre	-	7	1	1	9
Ecart de conversion et autres mouvements	(3)	9	3	8	17
Au 30 juin 2005	500	821	355	595	2 271

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

Au 30 juin 2005, les autres provisions pour risques et charges comprennent 155 millions d'euros de provisions constituées dans le cadre de l'application de réglementations liées à l'environnement (139 millions d'euros au 31 décembre 2004). Ces provisions concernent essentiellement les frais de dépollution de terrains industriels dont la cession est prévue (notamment à Boulogne Billancourt) et les frais liés à

la directive européenne relative aux véhicules hors d'usage (note 30-B.1).

La dotation de 178 millions d'euros des autres provisions pour risques et charges comprend 109 millions d'euros de dotation sur les contrats de vente avec engagement de reprise (note 1-F) et 20 millions d'euros de dotation de provisions liées à l'environnement.

26 - Passifs financiers

A. Passifs financiers à la clôture

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Emprunts obligataires de l'automobile – part à plus d'un an	4 059	4 140
Autres dettes porteuses d'intérêts de l'automobile – part à plus d'un an	766	729
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'automobile – part à plus d'un an	160	73
Titres participatifs Renault	629	447
Titres participatifs Diac et emprunts subordonnés du financement des ventes	267	15
Passifs financiers non courants	5 881	5 404
Emprunts obligataires de l'automobile – part à moins d'un an	552	493
Emprunts à moins d'un an de l'automobile auprès de filiales et participations	51	51
Autres dettes porteuses d'intérêts de l'automobile – part à moins d'un an	1 564	1 913
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'automobile – part à moins d'un an	376	41
Passifs financiers courants de l'automobile	2 543	2 498
Part à moins d'un an des passifs financiers courants du financement des ventes	9 831	9 245
Part à plus d'un an des passifs financiers courants du financement des ventes	12 422	11 384
Passifs financiers courants du financement des ventes	22 253	20 629

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.



Chapitre 2

Résultats financiers

B. Titres participatifs

Les titres participatifs émis en octobre 1983 et en avril 1984 par Renault SA sont remboursables avec primes à sa seule initiative à partir de 1998. Ils font l'objet d'une rémunération annuelle d'un minimum de 9 %, composée d'une partie fixe égale à 6,75 % et d'une partie variable, fonction de l'évolution du chiffre d'affaires consolidé, calculée à structure et méthodes de consolidation identiques. La composante liée au chiffre d'affaires a été considérée comme un dérivé incorporé non évaluable séparément. La rémunération de 9 millions d'euros au titre du 1^{er} semestre 2005 (24 millions d'euros en 2004) figure dans les charges d'intérêts. Ces titres sont cotés à la Bourse de Paris. La cotation du titre d'une valeur nominale de 153 euros a varié du 31 décembre 2004 au 30 juin 2005 de 561 euros à 789 euros.

La rémunération des titres participatifs émis en 1985 par Diac comprend une partie fixe égale au TAM (Taux Annuel Monétaire) et une partie variable obtenue en appliquant à 40 % du TAM le taux de progression du résultat net consolidé du sous-groupe Diac de l'exercice par rapport à celui de l'exercice précédent.

C. Evolution des emprunts obligataires

L'emprunt obligataire émis par Renault SA en 1998 pour 76 millions d'euros est arrivé à échéance en avril 2005.

Par ailleurs, RCI Banque a procédé au 1^{er} semestre 2005 au remboursement d'emprunts obligataires pour un montant total de 254 millions d'euros.

27 - Autres passifs courants

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Dettes fiscales	1 057	839
Dettes sociales	1 397	1 410
Dettes diverses	3 940	3 669
Produits différés	257	272
Total	6 651	6 190

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

28 - Instruments financiers

Gestion des risques financiers

Renault Finance, filiale spécialisée du groupe Renault assure les placements interbancaires de la branche automobile. Elle est, par ailleurs, la contrepartie du groupe Nissan en ce qui concerne la négociation d'instruments dérivés à des fins de couverture des risques de change, taux et matières premières.

A. Risque de change

La branche automobile est exposée au risque de change dans le cadre de ses activités industrielles et commerciales. Ces risques sont suivis et centralisés au niveau de la Direction de la Trésorerie et des Financements de Renault.

Renault a pour politique de ne généralement pas couvrir ses flux d'exploitation en devises.

Les flux de financement en devises étrangères des filiales de l'activité automobile font l'objet d'une couverture dans les mêmes devises.

Les investissements en fonds propres ne font pas l'objet de couvertures de change à l'exception de la part en yens des capitaux propres de Nissan, pour un montant de 440 milliards de yens au 30 juin 2005 (note 13-E).

Par ailleurs, la filiale Renault Finance peut effectuer pour son compte propre des opérations non liées aux flux d'exploitation. Cette activité est destinée principalement à maintenir l'expertise du Groupe sur les marchés financiers et n'a pas d'impact significatif sur les résultats consolidés de Renault.

B. Risque de taux

L'exposition au risque de taux du Groupe Renault porte essentiellement sur l'activité de financement des ventes exercée par RCI Banque et ses filiales.

Le suivi du risque de taux s'opère selon une méthodologie commune à l'ensemble du groupe RCI pour permettre une gestion globale du risque de taux sur le périmètre consolidé. Cette exposition est suivie quotidiennement et fait l'objet d'une couverture systématique.

Renault Finance effectue pour son compte propre des opérations de taux d'intérêt, dans le cadre de limites de risques strictement définies.

C. Risque de contrepartie

Dans ses opérations sur les marchés financiers et bancaires, le Groupe ne travaille qu'avec des contreparties bancaires de premier plan et n'est soumis à aucune concentration significative de risque.

La gestion du risque de contrepartie des différentes entités du Groupe s'appuie sur un système de notation qui prend principalement en compte leur rating à long terme et leur niveau des fonds propres. Les sociétés du Groupe qui sont soumises à une exposition significative font l'objet d'un suivi quotidien du respect des autorisations de limites selon des procédures précises de contrôle interne.

D. Risque de liquidité

Le financement de la branche automobile est assuré par le recours aux marchés de capitaux sous la forme de :

- ressources à long terme (émissions obligataires, placements privés, ...)
- dettes bancaires ou émissions de créances à court terme destinées à couvrir les besoins liés au cycle d'exploitation ;
- accords de crédit confirmés renouvelables. La documentation de ces lignes de crédit confirmées ne contient aucune clause pouvant remettre en cause le maintien du crédit en raison de la qualité de la signature de Renault.



RCI Banque dispose à tout moment de ressources financières suffisantes pour assurer la continuité de son activité sans recours à la branche automobile dans le cadre de normes internes strictes.

E. Risque matières premières

La Direction des Achats de Renault couvre en partie son risque matières premières à l'aide d'instruments financiers, tels que des achats de contrats à terme,

des achats d'options d'achat et des achats de tunnels. Ces couvertures sont liées à des opérations physiques d'achat pour les besoins des usines concernées. Elles sont contraintes par des limitations en volume et temporelles. Le Groupe ne prend aucune position spéculative sur les métaux.

Au 30 juin 2005, les opérations de couverture de matières premières en cours concernent certains achats d'aluminium et de cuivre.

29 - Flux de trésorerie

A. Capacité de financement

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004 ⁽¹⁾	Année 2004 ⁽¹⁾
Effets nets du non recouvrement des créances de financement des ventes	74	83	155
Profits nets sur cessions d'éléments d'actifs	(299)	(55)	(104)
Evolution de la juste valeur des titres participatifs	174	89	170
Impôts différés	174	85	95
Autres	(28)	43	91
Autres produits et charges non réalisés	95	245	407

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

B. Flux de trésorerie des opérations d'exploitation

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004 ⁽¹⁾	Année 2004 ⁽¹⁾
Emission d'emprunts obligataires du financement des ventes	-	700	1 100
Remboursement d'emprunts obligataires du financement des ventes (note 26-C)	(254)	(250)	(1 050)
Variation nette des autres passifs financiers du financement des ventes	1 904	-	667
Augmentation nette des autres valeurs mobilières et des prêts du financement des ventes	(3)	191	227
Variation nette des actifs et passifs financiers du financement des ventes	1 647	641	944
Diminution / (augmentation) des stocks	(816)	(311)	(116)
Diminution / (augmentation) des clients de l'automobile	(401)	(271)	161
Diminution / (augmentation) des autres actifs	(802)	(47)	59
Augmentation / (diminution) des fournisseurs	1 399	541	53
Augmentation / (diminution) des autres passifs	1 011	831	270
Variation du besoin en fonds de roulement	391	743	427

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

C. Flux de trésorerie liés aux investissements

Investissements incorporels et corporels

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004 ⁽¹⁾	Année 2004 ⁽¹⁾
Acquisitions d'immobilisations incorporelles (note 11-B)	(442)	(367)	(791)
Acquisitions d'immobilisations corporelles (note 12-B)	(1 386)	(1 379)	(3 171)
Total acquisitions de la période	(1 828)	(1 746)	(3 962)
Décalage de décaissement	(159)	14	39
Investissements incorporels et corporels décaissés	(1 987)	(1 732)	(3 923)

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.



Chapitre 2

Résultats financiers

Produits de cession et autres

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004 ⁽¹⁾	Année 2004 ⁽¹⁾
Produits des cessions de participations, nettes de la trésorerie cédée	62	5	10
Produits des cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles	537	298	607
Diminution / (augmentation) nette des autres actifs financiers non courants	3	3	24
Produits de cession et autres	602	306	641

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

30 - Engagements hors-bilan et passifs éventuels

Renault, dans le cadre de ses activités, est amené à prendre un certain nombre d'engagements. Certains engagements font l'objet de provisions (engagements liés aux retraites et autres avantages accordés au personnel, litiges...).

Les engagements hors bilan et passifs éventuels sont listés ci-après.

Par ailleurs, le Groupe s'est engagé pour les montants suivants :

en millions d'euros	30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
Avals et cautions donnés pour le compte de la clientèle (financement des ventes)	-	81
Autres avals, cautions et garanties donnés	475	524
Ouvertures de crédits confirmés pour le compte de la clientèle	2 393	2 221
Commandes fermes d'investissements	850	695
Engagements de location donnés	1 047	1 114
Actifs nantis, gagés ou hypothéqués	206	186

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

B. Opérations spécifiques

Les opérations spécifiques ont fait l'objet d'une analyse dans les notes annexes aux états financiers consolidés 2004. Les principales opérations sont rappelées ci-après.

Aucun engagement nouveau significatif n'a été accordé par le Groupe au cours du 1^{er} semestre 2005.

B.1. Véhicules hors d'usage

La Directive européenne 2000/53/EC sur les véhicules hors d'usage publiée en septembre 2000 impose notamment aux Etats membres de prendre les mesures nécessaires pour :

- permettre la remise des véhicules hors d'usage à un centre de traitement agréé sans coût supplémentaire pour le dernier détenteur,
- atteindre des objectifs spécifiques et progressifs tant en terme de taux de réutilisation des composants de ces véhicules en donnant préférence au recyclage, qu'en terme de valorisation des composants qui peuvent être réutilisés.

Cette Directive concerne les véhicules mis sur le marché depuis le 1^{er} juillet 2002 et, à compter du 1^{er} janvier 2007 au plus tard, l'intégralité du parc roulant.

A. Opérations courantes

Le montant des risques de change et de taux, ainsi que la juste valeur des instruments financiers, ont fait l'objet d'une analyse dans les notes annexes aux états financiers consolidés 2004. Les pratiques du Groupe en matière d'instruments financiers n'ont pas évolué de manière significative depuis.

Le Groupe constitue des provisions à ce titre, pays par pays, au fur et à mesure de la transposition de cette directive dans chaque législation nationale et lorsque les modalités d'organisation de la filière de recyclage sont déterminées. Ces provisions font l'objet d'une revue régulière afin de prendre en compte l'évolution de la situation de chaque pays.

Pour les pays dont la législation est incomplète, en l'absence de texte réglementaire, il n'est pas possible de déterminer avec certitude si un coût résiduel reste à la charge du Groupe.

B.2. Elimination des pneumatiques usagés en France

Le décret n°2002-1563 du 24 décembre 2002 relatif à l'élimination des pneumatiques usagés organise sur le plan technique et financier la collecte et le traitement des pneumatiques.

Le Groupe n'étant pas en mesure de déterminer l'incidence financière éventuelle de ce décret, aucune provision n'a été comptabilisée à ce titre.



31 - Sociétés consolidées

SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES PAR INTÉGRATION GLOBALE

Pourcentage d'intérêt du Groupe		30 juin 2005	31 déc. 2004
AUTOMOBILE			
Renault s.a.s.	France	100	100
Mecanizacion Contable S.A. (Meconsa)	Espagne	100	100
Renault Développement Industriel et Commercial (RDIC)	France	100	100
Renault Espana SA et ses filiales	Espagne	100	100
Renault Group BV	Pays-Bas	100	100
Société Immobilière Renault Habitation (SIRHA)	France	100	100
Technologie et Exploitation Informatique (TEI)	France	100	100
Direction de l'Ingénierie et des Fabrications			
Auto Châssis International (ACI) Le Mans	France	100	100
Auto Châssis International (ACI) Romania	Roumanie	100	100
Auto Châssis International (ACI) Valladolid	Espagne	100	-
Auto Châssis International (ACI) Villeurbanne	France	100	100
CACIA	Portugal	100	100
Emboutissage Tôlerie Gennevilliers (ETG)	France	100	100
Fonderie le Mans	France	100	100
IDVU	France	100	100
Maubeuge Construction Automobile (MCA)	France	100	100
Renault Industrie Belgique (RIB)	Belgique	100	100
SCI Parc Industriel du Mans	France	100	100
SNC Renault Cléon	France	100	100
SNC Renault Douai	France	100	100
SNC Renault Flins	France	100	100
SNC Renault Le Mans	France	100	100
SNC Renault Sandouville	France	100	100
Société des Automobiles Alpine Renault	France	100	100
Société de Magasinage et de Gestion des Stocks	France	100	100
Société de Transmissions Automatiques	France	80	80
Société de Véhicules Automobiles de Batilly (SOVAB)	France	100	100
Autres sociétés			
Arkanéo	France	100	100
Car life Siège et ses filiales	France	100	100
France Services Rapides et filiale	France	100	100
Groupe SNR (Société Nouvelle de Roulements)	France	100	100
Grigny Ltd	Royaume Uni	100	100
Renault F1 Team Ltd	Royaume Uni	100	100
Direction Commerciale France			
Renault France Automobiles (RFA) et ses filiales	France	100	100
Direction Commerciale Europe			
Renault Amsterdam	Pays-Bas	100	100
Renault Belgique Luxembourg	Belgique	100	100
Renault Ceska Republica	République Tchèque	100	100
Renault Croatia	Croatie	100	100
Renault Espana Comercial S.A. (RECSA) et ses filiales	Espagne	100	100
Renault Hungaria	Hongrie	100	100
Renault Italia et ses filiales	Italie	100	100
Renault Nissan Deutsche AG et ses filiales	Allemagne	100	100



Chapitre 2

Résultats financiers

SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES PAR INTÉGRATION GLOBALE (suite)

Pourcentage d'intérêt du Groupe		30 juin 2005	31 déc. 2004
Direction Commerciale Europe (suite)			
Renault Nissan Nederland	Pays-Bas	100	100
Renault Nissan Suisse SA	Suisse	100	100
Renault Nissan Osterreich	Autriche	100	100
Renault Polska	Pologne	100	100
Renault Portuguesa	Portugal	100	100
Renault Retail Group	Royaume Uni	100	100
Renault Nissan Roumanie	Roumanie	100	100
Renault Slovakia	Slovaquie	100	100
Renault Slovenia d.o.o.	Slovénie	100	100
Renault U.K	Royaume Uni	100	100
Renault Vienne	Autriche	100	100
Direction des Opérations Internationales, Direction Asie - Pacifique			
AFM Industrie	Russie	100	100
Avtoframos	Russie	76	76
Dacia et ses filiales	Roumanie	99	99
Sociedad de Fabricacion de Automotores (Sofasa)	Colombie	60	60
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari	Turquie	52	52
Renault Algérie	Algérie	100	100
Renault Corporativo S.A. de C.V.	Mexique	100	100
Renault Industrie Roumanie	Roumanie	100	-
Renault Maroc	Maroc	80	80
Renault Mexico	Mexique	100	100
Renault Samsung Motors	Corée du Sud	70	70
Renault South Africa	Afrique du Sud	51	-
Renault Vénézuéla	Vénézuéla	100	100
Revoz	Slovénie	100	100
Mercosur			
Cofal	Luxembourg	77	77
Groupe Renault Argentina	Argentine	78	67
Renault do Brasil LTDA	Brésil	78	78
Renault do Brasil SA	Brésil	77	77
Direction Centrale Après-Vente			
SODICAM 2	France	100	100
Sociétés françaises de financement des investissements			
Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique (SICOFRAM) et filiale	France	100	100
Société Immobilière d'Epone	France	100	100
Société Immobilière pour l'Automobile et la Mécanique (SIAM)	France	100	100
Sociétés de portefeuille, établissements de crédit et autres			
Motor Reinsurance Company	Luxembourg	100	100
Renault Holding (fusionnée avec Renault Finance en 2005)	Suisse	-	100
Renault Finance	Suisse	100	100
Société Financière et Foncière (SFF)	France	100	100



Chapitre 2

Résultats financiers

SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES PAR INTÉGRATION GLOBALE (suite)

Pourcentage d'intérêt du Groupe		30 juin 2005	31 déc. 2004
FINANCEMENT DES VENTES			
Financement des ventes en France			
DIAC	France	100	100
Diac Location	France	100	100
Compagnie de Gestion Rationnelle (COGERA)	France	100	100
RCI Banque	France	100	100
Société de Gestion, d'Exploitation de Services en Moyens Administratifs (SOGESMA)	France	100	100
Financement des ventes à l'étranger			
Accordia Espana SA	Espagne	100	100
Consortio Renault do Brasil	Brésil	100	100
Nissan Finance Ltd	Royaume Uni	100	100
RCI Finance CZ sro et filiale	Tchéquie	100	-
RCI Financial Services Belgique	Belgique	100	100
RCI Financial Services BV	Pays-Bas	100	100
RCI Finanzholding Gmbh	Allemagne	100	100
RCI Gest SCA et ses filiales	Portugal	100	100
RCI Leasing Gmbh	Allemagne	100	100
Refactor	Italie	100	100
Renault Autofin SA	Belgique	100	100
RCI Banque AG	Autriche	100	100
RCI Bank Polska	Pologne	100	-
RCI Finantare Romania	Roumanie	100	100
Renault Crédit SA	Suisse	100	100
Renault Credit Polska	Pologne	100	100
Renault Financiaciones	Espagne	100	100
RNC (ex Accordia)	Italie	100	100
Sociétés de portefeuille et autres établissements de crédit			
Renault Acceptance Gmbh	Allemagne	100	100
Renault Acceptance Ltd	Royaume Uni	100	100
Sociétés de service			
ARTIDA	Espagne	100	100
Overlease Espagne	Espagne	100	100
RCI Gest Seguros	Portugal	100	100
RCI Versicherungs Service Gmbh	Allemagne	100	100
Réalisation, Etudes, Courtage et Assurances (RECA)	France	100	100
Renault do Brasil S/A Corr. de Seguros	Brésil	100	100
Renault Services SA	Belgique	100	100
Société Internationale de Gestion et de Maintenance Automobile (SIGMA)	France	100	100



Chapitre 2

Résultats financiers

SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES PAR INTÉGRATION PROPORTIONNELLE

Pourcentage d'intérêt du Groupe		30 juin 2005	31 déc. 2004
AUTOMOBILE			
Direction de l'Ingénierie et des Fabrications			
Française de Mécanique	France	50	50
GIE TA 96	France	50	50
FINANCEMENT DES VENTES			
CFI Renault do Brasil	Brésil	60	60
Cia Arrademento Mercantil Renault do Brasil	Brésil	60	60
RCI Leasing Romania	Roumanie	50	50
Renault Credit Car	Belgique	50	50
Renault Credit RT	Hongrie	50	-
Renault Financial Services Ltd (RFS)	Royaume Uni	50	50
ROMBO Compania Financiera	Argentine	60	60
RCI Leasing CZ sro	Tchéquie	50	-
Syigma Finance	France	50	50
Overlease Italia	Italie	49	49

SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES PAR MISE EN ÉQUIVALENCE

Pourcentage d'intérêt du Groupe		30 juin 2005	31 déc. 2004 ⁽¹⁾
AUTOMOBILE			
Groupe Volvo	Suède	21,8	21,5
Groupe Nissan	Japon	45,9	45,8
MAIS	Turquie	49	49
FINANCEMENT DES VENTES			
Nissan Renault Finance Mexico	Mexique	15	-
Nissan Renault Wholesale Mexico	Mexique	15	15

(1) Données 2004 retraitées en normes IFRS.

32 - Comptes consolidés comparés anciennes normes / normes IFRS

A - Comptes de résultats consolidés comparés anciennes normes / normes IFRS	
• 1 ^{er} semestre 2004	54
• Année 2004.....	54
B - Bilan consolidé comparé anciennes normes / normes IFRS	
• 31 décembre 2004	55
C - Variation des capitaux propres consolidés	
• Année 2004.....	56
D - Tableaux de flux de trésorerie consolidés comparés anciennes normes / normes IFRS	
• 1 ^{er} semestre 2004.....	57
• Année 2004.....	57
E - Informations sectorielles par branche comparées anciennes normes / normes IFRS pour 2004	
• E1- Compte de résultat consolidé	
- 1 ^{er} semestre 2004	58
- Année 2004.....	59
• E2- Bilan consolidé	
- 31 décembre 2004.....	60
• E3- Tableau de flux de trésorerie consolidé	
- 1 ^{er} semestre 2004	62
- Année 2004.....	62
F - Analyse du retraitement de la contribution de Nissan	64
G - Analyse de la transition des comptes de résultats consolidés	
• G1- 1 ^{er} semestre 2004	66
• G2- Année 2004	68
H - Analyse de la transition du bilan consolidé	
• 31 décembre 2004	70
I - Analyse de la transition des capitaux propres consolidés	
• I1 - 1 ^{er} janvier 2004.....	72
• I2 - 30 juin 2004	73
• I3 - 31 décembre 2004	74



Chapitre 2

Résultats financiers

A - Comptes de résultats consolidés comparés anciennes normes / normes IFRS 1^{er} semestre 2004 et année 2004

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2004			Année 2004		
	Publié après retraitem. contribut. Nissan	Total effets de transition aux normes IFRS	Normes IFRS après retraitem. contribut. Nissan	Publié hors trim. compl. Nissan	Total effets de transition aux normes IFRS	Normes IFRS hors trim. compl. Nissan
Ventes de biens et services	19 771	(174)	19 597	38 772	(220)	38 552
Produits du financement des ventes	990	(93)	897	1 943	(203)	1 740
Chiffre d'affaires	20 761	(267)	20 494	40 715	(423)	40 292
Coûts des biens et services vendus	(15 794)	156	(15 638)	(31 162)	201	(30 961)
Coût du financement des ventes	(597)	87	(510)	(1 171)	181	(990)
Frais de recherche et développement	(739)	(159)	(898)	(1 383)	(293)	(1 676)
Frais généraux et commerciaux	(2 356)	14	(2 342)	(4 581)	31	(4 550)
Marge opérationnelle	1 275	(169)	1 106	2 418	(303)	2 115
Autres produits et charges d'exploitation nets	(70)	20	(50)	(270)	27	(243)
Résultat d'exploitation	1 205	(149)	1 056	2 148	(276)	1 872
Charges d'intérêts nettes	12	-	12	(22)	-	(22)
Résultat du rachat des titres participatifs	(343)	222	(121)	(343)	222	(121)
Autres produits et charges financiers nets	27	(139)	(112)	17	(205)	(188)
Résultat financier	(304)	83	(221)	(348)	17	(331)
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence	1 073	(45)	1 028	2 020	(97)	1 923
<i>Nissan</i>	930	(36)	894	1 767	(78)	1 689
<i>Autres sociétés mises en équivalence</i>	143	(9)	134	253	(19)	234
Résultat du Groupe avant impôts	1 974	(111)	1 863	3 820	(356)	3 464
Impôts courants et différés	(423)	13	(410)	(634)	73	(561)
Résultat net	1 551	(98)	1 453	3 186	(283)	2 903
Résultat net : part revenant aux minoritaires	47		47	67		67
Résultat net : part revenant au Groupe	1 504	(98)	1 406	3 119	(283)	2 836
Résultat net par action en euros ⁽¹⁾	5,66	(0,12)	5,53	11,73	(0,57)	11,16
Résultat net dilué par action en euros ⁽¹⁾	5,66	(0,16)	5,50	11,73	(0,63)	11,10
Nombre d'actions retenu (en milliers)						
<i>pour le calcul du résultat net par action</i>	265 960	(11 926)	254 034	265 960	(11 792)	254 168
<i>pour le calcul du résultat net dilué par action</i>	265 960	(10 268)	255 692	265 960	(10 525)	255 435

(1) Part du résultat net revenant au Groupe rapporté au nombre d'actions indiqué.



Chapitre 2

Résultats financiers

B - Bilan consolidé comparé anciennes normes / normes IFRS au 31 décembre 2004

en millions d'euros	31 déc. 2004 publié	Total effets de transition aux normes IFRS	31 déc. 2004 normes IFRS
ACTIF			
Actifs non courants			
Immobilisations incorporelles	1 969	688	2 657
Immobilisations corporelles	10 595	1 002	11 597
Titres mis en équivalence	9 992	(279)	9 713
<i>Nissan</i>	8 259	(330)	7 929
<i>Autres titres mis en équivalence</i>	1 733	51	1 784
Actifs financiers non courants	1 116	(73)	1 043
Impôts différés actifs	451	114	565
Autres actifs non courants	91	(35)	56
Total actifs non courants	24 214	1 417	25 631
Actifs courants			
Stocks	5 142	-	5 142
Créances de financement des ventes	20 633	(826)	19 807
Clients de l'automobile	1 878	-	1 878
Actifs financiers courants	1 578	496	2 074
Autres actifs courants	1 976	(254)	1 722
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 521	-	5 521
Total actifs courants	36 728	(584)	36 144
TOTAL ACTIF	60 942	833	61 775
PASSIF			
Capitaux propres	16 444	(580)	15 864
Passifs non courants			
Impôts différés passifs	220	234	454
Provisions pour risques et charges - part à plus d'un an	2 137	29	2 166
Passifs financiers non courants	4 858	546	5 404
Autres passifs non courants	442	(16)	426
Total passifs non courants	7 657	793	8 450
Passifs courants			
Provisions pour risques et charges - part à moins d'un an	926	(16)	910
Passifs financiers du financement des ventes	20 355	274	20 629
Passifs financiers courants de l'automobile	2 377	121	2 498
Fournisseurs	7 234	-	7 234
Autres passifs courants	5 949	241	6 190
Total passifs courants	36 841	620	37 461
TOTAL PASSIF	60 942	833	61 775

Chapitre 2

Résultats financiers

C - Variation des capitaux propres consolidés 2004

en millions d'euros	Capital et prime d'émission	Titres d'auto-contrôle	Réévaluation des instruments financiers	Ecart de conversion	Autres réserves	Résultat net : part revenant au Groupe	Total part revenant au Groupe	Part revenant aux minoritaires	Total capitaux propres
Solde au 1^{er} janvier 2004 en normes IFRS	4 539	(519)	(35)	-	6 618	2 480	13 083	395	13 478
Affectation du résultat 2003	-	-	-	-	2 480	(2 480)	-	-	-
Effet des variations de la réserve de réévaluation des instruments financiers	-	-	112	-	-	-	112	-	112
Effet de la variation des titres d'autocontrôle	-	11	-	-	-	-	11	-	11
Coût des options d'achat d'actions	-	-	-	-	11	-	11	-	11
Distribution	-	-	-	-	(357)	-	(357)	(35)	(392)
Variation de l'écart de conversion	-	-	-	(216)	-	-	(216)	8	(208)
Effet des variations de périmètre et d'augmentation de capital sur les minoritaires	-	-	-	-	-	-	-	(51)	(51)
Résultat de l'exercice 2004 en normes IFRS	-	-	-	-	-	2 836	2 836	67	2 903
Solde au 31 décembre 2004 en normes IFRS	4 539	(508)	77	(216)	8 752	2 836	15 480	384	15 864

Chapitre 2

Résultats financiers

D - Tableaux de flux de trésorerie consolidés comparés anciennes normes / normes IFRS 1^{er} semestre 2004 et année 2004

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2004			Année 2004		
	Publié après retraitemt contribut. Nissan	Total effets de transition aux normes IFRS	Normes IFRS après retraitemt contribut. Nissan	Publié hors trim. compl. Nissan	Total effets de transition aux normes IFRS ⁽¹⁾	Normes IFRS hors trim. compl. Nissan
Résultat net	1 551	(98)	1 453	3 186	(283)	2 903
Dotations nettes aux amortissements	1 185	229 ⁽²⁾	1 414	2 266	486	2 752
Dotations nettes relatives aux provisions à plus d'un an	101	-	101	224	(4)	220
Effets nets du non recouvrement des créances de financement des ventes	83	-	83	155	-	155
Profits nets sur cession d'éléments d'actifs	(55)	-	(55)	(117)	13	(104)
Part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence (nette des dividendes reçus)	(698)	45	(653)	(1 467)	96	(1 371)
Résultat du rachat des titres participatifs	343	(222)	121	343	(222)	121
Evolution de la juste valeur des titres participatifs	-	89	89	-	170	170
IAS 39 Instruments financiers	-	39	39	-	30	30
IFRS 2 Paiements en actions et assimilés	-	4	4	-	11	11
Impôts différés	98	(13)	85	168	(73)	95
Autres	-	-	-	50	-	50
Capacité d'autofinancement	2 608	73	2 681	4 808	224	5 032
Augmentation/(diminution) des créances de financement des ventes	(870)	66	(804)	(1 202)	74	(1 128)
Variation nette des actifs et passifs financiers du financement des ventes	641	-	641	944	-	944
Variation du besoin en fonds de roulement	734	9	743	407	20	427
FLUX DE TRESORERIE DES OPERATIONS D'EXPLOITATION	3 113	148	3 261	4 957	318	5 275
FLUX DE TRESORERIE LIES AUX INVESTISSEMENTS	(1 342)	(148)	(1 490)	(3 107)	(302)	(3 409)
FLUX DE TRESORERIE LIES AU FINANCEMENT	(469)	-	(469)	(861)	(16)	(877)
AUGMENTATION/(DIMINUTION) DE LA TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE	1 302	-	1 302	989	-	989
Solde de la trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture	4 276	-	4 276	4 276	-	4 276
Augmentation de la trésorerie	1 302	-	1 302	989	-	989
Effets des variations de change et de périmètre sur la trésorerie	119	-	119	256	-	256
Solde de la trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture	5 697	-	5 697	5 521	-	5 521

(1) Pour l'analyse du passage aux normes IFRS du résultat 2004 se reporter au rapport annuel 2004 chapitre 3.1.4.2.

(2) Amortissement des frais de développement : 159 millions d'euros, des coûts d'emprunts : (2) millions d'euros, des écarts d'acquisition : (17) millions d'euros ; impacts IAS 17 : 89 millions d'euros.



Chapitre 2

Résultats financiers

E - Informations sectorielles par branche comparées anciennes normes / normes IFRS pour 2004

E1 - Compte de résultat consolidé par branche

en millions d'euros	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽²⁾	Total consolidé
1^{er} semestre 2004 publié⁽¹⁾				
Ventes externes au Groupe	19 708	1 053	-	20 761
Ventes interbranches	307	91	(398)	-
Chiffre d'affaires de la branche	20 015	1 144	(398)	20 761
Marge opérationnelle	1 088	221	(34)	1 275
Résultat d'exploitation	1 020	219	(34)	1 205
Résultat financier	(305)	2	(1)	(304)
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence ⁽¹⁾	1 073	-	-	1 073
Impôts courants et différés	(351)	(84)	12	(423)
Résultat net	1 437	137	(23)	1 551

en millions d'euros	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽²⁾	Total consolidé
Effets de transition aux normes IFRS				
Ventes externes au Groupe	(174)	(93)	-	(267)
Ventes interbranches	(147)	(7)	154	-
Chiffre d'affaires de la branche	(321)	(100)	154	(267)
Marge opérationnelle	(187)	1	17	(169)
Résultat d'exploitation	(168)	2	17	(149)
Résultat financier	83	-	-	83
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence ⁽¹⁾	(45)	-	-	(45)
Impôts courants et différés	21	(2)	(6)	13
Résultat net	(109)	-	11	(98)

en millions d'euros	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽²⁾	Total consolidé
1^{er} semestre 2004 normes IFRS				
Ventes externes au Groupe	19 534	960	-	20 494
Ventes interbranches	160	84	(244)	-
Chiffre d'affaires de la branche	19 694	1 044	(244)	20 494
Marge opérationnelle	901	222	(17)	1 106
Résultat d'exploitation	852	221	(17)	1 056
Résultat financier	(222)	2	(1)	(221)
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence ⁽¹⁾	1 028	-	-	1 028
Impôts courants et différés	(330)	(86)	6	(410)
Résultat net	1 328	137	(12)	1 453

(1) Après retraitement de la contribution de Nissan.

(2) Les transactions interbranches sont effectuées à des conditions proches de celles du marché.



Chapitre 2

Résultats financiers

en millions d'euros	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽²⁾	Total consolidé
Année 2004 publiée⁽¹⁾				
Ventes externes au Groupe	38 645	2 070	-	40 715
Ventes interbranches	549	249	(798)	-
Chiffre d'affaires de la branche	39 194	2 319	(798)	40 715
Marge opérationnelle	1 965	444	9	2 418
Résultat d'exploitation	1 710	429	9	2 148
Résultat financier	(250)	3	(101)	(348)
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence ⁽¹⁾	2 020	-	-	2 020
Impôts courants et différés	(460)	(171)	(3)	(634)
Résultat net	3 020	261	(95)	3 186

en millions d'euros	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽²⁾	Total consolidé
Effets de transition aux normes IFRS				
Ventes externes au Groupe	(219)	(204)	-	(423)
Ventes interbranches	(247)	(15)	262	-
Chiffre d'affaires de la branche	(466)	(219)	262	(423)
Marge opérationnelle	(325)	17	5	(303)
Résultat d'exploitation	(298)	17	5	(276)
Résultat financier	18	(1)	-	17
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence ⁽¹⁾	(97)	-	-	(97)
Impôts courants et différés	82	(6)	(3)	73
Résultat net	(295)	10	2	(283)

en millions d'euros	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽²⁾	Total consolidé
Année 2004 normes IFRS				
Ventes externes au Groupe	38 426	1 866	-	40 292
Ventes interbranches	302	234	(536)	-
Chiffre d'affaires de la branche	38 728	2 100	(536)	40 292
Marge opérationnelle	1 640	461	14	2 115
Résultat d'exploitation	1 412	446	14	1 872
Résultat financier	(232)	2	(101)	(331)
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence ⁽¹⁾	1 923	-	-	1 923
Impôts courants et différés	(378)	(177)	(6)	(561)
Résultat net	2 725	271	(93)	2 903

(1) Hors trimestre complémentaire de Nissan.

(2) Les transactions interbranches sont effectuées à des conditions proches de celles du marché.

Chapitre 2

Résultats financiers

E2 - Bilan consolidé par branche

en millions d'euros	31/12/2004 publié			Total consolidé
	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranchés ⁽¹⁾	
ACTIF				
Actifs non courants				
Immobilisations incorporelles et corporelles	11 991	760	(187)	12 564
Titres mis en équivalence	9 992	-	-	9 992
Actifs financiers non courants	3 226	14	(2 124)	1 116
Impôts différés actifs	292	97	62	451
Autres actifs non courants	51	40	-	91
Actifs courants				
Stocks	5 130	12	-	5 142
Créances sur la clientèle	1 988	20 967	(444)	22 511
Actifs financiers courants	1 676	526	(624)	1 578
Autres actifs courants	1 425	665	(114)	1 976
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 451	1 074	(4)	5 521
TOTAL ACTIF	40 222	24 155	(3 435)	60 942
PASSIF				
Capitaux propres	16 476	1 717	(1 749)	16 444
Passifs non courants				
Impôts différés passifs et provisions pour risques et charges non courantes	2 158	154	45	2 357
Passifs financiers non courants de l'Automobile	4 843	15	-	4 858
Autres passifs non courants	375	67	-	442
Passifs courants				
Provisions pour risques et charges courantes	857	69	-	926
Passifs financiers courants	2 911	21 339	(1 518)	22 732
Fournisseurs	7 307	-	(73)	7 234
Autres passifs courants	5 295	794	(140)	5 949
TOTAL PASSIF	40 222	24 155	(3 435)	60 942

(1) Les transactions interbranchés sont effectuées à des conditions proches de celles du marché.



Chapitre 2

Résultats financiers

Effets de transition aux normes IFRS				31/12/2004 normes IFRS			
Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽¹⁾	Total consolidé	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽¹⁾	Total consolidé
1 823	(232)	99	1 690	13 814	528	(88)	14 254
(279)	-	-	(279)	9 713	-	-	9 713
29	(2)	(100)	(73)	3 255	12	(2 224)	1 043
117	30	(33)	114	409	127	29	565
(8)	(27)	-	(35)	43	13	-	56
-	-	-	-	5 130	12	-	5 142
-	(821)	(5)	(826)	1 988	20 146	(449)	21 685
150	346	-	496	1 826	872	(624)	2 074
(3)	953	(1 204)	(254)	1 422	1 618	(1 318)	1 722
-	-	-	-	4 451	1 074	(4)	5 521
1 829	247	(1 243)	833	42 051	24 402	(4 678)	61 775
(643)	97	(34)	(580)	15 833	1 814	(1 783)	15 864
181	82	-	263	2 339	236	45	2 620
546	-	-	546	5 389	15	-	5 404
-	(16)	-	(16)	375	51	-	426
(11)	(5)	-	(16)	846	64	-	910
121	279	(5)	395	3 032	21 618	(1 523)	23 127
-	-	-	-	7 307	-	(73)	7 234
1 635	(190)	(1 204)	241	6 930	604	(1 344)	6 190
1 829	247	(1 243)	833	42 051	24 402	(4 678)	61 775

Chapitre 2

Résultats financiers

E3 - Tableau de flux de trésorerie consolidé par branche

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2004 publié			Total consolidé
	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽¹⁾	
Capacité d'autofinancement	2 365	306	(63)	2 608
Diminution / (augmentation) des créances de financement des ventes	-	(1 012)	142	(870)
Variation nette des actifs et passifs financiers du financement des ventes	-	783	(142)	641
Variation du besoin en fonds de roulement	672	64	(2)	734
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation	3 037	141	(65)	3 113
Investissements corporels, nets des cessions	(822)	(162)	65	(919)
Investissements incorporels, nets des cessions	(366)	(1)	-	(367)
Investissements en titres de participation, nets des cessions	(58)	(1)	-	(59)
Produits de cession et autres	3	-	-	3
Flux de trésorerie liés aux investissements	(1 243)	(164)	65	(1 342)
Dividendes versés aux actionnaires / Apports d'actionnaires	(400)	(1)	1	(400)
Variation nette des actifs et passifs financiers de l'automobile	(68)	-	(1)	(69)
Flux de trésorerie liés au financement	(468)	(1)	-	(469)
Augmentation / (diminution) de la trésorerie et équivalents de trésorerie	1 326	(24)	-	1 302

(1) Les transactions interbranches sont effectuées à des conditions proches de celles du marché.

Année 2004 publié

en millions d'euros	Année 2004 publié			Total consolidé
	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽¹⁾	
Capacité d'autofinancement	4 351	609	(152)	4 808
Diminution / (augmentation) des créances de financement des ventes	-	(1 190)	(12)	(1 202)
Variation nette des actifs et passifs financiers du financement des ventes	-	892	52	944
Variation du besoin en fonds de roulement	401	37	(31)	407
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation	4 752	348	(143)	4 957
Investissements corporels, nets des cessions	(2 035)	(270)	82	(2 223)
Investissements incorporels, nets des cessions	(788)	(3)	-	(791)
Investissements en titres de participation, nets des cessions	(109)	(8)	-	(117)
Produits de cession et autres	24	-	-	24
Flux de trésorerie liés aux investissements	(2 908)	(281)	82	(3 107)
Dividendes versés aux actionnaires / Apports d'actionnaires	(400)	(100)	100	(400)
Variation nette des actifs et passifs financiers de l'automobile	(464)	-	3	(461)
Flux de trésorerie liés au financement	(864)	(100)	103	(861)
Augmentation / (diminution) de la trésorerie et équivalents de trésorerie	980	(33)	42	989

(1) Les transactions interbranches sont effectuées à des conditions proches de celles du marché.

Chapitre 2

Résultats financiers

Effets de transition aux normes IFRS				1 ^{er} semestre 2004 normes IFRS			
Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽¹⁾	Total consolidé	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽¹⁾	Total consolidé
115	(70)	28	73	2 480	236	(35)	2 681
-	66	-	66	-	(946)	142	(804)
-	-	-	-	-	783	(142)	641
43	(34)	-	9	715	30	(2)	743
158	(38)	28	148	3 195	103	(37)	3 261
(158)	38	(28)	(148)	(980)	(124)	37	(1 067)
-	-	-	-	(366)	(1)	-	(367)
-	-	-	-	(58)	(1)	-	(59)
-	-	-	-	3	-	-	3
(158)	38	(28)	(148)	(1 401)	(126)	37	(1 490)
-	-	-	-	(400)	(1)	1	(400)
-	-	-	-	(68)	-	(1)	(69)
-	-	-	-	(468)	(1)	-	(469)
-	-	-	-	1 326	(24)	-	1 302

Effets de transition aux normes IFRS				Année 2004 normes IFRS			
Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽¹⁾	Total consolidé	Automobile	Financement des ventes	Opérations interbranches ⁽¹⁾	Total consolidé
245	(72)	51	224	4 596	537	(101)	5 032
-	58	16	74	-	(1 132)	4	(1 128)
-	-	-	-	-	892	52	944
131	(111)	-	20	532	(74)	(31)	427
376	(125)	67	318	5 128	223	(76)	5 275
(376)	125	(51)	(302)	(2 411)	(145)	31	(2 525)
-	-	-	-	(788)	(3)	-	(791)
-	-	-	-	(109)	(8)	-	(117)
-	-	-	-	24	-	-	24
(376)	125	(51)	(302)	(3 284)	(156)	31	(3 409)
-	-	-	-	(400)	(100)	100	(400)
-	-	(16)	(16)	(464)	-	(13)	(477)
-	-	(16)	(16)	(864)	(100)	87	(877)
-	-	-	-	980	(33)	42	989

Chapitre 2

Résultats financiers

F - Analyse du retraitement de la contribution de Nissan

La publication de l'exercice 2004 comprenait 5 trimestres de Nissan couvrant la période du 1^{er} octobre 2003 au 31 décembre 2004. La publication du 1^{er} semestre 2004 comprenait 6 mois de résultat de Nissan couvrant la période du 1^{er} octobre 2003 au 31 mars 2004.

Selon la norme IAS 28 « Comptabilisation des participations dans les entreprises associées », la durée des périodes comptables doit être la même d'un exercice à l'autre. Le groupe Renault a donc retenu, pour l'intégration du résultat de Nissan en 2004, une période de 12 mois du 1^{er} janvier au 31 décembre 2004, et, pour l'intégration du résultat du 1^{er} semestre de Nissan, une période de 6 mois du 1^{er} janvier au 30 juin 2004.

Le trimestre de Nissan couvrant la période du 1^{er} octobre au 31 décembre 2003, soit 432 millions d'euros, a été annulé du résultat des sociétés mises en équivalence pour être intégré dans les capitaux propres d'ouverture au 1^{er} janvier 2004.

Les comptes consolidés du 1^{er} semestre 2004 ont été retraités en « remplaçant » le semestre allant du 1^{er} octobre 2003 au 31 mars 2004 par celui allant du 1^{er} janvier 2004 au 30 juin 2004.

Les impacts de ces retraitements sur les comptes consolidés sont décrits dans le tableau ci-dessous.

La valeur des titres Nissan mis en équivalence au 1^{er} janvier 2004 passe ainsi de 7 219 millions d'euros à 7 086 millions d'euros. La valeur des titres Nissan mis en équivalence au 30 juin 2004 passe de 7 786 millions d'euros à 8 094 millions d'euros.



Chapitre 2

Résultats financiers

en millions d'euros	Avant retraitement de la contribution de Nissan	Retraitement de la contribution de Nissan	Effet des variations de conversion	Après retraitement de la contribution de Nissan
BILAN AU 1^{er} janvier 2004				
Titres mis en équivalence	8 933	432	(565)	8 800
<i>dont Nissan</i>	7 219	432	(565)	7 086
Autres éléments d'actif	49 358			49 358
Total actif	58 291	432	(565)	58 158
Capitaux propres part du Groupe	13 591	432	(565)	13 458
Autres éléments de passif	44 700	-	-	44 700
Total passif	58 291	432	(565)	58 158
RESULTAT CONSOLIDÉ 1^{er} sem. 2004				
Marge opérationnelle	1 275	-	-	1 275
Résultat d'exploitation	1 205	-	-	1 205
Résultat financier	(304)	-	-	(304)
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence	1 082	(9)	-	1 073
<i>Nissan - 3 mois 1/10/03 au 31/12/2003</i>	432	(432)	-	-
<i>Nissan - 3 mois 1/01/04 au 31/03/04</i>	507	-	-	507
<i>Nissan - 3 mois 1/04/04 au 30/06/04</i>	-	423	-	423
<i>Autres sociétés mises en équivalence</i>	143	-	-	143
Résultat avant impôts	1 983	(9)	-	1 974
Impôts courants et différés	(423)	-	-	(423)
Résultat net	1 560	(9)	-	1 551
BILAN AU 30 juin 2004				
Titres mis en équivalence	9 388	423	(115)	9 696
<i>dont Nissan</i>	7 786	423	(115)	8 094
Autres éléments d'actif	51 112	-	-	51 112
Total actif	60 500	423	(115)	60 808
Capitaux propres part du Groupe	14 516	423	(115)	14 824
Autres éléments de passif	45 984	-	-	45 984
Total passif	60 500	423	(115)	60 808

Toutes les présentations de comptes consolidés retraités suivantes tiennent compte de ces retraitements de la contribution de Nissan.

Chapitre 2

Résultats financiers

G - Analyse de la transition des comptes de résultat consolidés

G1 - Analyse de la transition du compte de résultat consolidé du 1^{er} semestre 2004

en millions d'euros	1 ^{er} semestre 2004 publié après retraitements contribut. Nissan	IAS 12 Impôt différé (1)	IAS 17 Ventes avec clause de rachat (2)	IAS 32 Titres d'auto-contrôle (3)	IAS 39 Instruments financiers (4)	IAS 39 Titres participatifs (5)
Ventes de biens et services	19 771		(174)			
Produits du financement des ventes	990		(34)		(59)	
Chiffre d'affaires	20 761		(208)		(59)	
Coûts des biens et services vendus	(15 794)		158		-	
Coût du financement des ventes	(597)		31		56	
Frais de recherche et développement	(739)					
Frais généraux et commerciaux	(2 356)				14	
Marge opérationnelle	1 275	-	(19)	-	11	-
Autres produits et charges d'exploitation nets	(70)				-	
Résultat d'exploitation	1 205	-	(19)	-	11	-
Produits (charges) d'intérêts nets	12					
Résultat du rachat des titres participatifs	(343)					222
Autres produits et charges financiers nets	27				(50)	(89)
Résultat financier	(304)	-	-	-	(50)	133
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence	1 073					
<i>Nissan 1^{er} sem. 2004</i>	930					
<i>Autres sociétés mises en équivalence</i>	143					
Résultat avant impôts	1 974	-	(19)	-	(39)	133
Impôts courants et différés	(423)	(16)	7		14	(46)
Résultat net	1 551	(16)	(12)	-	(25)	87

(1) Principalement impôt différé sur les différences temporelles entre la valeur consolidée et la valeur fiscale des participations mises en équivalence (coût du "frottement" fiscal qui résulterait de la distribution de leurs résultats par ces sociétés).

(2) Ventes avec clause de rachat : contrats de plus de 36 mois. Les véhicules ne sont plus considérés comme vendus, mais loués. Chiffre d'affaires : la vente est annulée et remplacée par un produit de location étalé sur la durée du contrat. Coût des biens et services vendus/coût du financement des ventes : le coût des biens vendus est annulé et remplacé par l'amortissement des véhicules immobilisés.

(3) Les résultats de cession des titres d'autocontrôle n'affectent plus le résultat mais sont reconnus directement en capitaux propres.

(4) Les impacts sur la marge opérationnelle concernent la branche Financement des ventes, les impacts sur le résultat financier concernent la branche Automobile.

(5) Les titres participatifs étant évalués à leur valeur de marché à l'ouverture, la perte réalisée lors du rachat des titres en 2004 est diminuée de 222 millions d'euros. La moins-value latente sur les titres restants, résultant de l'évolution de leur juste valeur sur le 1^{er} semestre 2004, s'élève à 89 millions d'euros.

Chapitre 2

Résultats financiers

IFRS 1/ IAS 19 Ecart actuariels/ retraite (6)	IFRS 1/ IAS 21 Ecart de conversion (7)	IFRS 1/ IAS 23 Coûts d'emprunt (8)	IFRS 1/ IAS 38 Frais de dévelop- pement (9)	IFRS 2 Paiements en actions et assimilés (10)	IFRS 3 Regrou- pements d'entreprises hors SME (11)	Effets de transition aux normes IFRS des SME (12)	Total effets de transition aux normes IFRS	1 ^{er} sem. 2004 Normes IFRS après retraitement contribution Nissan
							(174)	19 597
							(93)	897
							(267)	20 494
		2		(4)			156	(15 638)
							87	(510)
			(159)				(159)	(898)
							14	(2 342)
-	-	2	(159)	(4)	-	-	(169)	1 106
					20		20	(50)
-	-	2	(159)	(4)	20	-	(149)	1 056
							-	12
							222	(121)
							(139)	(112)
-	-	-	-	-	-	-	83	(221)
						(45)	(45)	1 028
						(36)	(36)	894
						(9)	(9)	134
-	-	2	(159)	(4)	20	(45)	(111)	1 863
		(1)	55				13	(410)
-	-	1	(104)	(4)	20	(45)	(98)	1 453

(6) Le Groupe a décidé de reconnaître les écarts actuariels non comptabilisés dans la provision pour retraite des sociétés intégrées au 1^{er} janvier 2004. Ces écarts actuariels non comptabilisés ne dépassant pas le corridor et n'entraînant l'enregistrement d'aucune charge ou produit en 2004, aucun impact n'est constaté sur le résultat du 1^{er} semestre 2004.

(7) Les écarts de conversion au 1^{er} janvier ont été reclassés vers les autres réserves. Etant donné qu'il n'y a pas eu de cession d'activité à l'étranger au 1^{er} semestre 2004, l'impact sur le résultat du 1^{er} semestre 2004 est nul.

(8) Le Groupe ayant décidé de ne plus capitaliser ses coûts d'emprunt, l'amortissement du 1^{er} semestre 2004 des coûts d'emprunt précédemment capitalisés est annulé.

(9) La charge correspond à la dotation semestrielle aux amortissements des frais de développement antérieurs à 2002 immobilisés au 1^{er} janvier 2004.

(10) La valorisation des plans d'options d'achat d'actions attribués aux salariés, étalée linéairement entre la date d'octroi et la date d'acquisition, amène le Groupe à constater une charge de 4 millions d'euros au 1^{er} semestre 2004.

(11) Selon la norme IFRS 3, le Groupe a cessé d'amortir ses écarts d'acquisition. L'impact est de 20 millions d'euros, hors sociétés mises en équivalence.

(12) Les effets de la transition aux normes IFRS des sociétés mises en équivalence concernent principalement Nissan.

Chapitre 2

Résultats financiers

G2 - Analyse de la transition du compte de résultat consolidé Année 2004

en millions d'euros	Année 2004 publiée hors trim. compl. Nissan	IAS 12 Impôt différé (1)	IAS 17 Ventes avec clause de rachat (2)	IAS 32 Titres d'auto- contrôle (3)	IAS 39 Instru- ments financiers (4)	IAS 39 Titres partici- patifs (5)
Ventes de biens et services	38 772		(220)			
Produits du financement des ventes	1 943		(83)		(120)	
Chiffre d'affaires	40 715		(303)		(120)	
Coûts des biens et services vendus	(31 162)		209		(1)	
Coût du financement des ventes	(1 171)		65		116	
Frais de recherche et développement	(1 383)					
Frais généraux et commerciaux	(4 581)				31	
Marge opérationnelle	2 418	-	(29)	-	26	-
Autres produits et charges d'exploitation nets	(270)				(3)	
Résultat d'exploitation	2 148	-	(29)	-	23	-
Produits (charges) d'intérêts nets	(22)					
Résultat du rachat des titres participatifs	(343)					222
Autres produits et charges financiers nets	17				(35)	(170)
Résultat financier	(348)	-	-	-	(35)	52
Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence	2 020					
Nissan - 12 mois	1 767					
Autres sociétés mises en équivalence	253					
Résultat avant impôts	3 820	-	(29)	-	(12)	52
Impôts courants et différés	(634)	(23)	11	-	2	(18)
Résultat net	3 186	(23)	(18)	-	(10)	34

(1) Principalement impôt différé sur les différences temporelles entre la valeur consolidée et la valeur fiscale des participations mises en équivalence (coût du "frottement" fiscal qui résulterait de la distribution de leurs résultats par ces sociétés).

(2) Ventes avec clause de rachat : contrats de plus de 36 mois. Les véhicules ne sont plus considérés comme vendus, mais loués. Chiffre d'affaires : la vente est annulée et remplacée par un produit de location étalé sur la durée du contrat. Coût des biens et services vendus/coût du financement des ventes : le coût des biens vendus est annulé et remplacé par l'amortissement des véhicules immobilisés.

(3) Les résultats de cession des titres d'autocontrôle n'affectent plus le résultat mais sont reconnus directement en capitaux propres.

(4) Les impacts sur la marge opérationnelle concernent la branche Financement des ventes, les impacts sur le résultat financier concernent la branche Automobile.

(5) Les titres participatifs étant évalués à leur valeur de marché à l'ouverture, la perte réalisée lors du rachat des titres en 2004 est diminuée de 222 millions d'euros. La moins-value latente sur les titres restants, résultant de l'évolution de leur juste valeur sur l'exercice, s'élève à 170 millions d'euros.

Chapitre 2

Résultats financiers

IFRS 1/ IAS 19 Ecart actuariels/ retraite (6)	IFRS 1/ IAS 21 Ecart de conversion (7)	IFRS 1/ IAS 23 Coûts d'emprunt (8)	IFRS 1/ IAS 38 Frais de dévelop- pement (9)	IFRS 2 Paiements en actions et assimilés (10)	IFRS 3 Regrou- pements d'entreprises hors SME (11)	Effets de transition aux normes IFRS des SME (12)	Total effets de transition aux normes IFRS	Année 2004 Normes IFRS
							(220)	38 552
							(203)	1 740
							(423)	40 292
		4		(11)			201	(30 961)
							181	(990)
			(293)				(293)	(1 676)
							31	(4 550)
-	-	4	(293)	(11)	-	-	(303)	2 115
							27	(243)
-	-	4	(293)	(11)	30	-	(276)	1 872
							-	(22)
							222	(121)
							(205)	(188)
-	-	-	-	-	-	-	17	(331)
						(97)	(97)	1 923
						(78)	(78)	1 689
						(19)	(19)	234
-	-	4	(293)	(11)	30	(97)	(356)	3 464
		(1)	102				73	(561)
-	-	3	(191)	(11)	30	(97)	(283)	2 903

(6) Le Groupe a décidé de reconnaître les écarts actuariels non comptabilisés dans la provision pour retraite des sociétés intégrées au 1^{er} janvier 2004. Ces écarts actuariels non comptabilisés ne dépassant pas le corridor et n'entraînant l'enregistrement d'aucune charge ou produit en 2004, aucun impact n'est constaté sur le résultat 2004.

(7) Les écarts de conversion au 1^{er} janvier ont été reclassés vers les autres réserves. Etant donné qu'il n'y a pas eu de cession d'activité à l'étranger en 2004, l'impact sur le résultat de l'exercice 2004 est nul.

(8) Le Groupe ayant décidé de ne plus capitaliser ses coûts d'emprunt, l'amortissement de l'exercice 2004 des coûts d'emprunt précédemment capitalisés est annulé.

(9) La charge correspond à la dotation annuelle aux amortissements des frais de développement antérieurs à 2002 immobilisés au 1^{er} janvier 2004.

(10) La valorisation des plans d'options d'achat d'actions attribués aux salariés, étalée linéairement entre la date d'octroi et la date d'acquisition, amène le Groupe à constater une charge de 11 millions d'euros en 2004.

(11) Selon la norme IFRS 3, le Groupe a cessé d'amortir ses écarts d'acquisition. L'impact est de 30 millions d'euros, hors sociétés mises en équivalence.

(12) Les effets de la transition aux normes IFRS des sociétés mises en équivalence concernent principalement Nissan. L'analyse par normes de ces effets est communiquée dans le rapport annuel 2004 au chapitre 3.1.4.2 "Mise en oeuvre des normes IFRS en 2005".

Chapitre 2

Résultats financiers

H - Analyse de la transition du bilan consolidé au 31 décembre 2004

en millions d'euros	31 déc. 2004 publié	IAS 12 Impôt différé (1)	IAS 17 Ventes avec clause de rachat (2)	IAS 32 Titres d'auto- contrôle (3)	IAS 39 Instru- ments financiers (4)	IAS 39 Titres partici- patifs (5)
ACTIF						
Actifs non courants						
Immobilisations incorporelles	1 969					
Immobilisations corporelles	10 595		1 015			
Titres mis en équivalence	9 992					
<i>Nissan</i>	8 259					
<i>Autres titres mis en équivalence</i>	1 733					
Actifs financiers non courants	1 116			(509)	436	
Impôts différés actifs	451	(32)	142	(1)	(50)	111
Autres actifs non courants	91				(35)	
Actifs courants						
Stocks	5 142					
Créances de financement des ventes	20 633		(1 010)		184	
Clients de l'automobile	1 878					
Actifs financiers courants	1 578				496	
Autres actifs courants	1 976				(254)	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 521					
TOTAL ACTIF	60 942	(32)	147	(510)	777	111
PASSIF						
Capitaux propres						
Passifs non courants						
Impôts différés passifs	220	9			60	
Provisions pour risques et charges - part à plus d'un an	2 137			(2)		
Passifs financiers non courants	4 858				228	318
Autres passifs non courants	442				(16)	
Passifs courants						
Provisions pour risques et charges - part à moins d'un an	926		(10)		(6)	
Passifs financiers du financement des ventes	20 355				274	
Passifs financiers courants de l'automobile	2 377				121	
Fournisseurs	7 234					
Autres passifs courants	5 949		413		(172)	
TOTAL PASSIF	60 942	(32)	147	(510)	777	111

(1) Principalement impôt différé sur les différences temporelles entre la valeur consolidée et la valeur fiscale des participations mises en équivalence (coût du "frottement" fiscal qui résulterait de la distribution de leurs résultats par ces sociétés).

(2) Ventes avec clause de rachat : contrats de plus de 36 mois. Les véhicules ne sont plus considérés comme vendus mais loués. Ils sont immobilisés à leur coût de revient et amortis sur la durée du contrat. Les loyers perçus d'avance sont comptabilisés en "autres passifs courants".

(3) Les titres d'autocontrôle sont déduits des capitaux propres pour leur coût d'acquisition.

(4) Les impacts sur les postes d'actifs financiers sont essentiellement liés aux variations de juste valeur des instruments dérivés. Les impacts sur les postes de passifs financiers sont liés aux variations de juste valeur des dettes couvertes et aux variations de juste valeur des instruments dérivés.

(5) Les titres participatifs sont évalués à leur valeur de marché. L'impact, avant impôts différés, sur l'endettement du Groupe est de 318 millions d'euros. L'impact à l'ouverture, après impôts différés, est enregistré dans les capitaux propres.

(6) Le Groupe a décidé de reconnaître les écarts actuariels non comptabilisés dans la provision pour retraite des sociétés intégrées au 1^{er} janvier 2004, soit une augmentation de la provision pour retraite de 39 millions d'euros.

(7) Conformément à l'option laissée par IFRS 1, la réserve d'écarts de conversion au 1^{er} janvier 2004 a été reclassée vers les "autres réserves". Ce reclassement n'a pas d'impact sur les capitaux propres.



Chapitre 2

Résultats financiers

IFRS 1/ IAS 19 Ecart actuariels/ retraite (6)	IFRS 1/ IAS 21 Ecart de conversion (7)	IFRS 1/ IAS 23 Coûts d'emprunt (8)	IFRS 1/ IAS 38 Frais de dévelop- pement (9)	IFRS 2 Paiements en actions et assimilés (10)	IFRS 3 Regrou- pements d'entreprises hors SME (11)	Effets de transition aux normes IFRS des SME (12)	Total effets de transition aux normes IFRS	31 déc. 2004 Normes IFRS
			681		7		688	2 657
		(13)					1 002	11 597
						(279)	(279)	9 713
						(330)	(330)	7 929
						51	51	1 784
							(73)	1 043
12		3	(71)				114	565
							(35)	56
							-	5 142
							(826)	19 807
							-	1 878
							496	2 074
							(254)	1 722
							-	5 521
12	-	(10)	610	-	7	(279)	833	61 775
(27)	-	(8)	443	-	15	(279)	(580)	15 864
		(2)	167				234	454
39					(8)		29	2 166
							546	5 404
							(16)	426
							(16)	910
							274	20 629
							121	2 498
							-	7 234
							241	6 190
12	-	(10)	610	-	7	(279)	833	61 775

(8) Le Groupe ayant décidé de ne plus capitaliser ses coûts d'emprunt, leur valeur nette a été annulée par la contrepartie des capitaux propres au 1^{er} janvier 2004.

(9) L'impact sur les immobilisations incorporelles correspond à la constatation en immobilisations des frais de développement antérieurs à 2002 et à l'amortissement cumulé de ces immobilisations au 31 décembre 2004.

(10) La valorisation des plans d'options d'achat d'actions attribués aux salariés, étalée linéairement entre la date d'octroi et la date d'acquisition amène le Groupe à constater une charge de 11 millions d'euros en 2004. Cette charge étant comptabilisée directement en diminution des capitaux propres, l'impact sur les capitaux propres est nul.

(11) Selon la norme IFRS 3, le Groupe a cessé d'amortir ses écarts d'acquisition et comptabilise désormais les écarts d'acquisition négatifs en résultat. Ces derniers ont été annulés par la contrepartie des capitaux propres au 1^{er} janvier 2004, et le Groupe a cessé d'amortir ses écarts d'acquisition à partir du 1^{er} janvier 2004.

(12) Les effets de la transition aux normes IFRS des sociétés mises en équivalence concernent principalement Nissan. L'analyse par normes de ces effets est communiquée dans le rapport annuel 2004, au chapitre 3.1.4.2 "Mise en œuvre des normes IFRS en 2005". Ces effets intègrent l'annulation des écarts d'acquisition négatifs, concernant les sociétés mises en équivalence, par la contrepartie des capitaux propres au 1^{er} janvier 2004.



Chapitre 2

Résultats financiers

I - Analyse de la transition des capitaux propres consolidés

I1 - Analyse de la transition des capitaux propres consolidés au 1^{er} janvier 2004

en millions d'euros	Capital et prime d'émission	Titres d'auto-contrôle	Réévaluation des instruments financiers	Ecart de conversion	Autres réserves	Résultat net : part revenant au Groupe	Total part revenant au Groupe	Part revenant aux minoritaires	Total Capitaux propres au 1 ^{er} janv. 2004
Solde au 1^{er} janvier 2004 publié	4 539			(1 066)	7 638	2 480	13 591	395	13 986
Retraitement du trimestre complémentaire de Nissan					(133)		(133)		(133)
Solde au 1^{er} janvier 2004 après retraitement du trimestre complémentaire de Nissan	4 539			(1 066)	7 505	2 480	13 458	395	13 853
IAS 12 Impôt différé					(18)		(18)		(18)
IAS 17 Ventes avec clause de rachat					(238)		(238)		(238)
IAS 32 Titres d'autocontrôle		(519)					(519)		(519)
IAS 39 Instruments financiers			(35)		221		186		186
IAS 39 Titres participatifs					(241)		(241)		(241)
IFRS1 / IAS 19 Ecart actuariels/retraite					(27)		(27)		(27)
IFRS1 / IAS 21 Ecart de conversion				1 066	(1 066)				
IFRS1 / IAS 23 Coûts d'emprunt					(11)		(11)		(11)
IFRS1 / IAS 38 Frais de développement					634		634		634
IFRS2 Paiements en actions et assimilés									
IFRS3 Regroupements d'entreprises					(14)		(14)		(14)
Effets transition aux normes IFRS des SME					(127)		(127)		(127)
Total effets de transition aux normes IFRS		(519)	(35)	1 066	(887)		(375)		(375)
Solde au 1^{er} janvier 2004 en normes IFRS	4 539	(519)	(35)		6 618	2 480	13 083	395	13 478



Chapitre 2

Résultats financiers

12 - Analyse de la transition des capitaux propres consolidés au 30 juin 2004

en millions d'euros	Capital et prime d'émission	Titres d'auto-contrôle	Réévaluation des instruments financiers	Ecart de conversion	Autres réserves	Résultat net : part revenant au Groupe	Total part revenant au Groupe	Part revenant aux minoritaires	Total Capitaux propres au 30 juin 2004
Solde au 30 juin 2004 publié	4 539			(1 297)	9 761	1 513	14 516	382	14 898
Retraitement de la contribution de Nissan				450	(133)	(9)	308		308
Solde au 30 juin 2004 publié après retraitement contribution Nissan	4 539			(847)	9 628	1 504	14 824	382	15 206
IAS 12 Impôt différé					(18)	(16)	(34)		(34)
IAS 17 Ventes avec clause de rachat					(238)	(12)	(250)		(250)
IAS 32 Titres d'autocontrôle		(514)					(514)		(514)
IAS 39 Instruments financiers			62		221	(25)	258		258
IAS 39 Titres participatifs					(241)	87	(154)		(154)
IFRS1 / IAS 19 Ecarts actuariels/retraite					(27)		(27)		(27)
IFRS1 / IAS 21 Ecarts de conversion				1 066	(1 066)		-		-
IFRS1 / IAS 23 Coûts d'emprunt					(11)	1	(10)		(10)
IFRS1 / IAS 38 Frais de développement					634	(104)	530		530
IFRS2 Paiements en actions et assimilés					4	(4)	-		-
IFRS3 Regroupements d'entreprises				5	(14)	20	11		11
Effets transition aux normes IFRS des SME				(1)	(127)	(45)	(173)		(173)
Total effets de transition aux normes IFRS	-	(514)	62	1 070	(883)	(98)	(363)	-	(363)
Solde au 30 juin 2004 normes IFRS	4 539	(514)	62	223	8 745	1 406	14 461	382	14 843

Chapitre 2

Résultats financiers

I3 - Analyse de la transition des capitaux propres consolidés au 31 décembre 2004

en millions d'euros	Capital et prime d'émission	Titres d'auto-contrôle	Réévaluation des instruments financiers	Ecart de conversion	Autres réserves	Résultat net : part revenant au Groupe	Total part revenant au Groupe	Part revenant aux minoritaires	Total Capitaux propres au 31 déc. 2004
Solde au 31 décembre 2004 publié	4 539			(1 791)	9 761	3 551	16 060	384	16 444
Retraitement du trimestre complémentaire de Nissan				565	(133)	(432)			
Solde au 31 décembre 2004 après retraitement du trimestre complémentaire de Nissan	4 539			(1 226)	9 628	3 119	16 060	384	16 444
IAS 12 Impôt différé					(18)	(23)	(41)		(41)
IAS 17									
Ventes avec clause de rachat					(238)	(18)	(256)		(256)
IAS 32									
Titres d'autocontrôle		(508)					(508)		(508)
IAS 39									
Instruments financiers			77		221	(10)	288		288
IAS 39									
Titres participatifs					(241)	34	(207)		(207)
IFRS1 / IAS 19									
Ecart actuariels/retraite					(27)		(27)		(27)
IFRS1 / IAS 21									
Ecart de conversion				1 066	(1 066)				
IFRS1 / IAS 23									
Coûts d'emprunt					(11)	3	(8)		(8)
IFRS1 / IAS 38									
Frais de développement					634	(191)	443		443
IFRS2									
Paiements en actions et assimilés					11	(11)			
IFRS3									
Regroupements d'entreprises				(1)	(14)	30	15		15
Effets transition aux normes IFRS des SME				(55)	(127)	(97)	(279)		(279)
Total effets de transition aux normes IFRS		(508)	77	1 010	(876)	(283)	(580)		(580)
Solde au 31 décembre 2004 en normes IFRS	4 539	(508)	77	(216)	8 752	2 836	15 480	384	15 864

Rapport des commissaires aux comptes

2

Renault, S.A.

Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2005

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

Mesdames, Messieurs les Actionnaires,

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 présenté sous la forme de comptes semestriels consolidés de la société Renault, relatifs à la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2005, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel.

Ces comptes semestriels consolidés 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.

Dans la perspective du passage au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, pour l'établissement des comptes consolidés de l'exercice 2005, les comptes semestriels consolidés ont été préparés pour la première fois en appliquant, comme décrit dans les notes annexes, d'une part, les principes de comptabilisation et d'évaluation des normes IFRS adoptés dans l'Union européenne et, d'autre part, les règles de présentation et d'information applicables aux comptes intermédiaires, telles que définies dans le Règlement général de l'AMF. Ils comprennent à titre comparatif des données relatives à l'exercice 2004 et au premier semestre 2004 retraitées selon les mêmes règles.

Nous avons effectué notre examen limité 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 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, n'ont pas, en l'absence d'obligation en Suède, fait l'objet d'un examen limité par les auditeurs d'AB Volvo. Dans notre rapport d'examen limité du 27 juillet 2004 portant sur les comptes semestriels consolidés pour la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2004, une réserve avait été formulée pour le même motif.

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 conformité, dans tous leurs aspects significatifs, des comptes semestriels consolidés au regard, comme décrit dans les notes annexes, d'une part, des principes de comptabilisation et d'évaluation des normes IFRS adoptés dans l'Union européenne et, d'autre part, des règles de présentation et d'information applicables aux comptes intermédiaires, telles que définies dans le règlement général de l'AMF.

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1 de l'annexe qui expose les raisons pour lesquelles l'information comparative qui sera présentée dans les comptes consolidés au 31 décembre 2005 et dans les comptes consolidés au 30 juin 2006 pourrait être différente des comptes joints au présent rapport.

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 sur lesquels a porté notre examen limité.

A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés au 5^e paragraphe ci-dessus, nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 27 juillet 2005

Les Commissaires aux Comptes

DELOITTE & ASSOCIES

P. Chastaing-Doblin A. Raimi

ERNST & YOUNG Audit

J.F. Bêlorgey D. Mary-Dauphin



Chapitre 3

Eléments financiers de l'Alliance

Les données financières résumées ci-après ont pour objectif de fournir un aperçu chiffré du poids économique de l'Alliance Renault-Nissan par des indicateurs de performance clés et de faciliter la comparaison des patrimoines respectifs des deux groupes. Les données sont exprimées en respect des normes comptables appliquées par Renault en 2005.

En raison des particularités de l'Alliance qui impliquent notamment que le patrimoine des deux groupes ne saurait être confondu, la présentation de ces données financières résumées ne constitue pas une présentation de comptes consolidés au regard des normes comptables et n'est pas soumise à la certification des commissaires aux comptes.

Les données sont issues pour Renault des chiffres consolidés publiés au 30 juin 2005 et pour Nissan, des données préparées et retraitées pour le compte de Renault correspondant à la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 2005, alors que Nissan clôt ses comptes annuels au 31 mars.

INDICATEURS DE PERFORMANCE

La préparation des indicateurs de performance conformément aux règles comptables appliquées par Renault a été effectuée en prenant notamment en compte les différences suivantes par rapport aux chiffres publiés par Nissan établis selon les principes comptables japonais :

- Le chiffre d'affaires s'entend net des moyens commerciaux à caractère de remise ;
- Les ventes avec engagements de reprise ont été retraitées pour les assimiler à des locations ;
- Les reclassements d'homogénéité nécessaires ont été effectués par rapport aux soldes intermédiaires du compte de résultat ;
- Les retraitements d'harmonisation de normes comptables et les ajustements de juste valeur pratiqués par Renault lors des acquisitions intervenues en 1999 et 2002 ont été intégrés.

Chiffre d'affaires - 1^{er} semestre 2005

(en millions d'euros)	Renault	Nissan ⁽¹⁾	Eliminations	Alliance
Ventes de biens et services	20 582	31 498	(1 200)	50 880
Produits du financement des ventes	742	1 770		2 512
Chiffre d'affaires	21 324	33 268	(1 200)	53 392

(1) Converti au taux moyen du 1^{er} semestre 2005, soit 136 yens / euro.

Les transactions internes à l'Alliance proviennent essentiellement des opérations commerciales entre Renault et Nissan et ont été éliminées pour l'indicateur de chiffre d'affaires. Leur montant a été estimé sur la base des données du 1^{er} semestre 2005 de Renault.

La **marge opérationnelle**, le **résultat d'exploitation** et le **résultat net** de l'Alliance au 30 juin 2005 s'établissent comme suit :

(en millions d'euros)	Marge opérationnelle	Résultat d'exploitation ⁽²⁾	Résultat net ⁽³⁾
Renault	943	1 207	850
Nissan ⁽¹⁾	3 390	4 995	3 084
Alliance	4 333	6 202	3 934

(1) Converti au taux moyen du 1^{er} semestre 2005, soit 136 yens / euro.

(2) Le résultat d'exploitation de Nissan retraité aux normes du Groupe Renault intègre un profit exceptionnel de 1 660 millions d'euros traduisant la finalisation du transfert à l'Etat japonais d'une partie de ses engagements de retraite. Après impôt, l'effet de cette opération sur le résultat net est de 985 millions d'euros (soit 450 millions d'euros en quote-part Renault).

(3) Le résultat net de Renault présenté n'intègre pas la contribution de Nissan au résultat de Renault. De même, le résultat net de Nissan présenté n'intègre pas la contribution de Renault au résultat de Nissan.

L'impact des transactions internes sur les indicateurs présentés est de faible ampleur et n'a pas été éliminé.

Au niveau de l'Alliance, la marge opérationnelle représente 8,1 % du chiffre d'affaires.

Les **frais de recherche et développement** de l'Alliance au 1^{er} semestre 2005, après capitalisation et amortissements, s'établissent comme suit :

(en millions d'euros)	
Renault	1 059
Nissan	1 185
Alliance	2 244



Chapitre 3

Eléments financiers de l'Alliance

INDICATEURS DE BILAN

BILANS RESUMES DE RENAULT ET DE NISSAN

RENAULT AU 30.06.2005 (en millions d'euros)

Immobilisations incorporelles	2 802
Immobilisations corporelles	11 682
Titres mis en équivalence (hors Alliance)	1 801
Impôts différés actifs	475
Stocks	6 156
Créances de financement des ventes	20 901
Clients de l'automobile	2 347
Autres actifs	5 731
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 739
Total de l'actif hors titres Nissan	58 634
Titres Nissan mis en équivalence	9 740
Total actif	68 374

Capitaux propres	18 126
Impôts différés passifs	446
Provisions pour retraites et assimilés	910
Passifs financiers	30 677
- de l'automobile	8 157
- du financement des ventes	22 520
Autres dettes	18 215
Total Passif	68 374

NISSAN AU 30.06.2005 (en millions d'euros) ⁽¹⁾

Immobilisations incorporelles	4 377
Immobilisations corporelles	32 404
Titres mis en équivalence (hors Alliance)	73
Impôts différés actifs	44
Stocks	6 735
Créances de financement des ventes	24 927
Clients de l'automobile	3 917
Autres actifs	6 092
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 912
Total de l'actif hors titres Renault	80 481
Titres Renault mis en équivalence	1 581
Total actif	82 062

Capitaux propres	23 284
Impôts différés passifs	2 114
Provisions pour retraites et assimilés	3 775
Passifs financiers	35 471
- de l'automobile	3 818
- du financement des ventes	31 653
Autres dettes	17 418
Total Passif	82 062

(1) Conversion des données de Nissan établie sur la base du taux de 133,95 yens / euro au 30 juin 2005.

En ce qui concerne les données de Nissan, les valeurs d'actifs et de passifs tiennent compte des retraitements d'harmonisation de normes comptables et des évaluations à la juste valeur pratiqués par Renault lors des acquisitions en 1999 et 2002 : réévaluations de terrains et des autres immobilisations corporelles, capitalisation des frais de développement et provisions pour retraites essentiellement.

Les reclassements de postes de bilan nécessaires ont été pratiqués afin de rendre cohérentes les informations des deux groupes.

Enfin, le bilan de Nissan retraité aux normes du Groupe Renault prend en compte des titrisations présentées hors bilan dans les comptes de Nissan en normes japonaises.

Les investissements corporels réalisés par les deux entités de l'Alliance au 1^{er} semestre 2005, hors véhicules donnés en location, s'élèvent à :

(en millions d'euros)	
Renault	913
Nissan	1 795
Alliance	2 708

Renault estime, au mieux des informations disponibles, que l'intégration globale de Nissan aurait pour effet sur ses capitaux propres établis conformément aux méthodes comptables actuelles :

- une baisse de la part des capitaux propres revenant au Groupe qui ne devrait pas excéder 5 à 10 %;
- une majoration de la part revenant aux minoritaires d'un montant de l'ordre de 12 milliards d'euros (soit environ 55 % de la quote-part de capitaux propres de Nissan).

