

Réponses aux questions écrites des actionnaires

RENAULT SA

Assemblée Générale Mixte du 15 juin 2017

Les réponses aux questions écrites reçues des actionnaires préalablement à l'Assemblée Générale figurent dans le présent document conformément à l'article L. 225-108 du Code de commerce.

Elles ont fait l'objet d'une discussion par le Conseil d'administration du 15 juin 2017.

I. LES QUESTIONS N° 1 A 13 ONT ETE POSEES PAR M. CLAUDE PATFOORT, ACTIONNAIRE INDIVIDUEL

Questions n° 1 à 3 : Réflexion sur le conseil d'administration

« Selon les statuts « *l'administrateur a l'obligation d'agir en toutes circonstances dans l'intérêt social de la Société. Il est mandaté par l'ensemble des actionnaires et prend également en compte les attentes des autres parties prenantes* ».

La lecture du compte rendu des activités du Conseil¹ permet de douter qu'il en soit ainsi et de se demander si les attentes supposées du Président ne deviennent pas des obligations² pour le Conseil et si celui-ci n'anticipe pas sur les « désirs du prince » au besoin en transgressant son propre règlement ?

L'acceptation par ce même Conseil, à l'unanimité des administrateurs, du pacte de stabilisation et de l'engagement imposé à Renault « *de ne pas soumettre à l'assemblée générale de Nissan ou de ne pas voter en faveur d'une résolution qui n'aurait pas été approuvée par les membres du conseil d'administration de Nissan [...] à défaut Nissan aurait la faculté d'acquérir des actions Renault sans accord préalable* » en est l'illustration !

Ce hold-up est, avec la création des directions convergées, l'ultime étape vers la transformation de l'Alliance, hier lieu d'échange et de concertation entre Renault et Nissan, en un nouvel « *outil commercial pragmatique et flexible, à même d'évoluer et d'intégrer de nouveaux projets et partenaires dans le monde entier* » selon l'orientation inscrite dans le document de l'assemblée générale des actionnaires du 30 avril 2015.

Cette hypothèse d'une remise en cause de la prépondérance de Renault est-elle envisageable ?

Quelles sont les raisons pour lesquelles le conseil a accepté cet accord ?

Le conseil d'administration estime-t-il opportun un rééquilibrage des centres de décisions conformément aux accords de 2002 ? »

Réponse :

Avec 43,4 % du capital, Renault est l'actionnaire de référence de Nissan.

Le groupe Nissan détient quant à lui 15 % du capital de Renault mais est privé de ses droits de vote en application de dispositions légales.

La montée de l'Etat au capital de Renault, ainsi que l'introduction de droits de vote double, ont amené les parties à compléter et à conforter les accords relatifs à l'Alliance.

¹ Document de référence.

² Le règlement prévoit qu' « *En cas d'urgence ou d'impossibilité, l'ordre du jour et les documents portant sur les questions sur lesquelles le Conseil d'administration doit délibérer sont transmis au moins 24 heures avant la tenue du Conseil* ». Ce délai de 24 heures n'a pas été respecté.

C'est ainsi que l'Etat a accepté de plafonner l'exercice de ses droits de vote en Assemblée générale de Renault.

Par ailleurs, les engagements pris par Renault envers Nissan sont cohérents avec la pratique constante de Renault depuis la création de l'Alliance, consistant, dans l'esprit d'un partenariat entre égaux, à respecter les décisions prises par le Conseil d'administration de Nissan s'agissant notamment de sa composition – étant par ailleurs précisé que Renault dispose, contractuellement, de la faculté de nommer plusieurs membres en son sein.

Les Accords de Stabilisation de l'Alliance ont été approuvés par le Conseil d'administration parce qu'ils assurent la pérennité de l'Alliance dans l'intérêt de Renault.

Les actionnaires de Renault, pleinement informés des principales stipulations de ces accords, les ont également approuvés à une très forte majorité.

Ainsi, loin de remettre en cause l'équilibre de l'Alliance, l'accord conclu entre Renault et Nissan le pérennise.

Questions n° 4 à 6 : Ethique

« En plusieurs occasions le groupe a dû faire face à des situations difficiles, sans porter de jugement sur le fond : « affaire des espions, régulateurs de vitesse » et dernièrement des mises en causes sur certains contrôles antipollution.

Sur cette dernière affaire, s'agit-il d'une fraude (mise en place de moyens pour délibérément tromper le client) ou d'une « optimisation » des moyens de contrôle ?

Pour éviter ces situations, qui peuvent toucher d'autres secteurs de l'entreprise (achats), des dispositifs particuliers sont-ils envisagés ?

Le conseil d'administration dispose-t-il des contre-pouvoirs nécessaires « droit d'alerte » pour protéger l'entreprise ? »

Réponse :

S'agissant du dossier diesel, Renault rappelle sa position constante :

- Renault respecte la législation française et européenne.
- Les véhicules Renault ont tous et toujours été homologués conformément à la loi et aux réglementations. Ils sont conformes aux normes en vigueur.
- Les véhicules Renault ne sont pas équipés de logiciels de fraude aux dispositifs de dépollution.
- Les Etats, la Commission européenne, les autorités de régulation et les constructeurs automobiles font le constat partagé de la nécessité de renforcer les exigences de la réglementation en vigueur. C'est l'objet de la future réglementation Euro6d.

De manière générale, le Conseil d'administration dispose de l'ensemble des informations et prérogatives nécessaires pour mener à bien sa mission de contrôle de la gestion, dans le respect de l'intérêt social de Renault.

Question n° 7 : Renault la marque d'un groupe ou une marque dans un groupe ?

« Nous assistons à une prise de contrôle progressive ou plus exactement à une dilution de Renault dans ce qui est aujourd'hui un conglomérat de marques : *« Toute l'habileté de Monsieur Ghosn aura été de créer à partir de l'Alliance, hier lieu d'échanges et de concertation entre Renault et Nissan, un nouvel « outil commercial pragmatique et flexible, à même d'évoluer et d'intégrer de nouveaux projets et partenaires dans le monde entier »* selon l'orientation inscrite dans le document de l'assemblée générale des actionnaires du 30 avril 2015.

Avec ce troisième avenant, Carlos Ghosn n'a plus besoin de l'accord de Renault, il peut sortir quand il veut son 49.3 : les administrateurs ne voteront jamais (?) la motion de censure : *« S'il est appliqué cet accord dit de stabilisation abandonne de fait à Carlos Ghosn, l'usufruit de la gestion de l'Alliance Renault Nissan, l'État français devant se contenter de jouer les rentiers³ »*. La montée au capital de Mitsubishi de Nissan va dans ce sens.

Fusion ou non vers quel schéma économique et industriels évolue l'Alliance ? »

Réponse :

Depuis 18 ans, l'Alliance est un partenariat unique, entre égaux, orienté vers la poursuite de 3 objectifs durables :

- se classer parmi les trois premiers groupes automobiles en termes de qualité et de valeur dans chaque région et segment de marché ;
- se classer parmi les trois meilleurs groupes automobiles dans le domaine des technologies clés, chaque partenaire étant leader dans des domaines d'excellence spécifiques ;
- se classer parmi les trois premiers groupes automobiles en termes de marge opérationnelle totale.

L'approfondissement de l'Alliance dans le respect de l'identité de chaque constructeur est vu comme un facteur clé du succès de Renault et de l'atteinte des objectifs rappelés supra, dans l'intérêt de la société et de ses actionnaires – dont l'Etat.

Les Accords de Stabilisation contribuent à assurer le cadre nécessaire au développement de l'Alliance.

Question n° 8 : Relation du PDG de Nissan avec son actionnaire de référence

« Au cours de ces derniers mois, une altercation violente a opposé Renault avec son administration de tutelle, voire l'affaire des votes doubles dans la cadre de la loi Florange. Pour s'opposer à son

³ Blog renew srta du 7 janvier 2016 article un accord de stabilisation ou un pacte de capitulation ? article également mis en ligne sur le blog de Médiapart

actionnaire de référence Carlos Ghosn s'est appuyé sur la société Nissan qui reste malgré son sauvetage en 1999 par le constructeur de Billancourt un concurrent qui sait faire prévaloir ses intérêts y compris au détriment de la firme au Losange (réf le rachat de Mitsubishi).

La présence de Monsieur Ghosn à la tête de Renault est-elle toujours opportune ? »

Réponse :

Cette décision appartient au Conseil d'administration et à l'Assemblée générale de Renault.

Les fonctions exercées par Monsieur Ghosn au sein des entités de l'Alliance permettent d'assurer la cohérence de leur stratégie.

Question n° 9 : L'accord de mars 1999 est-il encore d'actualité ?

« L'accord de mars 1999 définissait les deux sociétés distinctes, chacune gardant le contrôle de sa gestion opérationnelle. Depuis janvier 2014 les principales fonctions des deux groupes sont rapprochées avec le transfert de la gestion opérationnelle à RNBV. Si Renault et Nissan restent des entreprises distinctes pour la présentation des comptes le rapprochement, en 2014, des fonctions opérationnelles a tous les aspects d'une fusion, qui se fait par le bas et qui fort logiquement « *incite également au rapprochement des directions des deux sociétés* » selon les écrits du groupe pour l'assemblée des actionnaires de 2015. Aux antipodes du discours officiel qui réfute régulièrement l'idée de fusion.

Pour quelle(s) raison(s) les actionnaires n'ont-ils pas été consultés sur la remise en cause de la stratégie définie et votée lors de l'assemblée générale des actionnaires en février 2002 ? »

Réponse :

Il n'y a eu aucune remise en cause des décisions prises par les actionnaires en 2002.

La société RNBV, qui dispose d'effectifs limités, est conçue comme un organe de concertation entre Renault et Nissan pour la prise de certaines décisions stratégiques.

C'est un forum, permettant les échanges entre dirigeants des deux groupes, en vue de la définition d'objectifs communs, dans le respect de l'intérêt social de chaque constructeur.

Les pouvoirs dont bénéficie RNBV sont ceux qui lui ont été délégués par Renault SAS en 2002.

La liste de ces pouvoirs n'a pas évolué depuis 2002.

En outre, RNBV ne prend aucune part à la gestion opérationnelle du groupe Renault, qui continue d'être pleinement assurée par Renault SA et Renault SAS.

Question n° 10 : La décision de 2014 modifie, manifestement, le périmètre de l'Alliance

« Dans la configuration initiale nous avons donc une union entre deux sociétés indépendantes, chacune gardant le contrôle de sa gestion opérationnelle, qui depuis 2014 se transforme en une

multinationale bâtie sur la mise en commun des actifs des deux sociétés, dont la gestion est transférée à une filiale.

In fine le mécano qui se met en place fait voler en éclat le principe de deux groupes autonomes, mythe fondateur de l'Alliance. Car enfin si la mise en commun des achats est à rapprocher de la dépendance des sources d'approvisionnement, la mise en concurrence des sites de fabrication et de montage de celui de la pérennité des sites industriels en particulier hexagonaux, la filialisation des deux ingénieries dans une même division est bien la fin de l'indépendance pour les deux constructeurs que le rapprochement effectif depuis le 1^{er} avril dernier des divisions des utilitaires dans une même filiale confirme qu'un filialisation totale ou partielle entre les deux groupes est à l'ordre du jour. Monsieur Carlos Ghosn est largement intervenu sur le sujet pour ne pas lui faire remarquer que dans une fusion il y a un perdant et un gagnant.

Quel est l'objectif poursuivi en ce qui concerne l'alliance de Renault et de Nissan ? »

Réponse :

La décision d'accélérer la convergence entre Renault et Nissan prise en 2014 ne change rien au périmètre de l'Alliance, fixé par la délégation de pouvoirs de Renault SAS à RNBV prise en 2002 et dont le champ n'a pas évolué depuis.

L'objectif commun de Renault et de Nissan est d'approfondir l'Alliance, dans le respect de l'identité de chaque constructeur.

Questions n° 11 à 13 : L'Alliance

Question n° 11 :

Le changement de stratégie à partir de 2014 est une remise en cause de l'accord de 1999 (qui prévoyait la prépondérance de Renault suite à la faillite du constructeur japonais).

La stratégie dessinée depuis cette date est faite sans information du personnel et pire avec un certain cynisme. Puisque présenté dans la continuité de l'accord de 1999 de plus en total opposition avec les textes qui régissent l'Alliance.

Ce fait est-il connu de l'AMF ?

Réponse :

La décision d'accélérer la convergence entre Renault et Nissan, prise en 2014, s'inscrit dans le prolongement de l'accord de 2002 (qui a remplacé celui de 1999) : elle vise à approfondir l'Alliance, sans en changer la nature ou les équilibres.

Elle est parfaitement cohérente avec les principes énoncés dans la position du Conseil des marchés financiers de 2002.

Cette décision est publique et figure notamment dans le document de référence.

Question n° 12 : Conflit d'intérêts

« On pourra remarquer la confusion des rôles : monsieur Ghosn s'exprime-t-il et agit-il en qualité de PDG de Nissan ou Renault ? La position de Monsieur Carlos Ghosn comme aurait pu le souligner à juste titre la Cour des comptes dans son rapport sur l'Etat actionnaire, est « polycéphale » puisqu'il a cumulé jusqu'au 1^{er} avril dernier quatre fonctions, PDG de Renault, de Nissan, de Mitsubishi et de l'Alliance Renault Nissan ; fonctions porteuses de contradictions et de conflits d'intérêts qui peuvent télescoper l'intérêt social de Renault. La concurrence entre ces fonctions et la complexité qu'elles suscitent trouvent à s'illustrer : il est actionnaire et siège au Conseil d'Administration de Renault, de Nissan voire de Mitsubishi, il est soumis à des contraintes budgétaires ; il est enfin législateur et régulateur.

Pour finir dans le conflit relatif à l'application de la « loi Florange » le PDG a pris fait et cause pour une société concurrente, le pacte de stabilisation est notoirement contraire aux intérêts du groupe Renault.

Monsieur Carlos Ghosn dispose, grâce à sa représentation au Conseil d'Administration de Renault et dans ses comités, d'informations stratégiques alors qu'il est dans le même temps actionnaire et administrateur de Nissan et qu'il prend, en tant que PDG, des décisions dont le contenu pourrait être inspiré par les informations confidentielles qu'il détient ; c'est ainsi que la révision des participations croisées au capital de Renault et au capital de Nissan pourrait s'effectuer en situation d'initié.

Et parce qu'un tel scénario existe, la question d'un conflit d'intérêt au détriment de Renault devrait être posée quant à la posture du PDG.

Nous demandons à l'AMF d'initier une information sur le sujet. »

Réponse :

Le cumul des fonctions de Président-Directeur général de Renault SA, de Président de Renault SAS, de Président-Directeur général de Nissan et de Président de RNBV n'est contraire ni à la réglementation applicable à chacune de ces sociétés, ni aux stipulations des contrats auxquels elles sont parties.

Il n'est pas non plus écarté par la position prise par le Conseil des Marchés Financiers en 2002.

Depuis le 1^{er} avril dernier, le Président-Directeur général de Renault n'exerce plus les fonctions de directeur général de Nissan.

Le Conseil d'administration de Renault considère que l'Alliance est, depuis sa création il y a 18 ans, un élément-clé du succès du groupe Renault.

Les Accords de Stabilisation de l'Alliance ont été approuvés par le Conseil d'administration parce qu'ils assurent la pérennité de l'Alliance dans l'intérêt de Renault.

Les actionnaires de Renault, pleinement informés des principales stipulations de ces accords, les ont également approuvés à une très forte majorité.

Renault et Nissan ont généré 4,3 milliards d'euros de synergies en 2015, avec un an d'avance sur l'échéance fixée. Grâce à la convergence, l'Alliance prévoit de réaliser au moins 5,5 milliards d'euros de synergies en 2018.

Question n° 13 : Clause de non concurrence

« Lors de sa séance du 11 février 2015, votre conseil d'administration a autorisé la signature d'un accord de non-concurrence entre votre société et M. Carlos Ghosn par lequel ce dernier s'engage, à compter de la cessation ou du non-renouvellement de son mandat de directeur général, à ne pas exercer, directement ou indirectement, une activité concurrente à celles du groupe, soit pour son propre compte, soit pour le compte d'une autre entreprise. Une activité concurrente à celles du groupe désigne toute activité de conception, construction, commercialisation automobile (principalement de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires) exercées dans les mêmes cadres géographiques et sectoriels que ceux du groupe au moment de la cessation du mandat.

« Le conseil d'administration a considéré notamment (i) la nature particulièrement concurrentielle du marché sur lequel intervient le groupe, (ii) l'importance des fonctions et des compétences reconnues de M. Carlos Ghosn dans ce marché, (iii) les moyens qui sont mis à sa disposition, (iv) les informations sensibles dont M. Carlos Ghosn dispose ou auxquelles il peut avoir accès, et (v) les relations qui sont développées par ce dernier dans l'exercice de son mandat social, et a conclu en la nécessité de protéger les intérêts légitimes du groupe par l'introduction de cette clause de non-concurrence ».

Cette clause s'applique-t-elle aux activités de Nissan ? »

Réponse :

L'accord de non-concurrence donne une définition des activités concurrentes du Groupe Renault, à savoir toute activité de conception, de construction et/ou de commercialisation automobile (principalement de véhicules de particuliers et de véhicules utilitaires) exercée dans les mêmes cadres géographiques et sectoriels que Renault telles que, notamment, les activités de PSA auto, FIAT auto EMEA, VW Brand et Skoda Brand ainsi que l'ensemble de leurs filiales.

Conformément au Code AFEP/MEDEF, le Conseil d'administration se prononcera, lors du départ de Monsieur Ghosn, sur l'application de la clause de non-concurrence et pourra renoncer à l'application de cette clause unilatéralement.

II. LES QUESTIONS N° 14 A 37 ONT ETE POSEES PAR PHITRUST

Question n° 14 : Sur l'organisation des pouvoirs de direction

« Les pouvoirs de direction de Renault n'étant pas séparés, ne pensez-vous pas qu'il serait nécessaire pour assurer la pérennité des pouvoirs en cas de survenance d'une crise ou d'événements conduisant à la vacance temporaire ou définitive du premier dirigeant qu'un Directeur général délégué soit nommé et puisse avoir un siège au conseil d'administration ? »

Réponse :

Le Comité des nominations et de la gouvernance assiste le Conseil dans la sélection des mandataires sociaux et l'élaboration du plan de succession du Président-Directeur général.

Dans ce cadre, la nomination d'un ou plusieurs Directeurs généraux délégués est régulièrement évaluée. Elle n'a, pour l'heure, pas été jugée nécessaire.

Questions n° 15 et 16 : Sur le rôle de l'Administrateur référent.

Question n° 15 :

« Comme le prévoit l'article IV. 3.2 du Règlement Intérieur du conseil d'administration, la concentration des fonctions de direction a justifié la nomination d'un Administrateur référent qui bien que n'ayant pas de pouvoirs spécifiques légalement attribués est chargé par le Règlement intérieur d'un certain nombre de rôles, pour aider voire suppléer le Président du conseil.

Comment expliquez-vous que lors des Assemblées générales les travaux du conseil et de ses comités spécialisés, voire les points touchant la gouvernance du groupe soient présentés par Madame Sepehri. Directeur délégué à la présidence, et non par l'Administrateur référent ? »

Réponse :

Madame Sepehri est non seulement Directeur délégué à la présidence, mais également Secrétaire du Conseil d'administration de Renault. C'est une pratique habituelle pour les sociétés du CAC 40 que de faire présenter les travaux du conseil d'administration et de ses comités par le secrétaire général lors des assemblées générales.

Question n° 16 :

« Pourriez-vous préciser le rôle effectif joué par l'Administrateur référent ? »

Réponse :

Le rôle effectif de l'Administrateur référent, M. Lagayette, est celui décrit en page 252 du Document de référence 2016 de Renault SA. De manière générale, il consiste à coordonner les activités des administrateurs indépendants et effectuer la liaison entre le Président-Directeur général et les administrateurs indépendants. Il valide les ordres du jour du Conseil d'administration. Il peut

convoquer un Conseil d'administration après avis des Présidents des Comités.

M. Lagayette a notamment joué pleinement ce rôle dans le cadre de la négociation des Accords de stabilisation de l'Alliance avec Nissan et l'Etat français.

Questions n° 17 à 27 : Sur les accords Renault -Nissan

« Malgré les réponses apportées aux questions écrites à l'assemblée générale 2016 sur le 3ème avenant modifiant l'accord de 2002 avec Nissan, plusieurs questions restent pour nous des sujets de préoccupation : »

Question n° 17 :

« Vous avez répondu à la question écrite n° 28 à l'Assemblée générale 2016 que l'appréciation des sujets de représentation syndicale dans les usines de Nissan aux Etats-Unis, était liée à la culture de l'entreprise et à l'environnement juridique et réglementaire local, ce qui est de fait vrai pour chaque pays où l'Alliance est présente.

Néanmoins, s'agissant du plus grand marché commercial de l'Alliance dont la performance peut impacter les résultats de Renault, les administrateurs représentant Renault chez Nissan pourraient-ils nous tenir informés de ce qui se passe dans les usines de Nissan aux Etats-Unis, notamment celle de Canton, Mississippi, dont le management ne respecterait pas les principes de l'OIT, ce qui pourrait conduire à des difficultés sociales localement ? »

« Ce type de sujet n'illustre-t-il pas précisément l'une des critiques formulées par la modification en 2016 de l'Accord de stabilisation de l'Alliance dans la mesure où il limiterait la force des remarques que pourrait faire ces administrateurs et les représentants des Ressources Humaines de Renault lors des réunions communes avec Nissan ? »

Réponse :

Les effectifs de Renault, Nissan, Avtovaz et Mitsubishi représentent 470 000 collaborateurs.

Le succès de l'Alliance la plus forte et la plus durable de notre industrie automobile est fondé sur le strict respect de l'identité juridique et de la culture de chaque entreprise.

Les relations sociales sont intimement liées à la culture d'une entreprise et à l'environnement juridique et réglementaire local. Elles restent donc du domaine spécifique de chacune des entreprises membres de l'Alliance Renault Nissan, y compris les entreprises partenaires de ladite Alliance.

Il est donc important de continuer à respecter la culture de Renault et de Nissan, tout en se conformant aux dispositions légales de chaque pays dans lequel les deux entreprises de l'Alliance opèrent.

Question n° 18:

« Comment la société Renault compte-elle exercer la responsabilité de premier actionnaire de Nissan en cas de survenance d'une crise de gouvernance majeure chez Nissan ? »

Réponse :

La participation de Renault dans Nissan est stratégique, à la fois sur un plan financier et parce qu'elle est l'un des composants clés de l'Alliance entre Renault et Nissan.

La gestion de cette participation mobilise la direction de Renault, sous le contrôle du Conseil d'administration, dans l'intérêt social de Renault.

Question n° 19 : [Cette question est similaire à la question écrite n° 1 de l'IRCANTEC]

« Pourquoi le nombre de représentants de Renault au Conseil d'administration de Nissan a-t-il diminué de 4 représentants en 2002 à 2 représentants en 2013 alors que la participation de Renault dans Nissan est restée quasiment inchangée (passant de 36,8 % à 44,3 %) ? »

Réponse :

Renault a, en application des derniers accords conclus avec Nissan, la faculté de nommer un nombre d'administrateurs de Nissan égal au nombre immédiatement inférieur à la moitié des membres non-indépendants du Conseil d'administration de Nissan.

Il s'agit d'une faculté, que Renault est libre d'exercer ou non.

La voix de Renault, que ce soit au sein du Conseil d'administration ou de l'Assemblée générale de Nissan, est entendue et respectée dans le cadre du partenariat entre égaux qu'est l'Alliance.

Question n° 20 : [Cette question est similaire à la question écrite n° 2 de l'IRCANTEC]

« Existe-t-il des échanges organisés entre le Conseil d'administration de Renault et les représentants de Renault au Conseil d'administration de Nissan ? »

Réponse :

Les administrateurs de Renault sont tenus d'assurer la confidentialité des informations dont ils disposent dans le cadre de leurs fonctions. Les échanges entre Renault et Nissan ont lieu au sein des organes de gouvernement de l'Alliance, et notamment au sein du Directoire de Renault-Nissan BV, entre dirigeants des deux constructeurs.

Questions n° 21 et 22 : [Ces questions sont similaires aux questions écrites n° 3 et 4 de l'IRCANTEC]

« Un des deux représentants de Nissan au Conseil d'administration actuel de Renault est M. Yamauchi, Directeur délégué à la compétitivité de Nissan. Avant lui siégeait Hiroto Saikawa, alors co-PDG de Nissan jusqu'à ce qu'il assume le poste de PDG de Nissan à part entière. En revanche, ni MM. Rey et Duzan, représentants de Renault au Conseil d'administration de Nissan, n'occupent une position stratégique clé chez Renault.

Comment sont choisis et nommés les représentants de Renault au Conseil d'administration de Nissan ?

Ne serait-il pas plus équitable que le Directeur Délégué à la compétitivité du Groupe Renault soit lui aussi présent au Conseil d'administration de Nissan ? »

Réponse :

M. Saikawa est Directeur général de Nissan, mais n'occupe pas les fonctions de Président du Conseil d'administration de Nissan.

S'agissant des représentants de Renault au sein du Conseil d'administration de Nissan, ils sont choisis par Renault pour leurs qualités et leur capacité à contribuer efficacement aux travaux du Conseil de Nissan, dans l'intérêt social de Renault.

Question n° 23 :

« Comment le conseil d'administration de Renault entend-il désormais pouvoir relayer les réserves de ses actionnaires auprès du conseil d'administration de Nissan et de l'assemblée générale ? »

Réponse :

Renault dispose à la fois de représentants au sein du Conseil d'administration de Nissan et de droits de vote significatifs en Assemblée générale de Nissan.

Questions n° 24 à 26 :

« Le « Stichting Preference Shares Renault-Nissan » existe-t-il toujours ?

Quelle est la composition des organes de gouvernance de ce « Stichting » ?

Une version des statuts en anglais et en français peut-elle être publiée sur le site Internet de l'Alliance ? »

Réponse :

La fondation "Stichting Preference Shares Renault-Nissan" ne remplit plus aucun rôle ni ne répond à aucune utilité depuis que le droit français a renforcé les obligations pesant sur les initiateurs d'offres publiques non sollicitées sur le capital d'entreprises possédant des filiales elles-mêmes cotées.

C'est pourquoi le contrat organisant le mécanisme de la fondation a pris fin en 2012 sans être renouvelé, de sorte que la fondation est aujourd'hui laissée en sommeil.

Questions n° 27 à 32 : Sur la rémunération du mandataire social dirigeant

Question n° 27 :

« Y a-t-il eu une rémunération directe ou indirecte versée par le groupe Avtovaz à M. Carlos Ghosn depuis la mise en place du partenariat en 2008 ? »

Réponse :

Non, Monsieur Ghosn n'a pas reçu de rémunération du Groupe Avtovaz.

Question n° 28 :

« La rémunération totale du Président-Directeur général reste à un niveau stable et élevé, ce qui ne semble pas conforme aux attentes des actionnaires exprimées par leur rejet de la 8^{ème} résolution "Say-on-Pay" par l'Assemblée générale de 2016.

Pourquoi le conseil d'administration n'a-t-il pas décidé de baisser cette rémunération ? »

Réponse :

A la suite de l'avis négatif sur les éléments de la rémunération due ou attribuée au Président-Directeur général au titre de l'exercice 2015, le Comité des rémunérations s'est réuni à plusieurs reprises en 2016 afin de déterminer les raisons du sens du vote et les attentes des actionnaires concernant les éléments de la rémunération du Président-Directeur général.

A cet effet, le Comité des rémunérations a rencontré des actionnaires, des investisseurs institutionnels et des agences de conseil en vote afin de recueillir une opinion précise et représentative de l'ensemble des actionnaires sur la politique de rémunération de Renault. Depuis l'assemblée générale du 29 avril 2016, plus de quinze réunions ont été organisées avec des actionnaires et se sont avérées par la suite essentielles dans la formulation des recommandations du Comité au Conseil d'administration.

Le Comité des rémunérations a, par ailleurs, retenu les services d'un leader mondial du conseil en ressources humaines chargé de présenter aux membres du Comité une analyse approfondie des politiques de rémunération dans des sociétés comparables du CAC 40 et des groupes automobiles européens ou internationaux afin de mieux comprendre les tendances concurrentielles actuelles du marché.

Le Comité des rémunérations a également pris en compte les performances exceptionnelles atteintes par le Groupe Renault depuis la mise en œuvre du plan *Drive the change*.

C'est sur ces bases que la rémunération du Président-Directeur général, M. Ghosn, a été révisée.

Questions n° 29 et 30 :

« Pourquoi ne pas avoir communiqué les années antérieures que M. Ghosn avait droit annuellement à un montant de 753 012 euros au titre de sa retraite ?

Le montant étant élevé, la société est assujettie à la contribution additionnelle de 30 %.

Dans un tel environnement de taxation des "retraites chapeau" élevées, pensez-vous que le maintien de cette retraite supplémentaire soit alors une bonne utilisation des ressources des actionnaires ? »

Réponse :

Renault respecte ses obligations de communication, et c'est dans ce cadre que la société informe ses actionnaires du montant de la retraite qui pourrait être versée à M. Ghosn pour la première fois en 2016.

Le Conseil considère que le niveau de cette retraite est cohérent par rapport aux fonctions exercées par M. Ghosn et à sa contribution à la réussite du groupe.

Question n° 31 :

« Entre 2011 et 2016, le rendement des capitaux propres (ROE) a décru de 23,3 % à 18,20 %. Pour le calcul de la rémunération variable du Président Directeur général, le conseil d'administration n'a fixé l'objectif de ROE qu'à 8 %-10 %.

Pourquoi avoir fixé un niveau d'objectif aussi bas pour le calcul de la rémunération variable due à M. Ghosn ? »

Réponse :

L'ancien objectif de ROE du Groupe Renault de la part variable du Président-Directeur général était de 5%.

Dans le cadre de ses réflexions, le Comité des rémunérations a souhaité conduire une analyse détaillée afin de proposer au Conseil d'administration un objectif de ROE ambitieux et réaliste.

Pour ce faire, il a été fait appel à un cabinet spécialisé qui a étudié les résultats antérieurs du ROE du Groupe Renault et des autres constructeurs automobiles et des perspectives futures. Cette étude a montré qu'un niveau de 8 à 13% faisait consensus auprès des investisseurs comme étant un niveau compétitif pour les prochaines années.

C'est pourquoi le Comité des rémunérations a proposé au Conseil d'administration une échelle de 8 à 10 % pour l'objectif de ROE du Groupe Renault avec un seuil de déclenchement à 8%, un paiement de 10% avec un ROE de 10% et un maximum de paiement de 15% au-delà d'un ROE de 10%.

Cette échelle a été présentée aux investisseurs qui ont apprécié la revalorisation de l'objectif de ROE et constaté que les niveaux décidés par le conseil étaient en phase avec leurs attentes.

Question n° 32 :

« De même pour le Free-cash-flow qui entre 2011 et 2016 a varié entre 597M€ et 1.007M€, se situant toujours au-dessus des 404M€ représentant l'objectif fixé pour attribuer le bonus maximum.

Pourquoi avoir fixé un niveau d'objectif de Free Cash-Flow aussi bas pour le calcul de la rémunération variable due à M. Ghosn ? »

Réponse :

Les seuils de Free Cash Flow pour le calcul de la rémunération variable sont déterminés en cohérence avec les objectifs de marge opérationnelle du budget.

Le Free Cash Flow peut être fortement influencé par les variations du besoin en fond de roulement

qui sont volatiles et peu prévisibles.

Questions n° 33 et 34 : Sur la structure de l'Alliance

Question n° 33 :

« Pouvez-vous expliquer précisément ce qui se produirait en cas de lancement d'une offre publique d'acquisition sur le capital de l'une ou l'autre entité de l'Alliance, Renault ou Nissan ? »

Réponse :

Voir les dispositions de l'article L. 433-3 du Code monétaire et financier ainsi que du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers.

Question n° 34 : [Cette question est similaire à la question écrite n° 5 de l'IRCANTEC]

« L'article 19.1 des Statuts de Renault SAS prévoit que l'Associé Unique (à savoir Renault SA) statue, sur convocation du Conseil d'administration de Renault SAS sur la base de projets de décision adoptés par ce dernier pour modifier les statuts.

Quelle instance de Renault SA représente l'Associé Unique de Renault SAS pour statuer sur les modifications statutaires de Renault SAS ? »

Réponse :

Renault SA, associé unique de Renault SAS, est représentée par son représentant légal, M. Ghosn, Directeur général.

La composition du Conseil d'administration de Renault SA étant identique à celle du Conseil d'administration de Renault SAS, les modifications proposées par le Conseil d'administration de Renault SAS sont arrêtées par des personnes qui sont aussi membres du Conseil de Renault SA.

Questions n° 35 et 36 : Sur le « dieselgate » en lien avec les rémunérations

« Pouvez-vous nous garantir que Renault n'a pas manipulé les tests de pollution ?

Si tel n'était pas le cas et que des amendes soient infligées, y aurait-il restitution ou actualisation du calcul des rémunérations variables précédemment attribuées ? »

Réponse :

S'agissant du dossier diesel, Renault rappelle sa position constante :

- Renault respecte la législation française et européenne.
- Les véhicules Renault ont tous et toujours été homologués conformément à la loi et aux réglementations. Ils sont conformes aux normes en vigueur.

- Les véhicules Renault ne sont pas équipés de logiciels de fraude aux dispositifs de dépollution.
- Les Etats, la Commission européenne, les autorités de régulation et les constructeurs automobiles font le constat partagé de la nécessité de renforcer les exigences de la réglementation en vigueur. C'est l'objet de la future réglementation Euro6d.

De manière générale, le Conseil d'administration dispose de l'ensemble des informations et prérogatives nécessaires pour mener à bien sa mission de contrôle de la gestion, dans le respect de l'intérêt social de Renault.

Concernant la rémunération, il n'existe pas en l'état actuel du droit français de *clawback*, permettant la restitution ou actualisation du calcul des rémunérations variables précédemment attribuées.

III. LA QUESTION N° 37 A ETE POSEE PAR L'IRCANTEC

Questions n° 37 : [Cette question est proche de la question n° 16 posée par Phitrust]

« Selon le rapport annuel 2015, les hommes et les femmes qui travaillent pour Renault constituent un capital humain que le groupe est soucieux de protéger et de développer en déployant sa politique de santé, de sécurité et de bien-être au travail « *dans le cadre d'une tradition de dialogue social revigoré* ».

A propos de l'Alliance Renault-Nissan, il est précisé que travailler pour le groupe Renault c'est aussi travailler au sein de cette Alliance et c'est ainsi faire partie des 430 000 salariés qui exercent leurs talents et leurs compétences au sein du 3ème groupe automobile mondial. L'enjeu des ressources humaines est présenté comme un facteur clé permettant d'accompagner la croissance de l'alliance ; d'ailleurs, depuis 2014, il existe une fonction ressources humaines dite « convergée » permettant un management commun, une bonne pratique RH, des collaborateurs des entreprises Renault et Nissan pour certains pays ou zones géographiques.

Renault s'est déjà engagé à respecter les principes énoncés dans le cadre de la Déclaration de l'Organisation Internationale du travail (OIT) de 1998 relative aux principes et droits fondamentaux du travail, à favoriser le dialogue social, notamment par le respect des principes fixés par la convention de l'OIT n° 87 de 1948 sur la liberté syndicale et la protection du droit social, ainsi que de la convention n° 98 de l'OIT sur le droit d'organisation et de négociation collective, à intégrer comme critère déterminant dans la sélection des fournisseurs et sous-traitants le respect des droits sociaux fondamentaux tout en mettant en évidence les avantages du « dialogue social local permanent » ainsi que des accords collectifs signés dans de nombreux pays.

Pourtant, depuis 2003 au sein d'une usine de l'Alliance à Canton dans le Mississippi, syndicats et salariés dénoncent le non-respect de ces normes internationales du fait de pratiques visant à dissuader les quelques 5 000 salariés américains présents sur ce site de se syndiquer et d'implanter une section syndicale. Les usines américaines toutes dirigées par Nissan sont parmi les seules de l'Alliance sans représentation syndicale alors même que le marché américain est le premier marché mondial pour l'Alliance Renault-Nissan.

Si le développement de l'Alliance passe par le renforcement de son capital humain, ne pensez-vous pas nécessaire, dans l'intérêt social de Renault SA, de faire progresser votre partenaire Nissan sur le respect des règles internationales et plus particulièrement sur cette question d'implantation syndicale qui relève d'une liberté publique universelle dont la privation impacte directement le quotidien de plusieurs milliers de salariés au sein de l'usine du Mississippi ? »

Réponse :

Le succès de l'Alliance la plus forte et la plus durable de notre industrie automobile est fondé sur le strict respect de l'identité juridique et de la culture de chaque entreprise.

Les relations sociales sont intimement liées à la culture d'une entreprise et à l'environnement juridique et réglementaire local. Elles restent donc du domaine spécifique de chaque chacune des entreprises membres de l'Alliance Renault Nissan, y compris les entreprises partenaires de ladite Alliance.

Il est donc important de continuer à respecter la culture de Renault et de Nissan, tout en se conformant aux dispositions légales de chaque pays dans lequel les deux entreprises de l'Alliance

opèrent.

IV. LA QUESTION N° 38 A ETE POSEE PAR L'INITIATIVE POUR UN ACTIONNARIAT CITOYEN (IPAC)

Questions n° 38 :

« Il y a quelques jours, treize médias européens ont publié des informations mettant en cause le système fiscal très avantageux en vigueur à Malte. RCI Banque dispose de plusieurs filiales dans cette juridiction où le groupe Renault réalise une part infime de ses ventes mondiales de véhicules (0,02 %).

Pouvez-vous nous indiquer le bénéfice réalisé à Malte par RCI Banque ainsi que le taux de l'impôt exigible pour chacune des années 2014, 2015 et 2016 ? »

Réponse :

Les 3 sociétés, RCI Services, RCI Life et RCI Insurance (ci-après « **RCI Malte** ») ont été constituées afin de proposer des assurances couvrant le risque « Décès, Incapacité et Perte d'Emploi » dans 4 pays (France, Allemagne, Italie et Espagne) dans le cadre des financements octroyés aux clients du Groupe Renault.

Le résultat avant impôt consolidé de RCI Malte en 2014, 2015 et 2016 était respectivement de 70,9 M€, 77,3 M€ et 100,4 M€. Le résultat des compagnies d'assurance RCI Life et RCI Insurance a été soumis au taux d'impôt sur les sociétés de droit commun à Malte, c'est-à-dire 35 %.

Par ailleurs, à l'occasion du versement des dividendes de ses filiales, RCI Life et RCI Insurance, la société RCI Services bénéficie, en application du régime fiscal maltais de droit commun, d'un crédit d'impôt qui, en définitive, conduit à une imposition de RCI Malte de 5 %.