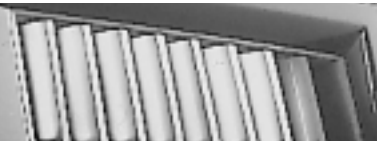


RAPPORT D'ACTIVITÉ SUR L'EXERCICE 1999

Document de référence

— Sommaire

02-15	— I. PRÉSENTATION DU GROUPE
02-04	Renault d'hier à aujourd'hui
04-08	Actionnariat et Bourse
09	Politique d'information
10-14	Dirigeants
14-15	Renseignements de caractère juridique concernant Renault
16-39	— II. RENAULT EN 1999
16-17	Chiffre d'affaires
18-20	Résultats
20-22	Flux de trésorerie
22-23	Situation financière
23-24	Activités de recherche et de développement
24-28	Effectifs et politique sociale
28-30	Environnement réglementaire
30	Renault et l'euro
30	Renault et le passage à l'an 2000
30-34	L'Alliance Renault/Nissan
35-38	Autres axes de développement poursuivis en 1999
39	Perspectives pour 2000
40-57	— III. L'ACTIVITÉ DES BRANCHES
40-46	Branche Automobile
47-52	Branche Véhicules Industriels
53-57	Branche Financière
58-107	— IV. COMPTES CONSOLIDÉS
108-121	— V. COMPTES SOCIAUX (états financiers simplifiés)
122-125	— VI. RENSEIGNEMENTS SUR LES PRINCIPALES FILIALES
126-127	— VII. ATTESTATIONS
128-130	— VIII. ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DU 8 JUIN 2000
128-130	Projet de résolutions



PRÉSENTATION DU GROUPE

2 — Renault d'hier à aujourd'hui

En 1999, Renault a pris une participation de 36,8 % du capital de Nissan positionnant, au moment de l'accord, le nouvel ensemble au quatrième rang mondial des constructeurs automobiles avec une production totale de 4,8 millions de véhicules. Renault poursuit sa stratégie de croissance rentable qui s'est traduite par 2,3 millions de véhicules vendus dans le monde en 1999, et un chiffre d'affaires de 37,6 milliards d'euros, 246,6 milliards de francs. Renault réalise 63,5% de son chiffre d'affaires à l'étranger et 16,8% hors d'Europe. Au 31 décembre 1999, les effectifs consolidés du Groupe Renault s'élevaient à 159 608 personnes.

Histoire

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

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

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

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

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

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

De la première voiturette créée par Louis Renault en 1898 à Clio 2, la dernière-née, Renault a lancé de nombreux concepts qui ont marqué l'histoire de l'automobile. La 4 CV en 1946, la Renault 4 en 1961, la Renault 16 avec son hayon et sa modularité intérieure en 1965, la Renault 5 avec ses boucliers en polyester en 1972, les véhicules à moteur turbo à partir de 1980, l'Espace en 1984, Twingo en 1993 et Mégane Scénic en 1996 sont quelques-uns des modèles qui ont construit la tradition d'innovation de la marque.

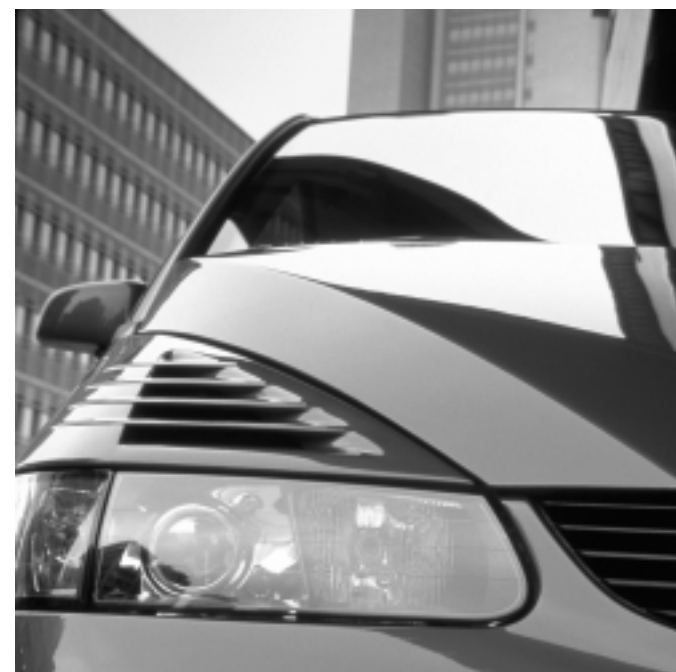
En 1998, Renault a exposé le concept-car Vel Satis, qui préfigure les véhicules de haut de gamme qui seront lancés dans les toutes prochaines années.

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

Structure du Groupe Renault

Renault est la société mère du Groupe Renault. Elle est la structure opérationnelle principale de l'activité véhicules particuliers et utilitaires en France. Les activités du Groupe sont réparties entre trois Branches :

- la Branche Automobile (29,7 milliards d'euros, 195 milliards de francs en 1999, soit 79 % du chiffre d'affaires) a pour activité la conception, la fabrication et la commercialisation de véhicules particuliers et utilitaires et leurs activités connexes, ainsi que le machinisme agricole ;
- la Branche Véhicules Industriels (6,5 milliards d'euros, 42 milliards de francs en 1999, soit 17 % du chiffre d'affaires) réalise les mêmes activités dans le domaine des véhicules industriels (camions, autocars, autobus, véhicules militaires et véhicules spéciaux) ;
- la Branche Financière (1,4 milliard d'euros, 9 milliards de francs en 1999, soit 4 % du chiffre d'affaires) est un outil d'accompagnement financier et commercial, regroupant les filiales de financement des ventes et de services ainsi que de gestion de la trésorerie du Groupe.



Stratégie de Renault

Renault a défini sept axes stratégiques :

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

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

L'Alliance avec Nissan accélère la stratégie de croissance rentable du Groupe. Le partage de plates-formes et d'organes mécaniques sera un outil puissant de baisse des coûts. De même, le déploiement à l'international sera accéléré et son coût réduit, puisque Renault s'appuiera sur les implantations à l'étranger déjà existantes de Nissan, très complémentaires de celles de Renault.



Principales données consolidées sur dix ans

Données financières <small>(en millions de francs)</small>	Notes	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Chiffre d'affaires	(1) (2) (6)	163 620	165 974 171 502	179 449 184 252	169 789	178 537	184 065	184 078	207 912	243 934	246 589
Marge opérationnelle	(7)							(1 572)	3 694	12 595	14 465
Résultat d'exploitation	(1) (3)	6 299	4 663 4 813	7 920 7 734	609	2 317	1 259	(5 987)	2 030	10 839	9 736
Résultat avant impôts	(4) (5)	1 380	4 109 3 969	6 313 6 481	1 094	3 485	1 976	(5 645)	4 095	11 145	7 610
Résultat net de Renault		1 210	3 078	5 680	1 071	3 636	2 139	(5 248)	5 427	8 847	3 506
Capacité d'autofinancement	(1) (2)	7 919	10 113 12 305	13 149 16 117	11 017	12 145	11 669	6 918	13 804	20 321	21 745
Investissements	(1) (2)	13 213	21 554 20 637	11 685 13 565	12 043	16 050	15 499	17 046	16 289	14 902	49 192
Endettement financier net des activités industrielles et commerciales	(1) (2) (8)	27 110	15 528	12 549 8 727	7 851	(1 458)	3 368	9 385	2 097 4 181	(12 650) (10 569)	17 705
Capitaux propres		17 014	31 331	33 965	33 877	42 784	43 796	37 770	43 917	51 562	53 689
Effectif total (nombre)	(2)	157 378	147 185	146 604	139 733	138 279	139 950	140 905	141 315	138 321	159 608

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

(1) Hors filiales financières.

(2) Y compris filiales financières.

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

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

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

(6) À structures et méthodes identiques à 1999, le chiffre d'affaires 1998 est de 234 507 millions de francs.

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

(8) Nouvelle définition en 1999, incluant le montant des titres participatifs Renault pour 318 millions d'euros, 2 085 millions de francs. Les années 1997 et 1998 ont été retraitées en conséquence. Hors titres participatifs, l'endettement financier net serait de 15 620 millions de francs.

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

Données financières	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Chiffre d'affaires	31 696	207 912	37 187	243 934	37 592*	246 589*
Marge opérationnelle	563	3 694	1 920	12 595	2 205	14 465
Résultat d'exploitation	309	2 030	1 652	10 839	1 484	9 736
Résultat avant impôts	624	4 095	1 699	11 145	1 160	7 610
Résultat net du Groupe	829	5 438	1 337	8 770	540	3 542
Résultat net de Renault	827	5 427	1 349	8 847	534	3 506
Résultat net par action (1)	3,47	22,79	5,64	36,98	2,23	14,62
Capital	914	5 995	914	5 995	914	5 995
Capitaux propres	6 695	43 917	7 861	51 562	8 185	53 689
Total de bilan	35 082	230 121	38 125	250 086	46 422	304 509
Dividende (1)	0,53	3,50	0,76225	5,00	0,76225**	5,00**
Capacité d'autofinancement	2 104	13 804	3 098	20 321	3 314	21 745
Investissements	2 483	16 289	2 272	14 902	7 500	49 192
Endettement financier net des activités industrielles et commerciales	637	4 181	(1 612)	(10 569)	2 700	17 705

(1) En francs et en euros.

(*) Chiffres 1999 selon nouveau mode de comptabilisation.

(**) Selon proposition du Conseil d'Administration et décision de l'Assemblée Générale du 8 juin 2000.

— Actionnariat et Bourse

Répartition du capital

Au 31 décembre 1999, l'État détient 44,22 % du capital de Renault. Les salariés et anciens salariés de Renault détiennent, pour leur part, 2,75% en titres, faisant l'objet d'une gestion collective ou inscrits en nominatif pur. Enfin, le Groupe des Actionnaires Associés (1) détient 3,14% du capital de Renault.

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



Répartition du capital et des droits de vote en %

au	31/12/97	31/12/98	31/12/99
État français	44,22	44,22	44,22
Groupe des Actionnaires Associés (1)	7,27	7,19	3,14
Lagardère Groupe	1,55	1,50	1,50
Caisse des Dépôts et Consignations	1,04	1,04	1,04
Bayerische Landesbank	0,40	0,40	0,40
Caisse Centrale des Banques Populaires	0,20	0,20	0,20
Banque Nationale de Paris (2)	1,41	1,31	-
Lazard Frères	0,40	0,40	-
Banque Cantonale Vaudoise (2)	0,50	0,60	-
Union de Banques Suisses (2)	0,60	0,60	-
Groupe ING (2)	0,25	0,25	-
AGF IART (2)	0,26	0,32	-
AGF Vie (2)	0,26	0,32	-
Commerzbank (2)	0,25	0,25	-
Rhône-Poulenc Finance	0,15	-	-
Salariés	4,03	3,24	2,75
Auto-détention (3)	0,42	0,79	2,10
Public	44,06	44,56	47,79
TOTAL	100,0	100,0	100,0

(1) Les actionnaires associés ont signé, le 5 juillet 1996, un protocole prévoyant notamment l'existence d'un droit de préemption entre ses signataires. Ce protocole incluait d'une part les signataires du "Protocole entre les Actionnaires Partenaires de la Régie Nationale des Usines Renault S.A." en date du 21 novembre 1994, et d'autre part de nouveaux membres.

En application de ces dispositions, un certain nombre des signataires du protocole ont renoncé à sa tacite reconduction à compter du 16 novembre 1999. Les actionnaires qui restent engagés sont liés pour une durée de trois ans renouvelable par tacite reconduction pour une même durée.

(2) Sont sortis du protocole en novembre 1999.

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

Conformément aux dispositions des articles 217-2 à 217-7 de la loi du 24 juillet 1966, l'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1999 a autorisé la société à opérer en Bourse sur ses propres actions en vue, notamment, de procéder à la régularisation du cours de son action par achat et vente en Bourse et/ou d'utiliser tout ou partie des actions acquises pour les céder aux salariés et dirigeants de la société et du Groupe, dans les conditions et selon les modalités prévues par la loi. Ce programme a fait l'objet d'une note d'information visée par la COB le 19 mai 1999 sous le n° 99-634.



Les opérations doivent être réalisées à un prix maximum d'achat de 60 euros soit 393,57 francs et à un prix minimum de vente de 15 euros soit 98,39 francs, le nombre d'actions susceptible d'être acquis ne pouvant excéder 10% du total des actions Renault. La société a utilisé cette possibilité dans le seul but de couvrir ses programmes d'options d'achat d'actions. Au total, 1 840 336 titres ont été achetés dans le cadre de cette autorisation précitée à un coût moyen pondéré de 50,54 euros, 331,52 francs. Cette autorisation prendra fin lors de la prochaine Assemblée Générale annuelle d'approbation des comptes. Une nouvelle autorisation sera demandée lors de l'Assemblée Générale du 8 juin 2000 (cf. chapitre VIII, huitième résolution).

Évolution du cours de l'action

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

Volumes traités et évolution des cours de l'action Renault

	Nombre de titres échangés	Cours en euros		
		Dernier	Plus haut	Plus bas
Juillet 1998	10 741 276	48,31	60,96	47,11
Août 1998	13 706 916	40,22	49,84	38,43
Septembre 1998	19 439 257	34,15	45,52	32,33
Octobre 1998	16 264 551	36,21	36,21	26,53
Novembre 1998	12 837 204	40,25	42,23	32,26
Décembre 1998	11 283 496	38,26	41,44	34,53
Janvier 1999	17 238 765	49,00	49,13	37,05
Février 1999	12 638 265	42,50	49,30	41,91
Mars 1999	43 010 701	32,63	43,38	30,53
Avril 1999	21 242 179	39,64	40,39	31,90
Mai 1999	12 417 259	36,50	40,97	36,50
Juin 1999	21 616 112	42,20	45,40	35,60
Juillet 1999	18 690 890	50,20	50,20	42,45
Août 1999	14 538 239	51,00	51,15	46,80
Septembre 1999	15 431 314	51,90	55,00	47,30
Octobre 1999	15 272 216	49,20	54,20	47,40
Novembre 1999	17 302 283	43,63	49,45	41,07
Décembre 1999	11 483 196	47,86	48,50	43,50
Janvier 2000	16 262 780	53,90	55,40	47,00

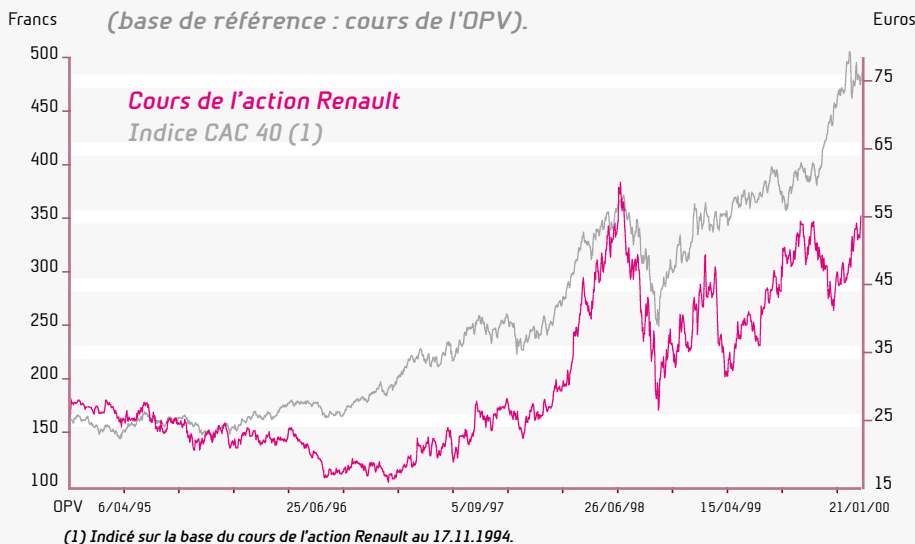
1998 : dans un contexte mondial de crise des marchés financiers, le titre Renault a été pris dans le mouvement baissier général au premier semestre de l'année. Grâce aux bons résultats financiers du premier semestre et aux bonnes performances commerciales de Renault, ainsi qu'à la reprise de confiance des milieux boursiers, l'action a clôturé l'année à 38,26 euros, 251 francs, enregistrant ainsi une hausse de 48,3% en 1998. L'indice CAC 40 a quant à lui terminé l'année à 3 942,66 points, progressant ainsi de 31,5% et réalisant sa meilleure performance annuelle depuis dix ans.

1999 : le titre Renault a connu des fluctuations importantes au cours de l'année 1999. Après avoir atteint un niveau de 49,30 euros, 323,39 francs, le 15 février 1999, il a été entraîné dans un mouvement baissier important, notamment lié aux interrogations de début d'année concernant la tenue du marché automobile européen et à la prise de participation de Renault dans le capital de Nissan. Ainsi, le titre a atteint son cours le plus bas de l'année le 24 mars à 30,53 euros, 200,26 francs. Avec la reprise de la confiance dans les perspectives du secteur automobile, puis l'analyse par les marchés

des potentialités qu'offre l'Alliance avec Nissan, et enfin l'annonce des bons résultats de Renault au premier semestre 1999, l'action s'est redressée vigoureusement : elle a ainsi atteint 55 euros, 360,78 francs, son cours le plus haut de l'année, le 3 septembre. Au dernier trimestre 1999, et notamment au mois de novembre, la baisse de l'action Nissan Motor à la Bourse de Tokyo a pesé sur l'évolution du cours du titre Renault.

Au cours du mois de décembre, l'action Renault a amorcé un nouveau mouvement à la hausse, clôturant le 30 décembre à 47,86 euros, 313,94 francs, ce qui représente une capitalisation boursière de 11,5 milliards d'euros (75 milliards de francs). Le titre enregistre ainsi une hausse de 25,1% en 1999. L'indice CAC40 a, quant à lui, progressé de 51,1% sur la même période.

Évolution du cours de l'action Renault du 17.11.1994 au 31.01.2000 (base de référence : cours de l'OPV).



Parmi les filiales et sous-filiales du Groupe Renault, la société espagnole F.A.S.A., détenue au 31 décembre 1999 à 92,2% par le Groupe Renault, cotée à la Bourse de Madrid, a fait l'objet en début d'année 2000 d'une Offre Publique d'Achat de retrait de la cote au prix de 47 euros par titre. La société Renault Argentina, cotée à la Bourse de Buenos Aires, a fait l'objet d'une augmentation de capital décidée au mois de décembre 1999 et effective en janvier 2000. À la clôture de cette opération, son capital est détenu à 61,1% par Cofal et à 16,4% par Renault Holding.



Évolution du capital

Au 31 décembre 1999, le capital social de Renault s'élève à 5 994 964 175 francs, composé de 239 798 567 actions de 25 francs de nominal chacune. Le nombre de droits de vote s'élève à 234 790 490. Les actions sont intégralement souscrites et entièrement libérées.



Évolution du capital sur les cinq dernières années

	Opérations de capital effectuées	Montant du capital résultant	
		en francs	en nombre de titres
5/1994	Émission d'une action B de 15 F (à 1 000 000 000 de F)	3 400 628 655 F	179 153 807 actions A de 15 F 45 343 485 actions B de 15 F 2 211 285 CI de 15 F 226 708 577 titres de 15 F
11/1994	Augmentation du nominal de l'action de 15 à 25 F et suppression des catégories d'actions	5 667 714 425 F	224 497 292 actions de 25 F 2 211 285 CI de 25 F 226 708 577 titres de 25 F
11/1994	Transformation des certificats d'investissement (CI) en actions Augmentation de capital en numéraire : émission de 11 363 636 actions de 25 F (à 176 F)	5 951 805 325 F	238 072 213 actions de 25 F
1/1995	Souscription de 936 200 actions de 25 F par exercice de bons de souscription (à 25 F dont 15 F en numéraire)	5 975 210 325 F	239 008 413 actions de 25 F
8/1996	Augmentation de capital résultant du paiement d'une partie du dividende en actions : émission de 790 154 actions de 25 F (à 127 F)	5 994 964 175 F	239 798 567 actions de 25 F

Nota : les actions A étaient détenues par l'État Français et les actions B par AB Volvo.

L'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1999 a autorisé le Conseil d'Administration :

- à opérer sur les propres actions de la société, en vue notamment de réduire son capital par annulation de tout ou partie de ses actions ;
- à procéder à la conversion du capital de la société en euros soit par augmentation de capital, soit par réduction de capital et, à cette fin, d'arrondir la valeur nominale des actions Renault au centième d'euro ou, au plus, à l'euro supérieur ou inférieur. (1)

En outre, l'Assemblée Générale a doté le Conseil d'Administration d'un ensemble d'autorisations (1) lui permettant :

- de procéder, sur ses seules décisions, en toutes circonstances, en une ou plusieurs fois, tant en France qu'à l'étranger, à l'émission d'actions de la société ainsi que de toutes valeurs mobilières de quelque nature que ce soit donnant accès, immédiatement et/ou à terme, à des actions de la société, emportant augmentation du capital avec ou sans droit préférentiel de souscription ;
- d'augmenter le capital social par incorporation successive ou simultanée au capital de réserves, bénéfices ou primes d'émission, de fusion ou d'apport ;
- d'augmenter le capital social par création d'actions nouvelles destinées à rémunérer les titres apportés à une offre publique d'échange sur des titres d'une société.

(1) Autorisations valables jusqu'à l'Assemblée Générale devant statuer sur les comptes de l'exercice 2000.

L'Assemblée Générale a limité les autorisations d'augmentation de capital à 6 milliards de francs français, soit 914 694 103,42 euros (neuf cent-quatorze millions six cent quatre-vingt-quatorze mille cent trois euros quarante-deux), et à 3 milliards d'euros, soit 19 678 710 000 francs (dix-neuf milliards six cent soixante-dix-huit millions sept cent dix mille francs français) le montant nominal maximum des titres d'emprunt susceptibles d'être émis.

Options d'achat d'actions

L'Assemblée Générale Mixte du 11 juin 1998, dans sa douzième résolution, a autorisé le Conseil d'Administration à consentir en une ou plusieurs fois, au bénéfice de certains cadres de la Société et des sociétés et des groupements qui lui sont liés, dans les conditions visées à l'article 208-4 de la loi du 24 juillet 1966, des options donnant droit à la souscription d'actions nouvelles de la Société, émises au titre de l'augmentation de son capital ou à l'achat d'actions de la Société provenant de rachat faits par celle-ci dans les conditions légales et réglementaires.

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

Dividendes

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

	Nombre de titres composant le capital social	REVENU PAR ACTION (EN FRANCS)		
		Dividende	Avoir fiscal	Revenu global
1995	239 008 413	3,50	1,75	5,25
1996	239 798 567	0	0	0
1997	239 798 567	3,50	1,75	5,25
1998	239 798 567	5,00	2,50 **	7,50
1999 *	239 798 567	5,00	2,50	7,50

(*) Selon proposition du Conseil d'Administration et sous réserve de la décision de l'Assemblée Générale du 8 juin 2000.

(**) Avoir fiscal concernant les personnes physiques, la loi de Finances pour 1999 a modifié ce régime pour les personnes morales soumises à l'impôt sur les sociétés et à nouveau pour 2000.

Titres participatifs

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

Volumes traités et évolution du cours du titre participatif Renault

	Nombre de titres échangés	Cours en euros		
		Dernier	Plus haut	Plus bas
Juillet 1998	100 886	468,8	474,9	432,2
Août 1998	87 018	429,1	474,1	426,9
Septembre 1998	113 432	433,0	452,0	414,7
Octobre 1998	48 221	396,4	432,2	396,4
Novembre 1998	124 622	397,9	404,0	381,3
Décembre 1998	37 556	417,1	418,5	395,1
Janvier 1999	22 508	434,8	440,0	403,5
Février 1999	46 746	426,5	442,0	425,5
Mars 1999	40 568	410,0	435,0	391,0
Avril 1999	10 318	418,0	418,0	402,0
Mai 1999	14 311	402,0	419,0	395,0
Juin 1999	17 135	384,0	406,0	380,0
Juillet 1999	24 777	378,0	400,0	358,2
Août 1999	42 161	392,0	395,0	381,0
Septembre 1999	17 827	385,0	395,0	377,0
Octobre 1999	12 548	373,8	387,7	365,0
Novembre 1999	30 630	334,0	379,0	333,0
Décembre 1999	66 080	332,7	345,0	320,5
Janvier 2000	15 976	323,5	336,0	320,0

Au 31 décembre 1999, le nombre de titres participatifs émis par Renault restant en circulation s'élève à 2 millions.

Au 31 décembre 1999, le nombre de titres participatifs émis par Diac en 1985 et restant en circulation s'élevait à 181 594 titres d'un nominal unitaire de 152,45 euros, 1 000 francs, soit un montant total de 27 684 005,30 euros (soit 181 595 170,60 francs). Durant l'exercice 1999, le cours du titre a évolué entre 150,46 euros, 987 francs, et 181,2 euros, 1 189 francs. Le cours de clôture au 30 décembre s'est établi à 155,5 euros, 1 020 francs.

Responsable de l'information :

Cédric BANNEL

Directeur des Relations Financières

tél. : 01 41 04 64 85

fax : 01 41 04 51 49

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

Ainsi Renault s'est doté d'un Club d'Actionnaires dont les 34 000 membres reçoivent trimestriellement depuis mai 1995 une lettre d'information "Lettre aux Actionnaires", et chaque année un rapport annuel abrégé. Des visites d'usines et de sites ont été organisées à leur intention.

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

Renault a été en 1996 parmi les toutes premières sociétés à mettre en place un Comité Consultatif des actionnaires, traduisant ainsi son souci de donner aux actionnaires individuels une information claire et adaptée à leurs attentes. Ce Comité est constitué de douze membres, dont deux actionnaires salariés, choisis parmi les membres du Club des actionnaires. En 1999, il s'est réuni trois fois, dont une fois en séance plénière autour du Président, et deux fois en réunion de travail pour préparer d'une part l'avis financier relatif à l'Alliance Renault/Nissan, et d'autre part le sommaire et le contenu du rapport annuel abrégé 1999.

Renault est attentif à informer rapidement ses actionnaires aussi bien à l'occasion des rendez-vous réguliers que constitue la présentation des résultats financiers, qu'à l'occasion des événements importants de la vie du Groupe.

Ainsi, conformément aux recommandations du rapport Viénot, les résultats financiers ont été annoncés dans les deux mois qui ont suivi la clôture de l'exercice 1998 ; en 2000, les résultats financiers 1999 ont été présentés six semaines après la clôture de l'exercice 1999, et les comptes semestriels seront présentés quatre semaines après la fin du premier semestre. Par ailleurs, l'annonce de l'Alliance avec Nissan a fait l'objet d'une lettre exceptionnelle de douze pages, diffusée largement à plus de 150 000 actionnaires. Enfin, Renault a lancé depuis deux ans une communication active en province auprès des prescripteurs de l'investissement en actions. Ces spécialistes financiers sont des relais privilégiés d'information auprès des actionnaires individuels. En 1999, Renault a ainsi organisé douze réunions en province.

Ligne téléphonique actionnaires : 01 41 04 59 99 (fax : 01 41 04 51 49)

Numéro Azur : 0 801 07 19 97

Ligne téléphonique actionnaires salariés du Groupe Renault :

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

Internet : www.renault.com

Adresse du Club des actionnaires :

RENAULT

Service des relations avec les actionnaires - 0760 - API : QLG Q33 7 10
27-33, quai Le Gallo, 92512 BOULOGNE-BILLANCOURT CEDEX

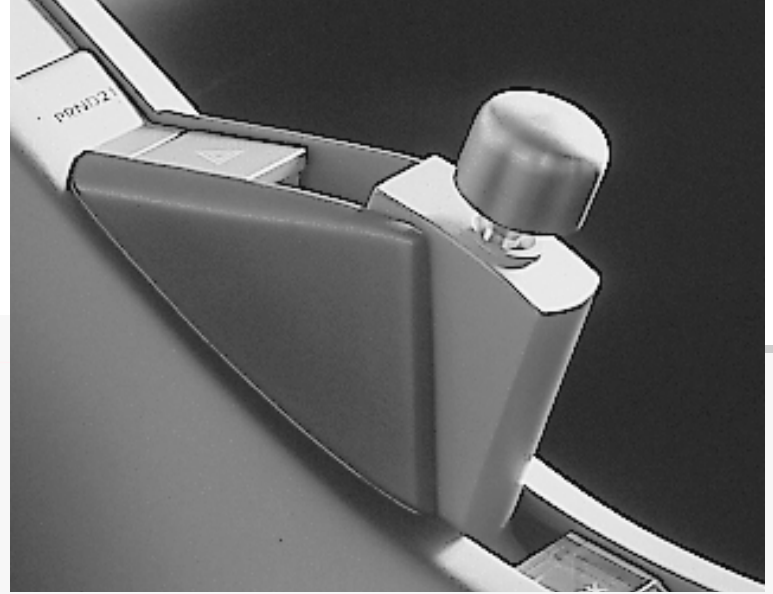
— Dirigeants

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

Conseil d'Administration au 31 décembre 1999

	Nombre d'actions Renault détenues	Age (11)	Date du premier mandat
Président-Directeur Général			
Louis SCHWEITZER (1) <i>Administrateur :</i> Banque Nationale de Paris Compagnie Financière Renault Electricité de France Pechiney Renault Crédit International Renault Véhicules Industriels <i>Membre du Conseil de Surveillance :</i> Philips	9 545 et 503 parts de FCPE	57 ans	Mai 1992
Administrateurs			
Pierre ALANCHE (6) <i>Administrateur représentant les salariés actionnaires</i>	285	58 ans	Juin 1997
Banque Nationale de Paris (2) représentée par Michel PEBEREAU <i>Président-Directeur Général</i> <i>Président du Conseil d'Administration :</i> Compagnie d'investissement de Paris <i>Mandats d'administrateur à titre personnel :</i> Banque Nationale de Paris UK Holding Limited Elf Aquitaine Financière BNP Lafarge Saint Gobain Société Anonyme des Galeries Lafayette <i>Membre du Conseil de Surveillance :</i> Axa - UAP Dresdner Bank A.G. Banque pour l'expansion industrielle (Banexi) <i>Président du Directoire :</i> Banque Paribas	2 822 068	58 ans	Mai 1995
Jean-Marie BOUSSET (3) <i>Administrateur salarié</i>	20	54 ans	Janv. 1999
Jean-Pierre CAMESCASE (3) <i>Administrateur salarié</i>	227	58 ans	Janv. 1989
François de COMBRET (7) <i>Associé Gérant</i> Lazard Frères et Compagnie Maison Lazard Frères et Cie <i>Administrateur :</i> Fonds partenaires Gestion	5 000	58 ans	Juillet 1996
Nicolas JACHET (7) (10) <i>Chef du Service des Participations</i> <i>Direction du Trésor</i> <i>Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie</i> <i>Administrateur :</i> Aerospatiale - Matra France-Télécom EDF SNCF	(13)	41 ans	Mars 1998

	Nombre d'actions Renault détenues	Age (11)	Date du premier mandat
Yoshikazu HANAWA (9) <i>Président de Nissan Motor Co Ltd</i>	500	65 ans	Juin 1999
Jean-Luc LAGARDÈRE (4) <i>Gérant Commandité de Lagardère S.C.A.</i> <i>Président-Directeur Général :</i> Lagardère Capital & Management Hachette SA <i>Président de :</i> France Galop <i>Président du Conseil de Surveillance :</i> Société Aerospatiale Matra <i>Gérant :</i> Lagardère Élevage <i>Membre du Comité Consultatif :</i> Banque de France	1 001	72 ans	Mai 1989
Henri MARTRE (6) (10) <i>Président d'Honneur d'Aerospatiale</i> <i>Président du Conseil de Surveillance :</i> ESL et Network <i>Administrateur de :</i> Eurocopter GIAT - Industries Hurel - Dubois On - X Sogepa	150	72 ans	Juillet 1996
Jean-Claude PAYE (5) (10) <i>Conseiller d'Etat</i> <i>en service extraordinaire</i>	20	65 ans	Juillet 1996
Jean PEYRELEVADE (7) (10) (12) <i>Président-Directeur Général du Crédit Lyonnais</i> <i>Administrateur :</i> Air Liquide Bouygues Club Méditerranée L.V.M.H. Lyonnaise des Eaux - Dumez Power Corporation of Canada SMEG AGF		60 ans	Mai 1994
Danièle POTVIN (3) <i>Administrateur salarié</i>	50	51 ans	Nov. 1996
Antoine RIBOUD (2) <i>Président d'Honneur du Groupe Danone</i> <i>Président d'Honneur :</i> Compagnie Gervais Danone Générale Biscuit <i>Président :</i> Saeme Société Foncière des Textiles Vaucanson Mécaniver <i>Vice-Président :</i> Mahu S.A. <i>Administrateur :</i> Danone S.A. Danone Asia PTE Limited Danone Foods Inc. The Dannon Company Inc. EuraFrance S.A.I.P. Sofina UCAD <i>Membre de la Commission Exécutive :</i> Danone S.A. <i>Représentant permanent de S.F.T.V.</i> Tissage Baumann	500	81 ans	Mai 1995



	Nombre d'actions Renault détenues	Age (11)	Date du premier mandat
Jeanne SEYVET (8) (10) <i>Directrice Générale de l'Industrie, des Technologies de l'Information et des Postes</i> <i>Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie</i> Administrateur de : ADIT Bull France Télécom FT 1cl Thomson SA	(13)	46 ans	Déc. 1998
Robert STUDER (5) <i>Ancien Président de Union de Banques Suisses</i> Administrateur : Elf Aquitaine S.A. European Advisory Committee to the New York Stock Exchange, New York Espirito Santo Financial Group SA, Luxembourg Schindler Holding S.A. Membre du Conseil de Surveillance : BASF S.A.	3 000	61 ans	Juillet 1996

- (1) Mandat d'administrateur renouvelé par l'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1999, désigné Président-Directeur Général par le Conseil d'Administration du 10 juin 1999.
 (2) Nommé par l'Assemblée Générale Ordinaire du 24 mai 1995.
 (3) Élu(e) ou réélu(e) par les salariés le 5 novembre 1996.
 (4) Renouvelé par l'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1999.
 (5) Nommé(e) ou renouvelé(e) par l'Assemblée Générale Mixte du 26 juillet 1996.
 (6) Nommé(e) ou renouvelé(e) par l'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1997.
 (7) Nommé(e) ou renouvelé(e) par l'Assemblée Générale Mixte du 11 juin 1998.
 (8) Désignée par arrêté du 11 décembre 1998, ratifiée par l'Assemblée Générale Mixte du 10 juin 1999.
 (9) Nommé par l'Assemblée Générale du 10 juin 1999.
 (10) Ont été désignés par l'Etat avant leur nomination par l'Assemblée Générale.
 (11) À la date de l'Assemblée Générale du 8 juin 2000.
 (12) Démissionnaire en février 2000.
 (13) Pas d'actions détenues conformément à la réglementation applicable aux fonctionnaires représentants de l'État.

Le Conseil d'Administration désigne parmi ses membres un Président qui doit être une personne physique. Le Président est rééligible. Chaque administrateur doit être propriétaire d'au moins une action au nominatif. Le Conseil d'Administration s'est réuni huit fois durant l'année 1999.

Suivant les préconisations du rapport Viénot de 1995, complété par un second rapport publié en juillet 1999, sur le Gouvernement d'Entreprise ("Corporate Governance"), le Conseil d'Administration de Renault s'est doté d'un règlement intérieur et de comités spécialisés.

Le règlement intérieur définit le rôle du Conseil d'Administration représentant collectivement l'ensemble des actionnaires. Il a conduit à l'élaboration d'une charte de l'administrateur qui précise ses droits et ses devoirs. Le Conseil d'Administration a également établi une procédure relative à l'utilisation et/ou à la communication d'informations privilégiées. Renault a évalué la composition, l'organisation et le fonctionnement de son Conseil d'Administration en s'appuyant sur un cabinet spécialisé. Renault entend reconduire cette démarche de façon périodique.

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

– un Comité des Comptes et de l'Audit ; présidé par Robert STUDER, il réunit Jean-Pierre CAMESCASSE, Pierre ALANCHE, Nicolas JACHMET et, depuis le 19 octobre 1999 Henri MARTRE, qui a succédé à cette date à Jean PEYRELEVADE. Il a notamment pour mission d'analyser les comptes et de s'assurer de la pertinence des méthodes adoptées pour leur établissement. En 1999, ce Comité s'est réuni deux fois ;

– un Comité des Nominations et des Rémunérations ; présidé par Antoine RIBOUD, il réunit François de COMBRET, Michel PEBEREAU et Louis SCHWEITZER. Il a notamment pour mission d'effectuer toute proposition au Conseil intéressant la nomination de nouveaux administrateurs et l'opportunité du renouvellement des mandats parvenus à expiration, ainsi que la rémunération des dirigeants et l'attribution d'options. Il s'est réuni deux fois en 1999 ;

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

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

Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice	Échéance du mandat de :
1999	BNP M. RIBOUD
2000	Mme SEYVET M. STUDER
2001	Mme POTVIN (1) M. CAMESCASSE (1) M. BOUSSET (1) M. PAYE
2002	M. ALANCHE (1) M. JACHMET M. MARTRE
2003	M. de COMBRET M. PEYRELEVADE
2004	M. HANAWA M. LAGARDÈRE M. SCHWEITZER

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

– un Comité de Stratégie Internationale ; présidé par Jean-Luc LAGARDÈRE, il réunit Jeanne SEYVET, Henri MARTRE, Jean-Marie BOUSSET, Yoshikazu HANAWA, Jean-Claude PAYE et Danièle POTVIN. Il a notamment pour mission d'analyser et de présenter au Conseil les orientations du développement international de la société. Il s'est réuni une fois en 1999.

L'Assemblée Générale peut allouer aux administrateurs, à titre de **jetons de présence**, une rémunération dont le montant reste maintenu jusqu'à décision nouvelle.

Les modalités d'attribution des jetons de présence sont les suivantes :

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

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

Le Conseil d'Administration, en sa séance du 28 octobre 1997, a adopté les modalités de répartition des jetons de présence des administrateurs. Les jetons de présence alloués à chaque administrateur, jusqu'à nouvelle décision de l'Assemblée Générale, se montent au maximum à 140 000 francs pour l'exercice 1999, répartis comme suit :

- 50 000 francs au titre de l'appartenance au Conseil,
- 50 000 francs au plus, en fonction de son assiduité au Conseil, la somme étant calculée au prorata de sa présence effective aux séances du Conseil,
- 20 000 francs au titre de son appartenance à l'un des Comités du Conseil,
- 20 000 francs au titre de la présidence de l'un de ces Comités du Conseil.

Le Président de Renault ne perçoit pas de jetons de présence au titre de sa participation aux Comités.

Au titre de l'exercice 1999, le montant total des jetons de présence alloués (1) aux administrateurs s'est élevé à 1 835 000 de francs (1 718 576 de francs en 1998).

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

Administrateurs	Présence aux huit Conseils en 1999	Montant des jetons de présence alloués (en francs) (1)	
		en 1999	en 1998
M. SCHWEITZER	8	100 000	100 000
M. ALANCHE	8	120 000	120 000
BNP/M. PEBEREAU	5	101 250	98 572
M. BOUSSET	8	120 000	120 000
M. CAMESCASSE	8	120 000	120 000
M. de COMBRET	8	120 000	120 000
M. JACHIET (État)	8	120 000	120 000
M. HANAWA	4	95 000	0
M. LAGARDÈRE	4	115 000	111 429
M. MARTRE	7	113 750	105 715
M. PAYE	7	113 750	120 000
M. PEYRELEVADE	6	107 500	105 715
Mme POTVIN	8	120 000	120 000
M. RIBOUD	6	127 500	111 429
Mme SEYVET (État)	8	120 000	112 858
M. STUDER	5	121 250	132 858

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

Comité Exécutif et Comité de Direction au 31 décembre 1999

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

* Dirigeants du Groupe Renault, membres du Comité Exécutif du Groupe présidé par Louis SCHWEITZER.



La rémunération des dirigeants se divise en une part fixe et une part variable. La part variable se fonde sur la performance économique de l'entreprise, mesurée pour moitié par l'écart entre la marge opérationnelle obtenue et celle prévue au budget, pour moitié par le taux de bénéfice sur capitaux propres.

En 1999, la rémunération totale des dirigeants du Groupe Renault s'est élevée à 21 282 775 francs. La part fixe versée sous forme de salaire mensuel se monte à 15 971 419 francs ; la part variable versée en 1999, au titre de la performance réalisée en 1998, se monte à 5 311 356 francs. En 1998, la rémunération totale des dirigeants s'élevait à 20 541 816 francs. Les dirigeants ne perçoivent pas de jetons de présence par les sociétés du Groupe dans lesquelles ils détiennent un mandat social.

A compter du 3 janvier 2000, trois nouveaux membres ont été nommés au Comité de Direction de Renault : Rémi DECONINCK, Directeur du Produit, Thierry DOMBREVAL, Directeur Stratégie et Marketing et Alain-Pierre RAYNAUD, Directeur du Contrôle de Gestion.

Responsables du contrôle des comptes

Commissaires aux Comptes titulaires :

- _ DELOITTE TOUCHE TOHMATSU - représenté par M. Olivier AZIERES
185, avenue Charles de Gaulle
92200 NEUILLY-SUR-SEINE
- _ ERNST & YOUNG Audit - représenté par M. Dominique THOUVENIN
4, rue Auber
75008 PARIS

Le Cabinet Deloitte Touche Tohmatsu a été nommé par l'Assemblée Générale Mixte du 7 juin 1996, dans sa partie ordinaire, pour une période de six ans. Le Cabinet Ernst & Young Audit a été nommé pour la première fois par arrêté du Ministère de l'Économie et des Finances en date du 27 mars 1979. Il a été reconduit une nouvelle fois par l'Assemblée Générale Mixte du 7 juin 1996, dans sa partie ordinaire, pour une période de six ans.

Leur mandat expirera à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire appelée à statuer sur les comptes de l'exercice 2001.

Commissaires aux Comptes suppléants :

- _ DELOITTE TOUCHE TOHMATSU - Audit suppléant de DELOITTE TOUCHE TOHMATSU
- _ Antoine Bracchi
suppléant de ERNST & YOUNG Audit

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

— Renseignements de caractère juridique concernant Renault

Société anonyme de droit français, Renault est régie par les dispositions de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales et les dispositions de la loi n° 94-640 du 25 juillet 1994 relative à l'amélioration de la participation des salariés dans l'entreprise. Elle a été créée le 16 janvier 1945 et expirera le 31 décembre 2088 sauf cas de dissolution anticipée ou de prorogation. Le siège social est fixé à Boulogne-Billancourt 92100 - France, 13 - 15, quai Le Gallo (1). La société est immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le n° B 780 129 987 (code APE 341 Z), Siret : 780.129.987.03591. Les statuts, procès-verbaux d'assemblées générales, rapports des commissaires aux comptes et tous documents tenus à disposition des actionnaires en application de la loi peuvent être consultés au siège social.

Renault a notamment pour objet principal l'étude, la construction, le négoce, la réparation, l'entretien et la location de véhicules automobiles et en particulier industriels, utilitaires ou de tourisme, de tracteurs et de matériels agricoles et de travaux publics, l'étude et la fabrication de toutes pièces ou équipements utilisés pour la construction ou la circulation de véhicules, la prestation de tous services relatifs à ces activités et plus généralement toutes opérations industrielles, commerciales, financières, mobilières ou immobilières, se rattachant directement ou indirectement, en totalité ou en partie, à l'un quelconque des objets précités (article 3 des statuts).

Chaque exercice social a une durée de douze mois qui s'étend du 1^{er} janvier au 31 décembre.

(1) Décision du Conseil d'Administration du 19 octobre 1999

Dispositions particulières des statuts

Modification du capital et des droits sociaux

L'Assemblée Générale Extraordinaire peut, dans les conditions fixées par la loi, augmenter ou réduire le capital social et autoriser le Conseil d'Administration, avec faculté de délégation au Président du Conseil d'Administration, de procéder à ces opérations.

Les actions sont librement cessibles, conformément aux dispositions législatives et réglementaires, et se transmettent par virement de compte à compte.

Répartition statutaire des bénéfices

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

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

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

Assemblées Générales

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

Existence de seuils statutaires

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



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

Outre l'obligation légale d'informer la société de la détention de certaines fractions du capital, tout actionnaire ou société de gestion d'un organisme de placement collectif de valeurs mobilières qui vient à détenir un nombre d'actions égal ou supérieur à 0,5 % du capital ou un multiple de ce pourcentage, inférieur ou égal à 5 % du capital, est tenu, dans les cinq jours de Bourse à compter de l'inscription en compte des titres qui lui permettent d'atteindre ou de franchir ce seuil, de déclarer à la société le nombre total d'actions qu'il possède par lettre recommandée avec accusé de réception. Au-delà de 5 %, l'obligation de déclaration prévue à l'alinéa précédent porte sur des fractions de capital de 1 %. Pour la détermination des seuils ci-dessus, il sera tenu compte également des actions détenues indirectement et des actions assimilées aux actions possédées telles que définies par les dispositions des articles 356-1 et suivants de la loi n° 66-537 sur les sociétés commerciales. Le déclarant devra certifier que la déclaration faite comprend bien tous les titres détenus ou possédés au sens de l'alinéa qui précède et indiquer la date ou les dates d'acquisition. L'obligation de déclaration s'applique de la même façon en cas de franchissement à la baisse de chacun des seuils ci-dessus, 0,5 ou 1% selon le cas.

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

RENAULT EN 1999

16

L'année 1999 a vu la progression de la quasi-totalité des marchés automobiles européens. Dans ce contexte porteur, les ventes mondiales de Renault ont atteint un niveau historique de 2,3 millions de véhicules (1), portant ainsi sa part de marché mondiale à 4,3%. Dans un contexte favorable en Europe occidentale, les ventes automobiles de Renault ont globalement progressé plus fortement que le marché. Le succès des modèles de Renault s'est confirmé : Renault est ainsi le seul constructeur à classer deux voitures (Mégane et Clio) parmi les quatre véhicules les plus vendus en Europe occidentale.

Renault a poursuivi sa politique de réduction des coûts et atteint ses objectifs. Dans ces conditions, la rentabilité de l'ensemble des Branches s'est renforcée. La contribution des Branches à la marge opérationnelle du Groupe progresse de 14,2% pour la Branche Automobile, de 27,8% pour la Branche Véhicules Industriels (grâce notamment au niveau record des ventes de Mack aux États-Unis), de 8,6% pour la Branche Financière.

(1) L'ensemble des classements et des données commerciales présentés dans ce document est issu des statistiques du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA), complétées par des statistiques internes Renault.

La poursuite du renouvellement de sa gamme qui s'appuie sur des produits innovants, la réorganisation industrielle, les efforts constants de réduction de coûts, des organisations plus performantes et le renforcement de la présence de Renault à l'international sont les axes majeurs qui doivent permettre à Renault d'améliorer encore sa compétitivité et sa rentabilité. Cette stratégie a été considérablement accélérée par l'Alliance conclue avec Nissan en mars 1999. (Pour les détails des termes de cette Alliance, cf. pages 31 et suivantes de ce chapitre. Pour les détails comptables, cf. les annexes aux comptes consolidés n°2A.)

— Chiffre d'affaires

Dans un environnement économique marqué par la reprise de la croissance, l'ensemble des marchés d'Europe occidentale a connu une évolution très favorable. Le marché européen des véhicules particuliers a enregistré une hausse de 4,9%, celui des véhicules utilitaires de 8,1%. Le marché des poids lourds en Europe a progressé de 11,5% pour les véhicules de plus de 5 tonnes et de plus de 11% pour les véhicules de plus de 16 tonnes. Le marché nord-américain de classe 8 a lui aussi progressé de 26%.

Les ventes automobiles de Renault dans le monde ont augmenté de 7,3% par rapport à 1998 : elles s'élèvent à 1 986 248 véhicules particuliers (+ 6,4%) et 300 089 véhicules utilitaires (+13,7%). Les ventes de camions de plus de 5 tonnes du Groupe Renault V.I./Mack ont connu la même évolution favorable

et s'élèvent à 82 217 unités, en hausse de 7,6% par rapport à 1998.

Ces évolutions se traduisent dans l'évolution du chiffre d'affaires. À structure et méthodes identiques, le chiffre d'affaires consolidé s'inscrit en hausse de 5,2% et atteint 37 592 millions d'euros, 246 589 millions de francs contre 35 750 millions d'euros, 234 507 millions de francs en 1998. Celui de la Branche Automobile progresse de 4,2%, celui de la Branche Véhicules Industriels de 10% et celui de la Branche Financière de 3,3%.

Contribution au chiffre d'affaires du Groupe par Branche

	1997			1998 (1)			1998 (2)		1999		1999/ 1998 (2)	
	en millions d'euros	en millions de francs	en %	en millions d'euros	en millions de francs	en %	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en %	en %
Automobile	25 274	165 788	79,8	29 739	195 077	80,0	28 529	187 143	29 738	195 068	79,1	+ 4,2
Véhicules Industriels	5 211	34 180	16,4	6 192	40 619	16,6	5 885	38 601	6 474	42 470	17,2	+ 10,0
Financière	1 211	7 944	3,8	1 256	8 238	3,4	1 336	8 763	1 380	9 051	3,7	+ 3,3
Total	31 696	207 912	100,0	37 187	243 934	100,0	35 750	234 507	37 592	246 589	100,0	+ 5,2

(1) Publié.

(2) Pour les comparaisons, les chiffres 1998 ont été retraités à structure et méthodes identiques à ceux de 1999.

Ces retraitements concernent essentiellement un changement de mode de comptabilisation des ventes avec clause de rachat dont l'impact sur le chiffre d'affaires s'élève à :

- -1 194 millions d'euros, -7 834 millions de francs, au niveau de la Branche Automobile,
- -252 millions d'euros, -1 656 millions de francs au niveau de la Branche Véhicules Industriels,
- -19 millions d'euros, -123 millions de francs pour la Branche Financière.

Ils concernent aussi des évolutions de périmètre pour :

- un montant net de -15 millions d'euros, -100 millions de francs (+80 millions d'euros, +526 millions de francs correspondant à la prise de participation dans Dacia, -24 millions d'euros, -157 millions de francs correspondant à la cession de Renault Automation et le reste correspondant essentiellement à la déconsolidation des activités de fonderie) pour la Branche Automobile,
- -55 millions d'euros, -362 millions de francs (activité Cars et Bus) pour la Branche Véhicules Industriels,
- +99 millions d'euros, +648 millions de francs correspondant à la consolidation des filiales financières de Nissan pour la Branche Financière.

La contribution des Branches est calculée après élimination du chiffre d'affaires réalisé dans le Groupe. Les deux Branches industrielle et commerciale représentent 96,3% du total dont 79,1% pour la Branche Automobile et 17,2% pour la Branche Véhicules Industriels (80% et 16,6% respectivement en 1998).

La Branche Financière, consolidée par intégration globale, participe au chiffre d'affaires à hauteur de 1 380 millions d'euros, 9 051 millions de francs. Ce montant, en hausse de 3,3% par rapport à 1998 correspond aux produits du financement des ventes. En 1999, les encours productifs moyens se sont élevés à 14,3 milliards d'euros, 93,6 milliards de francs, dont 1,3 milliard d'euros, 8,4 milliards de francs d'encours provenant des filiales financières européennes de Nissan. Hors encours Nissan, ils ont augmenté de +14,1% par rapport aux encours productifs moyens 1998 (11,4 milliards d'euros, 74,7 milliards de francs en 1998). En incluant Nissan, ils ont augmenté de 25,3%.

Ventilation du chiffre d'affaires France/Étranger

En %	1997		1998 (1)		1999	
	France	Étranger	France	Étranger	France	Étranger
Automobile	40,5	59,5	39,4	60,6	38,5	61,5
Véhicules Industriels	32,3	67,7	33,3	66,7	27,2	72,8
Financière	48,5	51,5	45,7	54,3	37,3	62,7
Total	39,4	60,6	38,6	61,4	36,5	63,5

(1) Chiffre d'affaires publié.

Le chiffre d'affaires réalisé en France représente 36,5% du total. Celui réalisé hors de France a augmenté de 4,5%. Avec 23 861 millions d'euros, 156 521 millions de francs, il représente 63,5% de l'ensemble contre 62,7% en proforma.

Chiffre d'affaires par zone géographique de commercialisation

	1997			1998 (1)			1998 (2)			1999		
	en millions d'euros	en millions de francs	en %	en millions d'euros	en millions de francs	en %	en millions d'euros	en millions de francs	en %	en millions d'euros	en millions de francs	en %
France	12 497	81 976	39,4	14 354	94 154	38,6	13 335	87 475	37,3	13 731	90 068	36,5
Autres pays de l'U.E.	13 006	85 313	41,1	15 496	101 644	41,7	14 998	98 382	41,9	16 118	105 725	42,9
Total U.E.	25 503	167 289	80,5	29 850	195 798	80,3	28 333	185 857	79,2	29 849	195 793	79,4
Reste de l'Europe	1 176	7 715	3,7	1 393	9 138	3,7	1 490	9 771	4,2	1 410	9 253	3,8
Total Europe	26 679	175 004	84,2	31 243	204 936	84,0	29 823	195 628	83,4	31 259	205 046	83,2
Afrique	453	2 971	1,4	501	3 290	1,3	515	3 376	1,4	571	3 743	1,5
Amérique	3 341	21 914	10,5	4 149	27 213	11,2	4 102	26 906	11,5	4 462	29 267	11,9
Asie/Pacifique	1 223	8 023	3,9	1 294	8 495	3,5	1 310	8 597	3,7	1 300	8 533	3,4
Total	31 696	207 912	100,0	37 187	243 934	100,0	35 750	234 507	100,0	37 592	246 589	100,00

(1) 1998 publié.

(2) 1998 retraité à structures et méthodes identiques à 1999.



L'Europe, marché principal du Groupe Renault, totalise 83,2% du chiffre d'affaires. La part du chiffre d'affaires publié réalisée en dehors de l'Europe est passée de 16 % en 1998 à 16,8 % en 1999.

— Résultats

Marge opérationnelle

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

- les coûts de restructuration et les coûts relatifs aux mesures d'adaptation des effectifs,
- les résultats sur cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles (excepté les cessions de véhicules en location),

- les résultats des opérations sur filiales et titres de participation liés à l'exploitation,
- les amortissements des écarts d'acquisition des sociétés intégrées,
- les éléments inhabituels correspondant à des produits et charges non usuels par leur fréquence, leur nature ou leur montant.

Contribution à la marge opérationnelle du Groupe par Branche

En millions d'euros	Année 1997	1 ^{er} sem. 1998	2 ^e sem. 1998	Année 1998	1 ^{er} sem. 1999	2 ^e sem. 1999	Année 1999
Automobile	359	740	803	1 543	965	798	1 763
Véhicules Industriels	(4)	82	90	172	125	95	220
Financière	208	118	87	205	122	100	222
Total	563	940	980	1 920	1 212	993	2 205

En millions de francs	Année 1997	1 ^{er} sem. 1998	2 ^e sem. 1998	Année 1998	1 ^{er} sem. 1999	2 ^e sem. 1999	Année 1999
Automobile	2 355	4 850	5 272	10 122	6 329	5 234	11 563
Véhicules Industriels	(23)	538	592	1 130	820	624	1 444
Financière	1 362	777	566	1 343	801	657	1 458
Total	3 694	6 165	6 430	12 595	7 950	6 515	14 465

À compter de 1999, le siège est désormais totalement intégré à la Branche Automobile. Les années 1997 et 1998 ont été retraitées en conséquence.

La **marge opérationnelle du Groupe** en 1999 est positive de 2 205 millions d'euros, 14 465 millions de francs, et représente 5,9 % du chiffre d'affaires. L'amélioration par rapport à 1998, + 14,8 %, est due aux progrès de toutes les Branches. La contribution de la Branche Automobile augmente de 14,2 %, passant de 1 543 millions d'euros, 10 122 millions de francs, à 1 763 millions d'euros, 11 563 millions de francs. Cette augmentation s'explique par la croissance des ventes sur l'ensemble des destinations, et par les effets de la réorganisation industrielle et du programme de réduction des coûts. L'enregistrement d'un produit non récurrent de 500 millions de francs dû à Renault par General Motors au titre de leur coopération industrielle dans le véhicule utilitaire a également contribué à cette amélioration. La contribution de la Branche Véhicules Industriels poursuit sa progression, + 27,8%, passant de 172 millions d'euros, 1 130 millions de francs en 1998 à 220 millions d'euros, 1 444 millions de francs en 1999 sous l'effet de l'augmentation des ventes en Amérique du Nord, de l'évolution favorable de ses prix de vente aux États-Unis et des effets positifs du programme de réduction des coûts engagé en Europe et aux États-Unis. Enfin, la Branche Financière a dégagé une contribution à la marge opérationnelle de 222 millions d'euros, 1 458 millions de francs en augmentation de 8,6 % par rapport à 1998.

Les **frais de recherche et de développement** ont augmenté de 15,1 % entre 1998 et 1999 : ils atteignent 1 788 millions d'euros, 11 727 millions de francs

(contre 10 189 millions de francs en 1998) et représentent 4,8% du chiffre d'affaires. Les frais généraux et commerciaux restent stables à 4 468 millions d'euros, 29 311 millions de francs.

Les **autres produits et charges d'exploitation** constituent en 1999 une charge de 721 millions d'euros, 4 729 millions de francs (1 756 millions de francs en 1998 et 1 664 millions de francs en 1997). Ils comprennent notamment les coûts et provisions de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs pour 681 millions d'euros, 4 464 millions de francs (1 600 millions de francs en 1998). L'essentiel de ceux-ci est constitué par le plan "CASA" (Cessation anticipée d'Activité des Salariés Agés) qui permet d'anticiper le départ à la retraite des salariés âgés de 57 ans et plus. Le plan a été provisionné au deuxième semestre. Le montant global de cette provision s'élève à 584 millions d'euros, 3 833 millions de francs, dont 406 millions d'euros, 2 666 millions de francs pour la Branche Automobile et 178 millions d'euros, 1 167 millions de francs pour la Branche Véhicules Industriels.

Résultat d'exploitation

Compte tenu de ces autres produits et charges d'exploitation, le résultat d'exploitation du Groupe en 1999 est positif de 1 484 millions d'euros, 9 736 millions de francs. La contribution de la Branche Automobile s'élève à 1 161 millions d'euros, 7 613 millions de

francs en 1999, tandis que celle de la Branche Véhicules Industriels s'établit à 58 millions d'euros, 383 millions de francs.

La Branche Financière dégage en 1999 une contribution au résultat d'exploitation de 265 millions d'euros, 1 740 millions de francs, en augmentation de 12,8 % par rapport à celle de l'an dernier.

Contribution au résultat d'exploitation du Groupe par Branche

En millions d'euros	Année 1997	1 ^{er} sem. 1998	2 ^e sem. 1998	Année 1998	1 ^{er} sem. 1999	2 ^e sem. 1999	Année 1999
Automobile	132	647	633	1 280	911	250	1 161
Véhicules Industriels	(25)	78	59	137	152	(94)	58
Financière	202	166	69	235	124	141	265
Total	309	891	761	1 652	1 187	297	1 484

En millions de francs	Année 1997	1 ^{er} sem. 1998	2 ^e sem. 1998	Année 1998	1 ^{er} sem. 1999	2 ^e sem. 1999	Année 1999
Automobile	866	4 245	4 150	8 395	5 973	1 640	7 613
Véhicules Industriels	(163)	516	385	901	999	(616)	383
Financière	1 327	1 088	455	1 543	811	929	1 740
Total	2 030	5 849	4 990	10 839	7 783	1 953	9 736

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

Résultat financier

Le résultat financier est positif de 32 millions d'euros, 208 millions de francs (positif de 394 millions de francs en 1998). Sa variation par rapport à 1998 prend en compte l'impact du financement des titres Nissan à partir du 28 mai 1999.

Part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence

La part revenant à Renault dans le résultat net des sociétés mises en équivalence se traduit par une perte de 356 millions d'euros, 2 334 millions de francs (perte de 88 millions de francs en 1998 et bénéfice de 47 millions de francs en 1997). La mise en équivalence de Nissan Motor dans le résultat de Renault s'élève à - 330 millions d'euros, - 2 165 millions de francs en 1999. Elle comprend l'impact dans les comptes de Renault du résultat retraité de Nissan pour -13 millions d'euros, -86 millions de francs, la provision pour restructuration relative au "Revival Plan" annoncé le 18 octobre 1999 de - 296 millions d'euros,

- 1 942 millions de francs, et la dotation pour six mois sur 1999 de l'amortissement de l'écart d'acquisition (goodwill), soit - 21 millions d'euros, - 137 millions de francs.

Du fait du décalage de trois mois entre l'exercice fiscal de Renault et celui de Nissan Motor, les comptes annuels 1999 de Renault intègrent les comptes du premier semestre du Groupe Nissan (1^{er} avril - 30 septembre 1999).

Résultat avant impôts du Groupe

Le résultat avant impôts du Groupe s'établit à 1 160 millions d'euros, 7 610 millions de francs (contre 11 145 millions de francs en 1998 et 4 095 millions de francs en 1997). En 1999, la contribution au résultat avant impôt de chacune des Branches s'élève à 768 millions d'euros, 5 041 millions de francs pour la Branche Automobile, 60 millions d'euros, 393 millions de francs pour la Branche Véhicules Industriels et 332 millions d'euros, 2 716 millions de francs pour la Branche Financière.

À compter de 1999, le siège est désormais totalement affecté à la Branche Automobile. Les années 1997 et 1998 ont été retraitées en conséquence et les frais correspondants imputés à la Branche Automobile.

Résultat net de Renault

Dans le cadre du régime fiscal du bénéfice consolidé, qui a été reconduit au 1^{er} janvier 1998 pour une période de trois ans, Renault détermine l'impôt en tenant compte des résultats fiscaux de la plupart des filiales étrangères et impute sur ce montant certains impôts payés par ces mêmes filiales.

Les impôts courants représentent au titre de 1999 une charge de 805 millions d'euros, 5 278 millions de francs (4 444 millions de francs en 1998). Après prise en compte des impôts différés de 185 millions d'euros, 1 210 millions de francs (2 069 millions de francs en 1998, comprenant une reprise de provision de 295 millions d'euros, 1 935 millions de francs), l'exercice se solde par une

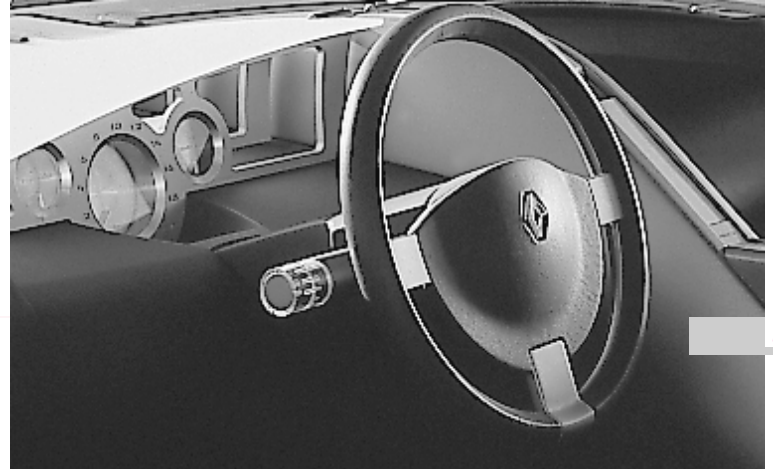
charge nette d'impôts courants et différés de 620 millions d'euros, 4 068 millions de francs (2 375 millions de francs en 1998). Le taux d'impôt avant impact de Nissan Motor (société mise en équivalence) s'établit à 41,6%.

Après prise en compte de cette charge et des intérêts minoritaires positifs qui s'élèvent à 5,5 million d'euros, 36 millions de francs, (négatifs de 77 millions de francs en 1998), le résultat net de Renault s'établit à 534 millions d'euros, 3 506 millions de francs (8 847 millions de francs en 1998).

— Flux de trésorerie

Tableau de flux de trésorerie

	1997		1998		1999	
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs
Capacité d'autofinancement	2 104	13 804	3 098	20 321	3 314	21 745
Augmentation des créances de financement des ventes	(930)	(6 103)	(1 300)	(8 524)	(1 617)	(10 608)
Variation nette des dettes porteuses d'intérêts de l'activité financement des ventes	858	5 627	1 012	6 630	2 078	13 624
Variation du besoin en fonds de roulement	601	3 940	1 449	9 506	(288)	(1 885)
Flux/ exploitation	2 633	17 268	4 259	27 933	3 487	22 876
Investissements corporels et incorporels	(2 359)	(15 475)	(2 205)	(14 466)	(2 437)	(15 983)
Acquisition des titres Nissan	-	-	-	-	(4 917)	(32 253)
Autres acquisitions de participations, nettes de la trésorerie acquise	(124)	(814)	(67)	(436)	(146)	(956)
Cessions et autres	1 066	6 997	507	3 325	454	2 977
Flux/investissement	(1 417)	(9 292)	(1 765)	(11 577)	(7 046)	(46 215)
Variation nette des dettes porteuses d'intérêts des activités industrielles et commerciales, y compris emprunts obligataires	(2 702)	(17 723)	(145)	(949)	(295)	(1 934)
Apports des minoritaires	74	483	28	182	41	272
Dividendes versés	(19)	(121)	(159)	(1 044)	(222)	(1 461)
Variation nette des prêts et valeurs mobilières de placement	1 881	12 339	(2 660)	(17 443)	4 015	26 337
Flux/financement	(766)	(5 022)	(2 936)	(19 254)	3 539	23 214
Variation des disponibilités et assimilés	450	2 954	(442)	(2 898)	(20)	(125)



Flux de trésorerie des opérations d'exploitation

Les flux des opérations d'exploitation ont généré 3 487 millions d'euros, 22 876 millions de francs de trésorerie en 1999 (27 933 millions de francs en 1998).

La capacité d'autofinancement atteint un montant de 3 314 millions d'euros, 21 745 millions de francs. Le besoin en fonds de roulement du Groupe a augmenté de 288 millions d'euros, 1 885 millions de francs (voir plus loin le paragraphe "Situation Financière"). Par ailleurs, les créances de financement des ventes ont augmenté de 1 617 millions d'euros, 10 608 millions de francs en 1999, essentiellement en Allemagne, en France et en Espagne. Enfin, les dettes porteuses d'intérêts de l'activité de financement des ventes ont augmenté de 2 078 millions d'euros, 13 624 millions de francs. En 1999, Renault Crédit International a émis trois emprunts à trois ans à taux flottant pour un montant total de 1 050 millions d'euros, 6 888 millions de francs (350 millions d'euros en janvier, 200 millions d'euros en juillet et 500 millions d'euros en octobre).

Flux de trésorerie liés aux investissements

En 1999, les flux liés aux investissements ont consommé 7 046 millions d'euros, 46 215 millions de francs de trésorerie (contre 1 765 millions d'euros, 11 577 millions de francs en 1998) dont 4 917 millions d'euros, 32 253 millions de francs correspondent à l'acquisition des titres Nissan.

Les investissements corporels et incorporels ont augmenté de 10,5 % pour atteindre 2 437 millions d'euros, 15 983 millions de francs. Ils se décomposent en 2 076 millions d'euros, 13 617 millions de francs pour la Branche Automobile (85,2 %), 211 millions d'euros, 1 385 millions de francs pour la Branche Véhicules Industriels (8,7 %) et 150 millions d'euros, 981 millions de francs pour la Branche Financière (6,1 %). Les investissements des sociétés industrielles et commerciales sont consacrés principalement au renouvellement des gammes de produits et de composants, ainsi qu'à la modernisation des installations. Les investissements de la Branche Financière sont constitués essentiellement par des véhicules mis en location. Les investissements corporels et incorporels nets des cessions s'établissent à 2 033 millions d'euros, 13 334 millions de francs (1 808 millions d'euros, 11 863 millions de francs en 1998).

Les investissements en titres nets de la trésorerie acquise s'élèvent à 5 063 millions d'euros, 33 209 millions de francs contre 67 millions d'euros (436 millions de francs) en 1998, dont au niveau de la Branche Automobile, 4 618 millions d'euros, 30 290 millions de francs d'acquisition de titres Nissan Motor, 27 millions d'euros, 180 millions de francs d'acquisition des titres Nissan Diesel et 36 millions d'euros, 234 millions de francs d'acquisition de titres Dacia, nette de la trésorerie acquise et au niveau de la Branche Financière 272 millions d'euros, 1 783 millions de francs, correspondant à l'acquisition des filiales financières européennes de Nissan. Les cessions de participations se sont élevées à 70 millions d'euros, 459 millions de francs.

Évolution des investissements (corporels, incorporels et titres)

	1997			1998			1999		
	En millions d'euros	En millions de francs	En %	En millions d'euros	En millions de francs	En %	En millions d'euros	En millions de francs	En %
Par Branche									
Automobile	2 080	13 642	83,7	1 926	12 635	84,8	6 849	44 924	91,3
Véhicules Industriels	169	1 105	6,8	165	1 080	7,2	226	1 481	3,0
Financière	234	1 542	9,5	181	1 187	8,0	425	2 787	5,7
Total	2 483	16 289	100,0	2 272	14 902	100,0	7 500	49 192	100,0
Par nature									
Investissements corporels et incorporels	2 359	15 475	95,0	2 205	14 466	97,1	2 437	15 983	32,5
Investissements en titres	124	814	5,0	67	436	2,9	5 063	33 209	67,5
Total	2 483	16 289	100,0	2 272	14 902	100,0	7 500	49 192	100,0

Flux de trésorerie liés au financement

Les flux liés au financement ont généré un besoin de trésorerie en 1999 de 3 539 millions d'euros, 23 214 millions de francs (ils avaient généré une trésorerie de 2 936 millions d'euros, 19 254 millions de francs en 1998). Ils sont constitués des dettes porteuses d'intérêts des activités industrielles et commerciales comprenant notamment les remboursements et les émissions d'emprunts obligataires, des prêts à caractère de placement et des valeurs mobilières de placement des activités industrielle et commerciale, ainsi que des apports des minoritaires et des versements de dividendes aux actionnaires de Renault SA et aux actionnaires minoritaires des sociétés intégrées.

Renault a émis, en juillet 1999, un emprunt obligataire d'une durée de sept ans, d'un montant de 500 millions d'euros, 3 280 millions de francs. Cet emprunt obligataire a fait l'objet d'un contrat d'échange de devises pour le ramener en yens et a été désigné comme une couverture partielle de l'investissement de Nissan.

Les prêts et valeurs mobilières de placement ont diminué de 4 015 millions d'euros, 26 337 millions de francs en 1999 (en 1998, ils étaient en augmentation de 2 660 millions d'euros, 17 443 millions de francs), cette évolution étant à rapporter à l'acquisition des titres Nissan.

L'Assemblée Générale Mixte de Renault SA du 10 juin 1999 a décidé la distribution d'un dividende de 182,8 millions d'euros, 1 199 millions de francs au titre de l'exercice 1998, soit un dividende par action de 0,76225 euros, 5,00 francs. Après élimination du dividende relatif aux actions auto-détenues, le dividende versé en 1999 par Renault SA à ses actionnaires s'élève à 180 millions d'euros, 1 183 millions de francs (un dividende de 3,50 francs avait été versé en 1998 au titre de l'exercice 1997).

Situation financière

Les capitaux propres sont passés de 7 861 millions d'euros, 51 562 millions de francs, au 31 décembre 1998 à 8 185 millions d'euros, 53 689 millions de francs compte tenu des résultats enregistrés en 1999.

Les conditions d'exploitation au cours de l'exercice 1999 ont généré une capacité d'autofinancement de 3 314 millions d'euros, 21 745 millions de francs. Les investissements en titres réalisés par l'acquisition des titres Nissan Motor et Nissan Diesel et de Dacia se sont élevés à 4 681 millions d'euros, 30 704 millions de francs et les investissements en immobilisations corporelles et incorporelles à 2 437 millions d'euros, 15 983 millions de francs. L'endettement financier net des activités industrielles et commerciales, hors titres participatifs, s'élève à 2,4 milliards d'euros, 15,6 milliards de francs, soit un peu moins de 30 % des capitaux propres, à comparer avec

un excédent financier net de 1,9 milliard d'euros, 12,7 milliards de francs au 31 décembre 1998. Y compris les titres participatifs (318 millions d'euros, 2 085 millions de francs), ce même endettement s'élève à 2,7 milliards d'euros, 17,7 milliards de francs.

Enfin, le besoin en fonds de roulement du Groupe a augmenté de 288 millions d'euros, 1 885 millions de francs, notamment sous l'effet de la liquidation de l'impôt sur les bénéfices 1998 et du versement des acomptes d'impôt 1999, cette augmentation étant partiellement compensée par la dette d'impôt courant 1999.



— Activités de Recherche et de Développement

En 1999, le Groupe Renault a consacré 1 788 millions d'euros, 11 727 millions de francs à la recherche et au développement, et a déposé 357 brevets (270 en 1998, 230 en 1997).



Frais de Recherche & Développement par Branche

	1997		1998		1999		1999/1998
	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En millions d'euros	En millions de francs	En %
Automobile	1 237	8 112	1 408	9 239	1 620	10 628	+ 15,0 %
Véhicules Industriels	141	926	145	950	168	1 099	+ 15,7 %
Total	1 378	9 038	1 553	10 189	1 788	11 727	+ 15,1 %

Au-delà du simple constat chiffré, cette année 1999 a été marquée par un renforcement des liens entre les différentes entités de R&D. Alors que le Technocentre a connu sa première année complète de fonctionnement, une **nouvelle organisation** s'est mise en place. Son objectif est de rapprocher la Recherche du Développement, tout en renforçant la capacité d'innovation des équipes des ingénieries, pour favoriser l'introduction d'innovations dans les produits et services de Renault. Les activités de recherche s'organisent en projets, à l'instar de ce qui se pratique depuis une douzaine d'années en développement. Tout cela pour concevoir mieux, plus vite et moins cher.

Comme dans les autres grands secteurs de l'entreprise, la **politique de partenariat** s'est fortement renforcée en recherche et développement. Des acteurs extérieurs, instituts de recherche, industriels hors secteur automobile et fournisseurs de Renault participent au financement pour un tiers des activités. Ceux-ci sont de plus en plus étroitement associés aux objectifs de développement de l'entreprise et participent très directement à sa politique d'innovation.

Enfin, il faut souligner la **nouvelle dimension internationale** qui caractérise les activités de recherche et développement. Tout d'abord à travers l'Alliance avec Nissan, qui constitue pour la recherche, comme pour les ingénieries, une opportunité d'organiser des programmes en partenariat en profitant des meilleures expertises de chacune des deux entités.

La recherche a déjà annoncé des programmes communs sur les hybrides, l'allègement, l'électrification des fonctions du véhicule. La remplaçante de Clio partagera avec des véhicules du même segment de Nissan une plate-forme et des organes. Mais l'internationalisation de la R&D, ce sont aussi les activités au Mercosur des ingénieries décentralisées, le plateau recherche de Rio de Janeiro - centré sur des études de transport dans les villes et qui a par ailleurs contribué au programme de la banque mondiale "Clean air Initiative", sans oublier le centre de design de Barcelone.

Quant aux domaines dans lesquels Renault développe ses activités, ils restent en priorité ce qu'il est convenu d'appeler les **fondamentaux**, au premier rang desquels figure la **sécurité**. Renault a d'ailleurs dévoilé en ce domaine plusieurs innovations qui équiperont des modèles futurs de la gamme : l'assistance au freinage d'urgence, les assistances à la conduite pour maintenir les distances entre véhicules et le véhicule dans une voie de circulation, l'antipatinage, un système couplé d'Airbag et de ceinture dit "adaptatif" qui tient compte de l'intensité du choc, et l'Airbag frontal place arrière. Pour Renault, la sécurité doit être la même pour tous, à toutes les places, qu'il s'agisse de voitures comme de véhicules industriels. Renault V.I. a d'ailleurs présenté VHS (véhicule haute sécurité), son véhicule laboratoire qui regroupe sur une base Magnum l'ensemble des technologies actuellement au point pour améliorer la sécurité d'un poids lourd.

La **protection de l'environnement** et la **réduction de la consommation** tiennent aussi une place très importante dans les activités de recherche et développement. Pour ne citer que deux exemples, Renault a présenté cette année le premier moteur européen à injection directe d'essence et en même temps lancé un nouveau programme de recherche sur les piles à combustible (en coopération avec PSA Peugeot Citroën, le CEA, Air Liquide, Elf et Total, et avec le soutien des pouvoirs publics). Ce programme de 53 millions d'euros, 350 millions de francs, qui se déroulera sur quatre ans, s'achèvera par la réalisation de prototypes.

Renault, **architecte de la mobilité**, prépare, au-delà de l'expérimentation Praxitèle, qui propose des voitures électriques en libre service, à Saint-Quentin-en-Yvelines, une phase d'exploitation de nouveaux systèmes de transport. Dans le même esprit, la recherche travaille au développement de nouveaux services aux usagers de la route et, plus généralement, des transports.

La recherche continue aussi de servir les objectifs de **réduction des coûts et des délais** en développant en permanence de nouveaux outils de simulation, qu'il s'agisse de simulateurs (comme celui utilisé pour la mise au point des éclairages), de modélisation de process, ou d'un système permettant une immersion en réalité virtuelle, dédié au réseau commercial.

Le concept-car **Avantime**, présenté au Salon de Genève, illustre, en particulier, la volonté de Renault d'imaginer de nouveaux concepts qui allient intelligences (systèmes télématiques, ...) et plaisirs de conduite et de vie à bord. Le confort (thermique, acoustique, ...), le style épuré, les technologies maîtrisées jusqu'à en être discrètes - de nouvelles générations de systèmes de navigation/guidage sont en préparation - participent à la signature des voitures Renault, tout à la fois audacieuses et chaleureuses...

— Effectifs et politique sociale

Les effectifs du Groupe Renault

Au 31 décembre 1999, les effectifs du Groupe Renault s'élèvent à 159 608 salariés, en augmentation de 21 287 personnes par rapport au 31 décembre 1998.

Cette hausse est largement imputable aux variations enregistrées sur le périmètre du Groupe durant l'année 1999 (+ 22 140 personnes), et en particulier à l'acquisition de 51 % du constructeur roumain Dacia (+ 26 475 personnes).

Effectifs par Branche au 31 décembre

	1997	1998	1999 (1)	Variation 1999/1998
Automobile	112 178	109 409	131 261	+ 20,0 %
Véhicules Industriels	25 860	25 635	24 634	- 3,9 %
Financière	3 277	3 277	3 713	+ 13,3 %
Total	141 315	138 321	159 608	+ 15,4 %

(1) Les variations de périmètre ont eu, au total, une incidence de + 22 140 personnes en 1999. Elles concernent plus particulièrement : + 22 908 personnes dans la Branche Automobile (dont essentiellement Dacia : + 26 475, sortie des activités fonderie : - 3 171, Renault Automation : - 795) - 1 264 personnes dans la Branche Véhicules Industriels (apports à Irisbus de salariés en provenance de Renault VI : - 2 313, Karosa : - 1 725, Heuliez Bus : - 397, intégration de 50% des salariés Irisbus Holding : + 3 171) + 496 personnes dans la Branche Financière au titre des filiales financières de Nissan.

La politique d'emploi de Renault

Pour améliorer sa productivité, Renault a poursuivi de longue date une stratégie de réduction régulière de ses effectifs globaux, tout en amorçant une politique de recrutement destinée à rajeunir ses effectifs. Cette politique - pondérée par la croissance de la production - sera poursuivie, pour viser dans les sites industriels, des ratios de production par employé comparables aux meilleures usines mondiales.

Accord sur l'emploi, l'organisation et la réduction du temps de travail

En France, l'accord Renault sur l'emploi, l'organisation et la réduction du temps de travail du 16 avril 1999, l'accord professionnel de la branche métallurgie du 26 juillet 1999, et son accord d'application du 26 novembre 1999, aux 44 000 salariés de Renault maison-mère, rendent possible, sur cinq ans, la cessation anticipée d'activité de 10 500 salariés en fin de carrière et l'embauche de 6 000 personnes dont 3 900 dans le cadre du dispositif CASA (Cessation anticipée d'Activité des Salariés Âgés).

Ce dispositif s'applique aux sociétés de construction automobile (véhicules particuliers, utilitaires et industriels) situées en France ; Renault V.I. et d'autres filiales de la Branche automobile y ont adhéré. Pris en charge majoritairement par l'entreprise, il entrera en application au cours du printemps 2000. Le coût global, sur cinq ans, des départs anticipés des salariés âgés de 57 ans et plus, a fait l'objet d'une provision de 584 millions d'euros (3 833 millions de francs) dans les comptes 1999 du Groupe Renault.

Un autre aspect de l'accord du 16 avril concerne **l'annualisation du temps de travail**. La réduction du temps de travail s'effectue sous la forme de jours de congés collectifs et individuels, lesquels sont capitalisables sur plusieurs années. Dans ce même cadre, la réduction du temps de travail se traduit également par la mise en place d'un compte épargne formation, garantissant un droit individuel à la formation et permettant de développer l'employabilité du personnel.

En 1999, la politique d'**aménagement du temps de travail** a connu une accélération importante. Cet aménagement se regroupe autour de deux fonctionnalités différentes :

- Mieux utiliser l'outil de travail, par le développement d'équipes en 2x8, en 3x8, ainsi que les équipes de fin de semaine. Des organisations du travail par alternance de semaines de 6 jours et d'autres de quatre jours se mettent en place également.
- Développer la flexibilité du temps de travail, par l'allongement des séances quotidiennes, et par le recours au travail du samedi pour les équipes de semaine, le temps excédentaire étant alors capitalisé pour être récupéré, lors de périodes de moins grande activité, par des dispositifs de type capital-temps. La récupération s'effectue sur plusieurs années, compte tenu des cycles pluriannuels de l'automobile et du poids lourd.

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

L'internationalisation du Groupe

L'année 1999 a été marquée par l'Alliance avec Nissan et le rachat de Dacia. Pour réussir l'internationalisation du Groupe, l'entreprise a défini un programme d'actions concrètes (d'application immédiate, à moyen et long terme) dont l'objectif est une gestion des ressources humaines structurée et dynamique, permettant une mobilisation générale du personnel favorisant l'ouverture culturelle.

La formation

L'objectif du plan de formation est de répondre aux besoins liés à la stratégie de croissance rentable de Renault, à l'évolution des métiers et des organisations, et à la satisfaction des aspirations du personnel.

Avec plus de 1 860 000 heures consacrées à la formation, soit 40 heures en moyenne par salarié, il a représenté chez Renault SA en 1999 un investissement de 86 millions d'euros, 563 millions de francs, soit 5,1 % de la masse salariale.

Le plan 1999 de Renault SA prévoyait en priorité de :

- _ développer les compétences métiers (35 % des heures),
- _ anticiper les changements de métiers en préparant les reconversions et les mobilités (29 % des heures),
- _ accompagner les démarrages véhicules et les projets transversaux (11 % des heures),
- _ accompagner les évolutions du management (9 %).

Par ailleurs, plus de 7 % des heures ont été consacrées aux langues dans le cadre de l'internationalisation de Renault, et 6 % au titre des formations aux outils "Qualité".

Les suggestions

Le système des suggestions a été sensiblement révisé, en concertation avec les organisations syndicales, pour aboutir à un accord pour la promotion de l'initiative et de la créativité des salariés de Renault.

L'innovation constitue un enjeu majeur pour toute l'entreprise au service de la stratégie de croissance rentable et elle fait appel à l'ensemble du personnel. En responsabilisant de façon optimale les Unités Élémentaires de Travail (UET), en procédant à un déploiement des objectifs avec la participation des unités opérationnelles, Renault entend permettre à chaque membre du personnel de développer toutes ses capacités d'initiative et de créativité.

En 1999, 4,2 suggestions par personne ont été enregistrées et appliquées en ce qui concerne la Branche Automobile, engendrant des économies de 62 millions d'euros, de 404 millions de francs dès leur première année d'application.

Les meilleures initiatives et innovations sont capitalisées, protégées par dépôt de brevet le cas échéant, et diffusées dans les secteurs concernés de l'entreprise pour généralisation.

Rémunération et intéressement du personnel de Renault maison mère

L'augmentation moyenne des salaires des ouvriers et ETAM a été de 2,1 % en 1999, alors que le rythme annuel de l'inflation s'est établi au niveau de 1,2 % à fin décembre.

S'inscrivant à la suite du renouvellement, en décembre 1998, de l'accord-cadre relatif à l'intéressement des salariés de l'entreprise, des accords ont été conclus. Il s'agit :

- _ d'un avenant entre la Direction de Renault et les organisations syndicales CFDT, CFE/CGC, CFTC CSL/SIR et FO instaurant un intéressement aux résultats financiers dont le montant est égal à 6% du bénéfice net consolidé de Renault ;
- _ d'un accord d'intéressement aux performances au niveau de chaque établissement, retenant des critères correspondant aux objectifs des sites.

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

	En millions d'euros	En millions de francs
1995	44,2	290
1996	33,4	219
1997	64,3	422
1998	120,1	788
1999	58,7	385

Au titre des exercices 1995 à 1998, l'intéressement financier était égal à 5 % du résultat consolidé avant impôts (et avant intéressement) revenant à Renault. À compter de l'exercice 1999, conformément à l'avenant de juin 1999, il est déterminé sur la base du bénéfice consolidé de Renault, et s'élève au titre de 1998 à 33,2 millions d'euros, 217,5 millions de francs.

Plan d'épargne d'entreprise Renault SA

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

En 1999, le montant total des versements effectués par les salariés a été de 20,7 millions d'euros, 136 millions de francs, dont 75 % issus de transferts d'intéressement. La valorisation totale du PEE de Renault SA au 30 décembre 1999 est de 312,1 millions d'euros, 2 106,3 millions de francs.

	Composition du FCPE	Nombre d'adhérents au 31/12/1999	Actif au 31/12/1999 en millions d'euros	Performance 1999
Fonds actions Renault*	100 % actions Renault	51 724	211,7	26,59 %
Fonds actions diversifié	50 % actions françaises ou étrangères	9 500	78,5	17,99 %
Fonds obligataire	95 % obligations	6 200	21,9	0,20 %

*Création lors de l'ouverture du capital en novembre 1994.

Options d'achat d'actions

1. Le Comité des Rémunérations et des Nominations

Le Conseil d'Administration approuve le plan d'attribution d'options sur le rapport du Comité des Rémunérations et des Nominations.

Ce Comité, présidé par M. Antoine RIBOUD, comprend trois autres administrateurs, M. François de COMBRET, M. Michel PEBEREAU et M. Louis SCHWEITZER. Il examine donc les propositions d'attribution à certains cadres du Groupe présentées par le Président Directeur Général, conformément au dispositif général arrêté par l'Assemblée Générale. Il délibère en l'absence du Président-Directeur Général quand le sujet le concerne personnellement. Le plan d'options d'achat est ensuite présenté par le Président du Comité au Conseil d'Administration, pour décision.

2. Les finalités de l'attribution d'options

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

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

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

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

3. La politique d'attribution d'options

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

3-1. Les dirigeants

En plus du Président, les Dirigeants membres du C.E.G. (Comité Exécutif Groupe) sont au nombre de six. Ils constituent les dirigeants au sens du rapport annuel. Ils assurent les responsabilités les plus larges dans le Groupe et à ce titre reçoivent des options chaque année. C'est en effet le niveau de responsabilité qui constitue le premier critère d'éligibilité. Les attributions sont individualisées en fonction des contributions de chacun.

3-2. Les cadres dirigeants

3-2-1. Le Comité de Direction Renault (C.D.R.)

Avec les sept Membres du C.E.G., les grandes directions opérationnelles et fonctionnelles de la Branche Automobile étaient au 31 décembre 1999 assurées par seize autres dirigeants, les Directeurs membres du Comité de Direction de Renault (C.D.R.). Ils reçoivent également en principe des options chaque année, les attributions individuelles étant fonction des responsabilités et des résultats de chaque membre.

3-2-2. Les autres cadres dirigeants

Pour les autres cadres dirigeants, soit environ soixante personnes, leur niveau de responsabilité fait qu'ils reçoivent en principe des dotations annuelles variables selon les mêmes critères que les dirigeants, soit, niveau de responsabilité, performance et résultats. Les quantités d'options attribuées peuvent varier de façon importante selon l'appréciation portée. Certains cadres dirigeants peuvent ne rien recevoir. La fourchette d'attribution varie de un à cinq avec une médiane de quatre mille options en 1999.

3-3. Les autres cadres attributaires

Les autres attributaires sont le plus souvent des cadres supérieurs et des jeunes cadres à fort potentiel de développement professionnel, managérial, ou d'expertise, de moins de 45 ans (cadres P1). Ils reçoivent des options à intervalles de un à trois ans ou plus, mais en principe pas plus de deux années consécutives. Les systèmes d'appréciation et de sélection de ces

attributaires, sont nombreux et complémentaires (entretien annuel, Comités de Carrière, suivi spécifique pour les cadres à potentiel, part de rémunération variable selon les performances, etc.); ces systèmes constituent un faisceau d'observations permettant de réellement distinguer les plus méritants.

3-3-1. L'entretien annuel

Chaque année, un entretien annuel individuel permet de faire le bilan écrit précis de la performance passée et de définir des objectifs écrits pour le nouvel exercice. Cet entretien doit être réalisé pour tous les cadres du Groupe, sans exception, y inclus les dirigeants et cadres dirigeants, avec leur supérieur hiérarchique direct, et, le cas échéant, avec leur responsable fonctionnel et leur directeur de projet. Cet entretien est visé et annoté par le supérieur hiérarchique de rang N+2. Il constitue l'occasion de mesurer avec soin la contribution passée et le poids des enjeux confiés pour le futur. Ils sert également à analyser finement la capacité managériale de chacun et les progrès à obtenir par rapport à un ensemble de critères d'appréciation définis par la Direction Générale. Ces mêmes critères structurent une évaluation dite "360°" partagée entre le cadre et son seul hiérarchique direct ; environ mille responsables membres de Comités de Direction ont reçu leur évaluation 360° en 1999.

3-3-2. Les Comités de Carrières

Les Comités de Carrières permettent de passer en revue l'ensemble des postes de responsabilité et d'apprécier la contribution des titulaires. Ils servent également à prévoir les évolutions possibles pour chacun, et les remplaçants prévus en temps normal, ou même à court terme en cas de nécessité. Ces Comités de Carrières sont tenus à un rythme mensuel dans toutes les grandes Branches et directions du Groupe dans le monde. Ils constituent une pratique de mise à jour permanente des appréciations collectives portées sur chacun, et permettent à chaque Directeur de proposer ses attributaires d'options au Président en toute connaissance de cause. Enfin, un Comité Général des Carrières comprenant, sous la présidence du PDG, les membres du C.E.G., examine les nominations aux deux cents postes les plus importants (Postes A) et assure leur gestion prévisionnelle. Cette pratique renforce à plusieurs niveaux l'attention des responsables sur les futurs cadres supérieurs ou dirigeants du Groupe.

3-3-3. Les cadres à potentiel

Une attention et un suivi particuliers sont consacrés à l'action et au développement des jeunes cadres à potentiel. À cet effet, les Comités de Carrières effectuent avec le plus grand soin une mise à jour annuelle des listes (P) de cadres à potentiel de développement managérial ou d'expertise destinés à devenir des cadres supérieurs de l'entreprise, et à fort potentiel (P1) susceptibles de tenir à terme des postes de cadres dirigeants, voire de dirigeants. Pour ces derniers, leur inscription en liste P1 est arrêtée en Comité général des Carrières.

En 1999, par volonté de transparence, les jeunes cadres reconnus à potentiel en ont été informés par leurs responsables au cours de l'entretien annuel, alors que jusqu'à présent cette sélection était restée confidentielle.

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

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

portés par les responsables sur chacun ; ceux-ci sont ainsi mieux à même de sélectionner les attributaires d'options.

4. Les attributions effectuées

Depuis le premier plan de 1996 dotant 273 personnes, chaque année a vu s'élargir ce premier périmètre d'attribution avec une augmentation moyenne de 150 attributaires par an, jusqu'au total de 743 personnes en tout à ce jour.

Date d'attribution	Nombre de bénéficiaires	Total d'options attribuées	Dont dirigeants CEG (2)	Prix d'exercice	Rabais consentis	Durée du Plan	Durée d'indisponibilité	Options restant à lever au 31/12/99
22 octobre 1996	273	446 250	64 000	115,23 F	5%	10 ans	3 ans	398 500
28 octobre 1997	310	553 750	94 000	163,30 F	5%	10 ans	5 ans	549 050
27 octobre 1998	410	1 912 500	420 000 (3)	210,74 F	néant	10 ans	5 ans	1 906 000
16 mars 1999(1)	4	300 000		40,82 euros*	néant	10 ans	5 ans	300 000
19 octobre 1999	384	1 825 900	485 000	50,94 euros**	néant	10 ans	5 ans	1 825 900

* Soit 267,79 F.

** Soit 334,14 F.

(1) Plan spécifique.

(2) Dirigeants CEG à la fin de l'année considérée.

(3) Le chiffre de 670 000 indiqué dans le rapport annuel de 1998 était erroné.

5. Les informations complémentaires

- Il s'agit d'options d'achat et non de souscriptions d'actions.
- La perte du bénéfice des options est conforme aux dispositions réglementaires, avec perte totale en cas de démission, et de décision au cas par cas pour

les départs à l'initiative de l'entreprise.

- Le fractionnement minimum de levée d'options est de trois cents.
- Dans aucune des filiales du Groupe il n'existe de plan d'options portant sur les actions de ces filiales. ■

— Environnement réglementaire

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

Cadre réglementaire en matière de sécurité, d'émissions et d'environnement industriel

Protection des piétons (projet de directive et rating EuroNCAP)

La réglementation technique automobile de l'Union Européenne va étendre son champ d'application à la protection des usagers extérieurs aux véhicules.

Dans les prochaines années, une directive sur les piétons aura des implications techniques importantes, ce qui aura une incidence sur l'architecture du bloc avant des voitures.

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

EuroNCAP (European New Car Assessment Programme)

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

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

Consommation/CO₂

L'accord de réduction des émissions de gaz à effet de serre, conclu par l'industrie automobile européenne, est entré en vigueur : son objectif est l'atteinte de l'objectif global de 140 g/km de CO₂ pour les véhicules vendus en Europe en 2008 (soit 5,9 l/100 km en essence et 5,3 l/100 km pour le diesel).

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

Émissions Poids Lourds

Les normes d'émissions ont été fixées pour 2000, 2005 et 2008 avec un degré d'exigence tel que la Commission doit, en 2002, confirmer les niveaux 2008 qui impliquent l'introduction de nouvelles technologies.

Directives-filles - Qualité de l'Air

Plusieurs directives portant sur des polluants, tels que les NO_x, le benzène et l'ozone, fixent des plafonds nationaux d'une grande sévérité : ils introduiront des contraintes au niveau des mesures prises par les États pour réduire les sources d'émissions, et en particulier celles provenant des Transports.

Fiscalité des carburants et des véhicules

La France confirme son orientation de rapprocher progressivement les taxations de l'essence et du gazole et opère, pour la deuxième année consécutive, un rattrapage de sept centimes. Ce mouvement doit tendre vers un alignement progressif de cet écart sur la moyenne communautaire, cet alignement serait étalé sur 7 ans.

L'Union européenne continue d'être marquée par le maintien de disparités importantes résultant, d'une part, de l'absence de convergence des taux de TVA et, d'autre part, du maintien de taxes spécifiques à l'achat dans de nombreux pays d'Europe.

Projets d'éco-taxe

La France, comme d'autres pays d'Europe (Italie, Grande-Bretagne, Allemagne) a engagé des réformes fiscales visant à accroître la taxation énergétique. Il s'agit d'inciter, par ce biais, à une diminution des gaz à effet de serre, conformément aux engagements définis par le programme de Kyoto.

En France, ce projet, dont les modalités sont encore imprécises, prévoit le relèvement de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) et l'extension de

son assiette aux consommations intermédiaires d'énergie. L'impact pour Renault devrait en être limité : l'augmentation de fiscalité qui devrait en résulter devant se situer à des niveaux inférieurs à ce que représentent les dispositifs d'exonération de charges sur les bas salaires, prévus dans le cadre du financement public des 35 heures, qui en sont la contrepartie.

Recyclage de Véhicules Hors d'Usage

Renault poursuit la réalisation de l'accord-cadre sur le recyclage des Véhicules Hors d'Usage conclu en 1993 avec les pouvoirs publics français et les opérateurs des filières de recyclage. Rappelons qu'en 1998, 268 000 VHU toutes marques ont été recyclés à hauteur de 83 % de leur masse.

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

La directive européenne sur le traitement des VHU est dans sa phase finale de discussion. Cette directive prévoit en particulier, en 2005 pour les nouveaux véhicules, une homologation recyclage, une reprise sans coût pour le dernier détenteur du VHU, et des objectifs de valorisation de 85% en 2006 et 95% en 2015, avec une valorisation énergétique limitée respectivement à 5% et 10%.

Une partie des coûts liés à la mise en place de ces mesures seront supportés par les constructeurs. Cependant, en l'état actuel des travaux, il n'est pas possible de conclure sur les engagements qui pourraient être mis à la charge des constructeurs et les conséquences financières en découlant.

Enquête de la Commission Européenne

La Commission européenne a procédé fin mars 1999 à une enquête portant sur les échanges intracommunautaires de véhicules Renault. Pendant cette enquête et par la suite, Renault a apporté toute sa coopération à la Commission, et reste dans l'attente de sa décision, qui doit intervenir dans un délai d'un à deux ans à compter de son intervention.



— Renault et l'euro

Depuis le 1^{er} janvier 1999, le Groupe Renault est tout euro vis-à-vis de l'extérieur dans tous les pays de la zone euro :

- Clients : double affichage des prix, ventes de biens et services (y compris financiers) dans la monnaie choisie par le client.
- Fournisseurs : le Groupe peut émettre des commandes, recevoir des factures et payer en euros ses fournisseurs.
- Communauté financière, actionnaires : la communication financière est en euro et en monnaie nationale.

L'euro reste très peu utilisé par les clients de Renault et les consommateurs en général dans l'ensemble des pays in. Les plates-formes clients de l'entreprise qui possèdent une documentation sur l'euro pour répondre à des questions éventuelles n'ont reçu que peu de questions sur ce thème, tant des clients finaux, que du Réseau. Tout au long de l'exercice 1999, même dans le secteur des crédits, des contrats de longue durée proposés par RCI, les opérations réalisées en euros sont restées marginales.

En 1999, le Groupe Renault a défini son calendrier de bascule des systèmes d'information des sociétés implantées dans les pays de la zone euro. Ce calendrier permettra au Groupe de réaliser l'essentiel des bascules courant 2000 et début 2001.

C'est ainsi qu'à partir de janvier 2001, le reporting interne du Groupe Renault sera en euro, la Direction des Achats basculera l'essentiel de ses systèmes d'information en septembre-octobre 2000, la bascule des systèmes d'information de la Direction Commerciale s'étalera de mars 2000 à mars 2001, la bascule du Réseau s'effectuera entre janvier et octobre 2001, et celle des systèmes d'information de la Direction des Ressources Humaines s'effectuera en "big bang" en janvier 2002, tant pour la paie que pour tous les systèmes périphériques. ■

— Renault et le passage à l'an 2000

Le passage à l'an 2000 de Renault s'est opéré de façon très satisfaisante, sans perturber les activités du Groupe.

Ce résultat a été obtenu grâce à un important travail de préparation qui a permis de réaliser les vérifications, corrections et modifications nécessaires, ainsi que les tests de fonctionnement avant l'événement. Pendant la période à risque, la mobilisation des équipes dans l'ensemble du Groupe a permis de remédier rapidement aux pannes et défauts résiduels rencontrés.

L'estimation du coût global des opérations de contrôle, de modification et de certification de tous les équipements et systèmes pour le Groupe, est d'environ 91 millions d'euros, 600 millions de francs. Cette somme est comparable à celle dépensée par les principaux concurrents de Renault. ■

En 1999, Renault a poursuivi sa stratégie de croissance rentable axée sur l'innovation et l'identité de marque, la compétitivité qualité, coût, délais et le développement international. Cette stratégie a été considérablement accélérée par l'Alliance conclue avec Nissan en mars 1999.

Une ambition mondiale

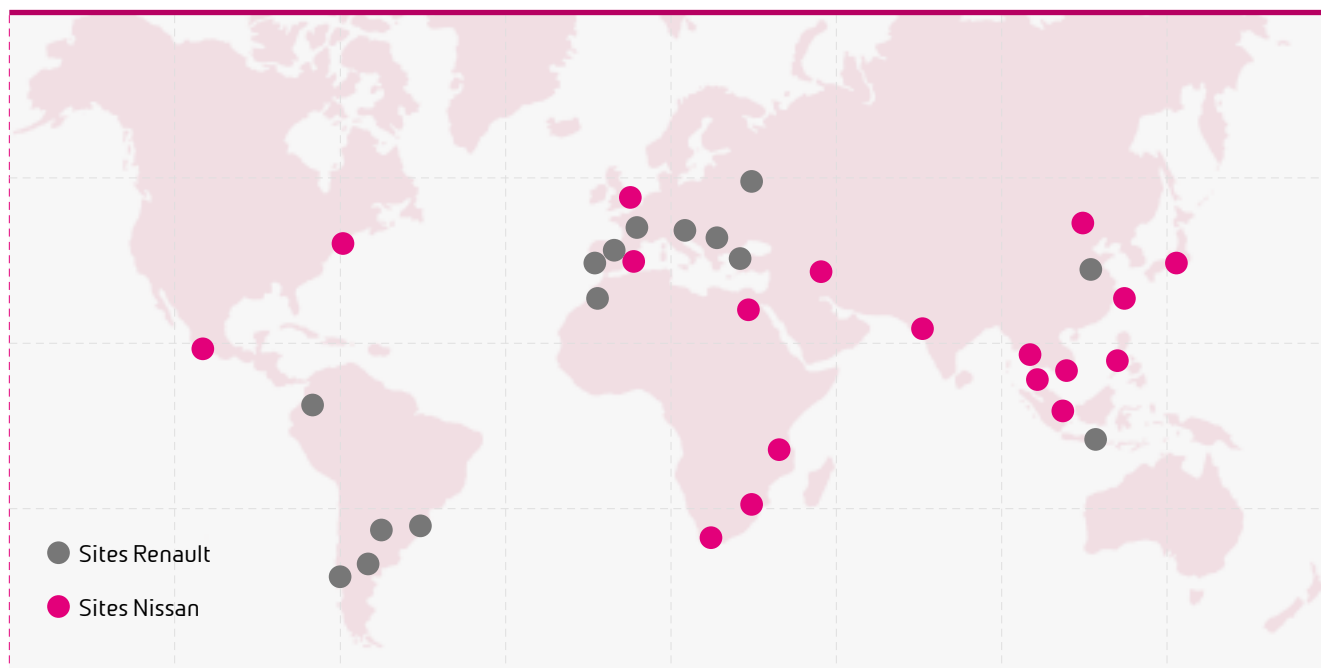
Le 27 mars 1999, M. Louis Schweitzer, Président-Directeur Général de Renault, et M. Yoshikazu Hanawa, Président-Directeur Général de Nissan Motor Co., ont signé à Tokyo un accord de partenariat global. Cette Alliance permet d'ouvrir de nouvelles opportunités de croissance rentable aux deux Groupes.

Le nouvel ensemble Renault/Nissan, qui s'est situé d'emblée au quatrième rang de l'industrie automobile mondiale, a la capacité de développer de puissantes synergies et de fortes complémentarités géographiques et de gamme, et d'accroître ainsi fortement sa compétitivité.

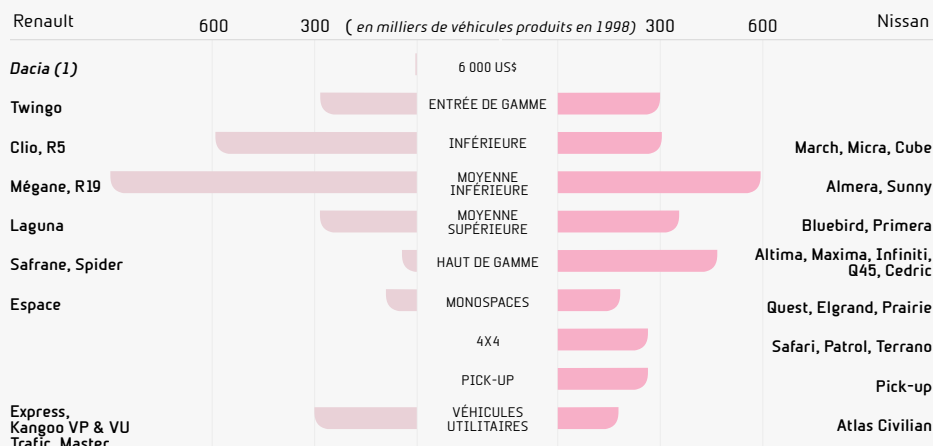
Synergies et complémentarités

en terme de marchés, de produits, et de savoir-faire

Une présence géographique globale



Des gammes complémentaires



(1) Production à terme d'un véhicule à moins de 6 000 US\$ destiné aux pays émergents.

Des compétences complémentaires

pour améliorer les ventes et la croissance



- Maîtrise des coûts
- Stratégie globale de plates-formes et d'achats
- Produits et styles innovants

- Études et technologies avancées
- Productivité des usines au meilleur niveau mondial
- Maîtrise de la qualité

Les termes de l'Alliance

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

Les modalités de l'investissement de Renault dans Nissan Motor ont été les suivantes : Renault a souscrit à une émission de capital réservée de 1 464 millions d'actions au prix de 400 yens par action (pour un cours en Bourse de 465 yens au jour de l'accord). Renault dispose d'une option pour augmenter, au moment qu'il choisira, sa participation à hauteur de 39,9% au cours des quatre premières années de l'Alliance et jusqu'à 44,4% la cinquième année par l'exercice de bons (warrants) au même prix de 400 yens par action. De son côté, Nissan a la possibilité d'entrer ultérieurement dans le capital de Renault.

Une nouvelle structure de management

Pour renforcer le management de Nissan, **M. Carlos Ghosn**, jusqu'alors Directeur Général adjoint de Renault, a été nommé Directeur Général (Chief Operating Officer) et membre du Conseil d'Administration de Nissan. Tous les directeurs généraux adjoints de l'entreprise lui sont rattachés. Deux autres dirigeants de Renault sont entrés à la Direction Générale de Nissan :

M. Patrick Pelata, jusqu'alors Directeur du Développement de l'Ingénierie Véhicule de Renault, a été nommé Directeur Général adjoint, Produit et Stratégie (Executive Vice President, Product Planning and Corporate Strategy) et est entré également au Conseil d'Administration de Nissan.

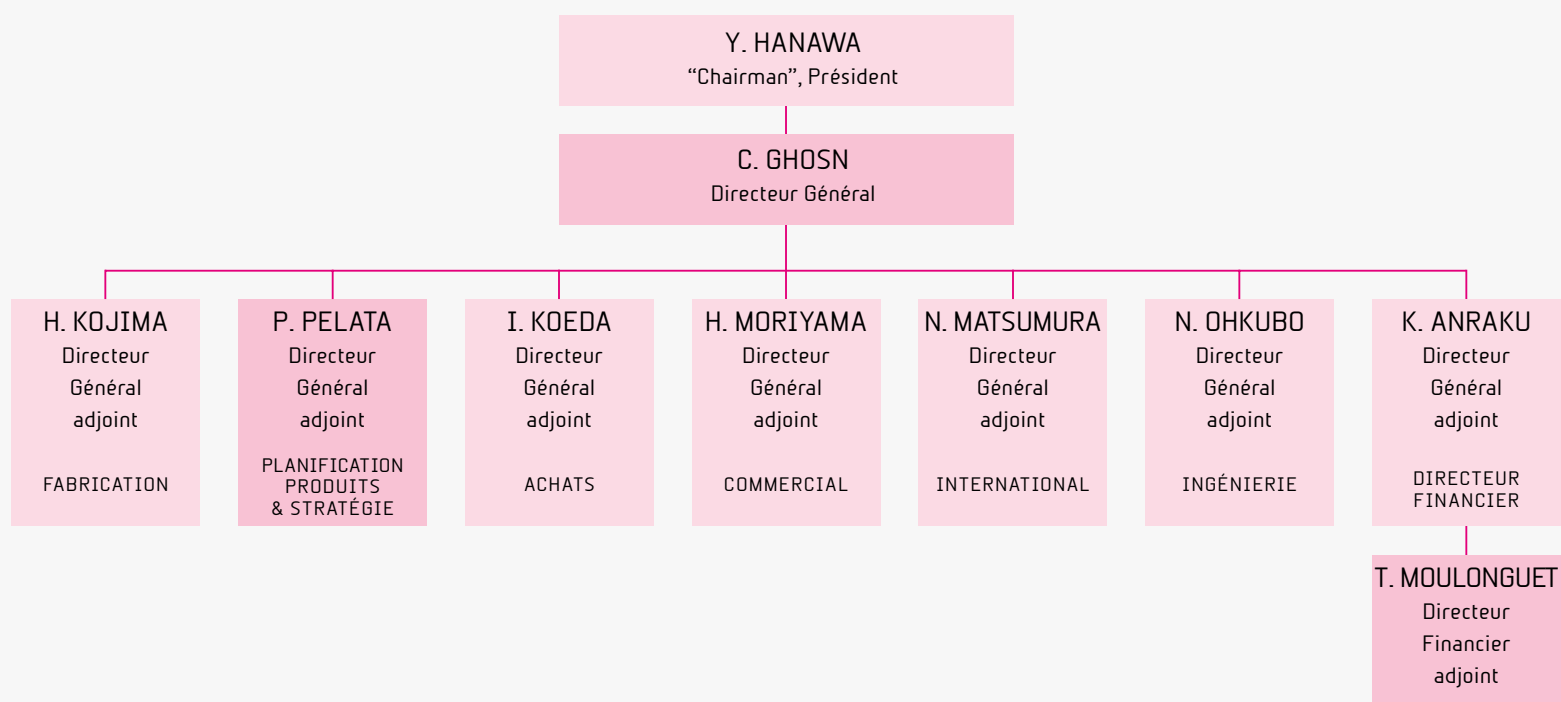
M. Thierry Moulonguet, jusqu'alors Directeur du Contrôle des Investissements de Renault, a été nommé Directeur Financier adjoint de Nissan (Senior Vice President, Deputy Chief Financial Officer).

De son côté, Nissan, dans un souci de plus grande efficacité de management, a considérablement réduit le nombre de membres de son Conseil d'Administration, qui est passé de 37 à 10. Cette équipe nouvelle, composée de membres dont les responsabilités sont accrues, contribue à apporter un nouveau souffle à Nissan dans le cadre de l'Alliance.

L'Assemblée Générale de Renault de juin 1999 a approuvé l'entrée de **M. Yoshikazu Hanawa**, Président-Directeur Général de Nissan, au Conseil d'Administration de Renault.

Mise en place d'une nouvelle structure de management

Des managers de Renault ont pris des positions clés dans Nissan

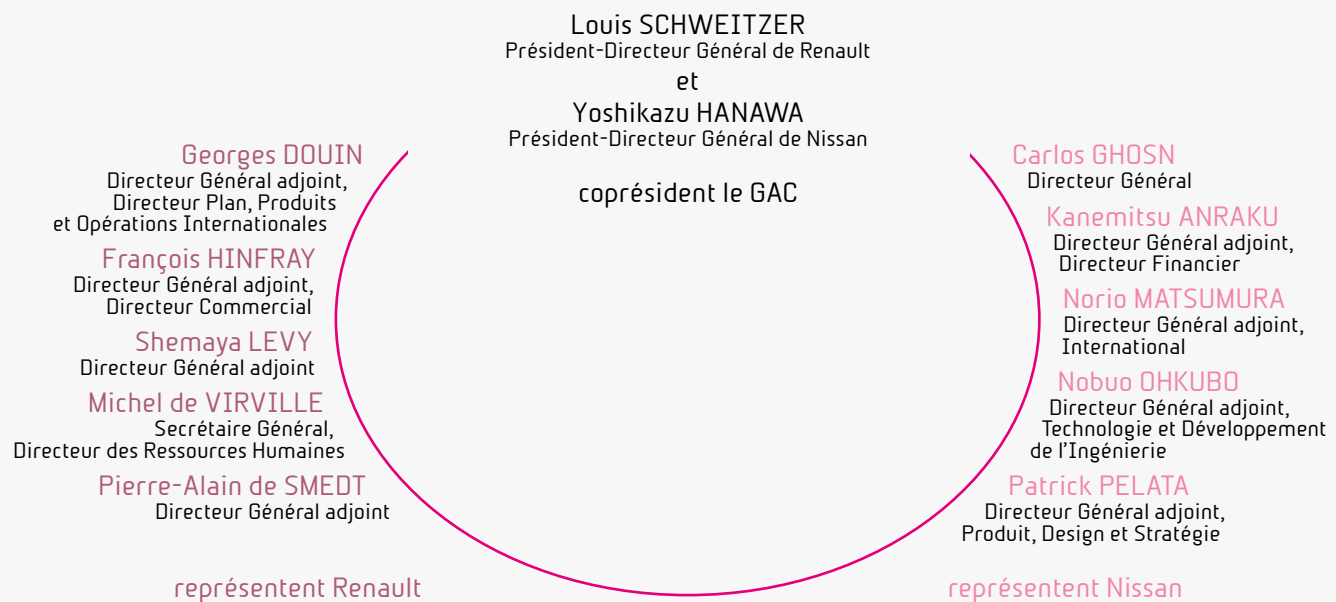


Managers issus de Renault.

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

Un Comité Stratégique (Global Alliance Committee), composé du Président-Directeur Général de Renault et du Président-Directeur Général de Nissan Motor Co., ainsi que de cinq dirigeants de Renault et de cinq dirigeants de Nissan, est chargé de la direction stratégique de l'Alliance. Il se réunit tous les mois.

Composition du Global Alliance Committee - Comité Stratégique de l'Alliance

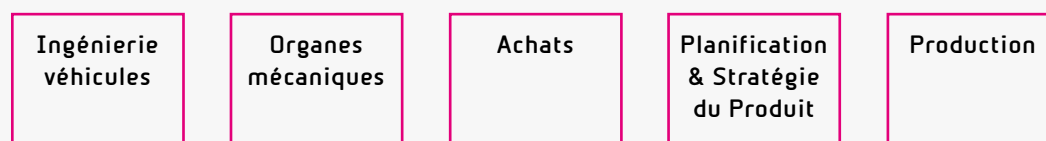


Douze groupes de travail conjoints (Cross-Company Teams) sont chargés de promouvoir toutes les synergies à mettre en œuvre par chacun des deux partenaires.

À l'exception du groupe "Planification et Stratégie du Produit", qui est codirigé par les deux partenaires, chacun de ces groupes est dirigé par un responsable issu de l'une ou l'autre entreprise, nommé en fonction des seuls critères de compétence. Son adjoint est automatiquement issu de l'entreprise partenaire.

Douze groupes transverses (CCT)

Ces groupes transverses identifient et proposent des synergies pour l'Alliance, qui sont mises en œuvre par Renault et Nissan



Sept groupes pour les opérations par régions



Premières avancées et réalisations concrètes de l'Alliance

Depuis la signature de l'accord avec Nissan, le 27 mars 1999, Renault et Nissan ont travaillé à la mise en place de leurs coopérations et ont franchi plusieurs étapes essentielles. Sur le plan des structures, le travail déjà mené par les douze groupes de travail conjoints (Cross Company Teams) a confirmé l'objectif d'économies pour l'Alliance de 3,3 milliards de dollars sur la période 2000-2002.

Lancement de la première plate-forme commune

- Dans le domaine de l'ingénierie véhicules, la **première plate-forme commune de l'Alliance** est en cours de développement. Cette plate-forme porte sur le segment "B" de la gamme, c'est-à-dire sur les véhicules d'entrée de gamme. Elle servira de base aux successeurs de cinq véhicules : Clio et Twingo pour Renault et Micra, March et Cube pour Nissan. Les premiers véhicules issus de cette plate-forme commune sortiront en 2002 au Japon, puis en Europe. Les bénéfices qui en sont attendus sont importants, puisque, outre les économies dégagées, cette mise en commun permettra de renforcer la qualité des produits avec des effets à attendre en termes de ventes et de satisfaction de la clientèle.

Une politique d'achats conjointe

- Dans le domaine des achats, Renault et Nissan mettent en place une politique d'achats coordonnée au niveau mondial. Elle permettra la réduction des coûts par le volume, l'amélioration des prestations et une meilleure capacité de partenariat avec les fournisseurs.

Des avancées dans le domaine des produits et des organes mécaniques

- Dans le domaine du produit, la commercialisation croisée de produits est décidée. Des opportunités ont été identifiées dans le domaine des véhicules utilitaires, des pick-ups, des 4X4, et des modèles d'entrée de gamme.

- Dans le domaine des organes mécaniques, Renault et Nissan recherchent une meilleure utilisation conjointe de leurs moteurs et boîtes de vitesses, à des coûts très compétitifs. Les équipes ont déjà entamé le développement en commun d'un nouveau petit moteur Diesel et l'utilisation par Renault d'un moteur V6 de Nissan. Dans le domaine des transmissions, Renault utilisera des transmissions à quatre roues motrices de Nissan. Nissan utilisera pour ses petits véhicules des boîtes mécaniques de Renault.

Une stratégie de pôles de distribution communs en Europe

- Renault a engagé une nouvelle politique de distribution en Europe. Dans cette perspective, Renault et Nissan ont annoncé fin 1999 la mise en œuvre d'un plan d'action pour **rapprocher leurs structures de vente et de distribution en Europe**. Renault pourra ainsi apporter son soutien au redressement des performances commerciales de Nissan en Europe grâce à une stratégie de "pôles" de distribution communs. Cette étape importante, destinée à renforcer la performance des deux marques, s'appuiera sur la forte implantation européenne de Renault. La mise en place de cette nouvelle organisation permettra à Renault d'améliorer la qualité de ses services à la clientèle et de réduire ses coûts de distribution. Elle permettra à Nissan de se

concentrer sur le développement de sa marque et sur sa croissance rentable en Europe, grâce à une efficacité accrue et à la réduction de ses coûts de distribution. Compte tenu de la forte implantation de Renault en Europe, cette restructuration permettra à l'Alliance de renforcer sa position d'acteur majeur de l'industrie européenne.

Ce rapprochement des structures de distribution s'appliquera également au niveau des services financiers où une logique de coordination doit être mise en place. Le rachat par Renault Crédit International de 100% des filiales financières de Nissan en Europe rend la mise en œuvre de cette coordination plus simple.

Une politique coordonnée de déploiement à l'international

- Le Global Alliance Committee (GAC) a approuvé fin 1999 le projet de coopération de Renault et Nissan au **Mexique**, qui constitue une nouvelle étape déterminante dans le déploiement des synergies entre les deux Groupes. L'appui des capacités industrielles et des forces commerciales de Nissan va permettre à Renault, dans le cadre de sa stratégie d'internationalisation, de revenir sur le marché mexicain dans les meilleures conditions économiques. Nissan, de son côté, va pouvoir optimiser ses activités commerciales, en élargissant son offre sur le marché mexicain, et améliorer fortement sa compétitivité par la coopération industrielle, des achats communs et l'utilisation de structures de back-office communes. De nouveaux services seront proposés aux clients et aux réseaux de Renault et de Nissan au Mexique, par Renault Crédit International (RCI), filiale de Renault spécialisée dans le financement des ventes automobiles. Les deux partenaires investiront 400 millions de dollars US sur sept ans dans ce projet.

Nissan Diesel

- S'agissant de **Nissan Diesel**, dans lequel Renault possède une participation de 22,5%, il a été clairement affirmé que la mise en œuvre d'une convergence stratégique avec Renault V.I. dépend de l'assainissement financier préalable de Nissan Diesel. D'ores et déjà, l'accord de Nissan et Nissan Diesel avec les banques japonaises de Nissan Diesel, le 4 février 2000, ouvre la voie à des coopérations techniques.

Le déploiement des synergies entre Renault et Nissan se poursuivra afin de permettre l'accélération de la stratégie de croissance rentable et le plein succès de l'Alliance.

Renault est engagé dans une stratégie de croissance rentable axée sur l'innovation et l'identité de marque, la compétitivité et l'internationalisation. En 1999, au-delà de l'impulsion nouvelle créée par l'Alliance avec Nissan, cette stratégie a connu d'importants développements.

Une dynamique d'innovation continue soutenue par le déploiement d'une image de marque forte

Constructeur audacieux, chaleureux et visionnaire, Renault est engagé dans une dynamique d'innovation continue de sa gamme de produits et de services.

Dans le domaine de l'automobile, Mégane a été restylée au premier trimestre 1999, et Scénic l'a été en juillet. En août 1999, Renault a dévoilé le septième élément de la famille Mégane : **Scénic RX4**, premier monospace compact quatre roues motrices, dérivé de Scénic. Avec ce véhicule, Renault est le premier constructeur généraliste européen à aborder le marché des SUV (Sport Utility Vehicle). Cette nouvelle version, qui allie les prestations du monospace à celles du "tous chemins", reprend les équipements et les motorisations hautes de la gamme Scénic pour une commercialisation au premier semestre 2000.

Illustrant sa volonté d'être plus présent dans le haut de gamme, Renault a dévoilé en septembre, au Salon de Francfort, le futur véhicule dérivé du concept-car **Avantime**, dont il garde le nom. Ce véhicule, développé avec Matra, propose une conception nouvelle du coupé et confirme la capacité de Renault à anticiper les évolutions de la société et les attentes des consommateurs. Renault renouvellera le haut de sa gamme avec la présentation, en septembre 2000 au Mondial de l'Automobile, du successeur de Laguna, qui sera disponible en concession début 2001 et, plus tard dans l'année, du successeur de Safrane.

Renault réaffirme également son objectif d'être **le meilleur motoriste européen** et développe sa gamme mécanique. Après avoir lancé une nouvelle gamme de moteurs essence 16 soupapes, il a introduit à la fin de l'automne 1999 le premier moteur européen à injection directe essence IDE en série sur Mégane Coupé et Cabriolet. Premier constructeur français à avoir commercialisé l'injection directe Diesel dTi en

1997, Renault poursuit également le développement de sa famille de motorisation Diesel. Il a ainsi déjà commercialisé son moteur 1.9 dCi sur Laguna et a dévoilé un inédit turbo-Diesel 2.2 dCi 16 soupapes, à injection directe "common rail". Espace bénéficiera, courant 2000, de cette motorisation.

Le renouvellement de modèles-phares de la gamme Renault s'accompagne du renforcement de la **sécurité, pour laquelle Renault entend devenir une nouvelle référence**. Ainsi, Mégane a été désignée comme la voiture la plus sûre de son segment par l'organisme européen indépendant Euro NCAP début 1999, et Espace a été reconnue en juin 1999 comme la référence en matière de sécurité passive dans la catégorie des monospaces. Renault développe actuellement une nouvelle génération de systèmes de sécurité passive et active qui équiperont les modèles de la gamme dès 2000.

Dans le domaine des véhicules industriels, après le lancement, en février 1999, de Vision par Mack aux USA, le Groupe Renault V.I./Mack a poursuivi le renouvellement de ses produits avec Mascott. Cette nouvelle gamme légère de 3,5 à 6,5 tonnes, qui a été lancée en avril en Europe, est destinée à remplacer les Messenger. Elle allie la robustesse des véhicules industriels au confort et à la maniabilité des voitures particulières. En février 2000, Renault V.I. a dévoilé au Salon d'Amsterdam, Midlum, une gamme intermédiaire très polyvalente (du 6,5 au 16 tonnes) appelée à succéder à Midliner.

Une compétitivité et une efficacité industrielle et commerciale accrues

1. Poursuite du plan de réduction des coûts

L'objectif de Renault est de devenir le constructeur le plus compétitif en Europe. Mis en place en 1997, le plan d'économies de 3 milliards d'euros, 20 milliards de francs, d'ici à l'an 2000 mené, par la **Branche Automobile**, se poursuit sur la trajectoire prévue.

En 1999, Renault a dépassé son objectif de réduction des coûts et généré, à isoactivité par rapport au 31 décembre 1998, 1,06 milliard d'euros, 7 milliards de francs d'économies. La réduction des coûts d'achats s'est établie à 709 millions d'euros, 4 649 millions de francs, et la réduction des coûts de distribution et des filiales de ventes a atteint 149 millions d'euros, 978 millions de francs. Avec une réduction des coûts de 0,9 milliard d'euros, 6 milliards de francs en 2000, dont la moitié environ concernera les achats, et le solde qui devrait être réparti équitablement entre la production, la Recherche et Développement et le commerce, l'an 2000, dernière année d'exécution de ce plan, devrait voir les objectifs d'économies de 20 milliards de francs dépassés. Renault poursuivra sa politique de réduction des coûts, après la fin du plan en cours. Dès 2001, un nouveau plan aura pour objectif de réaliser des économies de 3 milliards d'euros, environ 20 milliards de francs à l'horizon 2003 par rapport à 2000, montant qui prendra en compte la partie des synergies avec Nissan revenant à Renault. Ces économies porteront sur l'ensemble des activités de l'entreprise, notamment sur le marketing et la distribution.

Le Groupe Renault V.I. / Mack poursuit son objectif de passer d'une phase de redressement à une phase de développement et de croissance rentable. Le Groupe a donc entrepris une série d'actions qui s'inscrivent dans la durée, particulièrement au plan industriel et commercial. Plusieurs objectifs sont poursuivis : rationaliser les fabrications entre établissements, transférer progressivement vers les fournisseurs les activités dont le Groupe ne peut assurer la compétitivité, concentrer les ressources sur les métiers de base : cabines, moteurs et ponts de gamme haute, montage des véhicules. L'abaissement des coûts d'achats avec les partenaires équipementiers et industriels est un processus permanent qui s'est traduit en 1999 par une relation plus étroite avec des fournisseurs dont certains se sont installés sur le site de Blainville-sur-Orne.

Une nouvelle structure commerciale organisée par lignes d'activité s'est mise en place en 1999, avec pour objectif de développer de nouvelles activités (véhicule d'occasion, véhicule utilitaire lourd, pièce de rechange, service...), d'améliorer la compétitivité commerciale et de favoriser l'internationalisation.

Au cours du dernier trimestre 1999, le Groupe Renault V.I. / Mack s'est doté d'une nouvelle organisation qui se met en place progressivement, dans le but de constituer un seul et même Groupe des deux entités Renault V.I. et Mack. Le développement du programme Convergence et la stratégie Achat avaient déjà conduit au rassemblement des moyens techniques et du potentiel d'achat au niveau du Groupe. La nouvelle organisation 3P (Développement des produits, Programmes, Achats) s'inscrit dans cette même logique et renforce l'engagement de l'entreprise dans cette voie.

La Branche Financière accompagne cette politique de réduction des coûts. En 1999, Renault Crédit International a mis en place une équipe transverse composée d'opérationnels de différents métiers et directions, afin de rechercher et de mettre en œuvre des solutions pour optimiser la réduction des coûts.

2. Réactivité industrielle et organisation performante

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

Renault a engagé depuis plusieurs années un processus **de rationalisation et de simplification de son appareil industriel**. Le principe général est **d'affecter à chaque usine un seul segment de véhicules**. Après la mise en place d'une unique plate-forme haut de gamme à Sandouville en l'an 2000, seule l'usine de Flins produira simultanément deux véhicules, Twingo et Clio II, sur deux flux séparés. Ce schéma industriel est cohérent avec le plan gamme de Renault et l'architecture des plates-formes. Ainsi, les trois usines françaises de montage de véhicules particuliers vont accueillir les trois plates-formes de la gamme : haut de gamme, segment intermédiaire et segment inférieur. Les deux usines espagnoles et l'usine slovène produisent, quant à elles, une part des véhicules des segments à fort volume (Clio II et Mégane).

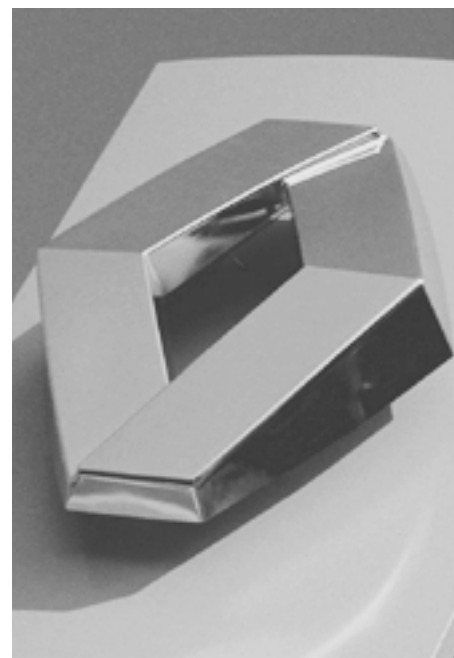
L'accord sur les 35 heures (signé dans un premier temps au niveau de Renault) a été étendu à toutes les usines françaises prenant en compte les spécificités de chaque site. Ces accords de sites ont permis d'étendre et de pérenniser les accords de flexibilité mis en place antérieurement.

Sur l'ensemble des usines, des investissements importants ont été engagés dans les ateliers de tôlerie et de peinture pour amener la protection anti-corrosion de nos véhicules aux meilleurs niveaux mondiaux.

Une nouvelle politique logistique, basée sur l'utilisation des petits emballages durables et la liaison directe de l'usine fournisseur au poste de montage, a été lancée.

En vue de la fabrication des futurs véhicules de haut de gamme de Renault, un nouvel investissement de 4 milliards de francs a été fait dans l'usine de Sandouville de façon à satisfaire :

- aux très hautes exigences produit requises à ce niveau : emboutissage des très grosses pièces, soudure tôles préprotégées, soudure aluminium, injection de cire dans les corps creux,
- aux meilleures conditions ergonomiques, en systématisant les tables à hauteur variable au montage, qui optimisent à la fois les conditions de travail et la qualité du travail,
- aux contraintes de diversités : ateliers de tôleries flexibles, parc industriel fournisseurs, approvisionnements directs des postes de travail.



Dans le domaine de la recherche et du développement, Renault s'appuie sur une structure exceptionnelle entièrement opérationnelle depuis fin 1998 : le **Technocentre**. Il s'agit du site le plus moderne et le plus vaste du genre en Europe. Outil de progrès au service de l'innovation et de la compétitivité, le Technocentre réunit sur un même site, dans une démarche poussée de transversalité, tous les acteurs impliqués dans la conception d'un véhicule, et permet la conduite simultanée de quatre à cinq projets de véhicules nouveaux. 8 200 spécialistes de toutes disciplines (recherche, design, informatique, études produit-process, qualité, achats, prix de revient, produit, projet véhicule) dont 2 000 représentants d'équipementiers et de fournisseurs extérieurs y travaillent.

Le Technocentre constitue un instrument majeur au service de la croissance rentable de Renault. L'objectif est d'une part, de ramener le délai de conception des nouveaux véhicules d'abord à 36 mois puis à 24 mois, et d'autre part, de réaliser une économie d'un milliard de francs au minimum sur les coûts de développement de chaque nouveau véhicule, tout en augmentant la qualité et en accélérant l'innovation.

L'équipement informatique - et en particulier l'Ingénierie Assistée par Ordinateur (IAO) qui, outre la réduction des délais et des coûts, permet l'intégration horizontale des métiers liés à la conception - y joue un rôle de premier plan et participe à faire du Technocentre un atout fort de Renault en termes de compétitivité.

3. Nouvelle Distribution

Dans le domaine commercial, Renault a lancé le projet **Nouvelle Distribution** en vue de fournir au client la voiture qu'il souhaite, dans un délai fiable de deux semaines, d'ici à la fin 2001. Ce projet permettra, en outre, de réduire substantiellement les stocks. En 1999, ce projet est entré dans sa phase de réalisation dans le réseau commercial français et dans une bonne part du réseau européen : Hollande, Belgique, République tchèque, Allemagne, Pologne, Royaume-Uni, Italie, Autriche, Slovaquie. Cette mutation s'appuie sur la mise en place d'un intranet Renault et de nouveaux systèmes d'information dans tous ces pays, ainsi qu'un important plan de formation qui a concerné 15 000 personnes. L'ensemble des dix usines de montage européennes et une usine partenaire de Matra, ont fait évoluer leur organisation pour "accueillir les clients dans l'usine" en recevant directement leurs commandes du réseau.



4. Renault mène une politique active de coopérations et d'alliances sectorielles.

Renault est l'un des constructeurs les moins intégrés au monde : environ 80% du prix d'assemblage de ses véhicules proviennent d'achats faits auprès de tiers. Renault mène donc une politique active de coopérations et d'alliances sectorielles dans différents domaines de compétences : technique, commerciale ou géographique.

Dans le domaine de l'automobile, une coopération entre Renault et l'équipementier japonais NTN permet à Renault de développer son activité joints de transmission, à l'usine du Mans.

Fiat et Renault ont développé leur coopération existante dans le domaine des activités de fonderie exploitées au travers de Teksid S.p.A.. Fiat a procédé, en avril 1999, à une augmentation de capital réservée à Renault qui est devenu actionnaire à 33,5% de Teksid. Elf et Renault, partenaires de longue date, ont signé un nouvel accord de coopération en janvier 1999, pour une durée de quatre ans.

Renault V.I. et Iveco ont fusionné leurs activités autocars et autobus au sein d'une société commune détenue à parité et active depuis le 1^{er} janvier 1999 : Irisbus. La première année d'existence d'Irisbus a confirmé le bien-fondé de cette alliance. Irisbus a signé en 1999 une joint-venture avec le constructeur hongrois Ikarus bus.

La coopération avec DAF, filiale de Paccar, entre dans sa phase de réalisation avec la sortie de la gamme intermédiaire. DAF utilisera cette cabine conçue, développée et produite par Renault V.I. sur ses propres châssis.

Renault V.I., le constructeur de camions russes Amo Zil et le gouvernement de Moscou ont signé le 28 juin 1999 un projet de coopération dans le cadre d'une société commune pour la production et la commercialisation en Russie de camions de gamme haute et intermédiaire (Premium et Kerax) ainsi que de moteurs de 4 et 6 litres de cylindrée.

La Branche Financière, au travers de sa filiale Renault Crédit International (RCI) qui est un des leaders du financement et des services automobiles en Europe, a poursuivi son développement à l'international et la mise en place de partenariats. Dans le cadre de l'Alliance avec Nissan, elle a connu, en 1999, une étape importante de développement. Renault Crédit International a en effet pris 100% du capital des huit filiales financières de financement des ventes de Nissan en Europe : Allemagne, Grande-Bretagne, Italie, Espagne et Pays-Bas. Les autres axes de développement privilégiés de RCI en 1999 ont porté sur le Mercosur et le Mexique. En Argentine, un contrat de joint-venture a été signé avec Banco Francés (filiale du groupe BBV) en vue de la création de Renault Crédit Argentine. Au Brésil, un contrat de joint-venture avec Sudameris (filiale du groupe Intesa-Comit) a été signé et permettra le financement des ventes Renault et des stocks concessionnaires. Au Mexique, dans le cadre de l'Alliance avec Nissan, RCI proposera de nouveaux services aux clients et aux réseaux de Renault et de Nissan.

L'accélération du développement à l'international

Au **Brésil**, l'usine Ayrton Senna, inaugurée en décembre 1998 et qui produit Scénic et Clio II 5 portes, a procédé à une montée en puissance de ses cadences de production. Sur ce même site, Renault a également inauguré, le 2 décembre 1999, une nouvelle usine de mécanique et a, par ailleurs, annoncé la construction d'une nouvelle usine, dédiée à la fabrication des véhicules utilitaires, qui devrait être opérationnelle fin 2001. Renault renforce ainsi sa présence industrielle au Brésil pour devenir un acteur majeur sur le marché brésilien et poursuivre l'édification d'un pôle de développement au Mercosur.

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

L'**Alliance avec Nissan** permet à Renault d'accélérer et d'étendre son internationalisation. Nissan, qui a une empreinte géographique très différente de celle de Renault, appuiera la stratégie d'internationalisation de Renault. Renault va pouvoir bénéficier d'emblée des infrastructures de fabrication et de commercialisation existantes de Nissan dans le reste du monde. C'est le cas notamment au Mexique où Renault va revenir dans les meilleures conditions économiques. (voir p.31 Alliance Renault/Nissan).

DACIA : UNE NOUVELLE MARQUE POUR RENAULT

Le 30 septembre 1999, Renault a acquis pour 50 millions de US\$, 47,9 millions d'euros, 314,3 millions de francs, 51% du capital du constructeur automobile roumain Dacia. Cette prise de contrôle apporte une nouvelle marque au Groupe. Elle s'accompagne d'un programme industriel et commercial, en matière d'investissement, de modernisation et de réduction des coûts.

A terme, Renault confiera à Dacia la production d'un véhicule à moins de 6 000 US\$ destiné aux marchés locaux et émergents.

RENAULT ENTAME UNE NÉGOCIATION AVEC SAMSUNG

Renault et le Groupe coréen Samsung ont ouvert, le 30 décembre 1999, une négociation exclusive visant au rachat de tout ou partie des actifs opérationnels automobiles de Samsung Motors par Renault. Cette négociation s'est concrétisée le 6 mars 2000 par une offre faite par Renault au Groupe Samsung de constituer une société conjointe détenue à 70% par Renault et à 30% par Samsung. Cette société conjointe serait constituée d'un capital initial de 335 millions de US\$, détenu à hauteur de 235 millions de US\$ par Renault et de 100 millions de US\$ par Samsung. Elle acquerrait les actifs opérationnels de Samsung Motors pour un montant de 450 millions de US\$, dont 50 millions de US\$ payables comptant, le reste étant étalé dans le temps en fonction de l'activité de l'entreprise. Cette offre représente pour l'Alliance Renault/Nissan une opportunité de croissance significative en Asie, et pour nos partenaires coréens une opportunité de s'intégrer efficacement à l'un des grands constructeurs mondiaux.

— Perspectives pour 2000

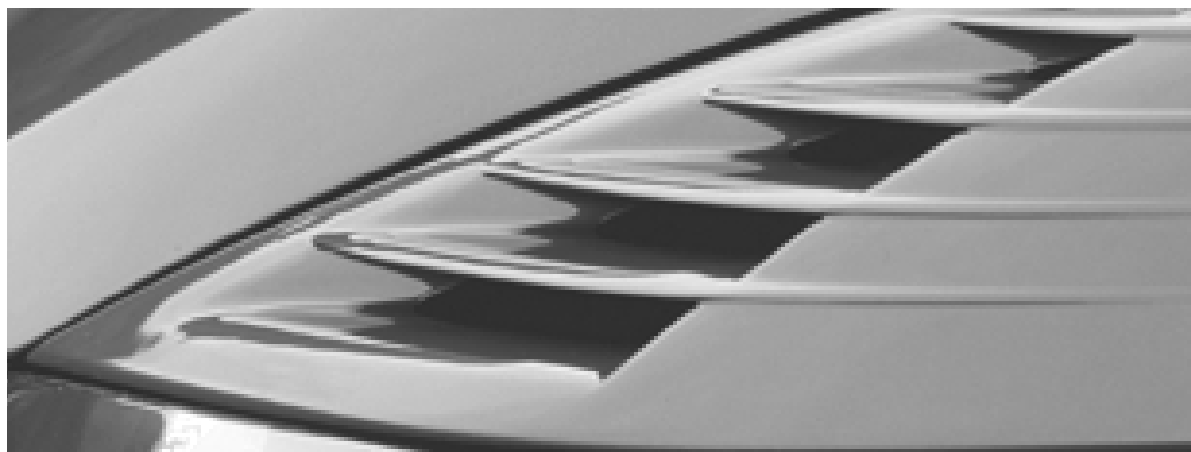
En 2000, le chiffre d'affaires progressera, dans un contexte porteur dans la plupart des pays d'Europe, et particulièrement en France, ainsi que dans le Mercosur.

Renault poursuivra son effort de réduction des coûts et réalisera son objectif de 20 milliards de francs d'économies à fin 2000. En outre, la prise en compte dans les résultats 1999 de l'intégralité du plan de retraite anticipée des salariés âgés de 57 ans et plus, pour un montant d'environ 3,8 milliards de francs, permettra une réduction des coûts d'exploitation ces prochaines années.

L'entreprise poursuivra en 2000 son internationalisation, l'appui de Nissan lui donnant une impulsion supplémentaire hors d'Europe. La politique des deux constructeurs de partage de plates-formes, de capacités, d'échange d'organes et de véhicules connaîtra également de nouveaux développements.

Renault est confiant dans la mise en œuvre, sous l'impulsion de la nouvelle direction, du "Revival Plan" de Nissan selon le calendrier annoncé le 18 octobre dernier, permettant le retour à l'équilibre sur l'exercice fiscal 2000 se terminant le 31 mars 2001. Les effets de ce plan sur la rentabilité de Nissan, tant par la réduction des coûts que par le lancement de nouveaux produits, se feront sentir avec une intensité croissante.

Au total, pour la troisième année consécutive, la marge opérationnelle 2000 devrait se situer à un niveau élevé, de l'ordre de 5 % du chiffre d'affaires, et le résultat net serait en progression significative par rapport à 1999. ■



— Branche Automobile

La Branche Automobile regroupe les activités véhicules particuliers et utilitaires (V.P. et V.U.) et les activités d'entreprises industrielles et de services agissant pour la plupart d'entre elles dans le prolongement de l'activité automobile. Sa contribution au chiffre d'affaires consolidé du Groupe a atteint 195 068 millions de francs en 1999 (29 738 millions d'euros), soit 79,1% du total.

Renault : une présence sur tous les segments de la gamme

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

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

Twingo, renouvelée en septembre 1998, a atteint une pénétration de 4% en France et de 1,3% en Europe en 1999.

Tout en haut de ce segment, **Clio II**, qui a succédé en 1998 à **Clio**, est la petite voiture la plus vendue en Europe en 1999 et la deuxième voiture la plus vendue en France derrière **Mégane**. Sa part de marché en France s'élève à 8,4% en 1999, et à 3,3% en Europe.

Introduit fin 1997, **Kangoo** est un véhicule fonctionnel, anticonformiste et économique qui complète l'offre de Renault sur ce segment. Avec plus de 77 000 immatriculations en 1999, **Kangoo** atteint une pénétration de 0,5% en Europe occidentale.

Sur la gamme moyenne (segment C), Renault a lancé **Mégane** en novembre 1995, et proposé pour la première fois en Europe une famille de six modèles sur une même plate-forme : d'abord les versions Berline cinq portes et Coupé ; suivies en 1996 des versions tricorps (Classic) et du monospace (Scénic), puis du Cabriolet en 1997 et du Break dont la fabrication a commencé dans l'usine de Bursa en Turquie en 1998. **Scénic**, qui a été élue "Voiture de l'année 1997" et "Voiture importée de l'année 1997" au Japon, a rencontré immédiatement un grand succès commercial. En 1999, **Mégane** et **Scénic** ont été restylés. Avec une pénétration de 8,7%, **Mégane** est la voiture la plus vendue en France en 1999 et détient en Europe occidentale 4,0% du marché.

Sur la gamme moyenne (segment D), **Laguna** a été renouvelée en 1998 et décline deux versions : Berline et Break avec **Laguna Nevada**. En 1999, elle a atteint une part de marché de 1,3% en Europe et de 3,4% en France.

* Un soubassement et un process de fabrication à partir duquel il est possible de décliner plusieurs modèles différents.

Sur le segment supérieur (segment E), Renault est présent avec deux modèles : **Safrane** et **Espace**. **Safrane**, berline haut de gamme lancée en 1992, a été restylé en 1996. En 1999, ce modèle atteint 0,8% de pénétration en France et 0,1% sur le marché européen. Lancé en 1984 par Renault en association avec Matra, **Espace** a inauguré le concept de monospace en Europe. Renault a renouvelé son offre au cours de l'automne 1996 avec le **nouvel Espace**, puis le **Grand Espace** en janvier 1998. **Espace** reste ainsi le monospace le plus vendu en Europe en 1999 avec une part de marché de 0,5%. En juin 1999, **Espace** a été reconnu comme la référence en matière de sécurité passive dans la catégorie des monospaces.

Sur le segment des véhicules utilitaires, Renault est également fortement présent avec l'**Express**, le **Trafic** et depuis novembre 1997, **Kangoo Express** et le nouveau **Master**, élu "Van of the year 1998".

A fin 1999, en France, les trois véhicules, **Kangoo Express**, **Clio société** et **Master** renouvellent le tiercé gagnant de 1998 en occupant les trois premiers rangs dans leur catégorie, avec respectivement une part de marché à 10,9%, 10,8% et 5,3%. En Europe, leur pénétration respective s'élève à 6,1%, 2,7% et 2,5%. **Kangoo** est ainsi la fourgonnette la plus vendue en Europe en 1999. Le **Trafic** détient quant à lui 1,2% du marché français des véhicules utilitaires et 0,6% en Europe.

En 1999, l'Alliance que Renault a conclue avec Nissan d'une part, et l'acquisition de 51% du capital du constructeur roumain Dacia qui apporte à Renault une nouvelle marque d'autre part, permettent au Groupe, par le jeu des complémentarités, de couvrir l'intégralité de la gamme, depuis le véhicule à moins de 6000 US\$, jusqu'au haut de gamme, en passant par les pick-ups et les 4x4.

Renault, première marque sur le marché européen

L'Europe occidentale est le marché le plus important pour Renault et représente, en 1999, 85,2% de son volume de ventes d'automobiles (V.P. et V.U.) : 33,6% en France et 51,6% dans les autres pays européens. Les ventes dans le reste du monde (14,8% du total) sont réalisées principalement dans le Mercosur, en Turquie et en Europe centrale.



En Europe occidentale, sur le marché des véhicules particuliers et utilitaires, Renault se positionne, pour la seconde année consécutive, au premier rang des marques en réalisant 11,3% des immatriculations devant Volkswagen (11,2%), Opel (10,2%) et Ford (9,5%).

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

	1997	1998	1999
Renault	10,1 %	11,0 %	11,3 %
Volkswagen	10,3 %	10,8 %	11,2 %
Opel	10,9 %	10,1 %	10,2 %
Ford	11,4 %	10,3 %	9,5 %
Fiat	9,4 %	8,5 %	7,6 %
Peugeot	6,8 %	6,8 %	7,5 %
Citroën	5,1 %	5,2 %	5,2 %

L'ensemble des classements et des données commerciales présentés dans ce document est issu des statistiques du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA), complétées par des statistiques internes Renault.

Sur le marché des véhicules particuliers, la marque Renault, avec 11% de part de marché, se classe en deuxième position derrière Volkswagen, gagnant ainsi une place par rapport à l'année dernière.

Parts de marché en Europe occidentale (V.P.)

	1997	1998	1999
Volkswagen	10,3 %	11,0 %	11,5 %
Renault	9,9 %	10,7 %	11,0 %
Opel	11,6 %	10,9 %	10,9 %
Ford	11,1 %	10,0 %	9,3 %
Peugeot	6,6 %	6,7 %	7,4 %
Fiat	9,5 %	8,4 %	7,4 %
Citroën	4,7 %	4,7 %	4,7 %

Sur le marché des véhicules utilitaires, avec 14% de pénétration en Europe, Renault consolide sa place de première marque devant Ford (10,4%).

Les performances commerciales de Renault

Ventes

En 1999, Renault enregistre un record historique, avec 2 286 337 véhicules particuliers et utilitaires vendus dans le monde, en augmentation de 156 332 unités par rapport à 1998.

Ventes mondiales V.P. et V.U. (1)

	1997	1998	1999	Variation 1999/1998
Véhicules particuliers	1 628 236	1 866 035	1 986 248	+ 6,4 %
Véhicules utilitaires	209 846	263 970	300 089	+ 13,7 %
Total	1 838 082	2 130 005	2 286 337	+ 7,3 %

(1) Y compris les véhicules Messengers / Mascot de moins de 5 tonnes et les ventes non immatriculées (ventes en transit temporaire et ventes aux administrations).

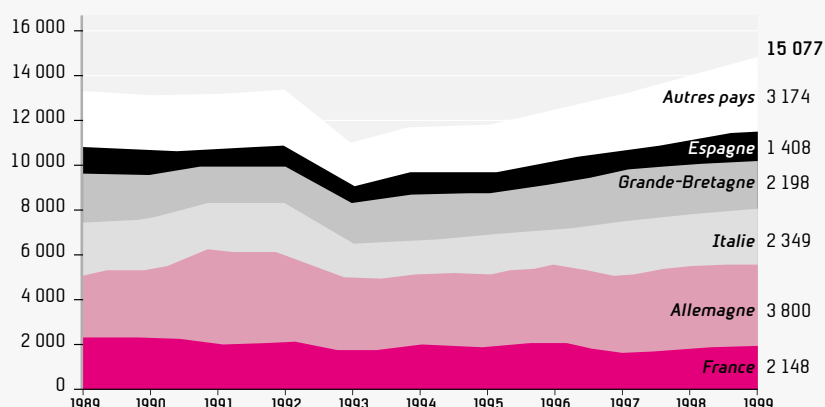
En Europe occidentale

Bénéficiant à nouveau cette année d'une croissance soutenue dans la majorité des pays, le marché européen des véhicules particuliers a connu une hausse de 4,9% en 1999 : l'année s'achève à un niveau de 15,1 millions de véhicules immatriculés. Le marché espagnol a poursuivi sa forte hausse (+ 18,1%), tandis que le marché français confirme sa reprise amorcée en 1998 (+ 10,5%). L'Allemagne a, elle aussi, continué sa progression (+ 1,7%). Outre la Norvège et le Danemark, deux marchés ont connu un recul : le Royaume-Uni (- 2,2%) et l'Italie (- 1,2%).

Dans ce contexte favorable, Renault a augmenté en 1999 sa part de marché en Europe occidentale de 0,3 point à 11 %. Cette hausse est due à la progression de la pénétration de Renault sur les principaux marchés européens, notamment en Espagne avec 14,2% en 1999 contre 13,7% en 1998, au Royaume-Uni où avec 7,5%, Renault réalise sa deuxième meilleure performance historique, en Italie avec 7,8% contre 7,5% l'an dernier et en Allemagne avec une progression d'un demi-point à 6,8% du marché des véhicules particuliers contre 6,3% en 1998. En France, Renault dépasse, en 1999, les 600 000 véhicules particuliers vendus, en augmentation de 6,7%, avec une pénétration de 28 % (contre 29 % l'année passée).

En 1999, les immatriculations de Renault en Europe occidentale s'élèvent à 1 655 811 véhicules particuliers, contre 1 542 532 en 1998, enregistrant ainsi une progression de 7,3%.

Europe occidentale Marchés toutes marques en milliers de véhicules particuliers



Renault en Europe occidentale (V.P.)

Total Europe occidentale (2)	Évolution des immatriculations en 1999, en %		Part de Renault en %			Immatriculations Renault en nombre
	M.T.M. (1)	Renault	1997	1998	1999	1999
	+ 4,9	+ 7,3	9,9	10,7	11,0	1 655 811
dont :						
France	+10,5	+6,7	27,3	29,0	28,0	602 530
Allemagne	+1,7	+10,1	6,1	6,3	6,8	258 095
Espagne	+18,1	+22,1	12,9	13,7	14,2	199 529
Italie	-1,2	+1,9	7,0	7,5	7,8	182 679
Royaume-Uni	-2,2	-8,4	7,3	8,0	7,5	165 144
Belgique						
Luxembourg	+8,6	+8,9	9,7	10,7	10,8	57 109
Pays-Bas	+12,7	+20,2	8,2	8,6	9,2	56 405
Portugal	+9,8	+9,6	11,8	12,6	12,6	34 402
Suisse	+7,1	+5,3	6,8	6,6	6,5	20 740
Autriche	+6,7	+4,4	6,5	7,4	7,2	22 857

(1) Marché toutes marques.

(2) U.E., Islande, Norvège, et Suisse.

En France, le marché a progressé de 10,5%, poursuivant ainsi la reprise amorcée en 1998. Première marque sur son marché domestique, Renault est au deuxième rang des Groupes derrière PSA Peugeot Citroën en 1999. Avec 602 530 véhicules particuliers immatriculés en France, soit une hausse de 6,7%, la part de marché de Renault est passée de 29% en 1998 à 28% en 1999. Cette légère contraction s'explique notamment par le fait que Renault

bénéficiait en 1998 du lancement de Clio face à une concurrence qui n'avait pas encore lancé ses nouveaux modèles. Toutefois, Clio, qui totalise une part de marché de 8,4%, est la deuxième voiture la plus vendue en France derrière Mégane. Twingo représente 4% des immatriculations, sur le segment moyen supérieur Laguna détient 3,4% de pénétration. Dans le haut de gamme, Safrane et Espace maintiennent leur part de marché à 0,8 et 1,4%.

En 1999, Renault a poursuivi sa progression en Europe du Nord avec une part de marché de 7,2% (7,1% en 1998 et 6,7% en 1997). Renault consolide sa place de premier importateur en Allemagne avec 6,8% du marché (6,3% en 1998). Au Royaume-Uni, Renault réalise sa deuxième meilleure performance historique, avec 7,5% du marché des véhicules particuliers (8% en 1998). En Belgique, la part de Renault reste stable à 10,8%. Aux Pays-Bas, Renault obtient son meilleur résultat depuis vingt-cinq ans avec 9,2% de pénétration.

En Europe du Sud, Renault affirme ses positions avec une pénétration de 10% en 1999 (9,5% en 1998). En Espagne, Renault, avec 14,2% du marché en 1999 renforce sa position de première marque et augmente son avance d'un demi-point de pénétration par rapport à 1998. En Italie, Renault continue d'améliorer sa performance en 1999 pour atteindre 7,8% de pénétration (7,5% en 1998). Au Portugal, la marque stabilise sa pénétration à 12,6%, niveau identique à celui de 1998.

Le marché européen des véhicules utilitaires a connu en 1999, comme c'était déjà le cas en 1998, une progression supérieure à celle du marché des véhicules particuliers. En hausse de 8,1%, ce marché représente 1 820 896 unités en 1999. Renault, avec 254 121 immatriculations, est la marque la plus vendue en 1999 en Europe et progresse deux fois plus vite que le marché européen (+16,4%). Elle accroît sa part de marché d'un point, passant de 13% en 1998 à 14% en 1999. Dans un marché français en progression de 8,2% en 1999, Renault, avec 127 716 véhicules immatriculés, réalise une part de marché de 34% (34,6% en 1998).

Les immatriculations totales de Renault en Europe occidentale (véhicules particuliers et utilitaires) s'élèvent à 1 909 932 unités, en augmentation de 8,5% par rapport à 1998.

En Europe centrale

En Europe centrale (Pologne, Hongrie, Slovaquie, République tchèque, Slovaquie, Croatie, autres Balkans et Pays baltes), la part de marché de Renault en véhicules particuliers et utilitaires passe de 6,2% en 1998 à 6,3% en 1999, et gagne plus d'un demi-point de pénétration sur le marché des véhicules utilitaires à 5,1% (contre 4,5% en 1998). Cette progression est essentiellement due aux bonnes performances sur ses deux principaux marchés de la zone : la Slovaquie et la Pologne. En Pologne, la marque suit la croissance du marché, malgré la forte concurrence des constructeurs locaux. En progression de 21,5%, Renault passe de 5% de pénétration en 1998 sur le marché polonais des véhicules particuliers et utilitaires à 5,1% en 1999. En Slovaquie, avec 20,8% de part de marché sur les véhicules particuliers et utilitaires, la marque Renault reste la marque la plus vendue en 1999. Elle réalise également de bonnes performances en République tchèque où elle gagne un point de pénétration à 4,8% en 1999, et en Hongrie où sa part de marché passe de 4,7% en 1998 à 5,6% en 1999.

Dans le reste du monde

Les ventes de Renault dans le reste du monde sont stables à 252 258 véhicules particuliers et utilitaires en 1999, contre 252 547 en 1998.

Au Mercosur, dans un marché automobile en forte décline en 1999 (-19,3%), Renault accroît sa pénétration, véhicules particuliers et utilitaires, de plus d'un point, passant de 5,1% en 1998 à 6,3% en 1999, avec plus de 108 000 immatriculations. Au Brésil, avec le démarrage de l'usine Ayrton Senna fin 1998, Renault double sa part de marché à 2,7% en 1999 contre 1,3% en 1998, augmentant ses ventes de près de 68% dans un marché en baisse de plus de 18%. En Argentine, Renault consolide sa place de leader avec une pénétration de 19,2% (contre 18,3% en 1998).

En Turquie, premier marché de Renault hors d'Europe occidentale, Renault confirme sa première place avec 78 529 véhicules commercialisés et 21% de pénétration, dans un contexte de contraction du marché automobile (-12,6%).



Le réseau commercial Renault

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

Créée en 1997 pour regrouper les succursales et filiales du réseau commercial français, la société Renault France Automobiles a poursuivi en 1999 le redressement de ses résultats. Par ailleurs, la politique de transformation du réseau primaire s'est poursuivie, visant sa pérennité sur le long terme et une satisfaction optimale des clients par la qualité de service offerte. Le réseau secondaire, quant à lui, regroupe des agents Renault et des revendeurs agréés, également exclusifs, qui sont généralement constitués par de petites implantations, rattachées commercialement à une affaire du réseau primaire.

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

	1997		1998		1999	
	Europe	dont France	Europe	dont France	Europe	dont France
Succursales et filiales	123	71	127	68	127	69
Concessionnaires	2 340	385	2 329	376	2 280	361
Agents	10 770	6 326	10 787	6 171	10 142	6 094
Total	13 233	6 782	13 243	6 615	12 549	6 524

La réglementation européenne sur la distribution automobile permet aux constructeurs de prévoir, dans certaines conditions, une exclusivité territoriale et de marque, et d'interdire à leur réseau de distribution de revendre les produits de la marque à des intermédiaires hors réseau.

Une politique active de partenariats

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

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

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

- Renault a conclu un certain nombre d'accords de coopération avec le groupe PSA Peugeot Citroën. Les deux groupes coopèrent depuis 1966 dans le domaine des composants mécaniques : moteurs par la filiale commune Française de Mécanique et boîtes de vitesses automatiques par la Société de Transmissions Automatiques. En avril 1999, PSA Peugeot Citroën et Renault ont signé un accord pour renforcer leurs synergies industrielles dans le Mercosur, accord par lequel Renault fournira à compter de 2001 des moteurs essence de 1000 cm³ à PSA Peugeot Citroën.

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

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

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

Production et principaux sites industriels

Renault a réalisé en 1999 un nouveau record en produisant **2 257 918 véhicules utilitaires et particuliers**, enregistrant ainsi une hausse de 2,8 % par rapport à l'année 1998. Dans un contexte de fort tirage commercial, l'ensemble du système industriel, usines et fournisseurs, s'est mobilisé pour utiliser avec une grande flexibilité les capacités installées. 1999 a été également l'année de la montée en puissance de l'usine Ayrton Senna à Curitiba (Brésil) et du renouvellement des gammes produites à Bursa en Turquie.

Production mondiale de Renault

PAR ORIGINE V.P. + V.U.

	1997	1998	1999
V.P. + V.U. produits en France	1 121 970	1 373 936	1 376 707
V.P. + V.U. produits à l'étranger	745 649	823 459	881 211
Total V.P. + V.U.	1 867 619	2 197 395	2 257 918

PAR MODÈLE V.P. + V.U.

Véhicules particuliers	1997	1998	1999
Twingo	223 795	222 033	204 449
Clio	412 383	507 485	571 878
Kangoo	20 775	109 266	119 485
Renault 9	44 333	30 271	12 920
Renault 12	22 159	20 024	19 461
Renault 19	69 137	51 300	33 788
Mégane	555 707	691 384	722 982
Laguna	205 536	220 676	205 301
Spider	675	380	61
Safrane	30 954	22 853	21 892
Espace	61 065	67 061	70 191
Total V.P.	1 646 519	1 942 733	1 982 408

Véhicules utilitaires	1997	1998	1999
Express	87 251	39 151	24 239
Kangoo Express	16 833	85 995	107 267
Twingo Société	2 664	2 701	2 459
Clio Société	45 457	37 533	46 193
Mégane Société	12 229	12 119	9 085
Laguna Nevada Société	468	75	7
Trafic	39 333	30 421	17 316
Master	7 717	-	-
Master 2	9 148	46 667	68 944
Total V.U.	221 100	254 662	275 510

Total V.P. + V.U.	1 867 619	2 197 395	2 257 918
--------------------------	------------------	------------------	------------------

Les sites industriels

La Branche Automobile de Renault dispose, en 1999, de plus de trente sites industriels en France et à l'étranger. Les principaux sont les suivants :

- Flins	Clio II, Twingo
- Douai	Mégane, Scénic
- Sandouville	Safrane, Laguna, Laguna Nevada
- Maubeuge	Express, Kangoo
- Batilly	Trafic, Master, Messenger, Mascott
- Palencia (Espagne)	Mégane (B, L, D)
- Valladolid (Espagne)	Clio II, moteurs
- Novo Mesto (Slovénie)	Clio II
- Bursa (Turquie)	Renault 9/12/19, Mégane (K, L), Clio II Tricorps
- Cordoba (Argentine)	Renault 19, Clio, Mégane (B, L), Trafic
- Curitiba (Brésil)	Scénic, Clio II
- Cléon	Moteurs, boîtes de vitesses
- Le Mans	Trains avant/arrière, pièces mécaniques, boîtes de vitesses
- Séville (Espagne)	Boîtes de vitesses
- Cacia (Portugal)	Boîtes de vitesses, usinage pièces mécaniques, moteurs



Ce dispositif industriel a été complété, à la fin de l'année 1999, par l'usine de Pitesti en Roumanie, après l'acquisition par Renault de 51 % du constructeur Dacia. Cette installation produit environ 100 000 véhicules par an.

Résultats

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Chiffre d'affaires de la Branche	25 773	169 062	30 274	198 583	30 246	198 403
Contribution de la Branche :						
. au chiffre d'affaires (1)	25 274	165 788	29 739	195 077	29 738	195 068
. à la marge opérationnelle (2)(3)	359	2 355	1 543	10 122	1 763	11 563
. au résultat d'exploitation (3)	132	866	1 280	8 395	1 161	7 613
. au résultat des sociétés mises en équivalence	6	44	(16)	(110)	(359)	(2 350)
. au résultat avant impôts (3)	338	2 218	1 263	8 284	768	5 041
Frais de Recherche & Développement	1 237	8 112	1 408	9 239	1 620	10 628
Investissements corporels et incorporels	1 963	12 875	1 885	12 365	2 076	13 617
Investissements en titres	117	767	41	270	4 773	31 307
Effectif au 31 décembre - en nombre (4)	112 178	112 178	109 409	109 409	131 261	131 261

(1) La contribution au chiffre d'affaires 1998, à structure et méthodes de 1999, est de 28 529 millions d'euros, 187 143 millions de francs. Les retraitements concernent essentiellement le changement de méthode de comptabilisation des ventes avec clauses de rachat (cf. note 1F.a de l'annexe aux comptes consolidés) pour -1 194 millions d'euros, -7 834 millions de francs.

(2) La marge opérationnelle correspond au résultat d'exploitation avant prise en compte des Autres Produits et Charges d'Exploitation.

(3) À compter de 1999, le siège est désormais totalement intégré à la Branche Automobile. Les années 1997 et 1998 ont été retraitées en conséquence et les frais correspondants imputés à la Branche Automobile.

(4) L'impact sur les effectifs des changements de périmètre entre 1998 et 1999 est + 22 908 personnes (dont principalement + 26 475 personnes au titre de l'acquisition de Dacia, et -2 733 personnes dans le cadre de l'apport des activités fonderies à Teksid).

Chiffre d'affaires

La contribution de la Branche Automobile au chiffre d'affaires du Groupe s'élève à 29 738 millions d'euros, 195 068 millions de francs en 1999. A structure et méthodes identiques, elle marque une augmentation de 4,2 % par rapport à 1998. Cette croissance du chiffre d'affaires est essentiellement due à la croissance des ventes de véhicules particuliers et utilitaires en 1999 (+7,3 %).

Les retraitements opérés sur le chiffre d'affaires consolidé 1998 concernent essentiellement :

- un changement de mode de comptabilisation des ventes avec clause de rachat pour un montant de - 1 194 millions d'euros, - 7 834 millions de francs. Cette méthode consiste à comptabiliser, sous certaines conditions, les ventes avec clauses de rachat comme des locations et non comme des ventes de véhicules neufs ;
- des évolutions de périmètre, soit principalement :
 - + 80 millions d'euros, + 526 millions de francs, au titre de l'acquisition par Renault d'une participation de 51 % dans le capital du constructeur roumain Dacia, consolidé par intégration globale dans les comptes du Groupe,
 - - 78 millions d'euros, - 511 millions de francs, correspondant à la sortie du périmètre de consolidation par intégration globale des sociétés ou sites du pôle " fonderies " apportées à Fiat.

La contribution de la Branche Automobile comprend également la contribution au chiffre d'affaires des entreprises industrielles et de services agissant dans le prolongement de l'activité automobile, notamment SNR (305 millions d'euros, 2002 millions de francs), CAT (236 millions d'euros, 1 546 millions de francs), et Renault Agriculture (584 millions d'euros, 3 829 millions de francs).

Marge opérationnelle, résultat d'exploitation et résultat avant impôts

- La contribution de la Branche Automobile à la **marge opérationnelle** s'élève à 1 763 millions d'euros, 11 563 millions de francs, et progresse ainsi par rapport à 1998 (10 122 millions de francs). Cette hausse provient de la croissance du volume des ventes, mais également des effets de la poursuite du plan réduction des coûts, et de l'enregistrement d'un produit non récurrent de 500 millions de francs provenant de General Motors au titre de sa coopération avec Renault dans le véhicule utilitaire.
- En 1999, les **autres produits et charges d'exploitation** s'élèvent à - 602 millions d'euros, - 3 950 millions de francs (- 1 728 millions de francs en 1998), et comprennent essentiellement une provision passée dans le cadre du dispositif de Cessation anticipée d'Activité pour les Salariés Âgés de l'automobile (CASA) pour - 406 millions d'euros (- 2 666 millions de francs).
- Cet accroissement de 339 millions d'euros, 2 222 millions de francs, des charges nettes explique la baisse en 1999 de la contribution de la Branche Automobile au **résultat d'exploitation** du Groupe, qui reste cependant largement positive et s'établit à 1 161 millions d'euros, 7 613 millions de francs (8 395 millions de francs en 1998).

▪ La contribution de la Branche Automobile au **résultat net des sociétés mises en équivalence** intègre, à compter du 30 juin 1999, la prise en compte des résultats de Nissan Motor revenant à Renault pour un montant total de - 330 millions d'euros, - 2 165 millions de francs. Ce montant comprend une provision pour restructuration au titre du "Revival Plan" de - 296 millions d'euros, - 1 942 millions de francs, la dotation pour le second semestre 1999 de l'amortissement du goodwill (- 21 millions d'euros, - 137 millions de francs), et l'impact dans les comptes de Renault du résultat retraité de Nissan pour - 13 millions d'euros, - 86 millions de francs.

▪ La contribution de la Branche Automobile au **résultat avant impôts** s'élève à 768 millions d'euros, 5 041 millions de francs (8 284 millions de francs en 1998).

En 1999, la Branche a consacré 1 620 millions d'euros, 10 628 millions de francs, à son programme de Recherche & Développement, ce qui représente une augmentation de 15 % par rapport à 1998.

Investissements

Le montant des investissements corporels et incorporels est en augmentation de 10,1 % par rapport à 1998. Il s'élève à 2 076 millions d'euros, 13 617 millions de francs et représente 7 % de la contribution de la Branche Automobile au chiffre d'affaires. La Branche poursuit une stricte politique de l'investissement au plus juste et au meilleur moment, qui a pour but de générer une plus grande valeur pour chaque franc investi. Les investissements concernant la gamme ont représenté 51 % du total engagé au cours de l'année 1999. Ils ont été consacrés principalement aux futurs véhicules des gammes moyenne supérieure et au Scénic 4X4, ainsi qu'à la mise en place de nouvelles capacités de production flexibles pour les moteurs (France, Espagne et Brésil) et les transmissions. Les engagements d'investissements industriels hors gamme ont concerné principalement les investissements de traitement anticorrosion et d'emboutissage. Les investissements de l'année 1999 ont été engagés à hauteur de 13 % à l'international.

Effectifs

Hors variation de périmètre, les effectifs de la Branche Automobile s'élèvent à 108 353 personnes, en baisse de 1 % par rapport à 1998.

Présentation

La contribution de la Branche Véhicules Industriels au chiffre d'affaires s'élève à 6 474 millions d'euros, 42 470 millions de francs, et contribue à hauteur de 17,2% au chiffre d'affaires du Groupe. Elle exerce son activité en Europe par l'intermédiaire de Renault V.I., filiale à 100% de Renault, et en Amérique du Nord, au travers de Mack Trucks Inc. ("Mack") filiale à 100% de Renault V.I. Le Groupe Renault V.I./Mack fait partie des quatre constructeurs de véhicules industriels implantés industriellement et commercialement sur les deux plus grands marchés mondiaux, les États-Unis et l'Europe.

Le Groupe Renault V.I./Mack conçoit, fabrique et commercialise une gamme complète de camions qui répond à la grande variété des besoins en matière de transport de marchandises, ainsi que des véhicules logistiques et tactiques et des moteurs à usage militaire. Il est également présent dans le secteur du transport de personnes par sa filiale Irisbus (détenue à parité avec Iveco) qui conçoit, fabrique et distribue une large gamme d'autocars et d'autobus. Le Groupe étudie et produit également la majorité des composants de base de ses véhicules (cabines, moteurs...).

Les objectifs du Groupe Renault V.I./Mack s'inscrivent dans la stratégie de croissance rentable développée par Renault. Ses orientations fondamentales s'articulent autour d'axes prioritaires que sont :

- le développement d'une gamme de véhicules innovants, alliant qualité et fiabilité, et répondant aux attentes croissantes des clients ;
- la compétitivité, en particulier en termes de coûts. Celle-ci se traduit par une recherche déterminée de toutes les économies possibles en interne (notamment sur les coûts d'achat et de fabrication, et par la mise en œuvre de synergies entre l'Europe et l'Amérique du Nord dans le domaine des camions de gamme haute) ou par le développement d'alliances avec des partenaires externes ;
- le développement commercial.

Camions

En 1999, les ventes du Groupe Renault V.I./Mack s'élèvent à 93 231 véhicules soit une hausse de 7,3% par rapport à 1998. (Ces ventes comprennent 5 789 **Masters**, véhicules utilitaires commercialisés dans le cadre de l'accord de co-distribution avec Renault.) Les ventes ont progressé grâce à la croissance des marchés, mais également pour partie grâce à la poursuite du renouvellement des gammes de produits.

Une gamme pour répondre à la grande variété des besoins des clients

▪ **En Europe**, Renault V.I. a opéré, depuis 1996, le renouvellement de la plus grande partie de sa gamme qui s'étend du véhicule de 3,5 tonnes au véhicule grand routier.

Ainsi, en 1999, le nouveau modèle **Mascott**, véritable petit camion de distribution urbaine et polyvalent, a succédé à **Messenger** sur le segment des véhicules de 3,5 à 6,5 tonnes.

En février 2000, Renault V.I. a présenté **Midlum** (de 6,5 à 16 tonnes de PTAC) au salon d'Amsterdam, successeur de **Midliner** destiné au transport sur courte ou moyenne distance, adapté à la distribution urbaine et à la messagerie. Ce lancement clôt le cycle de renouvellement de la plus grande partie de la gamme européenne qui avait débuté en 1996 avec le lancement de la famille **Premium** : **Premium distribution**, pour la distribution lourde, et **Premium route**, pour le transport de marchandises sur moyenne et longue distance. Pour le transport longue distance, Renault V.I. commercialise également **Magnum Intégral**. La gamme des véhicules destinés aux chantiers et à des usages sévères a été renouvelée en 1997 avec le lancement de **Kerax**. En 1998, **Kerax Route**, véhicule routier répondant aux exigences de robustesse et de fiabilité des marchés de la grande exportation, a été lancé.

▪ **En Amérique du Nord**, Mack fabrique des véhicules routiers pour courte et longue distance et est numéro 1 dans les véhicules de chantiers, et les véhicules destinés aux collectivités et aux usages sévères.

En février 1999, Mack a lancé **Vision**, son véhicule de conquête du marché du transport sur longue distance. Caractérisé par une motorisation puissante et un poids mort réduit, **Vision** va permettre à Mack de conquérir de nouveaux clients sur un segment qui représente 50% du marché de la Classe 8 aux États-Unis. Comme pour Renault V.I. en Europe, presque tous les camions fabriqués par Mack sont équipés d'organes de la marque, et en particulier de moteurs Mack. Cette caractéristique distingue Mack des autres constructeurs du marché nord-américain, ces derniers équipant leurs véhicules de composants et de moteurs fabriqués par des tiers.

Une activité industrielle soutenue

En 1999, la production totale de camions du Groupe Renault V.I./Mack a atteint 87 436 unités, progressant ainsi de 6,6 % par rapport à 1998.

Production consolidée de camions (1)

En nombre	1997	1998	1999	Variation 1999/1998 en %
Véhicules de - 5 tonnes	4 600	4 215	5 044	+ 19,7 %
Camions de + 5 tonnes	63 913	77 791	82 392	+ 5,9 %
dont Europe	35 671	44 914	43 364	- 3,5 %
dont Mack Trucks	28 242	32 877	39 028	+ 18,7 %
Total camions	68 513	82 006	87 436	+ 6,6 %

(1) Y compris Messenger et Mascott produits par l'usine automobile de Batilly.

Les principaux sites industriels camions sont répartis dans quatre pays :

en France :

- Blainville-sur-Orne	Midlum et fabrication de toutes les gammes de cabines
- Bourg-en-Bresse	Magnum et Premium
- Limoges	Composants mécaniques et réhabilitation de véhicules militaires
- Vénissieux	Moteurs, emboutis, fonderie et mécanique
- Saint-Priest	Ponts, essieux

en Espagne :

- Villaverde	Kerax et mécanique
--------------	--------------------

aux États-Unis :

- Winnsboro	CH, CL, Vision
- Macungie	Gammes à cabines avancées MR, LE et usages sévères DM, DMM, RB, RD
- Hagerstown	Moteurs et boîtes de vitesses

en Australie :

- Brisbane	Montage de camions Mack et de camions Renault V.I.
------------	--

En Europe, les efforts réalisés par Renault V.I. dans le domaine de la qualité ont conduit à l'obtention de certification en 1994 pour l'ensemble de ses sites de production (ISO 9002).

Tout au long de l'année 1999, les sites de production européens ont connu une activité soutenue avec la montée en cadence de la nouvelle gamme **Mascott** à l'usine de Batilly (usine automobile de Renault), puis la réorganisation industrielle majeure qui s'est effectuée durant l'été entre les sites de Blainville-sur-Orne et de Bourg-en-Bresse. Tous les ateliers de fabrication des cabines sont désormais réunis à Blainville-sur-Orne, et l'usine de Bourg-en-Bresse devient un site consacré exclusivement au montage des camions de gamme haute. Cette décision s'inscrit dans le cadre de la nouvelle politique industrielle, qui vise notamment à spécialiser les sites.

L'activité outre-Atlantique a été, à nouveau en 1999, très soutenue (+ 18,7 %). Pour faire face au volume de marché exceptionnel, et après le passage en trois équipes réalisé à Hagerstown en 1998, l'usine de Winnsboro s'est organisée en deux équipes en 1999.

Des actions pour renforcer la compétitivité

Les actions menées par le Groupe Renault V.I./Mack pour améliorer sa compétitivité ont essentiellement porté sur la réduction de ses prix de revient, l'accélération du développement des synergies entre Renault V.I. et Mack, et la poursuite de la politique d'alliances sectorielles.

▪ Depuis fin 1997, le Groupe Renault V.I./Mack s'est fixé des objectifs ambitieux de réduction de ses prix de revient de fabrication, par l'amélioration de la valeur de transformation de ses usines, et la réduction de ses coûts d'achats. Ainsi, les effets de la nouvelle politique industrielle, qui consiste à spécialiser chaque usine afin de rationaliser les fabrications et d'en améliorer la compétitivité, génèrent d'importantes réductions de coûts. Dans le domaine des achats, Renault V.I. et Mack ont mis en place depuis fin 1996 une organisation commune qui participe aux efforts de réduction des coûts, dans le cadre du projet Groupe "Sourcing Stratégique". Il s'agit de trouver des fournisseurs de taille mondiale, choisis pour leur compétence technique et leur solidité financière, et qui deviennent ainsi de véritables partenaires.

▪ Le Groupe Renault V.I./Mack poursuit le développement des synergies entre l'Europe et les États-Unis. Depuis 1996, il dispose d'une gamme unique et commune de moteurs de 10 à 16 litres. Renault V.I. et Mack travaillent ensemble à un projet qui vise à faire partager les châssis, les moteurs et les cabines d'ici à cinq ans aux véhicules des gammes hautes européenne et nord-américaine. Ce programme, appelé "Convergence", est fortement porteur de réduction de coûts.

▪ Dans cette même recherche de compétitivité, une nouvelle organisation fonctionnelle de Groupe, qui s'appelle désormais Groupe Renault V.I./Mack, a été mise en place en 1999. Celle-ci prend la forme d'une structure centrale de Groupe et de deux branches opérationnelles (l'une européenne, et l'autre américaine) responsables de leur fonctionnement et de leurs résultats commerciaux et industriels.

Le Groupe Renault V.I./Mack poursuit la mise en place de coopérations industrielles pour partager les coûts de développement, et abaisser les coûts de production. Ainsi, des accords ont été signés avec le constructeur finlandais SISU (commercialisation de véhicules et livraisons à SISU d'organes mécaniques), et avec ZF pour les boîtes de vitesses. En 1997, Renault V.I. a signé un accord de coopération avec PACCAR/DAF pour une cabine de gamme intermédiaire (camions de 6 à 19 tonnes). Celle-ci a vu le jour en février 2000 sur la gamme **Midlum** de Renault V.I.. Enfin, Renault V.I., le constructeur de camions russes Amo Zil et le gouvernement de Moscou ont signé le 28 juin 1999 un projet de coopération pour la production et la commercialisation en Russie de camions de gamme haute et intermédiaire (**Premium** et **Kerax**), et des moteurs de 4 et 6 litres de cylindrée.

Des ventes de camions records en 1999

L'année 1999 a été marquée d'une part par la conjonction de marchés nord-américain et européen extrêmement porteurs, et d'autre part par la dépression de nombreux marchés à l'exportation. Dans ce contexte, les ventes de camions du Groupe Renault V.I./Mack s'élèvent à 93 231 unités et sont en hausse de 7,3 % par rapport à 1998.

Ventes consolidées du Groupe Renault V.I./Mack

En nombre	1997	1998	1999	Variation 1999/1998 en %
Véhicules de moins de 5 tonnes (1)	4 936	10 451	11 014	+ 5,4 %
. dont Master	441	5 659	5 789	+ 2,3 %
. dont Messenger Mascott	4 495	4 792	5 225	+ 9,0 %
Camions de plus de 5 tonnes	64 159	76 399	82 217	+ 7,6 %
. dont Europe (2)	28 056	33 933	36 141	+ 6,5 %
. dont Amérique du Nord	27 115	31 253	38 716	+ 23,9 %
. dont reste du monde	8 988	11 213	7 360	- 34,6 %
Total	69 095	86 850	93 231	+ 7,3 %

(1) Intégrés dans les immatriculations de véhicules utilitaires de la Branche Automobile.

(2) Y compris Messenger/Mascott de plus de 5 tonnes

	1997	1998	1999	Variation 1999/1998 en %
	1 911	1 493	1 508	+ 1,0 %



Les ventes globales en camions de plus de 5 tonnes du Groupe Renault V.I./Mack ont atteint 82 217 unités, soit une hausse de 7,6 % par rapport à 1998.

Par ailleurs, Renault V.I. a vendu des véhicules de moins de 5 tonnes : 5 225 **Mascott** de 3,5 à 5 tonnes (+ 9 %) et 5 789 **Masters**.

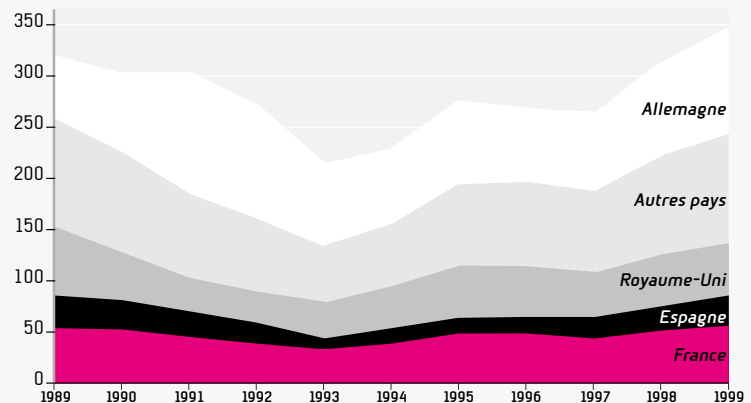
Ventes consolidées de camions de plus de 16 tonnes

En nombre	1997	1998	1999	Variation 1999/1998
Europe	19 998	25 986	28 166	+ 8,4 %
Amérique du Nord	25 518	29 617	37 165	+ 25,5 %
Reste du monde	6 205	7 657	4 726	- 38,3 %
Total	51 721	63 260	70 057	+ 10,8 %

En Europe occidentale

L'année 1999 a été une année de forte hausse des marchés européens. Le marché toutes marques des plus de 5 tonnes a atteint 337 350 véhicules, soit une progression de 11,5 % par rapport à 1998, cette croissance s'observant sur l'ensemble des pays, sauf au Royaume-Uni et aux Pays-Bas qui accusent une baisse de 2,4 et 6,3 %. En plus de 16 tonnes, le marché européen a augmenté de 11 %, avec 231 300 immatriculations.

Europe occidentale Marchés toutes marques des camions de plus de 5 tonnes



Dans ce contexte économique porteur, la position de Renault V.I. reste stable en Europe, avec des parts de marché respectivement de 10,7 % sur le marché des plus de 5 tonnes (10,8 % en 1998) et de 12,2 % sur celui des plus de 16 tonnes (12,1 % en 1998).

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

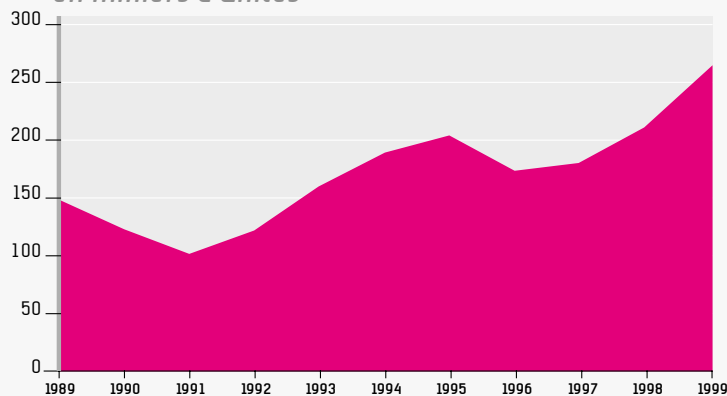
Parts de marché en %	Véhicules de plus de 5 tonnes.			Véhicules de plus de 16 tonnes.		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
France	39,0%	39,1%	37,0%	38,3%	37,9%	36,5%
Espagne	20,1%	19,4%	17,8%	19,5%	19,4%	17,0%
Allemagne	1,5%	1,4%	1,6%	1,9%	1,9%	2,2%
Royaume-Uni	4,1%	4,3%	4,8%	4,8%	5,7%	6,5%
Italie	9,8%	10,1%	9,6%	9,4%	10,1%	9,4%
Europe	10,7%	10,8%	10,7%	11,7%	12,1%	12,2%

En France, le repli en 1999 des parts de marché de Renault V.I. s'explique notamment par l'attente de la sortie du nouveau véhicule **Midlum**, et une politique commerciale tendant à privilégier d'avantage la rentabilité dans un environnement concurrentiel très agressif.

En Amérique du Nord

Le marché nord américain de la classe 8 a continué en 1999 sa progression, enregistrant ainsi un nouveau sommet historique. Il atteint 321 200 unités (factory sales Class 8), soit une augmentation de 26% en 1999 par rapport à 1998. Aux États-Unis, le marché de la classe 8 (retail sales) s'élève à 262 316 unités, soit une nouvelle progression de 25,2%.

États-Unis
Marchés toutes marques - Camions de classe 8
en milliers d'unités



Sur ce marché des camions de la classe 8, Mack poursuit sa progression aux États-Unis, pour la septième année consécutive, et améliore sa position de 12,8 à 13,1%, confirmant ainsi sa troisième place dans le classement des marques. Mack a réalisé 34 264 immatriculations (retail sales), soit une augmentation de 27,8% par rapport à 1998. Mack est numéro 1 sur le marché des véhicules de chantiers et de services aux collectivités.

Sur le marché des classes 6 et 7, Mack a vendu 1 617 **Midliner** fabriqués en France.

Dans le reste du monde

Les ventes de camions de plus de cinq tonnes à la grande exportation du Groupe Renault V.I./Mack ont connu une baisse sensible dans un environnement économique très défavorable sur de nombreuses régions du monde. Avec un total de 7 360 véhicules vendus, contre 11 213 en 1998 (qui constituait une année record), celles-ci sont en baisse sensible.

Les ventes internationales de la branche Europe ont totalisé 5 940 camions en 1999, enregistrant une diminution de 24 %, liée principalement à celle des marchés des pays d'Europe de l'Est sous l'impact de la crise russe.

Hors pays d'Europe de l'Est, les ventes se sont maintenues à un bon niveau, malgré les crises en Asie et en Amérique latine.

Mack, particulièrement affecté par la faiblesse de ses marchés traditionnels (Venezuela, Colombie, Chili), a vendu 1 420 véhicules à l'international en 1999 (contre 3 418 en 1998). Cette évolution a également été sensible chez l'ensemble des constructeurs américains.

Autocars - Autobus

Première année d'existence pour Irisbus

Irisbus est née le 1^{er} janvier 1999 de la fusion à parts égales des activités d'autocars et autobus de Renault V.I. et Iveco. Numéro 2 sur le marché européen, Irisbus affirme sa dimension mondiale dans le secteur des véhicules destinés au transport de personnes. Pour asseoir cette position, Irisbus a jeté, dès sa première année d'existence, les bases de sa construction future, en dégagant les orientations essentielles en matière de produit, de logique industrielle, d'achats, de logistique et de développement international. En 1999, la contribution d'Irisbus au chiffre d'affaires s'élève à 506 millions d'euros, 3 319 millions de francs. Ses sites de production, situés en Italie, en France, en Espagne et en République tchèque, ont produit 6 219 véhicules.

Des produits présents

sur tous les segments de marchés

Irisbus propose une offre de produit extrêmement variée composée des autocars et autobus de marques Renault, Iveco, Pegaso, Heuliez, Karosa, et Orlandi. Cette diversité a permis dès le départ une couverture complète des besoins des clients. Irisbus propose ainsi à sa clientèle internationale des solutions adaptées à chaque pays : minicars et minibus, autocars

scolaires et interurbains à grande capacité, autocars de tourisme et de grand tourisme, autobus à gabarit, autobus standards et articulés, propulsés par moteurs Diesel ou gaz (GNV, GPL), châssis d'autocars et d'autobus, véhicules hybrides.

Le système Civis-Cristallis, développé conjointement par Irisbus et Matra Transport International, et désignant les véhicules de transport urbain à propulsion mixte Diesel/électrique et à guidage automatique, a fait une percée réussie lors des appels d'offres lancés par les villes françaises de Lyon, Rouen, Grenoble et Clermont-Ferrand.

Une forte activité commerciale

Durant cette première année, Irisbus a réussi à assurer la continuité de l'activité commerciale, en

conservant les parts de marché des deux sociétés dont elle est issue. Avec un total de 8 781 véhicules vendus en 1999, Irisbus confirme son leadership sur les marchés français, italien, espagnol et tchèque.

Sur les cinq principaux marchés européens des véhicules de plus de 3,5 tonnes, Irisbus progresse en 1999 avec une pénétration de 26,4 % (contre 25,7 % en 1998), dont 48,9 % en France, 51,4 % en Italie, et 28,7 % en Espagne. En 1999, de nouvelles filiales commerciales ont été créées en Allemagne et en Grande-Bretagne afin de développer l'activité dans ces pays qui figurent parmi les cinq premiers marchés européens, et en Australie.

IkarusBus : un important accord industriel et commercial

En juillet 1999, un accord industriel et commercial a été conclu avec le groupe privé hongrois Ikarus. Celui-ci a abouti à la création d'une joint-venture, IkarusBus, détenue à 75% par Irisbus et lui permettant de renforcer sa présence sur les marchés d'Europe Centrale et d'Europe de l'Est, en complément avec Karosa, dans les zones où les deux marques jouissent d'une solide réputation.

Résultats

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions de francs	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions de francs
Chiffre d'affaires du Groupe Renault V.I./Mack	5 229	34 301	6 174	40 496	6 516	42 739
Contribution de la Branche :						
. au chiffre d'affaires (1)	5 211	34 180	6 192	40 619	6 474	42 470
. à la marge opérationnelle (2) (3)	(4)	(23)	172	1 130	220	1 444
. au résultat d'exploitation (2)	(25)	(163)	137	901	58	383
. au résultat avant impôts (2)	(52)	(342)	123	805	60	393
Dépenses de Recherche & Développement	141	926	145	950	168	1 099
Investissements corporels et incorporels	163	1 066	151	990	211	1 385
Investissements en titres	6	39	14	90	15	96
Effectif au 31 décembre - en nombre (4)	25 860	25 860	25 635	25 635	24 634	24 634

(1) La contribution au chiffre d'affaires 1998, à structure et méthodes de 1999, est de 5 885 millions d'euros, 38 601 millions de francs. Les retraitements concernent le changement de méthode de comptabilisation des ventes avec clause de rachat (cf. note 1F.a de l'annexe aux comptes consolidés) pour - 252 millions d'euros, - 1 656 millions de francs.

(2) À compter de 1999, le siège est désormais totalement intégré à la Branche Automobile. Les années 1997 et 1998 ont été retraitées en conséquence et les frais correspondant imputés à la Branche Automobile.

(3) Correspondant au résultat d'exploitation avant prise en compte des Autres Produits et Charges d'Exploitation.

(4) L'impact sur les effectifs des changements de périmètre entre 1998 et 1999 s'élève à - 1 264 personnes.

Ils sont relatifs à l'apport à la société Irisbus, consolidée par intégration proportionnelle depuis le 1^{er} janvier 1999, de l'activité autocars-autobus de Renault V.I.

Chiffre d'affaires

La contribution de la Branche Véhicules Industriels au chiffre d'affaires du Groupe s'élève à 6 474 millions d'euros, 42 470 millions de francs, en augmentation de 4,6% par rapport au chiffre d'affaires publié 1998 (40 619 millions de francs). La hausse du chiffre d'affaires est proche de 10% si on la rapporte au chiffre d'affaires 1998 à structure et méthodes

comptables identiques. Le fort volume des facturations, la poursuite d'une bonne tenue des prix de vente en Amérique du Nord, et un effet favorable de l'évolution du dollar conduisent à une augmentation de 20,4% du chiffre d'affaires de Mack exprimé en francs. La contribution de la branche européenne au chiffre d'affaires progresse, quant à elle, de 2,2%, la progression des ventes étant partiellement compensée par une tension toujours vive sur les prix.

Les retraitements opérés sur le chiffre d'affaires consolidé 1998 concernent essentiellement :

- un changement de mode de comptabilisation des ventes avec clause de rachat pour un montant de - 252 millions d'euros, - 1 656 millions de francs. (Cette méthode consiste à comptabiliser sous certaines conditions les ventes avec clause de rachat comme des locations et non comme des ventes de véhicules neufs.)
- une évolution de périmètre, avec l'apport à la société Irisbus des activités autocars-autobus de Renault V.I. pour un montant de - 55 millions d'euros, - 362 millions de francs.

Marge opérationnelle, résultat d'exploitation et résultat avant impôts

La contribution de la Branche Véhicules Industriels à la **marge opérationnelle** du Groupe est de 220 millions d'euros, 1 444 millions de francs, contre 1 130 millions de francs en 1998. Cette évolution s'explique par l'amélioration du chiffre d'affaires et par la poursuite de la politique de réduction des coûts engagée par Renault V.I. depuis maintenant trois ans. La contribution de la Branche Véhicules Industriels au **résultat d'exploitation** du Groupe s'élève à 58 millions d'euros, 383 millions de francs (901 millions de francs en 1998). Cette baisse sensible en 1999 est à attribuer à la provision de 1 167 millions de francs constituée pour faire face aux départs de collaborateurs dans le cadre de l'accord sur la Cessation anticipée d'Activité pour les Salariés Âgés. De ce fait, la contribution de la Branche au **résultat avant impôts** du Groupe est elle aussi en diminution en 1999 et s'élève à 60 millions d'euros, 393 millions de francs.

Investissements

Les investissements corporels et incorporels de la Branche se sont élevés à 211 millions d'euros, 1 385 millions de francs, et les dépenses de recherche et développement à 168 millions d'euros, 1 099 millions de francs. Près du tiers des investissements a été consacré au produit, et en particulier aux gammes futures, les autres postes importants concernant le développement commercial, le renouvellement des installations et les extensions de capacité. Les lignes directrices prioritaires des activités de Recherche & Développement sont le respect de l'environnement, et en particulier la préparation des moteurs aux normes Euro 3 et Euro 4, l'amélioration de la sécurité active et passive, ainsi que les technologies et innovations indispensables pour renforcer encore la performance des véhicules en termes de productivité, qualité et fiabilité.

Effectifs

L'effectif du Groupe Renault V.I./Mack s'établit à 24 634 personnes, en diminution de 1 001 personnes. La plus grande partie de cette baisse est liée à l'apport à la société Irisbus (1) des effectifs de l'activité autocars-autobus (impact de 1 264 personnes). À périmètre comparable, les effectifs sont passés, en Europe, de 18 418 à 19 915 personnes. Chez Mack, ils ont augmenté de 5 720 à 6 216 personnes du fait d'une très forte activité.

(1) L'effectif de la société Irisbus, retenu à hauteur de 50% dans la contribution de la Branche aux effectifs du Groupe, s'élève à 6 342 personnes.



— Branche Financière

La Branche Financière est en charge de trois missions principales :

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

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

Plates-formes financières au service du Groupe Renault, de son réseau et de ses clients, les sociétés de la Branche Financière sont, pour la plupart, contrôlées par un holding, la Compagnie Financière Renault, détenue à 100 % par Renault. Plus de quarante sociétés, dont le premier groupe de crédit automobile européen par le nombre de véhicules financés, et deux banques, concourent au développement du Groupe industriel et commercial.

En 1999, le résultat consolidé avant impôts et quote-part des sociétés mises en équivalence de la Compagnie Financière Renault s'élève à 294 millions d'euros, 1 928 millions de francs. Le résultat net s'inscrit à 181 millions d'euros, 1 189 millions de francs. La Compagnie Financière Renault confirme avec ces résultats qu'elle est un centre de profit régulier pour le Groupe.

Financer les ventes de véhicules automobiles

Le Groupe Renault Crédit International (RCI) assure d'une part le financement des ventes de véhicules à la clientèle et, d'autre part, celui du réseau de concessionnaires. Grâce à une offre complète et diversifiée, il constitue un outil essentiel de la politique commerciale du Groupe Renault.

L'année 1999 a été marquée par un événement majeur pour le Groupe RCI : l'acquisition de 100 % des filiales financières européennes de Nissan. Celles-ci sont intégrées au Groupe depuis le 1^{er} juillet 1999. Ces huit filiales sont implantées dans cinq pays où RCI est déjà présent : l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Espagne, l'Italie et les Pays-Bas. Cette opération permet à RCI de franchir un pas significatif dans sa stratégie de croissance rentable.

Dès le mois de juin, une grande partie du refinancement de ces filiales a été reprise par le Groupe RCI. Des Comités de Liaison Européens ont été immédiatement mis en place. Par ailleurs, des contacts ont lieu régulièrement entre les filiales de financement Renault et celles de Nissan au niveau de chaque pays concerné, et les travaux d'identification des synergies ont d'ores et déjà débuté. Celles-ci seront développées sur les principaux métiers, tout en conservant une stricte séparation des approches réseaux et clients, de manière à préserver l'identité de chaque marque.

Avec un total de bilan, à fin 1999, de 17,6 milliards d'euros, 115 milliards de francs, RCI est le premier groupe - par le nombre de véhicules financés - dans le domaine du crédit automobile en Europe. Dirigé par un holding bancaire (Renault Crédit International SA Banque, filiale à 100% de la Compagnie Financière Renault), le groupe dispose de capitaux propres consolidés de 1,47 milliard d'euros, 9,6 milliards de francs, constitués à plus de 81 % de fonds propres de base.

Le résultat net consolidé s'élève à 135 millions d'euros, 883 millions de francs en 1999, contre 161 millions d'euros, 1 058 millions de francs en 1998. Le résultat 1998 tenait compte d'un profit non récurrent de 25 millions d'euros après impôt. Hors cet élément ponctuel, le résultat net consolidé est stable en 1999 par rapport à l'année passée.

Dans un marché du financement toujours plus concurrentiel, RCI a réalisé cette année 848 133 nouveaux dossiers de financement (hors l'activité "Cartes" en France qui représente 58 979 dossiers).

Les filiales de Nissan, en progression équivalente, ont pour leur part produit 155 670 nouveaux dossiers. Au total, les encours des sociétés de financement du Groupe RCI se sont donc accrus sur l'exercice de 35,2 %, en passant de 12 021 millions d'euros, 78 853 millions de francs, à fin 1998, à 16 248 millions d'euros, 106 580 millions de francs à fin 1999. L'apport des filiales de Nissan dans cette progression est de 2 593 millions d'euros, 17 006 millions de francs. Hors cette contribution, la croissance des encours du Groupe s'établit à 13,6 %, avec un encours de financement Renault et multimarques de 13 656 millions d'euros, 89 574 millions de francs à fin 1999. Cette performance confirme la qualité des produits et l'efficacité du marketing des filiales financières du Groupe, ainsi que la qualité des relations entretenues avec les filiales commerciales dans chaque pays. RCI comptait 3 636 salariés à fin 1999 (dont 496 personnes dans les filiales de Nissan), répartis en France (1 878 salariés) et dans le reste de l'Europe (1 758 salariés).

À fin 1999, RCI finance 33,8 % des véhicules neufs Renault vendus en Europe (contre 31,8% en 1998), et 30,3 % des véhicules Nissan dans les cinq pays dans lesquels les filiales acquises sont implantées.

En France, trois sociétés assurent le financement des ventes de Renault :

- Diac SA finance la clientèle de Renault au travers du réseau de distribution automobile du Groupe,
- Diac Location, leader français de la location longue durée de flottes automobiles, propose une gamme complète de locations avec services,
- Cogéra finance les stocks de véhicules et de pièces de rechange des concessionnaires Renault et de Renault France Automobiles. Cogéra assure également, pour le compte du Groupe, le suivi et la maîtrise du risque sur le réseau automobile.

À ces sociétés, s'ajoute Sygma Finance, la filiale créée en joint-venture avec le Groupe Cofinoga en 1998, spécialisée dans les financements multimarques.

En 1999, le Groupe Diac a financé 275 586 dossiers de financement clientèle, en hausse de 12,6 % par rapport à 1998. Le résultat consolidé avant impôt s'élève à 63 millions d'euros, 413 millions de francs.

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

Au total, en 1999, ces filiales et succursales, qui offrent à la clientèle des produits et des services adaptés aux besoins et contraintes locales, ont financé 988 925 (dont 713 339 hors de France) dossiers clientèle, soit une progression de 18 % par rapport à 1998. Une activité de financement multimarques a démarré également en Italie et en Espagne, sous la marque Accordia.

Hors d'Europe, dans le cadre de la politique de développement international de Renault, RCI a signé un contrat avec Banco Francés (filiale du groupe BBV) pour la création de Renault Credit Argentina, et avec Sudameris au Brésil pour la mise en place d'une joint-venture. Enfin une charte RCI-Nissan Mexique a été signée pour définir le cadre dans lequel seront proposés de nouveaux services aux clients et aux réseaux de Renault et de Nissan.

Financement des ventes en Europe *

Marché V.P.+P.V.U.**		Taux de pénétration RCI (%) (1)	Nombre de nouveaux dossiers (1)	Montants financés (1) millions FRF	Encours net à fin (2) millions FRF	dont réseau (2) millions FRF
Allemagne	1999	49,8	291 738	15 016	31 297	6 893
	1998	46,5	253 665	12 983	19 398	4 713
Autriche	1999	18,3	7 618	362	909	323
	1998	16,9	5 804	313	902	375
Belgique	1999	15,1	10 691	284	930	506
	1998	17,8	11 016	268	1 158	769
Espagne	1999	31,9	115 818	6 994	12 091	2 675
	1998	27,5	88 190	4 824	7 071	1 852
France	1999	29,0	275 586	17 560	30 989	7 943
	1998	27,9	244 825	15 226	27 638	7 037
Grande-Bretagne	1999	26,4	108 712	7 466	12 819	1 828
	1998	24,4	105 310	7 522	11 061	3 029
Italie	1999	44,9	136 707	6 886	10 425	1 961
	1998	37,6	111 672	5 527	6 922	1 525
Pays-Bas	1999	9,0	13 978	997	2 834	1 342
	1998	10,0	13 437	877	1 835	1 037
Portugal	1999	38,1	24 021	1 246	2 364	701
	1998	37,4	21 068	936	2 037	635
Suisse	1999	30,4	7 895	623	1 098	200
	1998	26,8	6 916	549	832	165
Groupe RCI (A) dont Nissan	1999	33,3	988 925	57 434	105 755	24 373
	1998	30,3	155 670	9 561	17 006	3 422
dont Nissan		31,2	861 903	49 026	78 853	21 138
dont Nissan		27,5	134 309	8 282	-	-
Multimarques (B)	1999		14 878	830	824	35
	1998					
Total (A + B)	1999		1 003 803	58 264	106 579	24 408
	1998		861 903	49 026	78 853	21 138
Activité "Cartes"	1999		58 979	702		
	1998					
TOTAL GENERAL dont Nissan	1999	33,3	1 062 782	58 966	106 580	24 095
	1998	30,3	155 670	9 561	17 006	3 422
dont Nissan		31,2	861 903	49 026	78 853	21 138
dont Nissan		27,5	134 309	8 282	-	-

* Les données statistiques concernent les dix pays européens dans lesquels Renault Crédit International est directement présent.
** Les données concernant les marchés voitures particulières (V.P.) et petits véhicules utilitaires (P.V.U.).
(1) Les années 1998 et 1999 ont été retraitées pour intégrer l'activité des filiales financières de Nissan.
(2) Seule, l'année 1999 a été retraitée pour intégrer l'activité des filiales financières de Nissan.

Les services

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

- _ les contrats de maintenance (extension de garantie et entretien) gérés, pour le compte de Renault, par Sigma en France et par des plateformes locales dans les filiales européennes ;
- _ l'assistance technique automobile proposée par Delta Assistance en France et à l'étranger. Une plateforme d'assistance constituée en association avec Gesa, filiale espagnole d'AXA-Assistance, propose un service similaire en Espagne ;
- _ les ventes aux enchères de véhicules d'occasion organisées par Transparcs ;
- _ la carte Diac ("Réserve de poche") étendue au Portugal en 1998 ;
- _ les assurances (couvrant principalement les risques liés aux contrats de financement et à l'usage automobile) proposées par des filiales de courtage en France (Reca) et en Europe (Dissa en Espagne, RVD en Allemagne, Gest Seguros au Portugal).

En 1999, RGS, une société détenue à parts égales entre RCI et Gras Savoye, a mis à disposition de la clientèle Entreprises du Groupe une offre d'assurance complète, de la prévention et la couverture des risques jusqu'à la gestion des sinistres.

RCI se développe en outre dans le domaine de la Location Longue Durée. Le Groupe est présent pour cette activité, sous la marque Overlease, dans onze pays européens.

La politique financière

La politique financière de RCI a pour objet d'assurer la sécurité du refinancement de l'activité du Groupe, d'optimiser le coût de ses ressources, de gérer rigoureusement l'ensemble de ses risques financiers et de maintenir une structure de bilan solide et équilibrée. Cette politique, déterminée et mise en œuvre par le holding RCI SA Banque, s'appuie sur la centralisation du refinancement et la diversification des ressources.

Les notations de Renault Crédit International sont les suivantes au 31 décembre 1999 :

- _ sur le court terme : P2 de Moody's, A2 de Standard & Poor's, F1 de Fitch - IBCA ;
- _ sur le long terme : Baa2 de Moody's - A- de Fitch - IBCA.

Financer les ventes de véhicules industriels Renault

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

En 1999, l'activité de financement a été particulièrement soutenue en Europe, sur des marchés porteurs ; le total des actifs financés par les joint-ventures atteignait environ 915 millions d'euros, 6 milliards de francs à fin 1999.

Le résultat net consolidé de Renault V.I. Finance s'est élevé en 1999 à 0,7 million d'euros, 4,8 millions de francs (contre 1,4 million d'euros, 9,3 millions de francs en 1998). La diminution du résultat est due essentiellement aux difficultés de la joint-venture belge Diamond Lease.

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

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

- d'automatiser et d'industrialiser le traitement des opérations de recettes et de dépenses, tout en le sécurisant et en le fiabilisant ;
- de centraliser les excédents de trésorerie et de refinancer les besoins des filiales ;
- de regrouper le traitement de toutes les opérations de marché en francs et en devises pour gérer au mieux ses risques de change, de taux et de contrepartie, tout en réduisant ses coûts financiers et administratifs ;
- de centraliser sur la société mère l'ensemble des financements nécessaires, y compris les sécurités.

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

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

Société Financière et Foncière (SFF)

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

L'exercice se caractérise par une légère baisse du résultat net, qui passe de 4,6 millions d'euros, 29,9 millions de francs en 1998, à 4,3 millions d'euros, 28,4 millions de francs en 1999.

Le total de bilan de la SFF s'élève à 395 millions d'euros, 2 591 millions de francs à fin décembre 1999, en progression par rapport au 31 décembre 1998 (331 millions d'euros, 2 169 millions de francs).

Renault Finance

Société de droit suisse domiciliée à Lausanne, Renault Finance traite l'essentiel des opérations de marché de Renault (change, taux d'intérêt et couvertures financières sur métaux industriels) et de ses filiales industrielles et commerciales. Elle effectue également des opérations interbancaires pour son propre compte pour être en mesure, en vertu de sa présence sur les marchés et de son expertise, d'offrir au Groupe des prestations compétitives et au meilleur coût pour tous les produits financiers.

Étant intégrée dans le périmètre de surveillance de la Compagnie Financière Renault, Renault Finance se trouve donc soumise aux règles pru-

dentielles et au contrôle de la Commission Bancaire Française. Renault Finance tient ses comptes en euros depuis le 1^{er} janvier 1999. En 1999, son résultat d'exploitation avant impôt est de 28 millions d'euros, 184 millions de francs, et son total de bilan s'élève à 1 782 millions d'euros, 11 689 millions de francs.

Autres missions

Dans son rôle de holding financier, la Compagnie Financière Renault participe au développement des activités du Groupe Renault et réalise dans ce but certains investissements financiers.

La Branche Financière participe également au financement des investissements immobiliers et informatiques du Groupe Renault par l'intermédiaire de filiales spécialisées de la Compagnie Financière Renault : SIAM pour certains investissements immobiliers, SOFIMIN pour les investissements informatiques.

Durant l'année 1999, SIAM est notamment intervenu dans la cession de certaines succursales de Renault. À fin 1999, ses immobilisations nettes s'élèvent à 81 millions d'euros, 532 millions de francs, pour des capitaux propres de 166 millions d'euros, 1 089 millions de francs, après prise en compte du résultat de l'exercice (5,6 millions d'euros, 36,5 millions de francs).

Résultats

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Chiffre d'affaires de la Branche	1 337	8 771	1 444	9 473	1 594	10 459
Contribution de la Branche :						
. au chiffre d'affaires (1)	1 211	7 944	1 256	8 238	1 380	9 051
. à la marge opérationnelle (2)(3)	208	1 362	205	1 343	222	1 458
. au résultat d'exploitation (3)	202	1 327	235	1 543	265	1 740
. au résultat financier (3)	135	887	77	505	66	432
. au résultat avant impôts (3)	338	2 219	313	2 056	332	2 176
Investissements corporels et incorporels	233	1 534	169	1 111	150	981
Investissements en titres	1	8	12	76	275	1 806
Effectif au 31 décembre - en nombre (4)	3 277	3 277	3 277	3 277	3 713	3 713

(1) Le chiffre d'affaires 1998, à méthode et structures identiques à 1999, s'élève à 1 336 millions d'euros, 8 763 millions de francs. Les retraitements du chiffre d'affaires 1998 concernent des entrées de périmètre correspondant à la consolidation depuis juillet 1999 par intégration globale des filiales financières de Nissan pour un montant de 99 millions d'euros, 648 millions de francs, et un changement de mode de comptabilisation des véhicules donnés en location longue durée pour un montant de -19 millions d'euros, - 123 millions de francs.

(2) Correspondant au résultat d'exploitation avant prise en compte des Autres Produits et Charges d'Exploitation.

(3) A compter de 1999, le siège est désormais totalement intégré à la Branche Automobile. Les années 1997 et 1998 ont été retraitées en conséquence et les frais correspondants affectés à la Branche Automobile.

(4) L'impact sur les effectifs du changement de périmètre s'élève à +496 personnes au titre de l'intégration des filiales financières de Nissan.

Chiffre d'affaires

La contribution de la Branche Financière au **chiffre d'affaires** consolidé du Groupe en 1999 est de 1 380 millions d'euros, 9 051 millions de francs contre 8 238 millions de francs en 1998. Cette croissance du chiffre d'affaires s'explique principalement par le gain enregistré sur les produits d'intérêts, sous l'effet d'une hausse des encours productifs moyens et malgré une baisse des taux d'intérêt. Le chiffre d'affaires des filiales financières de Nissan, consolidées par intégration globale à partir du 30 juin 1999, représente 125 millions d'euros, 823 millions de francs.

Marge opérationnelle et résultat d'exploitation

La contribution à la **marge opérationnelle** a progressé de 8,6 % par rapport à l'année précédente, passant de 205 millions d'euros, 1 343 millions de francs, à 222 millions d'euros, 1 458 millions de francs en 1999.

La contribution au **résultat d'exploitation** est en augmentation de 12,8% par rapport à celle de 1998 et s'élève à 265 millions d'euros, 1 740 millions de francs. Au second semestre, ce résultat est impacté positivement par l'intégration des filiales de Nissan pour 17,8 millions d'euros, 117 millions de francs et par le changement de mode de comptabilisation des contrats de location longue durée pour 46 millions d'euros, 301 millions de francs (depuis le 1^{er} janvier 1999, les contrats de location longue durée initiés par une société financière du Groupe et assortis d'un engagement de reprise dont la durée de location est inférieure à 75% de la durée de vie économique du véhicule ne sont pas considérés comme des ventes).

La contribution au **résultat financier** s'établit à 66 millions d'euros, 432 millions de francs.

La contribution de la Branche Financière au **résultat avant impôts** du Groupe s'élève à 332 millions d'euros, 2 176 millions de francs.

Effectifs

Les effectifs de la Branche ont augmenté en 1999 de 436 personnes. 496 personnes ont rejoint la Branche au titre de l'intégration des filiales financières de Nissan.



Exercice clos le 31 décembre 1999

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée Générale, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la société Renault établis en francs relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 1999, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

Nous avons effectué notre audit selon les normes de la profession ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes consolidés sont réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1-A de l'annexe qui expose les changements de méthodes pratiqués au cours de l'exercice 1999 sur la présentation de l'information sectorielle et la comptabilisation des avantages accordés aux employés.

Par ailleurs, nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport sur la gestion du Groupe. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris, le 29 février 2000

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG Audit
Dominique THOUVENIN

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU
Olivier AZIERES

Comptes de résultats consolidés

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Ventes de biens et services	30 495	200 037	35 993	236 096	36 278	237 968
Produits du financement des ventes (note 4)	1 201	7 875	1 194	7 838	1 314	8 621
Chiffres d'affaires (note 3)	31 696	207 912	37 187	243 934	37 592	246 589
Coûts des biens et services vendus	(24 887)	(163 251)	(28 518)	(187 069)	(28 264)	(185 401)
Coût du financement des ventes (note 4)	(687)	(4 509)	(761)	(4 990)	(867)	(5 685)
Frais de recherche et développement	(1 378)	(9 038)	(1 553)	(10 189)	(1 788)	11 727)
Frais généraux et commerciaux	(4 181)	(27 420)	(4 435)	(29 091)	(4 468)	(29 311)
Marge opérationnelle (note 1-K)	563	3 694	1 920	12 595	2 205	14 465
Autres produits et charges d'exploitation nets (note 5)	(254)	(1 664)	(268)	(1 756)	(721)	(4 729)
Résultat d'exploitation	309	2 030	1 652	10 839	1 484	9 736
Produits d'intérêts nets	44	289	52	342	6	39
Autres produits et charges financiers, nets	264	1 729	8	52	26	169
Résultat financier (note 7)	308	2 018	60	394	32	208
Part dans le résultat net de Nissan Motor (note 11)					(330)	(2 165)
Part dans le résultat net des autres sociétés mises en équivalence (note 12)	7	47	(13)	(88)	(26)	(169)
Résultat du Groupe avant impôts	624	4 095	1 699	11 145	1 160	7 610
Impôts courants et différés (note 8)	205	1 343	(362)	(2 375)	(620)	(4 068)
Résultat net du Groupe	829	5 438	1 337	8 770	540	3 542
Intérêts minoritaires	(2)	(11)	12	77	(6)	(36)
Résultat net de Renault	827	5 427	1 349	8 847	534	3 506
Résultat net par action (note 9)	3,47	22,79	5,64	36,98	2,23	14,62
Nombre d'actions retenu (en milliers)	238 151	238 151	239 261	239 261	239 798	239 798

Bilans consolidés au 31 décembre

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
ACTIF						
Immobilisations incorporelles	91	595	85	559	188	1 224
Immobilisations corporelles (note 10)	9 235	60 579	9 050	59 361	9 843	64 569
Titres mis en équivalence	109	712	117	769	4 905	32 174
- Nissan Motor (note 11)					4 610	30 239
- Autres titres mis en équivalence (note 12)	109	712	117	769	295	1 935
Immobilisations financières (note 13)	530	3 483	477	3 130	520	3 411
Impôts différés actifs (note 8)	952	6 246	1 255	8 233	1 705	11 187
Stocks (note 15)	3 713	24 353	4 022	26 385	4 870	31 944
Créances de financement des ventes (note 14)	9 758	64 009	10 898	71 483	15 110	99 116
Clients (note 16)	2 649	17 374	2 901	19 032	3 518	23 079
Autres créances et charges constatées d'avance (note 17)	2 153	14 120	1 770	11 611	2 039	13 373
Prêts et valeurs mobilières de placement (note 18)	4 308	28 258	6 463	42 395	2 678	17 568
Trésorerie (note 1-P)	1 584	10 392	1 087	7 128	1 046	6 864
Total de l'actif	35 082	230 121	38 125	250 086	46 422	304 509
PASSIF						
Capital	914	5 995	914	5 995	914	5 995
Primes d'émission	2 367	15 524	2 367	15 524	2 367	15 524
Réserves	2 840	18 632	3 551	23 290	4 385	28 763
Ecart de conversion	(253)	(1 661)	(320)	(2 094)	(15)	(99)
Résultat de l'exercice	827	5 427	1 349	8 847	534	3 506
Capitaux propres (note 19)	6 695	43 917	7 861	51 562	8 185	53 689
Intérêts minoritaires (note 20)	679	4 456	662	4 340	630	4 135
Impôts différés passifs (note 8)	217	1 425	196	1 284	223	1 464
Provisions pour engagements de retraite et assimilés (note 21)	1 069	7 012	1 082	7 098	1 252	8 211
Autres provisions pour risques et charges (note 22)	1 889	12 394	2 077	13 626	2 645	17 351
Dettes porteuses d'intérêts (note 23)	15 436	101 258	15 630	102 526	20 344	133 449
- activités industrielles et commerciales	5 750	37 724	5 343	35 048	5 468	35 869
- activité de financement des ventes	9 686	63 534	10 287	67 478	14 876	97 580
Fournisseurs	5 474	35 900	6 306	41 371	7 402	48 553
Autres dettes et produits différés (note 24)	3 623	23 759	4 311	28 279	5 741	37 657
Total du passif	35 082	230 121	38 125	250 086	46 422	304 509

Variation des capitaux propres consolidés

	Nombre d'actions	Capital		Prime d'émission		Ecart de conversion		Réserves et résultats		Total	
	en milliers	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Solde au 31 décembre 1996 avant répartition	238 145	914	5 995	2 367	15 524	(333)	(2 178)	2 810	18 429	5 758	37 770
Actions d'autocontrôle	1 000							14	93	14	93
Distribution											
Variation de l'écart de conversion et autres						80	517	16	110	96	627
Résultat de l'exercice 1997								827	5 427	827	5 427
Solde au 31 décembre 1997 avant répartition	239 145	914	5 995	2 367	15 524	(253)	(1 661)	3 667	24 059	6 695	43 917
Actions d'autocontrôle	653							9	61	9	61
Distribution								(127)	(836)	(127)	(836)
Variation de l'écart de conversion et autres						(67)	(433)	2	6	(65)	(427)
Résultat de l'exercice 1998								1 349	8 847	1 349	8 847
Solde au 31 décembre 1998 avant répartition	239 798	914	5 995	2 367	15 524	(320)	(2 094)	4 900	32 137	7 861	51 562
Distribution								(180)	(1 183)	(180)	(1 183)
Effet de changement (a) de norme IAS 19								(335)	(2 198)	(335)	(2 198)
Variation de l'écart de conversion						305	1 995		7	305	2 002
Résultat de l'exercice 1999 (b)								534	3 506	534	3 506
Solde au 31 décembre 1999 avant répartition	239 798	914	5 995	2 367	15 524	(15)	(99)	4 919	32 269	8 185	53 689

(a) Voir note 1-A et note 21.

(b) Voir note 19.

Tableaux de flux de trésorerie

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
OPERATIONS D'EXPLOITATION						
Résultat net	827	5 427	1 349	8 847	534	3 506
Dotations aux amortissements	1 677	11 002	1 803	11 827	1 837	12 047
Effets nets du non-recouvrement des créances de financement des ventes	88	577	104	681	135	886
(Profits)/pertes sur cession d'éléments d'actifs	(307)	(2 017)	(11)	(72)	(38)	(248)
Dotations nettes relatives aux provisions à plus d'un an	134	876	164	1 075	668	4 383
Part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence (nette des dividendes reçus)	(6)	(34)	16	109	357	2 345
Impôts différés	(311)	(2 038)	(315)	(2 069)	(184)	(1 210)
Intérêts minoritaires	2	11	(12)	(77)	5	36
Capacité d'autofinancement (A)	2 104	13 804	3 098	20 321	3 314	21 745
Financements consentis à la clientèle finale	(5 745)	(37 684)	(6 242)	(40 945)	(8 303)	(54 464)
Remboursements par la clientèle finale	4 980	32 668	5 336	35 003	6 584	43 190
Variation nette des crédits renouvelables au réseau de distribution	(165)	(1 087)	(394)	(2 582)	102	666
Augmentation des créances de financement des ventes (B)	(930)	(6 103)	(1 300)	(8 524)	(1 617)	(10 608)
Emissions d'emprunts obligataires	702	4 605	170	1 113	1 066	6 991
Remboursements d'emprunts obligataires	(154)	(1 011)	(76)	(500)		
Variation nette des autres dettes porteuses d'intérêts	492	3 225	577	3 783	1 196	7 843
(Augmentation)/diminution nette des prêts et valeurs mobilières de placement	(182)	(1 192)	341	2 234	(184)	(1 210)
Variation nette des dettes porteuses d'intérêts de l'activité financement des ventes (C)	858	5 627	1 012	6 630	2 078	13 624
Diminution/(augmentation) des stocks	(64)	(418)	(377)	(2 475)	(512)	(3 357)
Diminution/(augmentation) des clients	(52)	(338)	(305)	(2 003)	(558)	(3 660)
Diminution/(augmentation) des autres créances et des charges constatées d'avance	(386)	(2 529)	366	2 400	(184)	(1 204)
Augmentation/(diminution) des fournisseurs	592	3 885	860	5 642	1 010	6 623
Augmentation/(diminution) des autres passifs d'exploitation	511	3 340	905	5 942	(44)	(287)
Variation du besoin en fonds de roulement (D)	601	3 940	1 449	9 506	(288)	(1 885)
FLUX DE TRESORERIE DES OPERATIONS D'EXPLOITATION (A + B + C + D)	2 633	17 268	4 259	27 933	3 487	22 876

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT						
Acquisitions des titres Nissan					(4 917)	(32 253)
Autres acquisitions de participations, nettes de la trésorerie acquise	(124)	(814)	(67)	(436)	(146)	(956)
Investissements incorporels et corporels	(2 359)	(15 475)	(2 205)	(14 466)	(2 437)	(15 983)
Cessions de participations, nettes de la trésorerie cédée	687	4 505	63	413	70	459
Produits des cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles	394	2 586	397	2 603	404	2 649
Investissement net	(1 402)	(9 198)	(1 812)	(11 886)	(7 026)	(46 084)
Diminution/(augmentation) nette des autres immobilisations financières	(15)	(94)	47	309	(20)	(131)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS	(1 417)	(9 292)	(1 765)	(11 577)	(7 046)	(46 215)
OPÉRATIONS DE FINANCEMENT						
Emissions d'emprunts obligataires	(16)	(108)	76	500	500	3 280
Remboursements d'emprunts obligataires	(446)	(2 923)	(3)	(16)		
Augmentation/(diminution) nette des dettes porteuses d'intérêts des activités industrielles et commerciales	(2 240)	(14 692)	(218)	(1 433)	(795)	(5 214)
Diminution/(augmentation) nette des prêts et valeurs mobilières de placement	1 881	12 339	(2 660)	(17 443)	4 015	26 337
Apport des minoritaires	74	483	28	182	41	272
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère			(127)	(836)	(180)	(1 183)
Dividendes versés aux minoritaires	(19)	(121)	(32)	(208)	(42)	(278)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT	(766)	(5 022)	(2 936)	(19 254)	3 539	23 214
AUGMENTATION/(DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE (note 1-P)	450	2 954	(442)	(2 898)	(20)	(125)
Solde à l'ouverture	1 107	7 264	1 584	10 392	1 087	7 128
Augmentation/(diminution)	450	2 954	(442)	(2 898)	(20)	(125)
Effets des variations de change	27	174	(55)	(366)	(21)	(139)
Solde à la clôture	1 584	10 392	1 087	7 128	1 046	6 864

Informations sectorielles par Branche

	Branche Automobile		Branche Véhicules Industriels		Branche Financière (a)		Éliminations		Total consolidé	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Exercice 1999										
Chiffre d'affaires de la Branche	30 246	198 403	6 516	42 739	1 594	10 459	(764)	(5 012)	37 592	246 589
Opérations interbranches (b)	(508)	(3 335)	(42)	(269)	(214)	(1 408)	764	5 012		
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	29 738	195 068	6 474	42 470	1 380	9 051			37 592	246 589
Marge opérationnelle	1 763	11 563	220	1 444	222	1 458			2 205	14 465
Résultat d'exploitation (c)	1 161	7 613	58	383	265	1 740			1 484	9 736
Quote-part dans le résultat des sociétés mises en équivalence	(359)	(2 350)	2	12	1	4			(356)	(2 334)
Résultat financier									32	208
Impôts courants et différés									(620)	(4 068)
Résultat net du Groupe									540	3 542
Immobilisations corporelles et incorporelles	8 002	52 487	1 721	11 292	404	2 651	(96)	(637)	10 031	65 793
Créances sur la clientèle	2 563	16 815	1 114	7 305	15 504	101 697	(553)	(3 622)	18 628	122 195
Autres actifs des Branches	5 397	35 400	1 090	7 147	1 826	11 978	(448)	(2 939)	7 865	51 586
Titres mis en équivalence	4 848	31 797	46	304	11	73			4 905	32 174
Autres actifs non répartis									4 993	32 761
Total actif									46 422	304 509
Passifs des Branches	12 500	81 995	3 997	26 217	16 407	107 621	(988)	(6 482)	31 916	209 351
Autres passifs non répartis									6 321	41 469
Capitaux propres									8 185	53 689
Total passif									46 422	304 509
Investissements corporels et incorporels	2 076	13 617	211	1 385	150	981			2 437	15 983
Dotations aux amortissements	1 611	10 565	153	1 001	73	481			1 837	12 047
Autres charges d'exploitation sans effet sur la trésorerie	558	3 659	115	754	130	856			803	5 269
Recherche et développement	1 620	10 268	168	1 099					1 788	11 727
Effectifs au 31 décembre - en nombre	131 261	131 261	24 634	24 634	3 713	3 713			159 608	159 608

(a) Les éléments de résultats et de bilan de la Branche Financière représentent l'activité de financement des ventes (y compris sa trésorerie et son endettement financier propres).

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

(c) L'incidence du changement d'estimation relatif aux locations longues durées (note 1 F a) a entraîné en 1999 une augmentation de 301 millions de francs du résultat d'exploitation de la Branche Financière.

Informations sectorielles par Branche

	Branche Automobile		Branche Véhicules Industriels		Branche Financière (a)		Éliminations		Total consolidé	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Exercice 1998										
Chiffre d'affaires de la Branche	30 274	198 583	6 237	40 911	1 444	9 473	(768)	(5 033)	37 187	243 934
Opérations interbranches (b)	(535)	(3 506)	(45)	(292)	(188)	(1 235)	768	5 033		
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	29 739	195 077	6 192	40 619	1 256	8 238			37 187	243 934
Marge opérationnelle	1 543	10 122	172	1 130	205	1 343			1 920	12 595
Résultat d'exploitation	1 280	8 395	137	901	235	1 543			1 652	10 839
Quote-part dans le résultat des sociétés mises en équivalence	(16)	(110)	2	14	1	8			(13)	(88)
Résultat financier									60	394
Impôts courants et différés									(362)	(2 375)
Résultat net du Groupe									1 337	8 770
Immobilisations corporelles et incorporelles	7 881	51 693	938	6 156	424	2 778	(108)	(707)	9 135	59 920
Créances sur la clientèle	2 196	14 403	833	5 466	11 521	75 574	(751)	(4 928)	13 799	90 515
Autres actifs des Branches	4 492	29 465	1 060	6 950	1 326	8 696	(489)	(3 207)	6 389	41 904
Titres mis en équivalence	74	488	35	231	8	50			117	769
Autres actifs non répartis									8 685	56 978
Total actif									38 125	250 086
Passifs des Branches	10 885	71 398	2 376	15 588	11 968	78 508	(1 165)	(7 645)	24 064	157 849
Autres passifs non répartis									6 201	40 675
Capitaux propres									7 860	51 562
Total passif									38 125	250 086
Investissements corporels et incorporels	1 885	12 365	151	990	169	1 111			2 205	14 466
Dotations aux amortissements	1 563	10 252	148	972	92	603			1 803	11 827
Autres charges d'exploitation sans effet sur la trésorerie	101	660	55	362	112	734			268	1 756
Recherche et développement	1 408	9 239	145	950					1 553	10 189
Effectifs au 31 décembre - en nombre	109 409	109 409	25 635	25 635	3 277	3 277			138 321	138 321

(a) Les éléments de résultats et de bilan de la Branche Financière représentent l'activité de financement des ventes (y compris sa trésorerie et son endettement financier propres).

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

Informations sectorielles par Branche

	Branche Automobile		Branche Véhicules Industriels		Branche Financière (a)		Éliminations		Total consolidé	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Exercice 1997										
Chiffre d'affaires de la Branche	25 773	169 062	5 279	34 626	1 313	8 613	(669)	(4 389)	31 696	207 912
Opérations interbranches (b)	(499)	(3 274)	(68)	(446)	(102)	(669)	669	4 389		
Contribution au chiffre d'affaires consolidé	25 274	165 788	5 211	34 180	1 211	7 944			31 696	207 912
Marge opérationnelle	359	2 355	(4)	(23)	208	1 362			563	3 694
Résultat d'exploitation	132	866	(25)	(163)	202	1 327			309	2 030
Quote-part dans le résultat des sociétés mises en équivalence	6	44		(1)	1	4			7	47
Résultat financier									308	2 018
Impôts courants et différés									205	1 343
Résultat net du Groupe									829	5 438
Immobilisations corporelles et incorporelles	7 983	52 363	996	6 532	459	3 008	(112)	(729)	9 326	61 174
Créances sur la clientèle	2 007	13 164	792	5 196	10 357	67 937	(749)	(4 914)	12 407	81 383
Autres actifs des Branches	4 347	28 515	1 008	6 613	1 530	10 035	(241)	(1 583)	6 644	43 580
Titres mis en équivalence	83	546	20	128	6	39		(1)	109	712
Autres actifs non répartis									6 596	43 272
Total actif									35 082	230 121
Passifs des Branches	9 478	62 169	2 145	14 071	11 135	73 040	(1 019)	(6 682)	21 739	142 598
Autres passifs non répartis									6 648	43 606
Capitaux propres									6 695	43 917
Total passif									35 082	230 121
Investissements corporels et incorporels	1 963	12 875	163	1 066	233	1 534			2 359	15 475
Dotations aux amortissements	1 431	9 392	149	975	97	635			1 677	11 002
Autres charges d'exploitation sans effet sur la trésorerie	126	819	11	75	85	559			222	1 453
Recherche et développement	1 237	8 112	141	926					1 378	9 038
Effectifs au 31 décembre - en nombre	112 178	112 178	25 860	25 860	3 277	3 277			141 315	141 315

(a) Les éléments de résultats et de bilan de la Branche Financière représentent l'activité de financement des ventes (y compris sa trésorerie et son endettement financier propres).

(b) Les transactions interbranches sont effectuées à des conditions proches des conditions du marché.

Informations sectorielles par zone géographique

	France		Autres pays d'Europe		Autres pays		Total consolidé	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Exercice 1999								
Chiffre d'affaires consolidé	13 731	90 068	17 528	114 978	6 333	41 543	37 592	246 589
Investissements corporels et incorporels	1 696	11 127	357	2 344	384	2 512	2 437	15 983
Immobilisations corporelles et incorporelles	6 641	43 560	1 977	12 968	1 413	9 265	10 031	65 793
Exercice 1998								
Chiffre d'affaires consolidé	14 354	94 154	16 889	110 782	5 944	38 998	37 187	243 934
Investissements corporels et incorporels	1 451	9 516	300	1 972	454	2 978	2 205	14 466
Immobilisations corporelles et incorporelles	6 462	42 390	1 521	9 978	1 152	7 552	9 135	59 920
Exercice 1997								
Chiffre d'affaires consolidé	12 497	81 976	14 182	93 028	5 017	32 908	31 696	207 912
Investissements corporels et incorporels	1 753	11 502	392	2 569	214	1 404	2 359	15 475
Immobilisations corporelles et incorporelles	6 710	44 015	1 695	11 121	921	6 038	9 326	61 174

Le chiffre d'affaires consolidé est présenté par zone d'implantation de la clientèle.

Les immobilisations et les investissements corporels et incorporels sont présentés selon la zone d'implantation des filiales.

1 - Règles et méthodes comptables

Le Groupe Renault établit ses comptes consolidés en conformité avec la réglementation comptable française en vigueur au 31 décembre 1999. L'application de la nouvelle réglementation relative aux comptes consolidés à compter du 1^{er} semestre 2000 ne devrait pas entraîner de changement de méthode significatif. Pour déterminer ses règles et méthodes comptables, le Groupe retient, dans la mesure où elles sont compatibles avec le référentiel comptable en vigueur en France et les pratiques générales du secteur automobile mondial, les normes internationales édictées par l'IASC.

La comparaison des règles et méthodes comptables appliquées par le Groupe avec les normes et interprétations de l'IASC en vigueur au 31 décembre 1999 fait ressortir les différences suivantes :

- La norme IAS 9 requiert l'inscription à l'actif des coûts de développement liés à de nouveaux modèles et leur amortissement sur la durée d'utilisation prévue. Les règles retenues par Renault dérogent aux dispositions de cette norme car Renault, comme les autres constructeurs automobiles mondiaux, constate immédiatement en charge de la période les coûts de développement encourus.
- Les actions propres achetées par Renault dans le cadre des plans d'options d'achats consentis aux cadres et aux dirigeants du Groupe figurent, conformément à la réglementation comptable française, à l'actif du bilan et ne sont pas déduites du nombre d'actions retenues pour le calcul du résultat par action de base. En référentiel IASC, toutes les actions autodétenues sont, quelle que soit l'utilisation prévue, déduites des capitaux propres ainsi que du nombre d'actions retenues pour le calcul du résultat par action de base (voir note 9).

A. Changements de l'exercice

Les changements de méthode effectués sur l'exercice concernent les conséquences de deux normes IAS révisées, applicables à compter de l'exercice 1999 sur la présentation de l'information sectorielle (IAS 14 - voir note 1-C) et la comptabilisation des avantages accordés aux employés (IAS 19 - voir notes 1-H et 1-I). Pour s'aligner sur les méthodes généralement pratiquées par les autres constructeurs automobiles, le Groupe a également modifié, compte tenu du développement de ce type d'opérations, le mode de comptabilisation des ventes avec clauses de rachat, ainsi que certaines estimations relatives aux locations longue durée (voir note 1-F-a).

Ces changements, sans effet significatif sur les résultats d'exploitation et les résultats nets des exercices 1997 et 1998, n'ont pas fait l'objet de comptes pro forma comparatifs. La note 3 permet de rétablir la comparaison pour les chiffres d'affaires avec l'exercice précédent en ce qui concerne le nouveau mode de comptabilisation des ventes avec clauses de rachat. Les variations de postes de bilan liées à ces changements sont également présentées dans l'annexe.

B. Principes de consolidation

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

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

Les écarts d'acquisition dégagés lors des prises de participation dans des filiales ou des sociétés mises en équivalence représentent la différence, à la date d'acquisition, entre le coût d'acquisition des titres (frais compris) et la quote-part des actifs et des passifs acquis évalués à leur juste valeur. Ils sont amortis sur une base linéaire, sur des durées propres à chaque acquisition et n'excédant pas vingt ans.

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

C. Information sectorielle

L'application de la norme IAS 14 révisée à compter du 1^{er} janvier 1999 (Information Sectorielle) a conduit le Groupe à modifier partiellement le détail de la présentation des données consolidées ventilées par branches d'activités et secteurs géographiques.

L'information sectorielle principale est présentée comme par le passé en trois branches d'activités qui correspondent à l'organisation interne du Groupe : Automobile, Véhicules Industriels et Financière. L'analyse des résultats par branche d'activité est conduite jusqu'au résultat d'exploitation, le résultat financier et l'impôt constituant des éléments non répartis.

Les éléments de résultat d'exploitation et de bilan présentés pour la Branche Financière représentent l'activité de financement des ventes (y compris sa trésorerie et son endettement financier propres) ; le reste de l'activité de la Branche Financière concerne la gestion de trésorerie du Groupe qui, comme le résultat financier, n'est pas répartie par branches. Par cohérence avec cette présentation, les dettes financières au bilan sont ventilées en :

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

L'information sectorielle secondaire par zone géographique est désormais présentée pour la France d'une part, les autres pays d'Europe d'autre part.

D. Conversion des comptes des sociétés étrangères

a. En règle générale, les comptes des sociétés étrangères sont convertis de la manière suivante :

- Les postes du bilan, à l'exception des capitaux propres, sont convertis au taux de clôture.
- Les postes du compte de résultats sont convertis au taux moyen de l'exercice.
- L'écart de conversion est inclus dans les capitaux propres consolidés et n'affecte pas le résultat.

b. Pour les sociétés étrangères à activité autonome et situées dans des pays à forte inflation (pays dont le taux d'inflation cumulé sur trois ans est supérieur à 100 %), les règles suivantes s'appliquent :

- Les postes du bilan sont convertis en francs français sur la base du taux de clôture après prise en compte de l'inflation locale pour les éléments non monétaires.
- Les postes du compte de résultats, après prise en compte du résultat d'exposition à l'inflation générale par les éléments monétaires, sont convertis en utilisant le même taux de clôture que pour le bilan.
- L'écart de conversion est inclus dans les capitaux propres consolidés et n'affecte pas le résultat.

c. Pour les sociétés étrangères dont l'activité est le prolongement de celle de la maison mère, la méthode du cours historique est appliquée pour les éléments non monétaires, et l'écart de conversion est enregistré en compte de résultats.

E. Conversion des opérations en devises

Lors de l'arrêté des comptes, les soldes monétaires exprimés en devises et n'ayant pas fait l'objet de couverture sont convertis au taux de clôture. Les différences de change dégagées à cette occasion et celles réalisées lors des transactions en devises sont comptabilisées dans le compte de résultats. Lorsque l'opération traitée en devises a fait l'objet d'un contrat de couverture à terme, il est fait application du taux de couverture.

F. Chiffre d'affaires

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

a. Ventes de biens et services

Ventes et constatation de la marge

Les ventes de biens sont comptabilisées au moment où ceux-ci sont mis à la disposition du réseau de distribution s'il s'agit de concessionnaires indépendants, ou lors de leur livraison au client final pour les ventes directes. La marge est constatée immédiatement pour les ventes au comptant ou lorsque les contrats de financement associés s'apparentent de fait à des crédits (crédit-bail, location avec option d'achat). La vente n'est pas reconnue lorsque le véhicule fait l'objet d'un contrat de location par une société financière du Groupe et d'un engagement de reprise consenti par le Groupe et, depuis le 1^{er} janvier 1999, lorsque la durée de location est inférieure à 75% de la durée de vie économique du véhicule.

Également depuis le 1^{er} janvier 1999, aucun chiffre d'affaires n'est reconnu pour les véhicules neufs, particuliers ou industriels, au titre des ventes assorties d'une clause de rachat d'une durée inférieure à 75% de la durée économique. Ces opérations sont dorénavant comptabilisées comme des locations ; la différence entre le prix payé par le client et le prix de rachat, assimilable à un produit de location, est étalée sur la durée de la clause de rachat. Le coût de la production du véhicule neuf, objet de la première transaction, est enregistré en stock pour les contrats d'une durée inférieure à un an et en immobilisations données en location pour les contrats d'une durée supérieure à un an. La vente du véhicule d'occasion se traduit par l'enregistrement d'un chiffre d'affaires et de la marge correspondante.

Garantie

Les coûts supportés ou prévus relatifs à la garantie constructeur des véhicules et pièces vendus sont pris en charge lorsque les ventes sont enregistrées. Par ailleurs, Renault propose à ses clients des contrats d'extension de garantie et d'entretien pour lesquels les produits et la marge sont reconnus sur la durée de la prestation fournie.

Programmes d'incitation à la vente

Le coût de ces programmes est déduit du chiffre d'affaires lors de l'enregistrement des ventes correspondantes. Dans le cas où ils sont décidés postérieurement à cette vente, ils sont provisionnés lors de cette décision.

Le Groupe réalise certaines opérations promotionnelles sous forme de réduction d'intérêts sur les crédits accordés à la clientèle finale. Cette charge est constatée immédiatement lorsque les financements sont accordés à des taux considérés inférieurs au marché, c'est-à-dire lorsque les financements sont accordés à des taux ne permettant pas de couvrir les charges de refinancement et de gestion.

b. Financement des ventes

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

Commissions versées aux apporteurs d'affaires

Ces commissions sont constatées dès l'octroi des financements aux clients.

Créances dont le remboursement apparaît compromis

Des provisions pour couvrir les risques de non-recouvrement des créances sont constituées dès lors que le remboursement apparaît compromis. Ces provisions sont déterminées, selon le cas, individuellement ou à partir d'une approche statistique.

G. Frais de recherche et de développement

Les frais de recherche et de développement sont définis comme les frais de recherche, de développement et d'industrialisation relatifs aux produits nouveaux. Ils sont enregistrés dans les charges de l'exercice au cours duquel ils sont encourus.

H. Engagements de retraite et autres avantages au personnel à long terme

Le Groupe a adopté les dispositions de la norme IAS 19 (révisée 1998) "Avantages au personnel" entrée en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 1999 en remplacement de la norme précédente IAS 19 (1993) "Coût des prestations de retraite". La nouvelle norme concerne principalement :

- Les avantages postérieurs à l'emploi qui incluent principalement les indemnités de départ à la retraite et les compléments de retraite, mais également les remboursements de frais médicaux, et autres coûts de prévoyance ;
- Les avantages long terme, dont notamment les médailles du travail et le capital temps ;
- Les indemnités de fin de carrière (voir note 1-I).

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

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

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

Les écarts actuariels postérieurs au 1^{er} janvier 1999 sont étalés sur la durée de vie active résiduelle moyenne attendue du personnel participant à ces régimes, pour la partie excédant de plus de 10 % la plus grande des valeurs suivantes :

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

Par contre, en application des dispositions transitoires de l'IAS 19 (révisée 1998), les écarts actuariels dégagés au cours des exercices antérieurs, et qui étaient jusqu'alors étalés, ont été pris en compte en intégralité dans le passif transitoire au 1^{er} janvier 1999.

Ce passif transitoire a pris en compte par ailleurs :

- _ Les hypothèses d'actualisation à jour à cette date.
- _ Les dernières statistiques disponibles en matière de mortalité et de rotation.

L'écart résultant entre le passif transitoire ainsi déterminé et la provision existante dans les comptes au 1^{er} janvier 1999, ainsi que la partie des autres avantages à long terme précédemment non constatés, a donné lieu à l'enregistrement d'un ajustement, net de l'impôt différé, sur les réserves d'ouverture.

I. Indemnités de fin de contrat de travail

Le coût des mesures d'adaptation d'effectifs est pris en charge dès que celles-ci ont fait l'objet de décisions et, à compter du 1^{er} janvier 1999 (suite à l'adoption d'IAS 19 révisée 1998), dès que l'engagement du Groupe a été annoncé aux personnels concernés.

J. Mesures de restructuration

Le coût estimé des mesures de restructuration est pris en charge dès que celles-ci ont fait l'objet de décisions définitives.

K. Résultat d'exploitation et marge opérationnelle

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

Sont exclus du résultat d'exploitation, le résultat financier, les résultats des sociétés mises en équivalence et, s'il en existe, les éléments extraordinaires. Les éléments extraordinaires sont définis de manière très restrictive et correspondent à des produits et charges d'une importance majeure par leur montant et qui résultent d'événements dont le Groupe n'a pas la maîtrise.



Pour les sociétés dont la mission est d'assurer le financement de la clientèle du Groupe, réseau de distribution ou clientèle finale :

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

La marge opérationnelle correspond au résultat d'exploitation avant prise en compte des Autres Produits et Charges d'Exploitation qui comprennent :

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

L. Impôt sur les résultats

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

Les réserves des filiales consolidées ne donnent pas lieu à la constitution d'une provision pour impôt de distribution lorsque le Groupe a décidé de ne pas distribuer ces réserves dans un avenir prévisible.

M. Immobilisations corporelles

La valeur brute des immobilisations corporelles est égale au coût historique d'acquisition ou de production. Les frais de conception sont incorporés au coût de production des immobilisations, ainsi que les frais relatifs au financement des immobilisations corporelles supportés pendant la période de construction.

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

Les immobilisations prises en location sont comptabilisées comme des acquisitions lorsque les conditions des contrats s'apparentent à celles d'un achat assorti d'un crédit.

Les immobilisations données en location correspondent :

- À des véhicules particuliers faisant l'objet d'un contrat de location de moins de 36 mois (à compter du 1^{er} janvier 1999) par une société financière du Groupe et pour lesquels un engagement de reprise est consenti par le Groupe.
- À compter du 1^{er} janvier 1999, à des véhicules ayant fait l'objet d'une vente assortie d'une clause de rachat par le Groupe d'une durée supérieure à 12 mois, et inférieure à 36 mois pour les véhicules particuliers, et inférieure à 54 mois pour les véhicules industriels.

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

	Mises en service antérieures à 1987	Mises en service à partir de 1987
Constructions	15 à 40 ans	15 à 30 ans
Outillages spécifiques		5 ans
Matériels et autres outillages	5 à 16 ans	5 à 10 ans
Autres immobilisations corporelles		4 à 6 ans

N. Opérations sur titres

Titres de participation

Les titres de participation dans les sociétés non consolidées figurent au bilan à leur coût d'acquisition, déduction faite des provisions éventuellement constituées. Les dividendes correspondants sont comptabilisés dans l'année de leur mise en distribution.

Des provisions sont constatées lorsque la valeur d'utilité des participations devient inférieure à leur coût d'acquisition. La valeur d'utilité est déterminée en prenant en compte les perspectives de rentabilité, le débouché commercial que la participation représente pour le Groupe et la quote-part d'actif net.

Titres d'investissement

Les titres d'investissement comprennent exclusivement des titres à revenu fixe acquis avec l'intention de les conserver de façon durable en principe jusqu'à leur échéance. Ces titres sont soit couverts par des instruments de taux d'intérêt pour les protéger de façon durable contre le risque de taux, soit adossés à des financements long terme permettant leur conservation effective jusqu'à l'échéance.

Les décotes ou primes sont étalées linéairement sur la durée de vie restante des titres. Des provisions pour dépréciation sont constituées lorsqu'il existe une probabilité de défaillance de l'émetteur.

Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement sont évaluées à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat et intérêts courus pour les obligations, ou à leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

O. Stocks

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

Les résultats sur les contrats à long terme sont comptabilisés à l'avancement des travaux. Les pertes probables font l'objet de provisions dans l'exercice au cours duquel elles sont connues.

P. Trésorerie

Ce poste est constitué des disponibilités et des valeurs mobilières de placement à échéance de moins de trois mois à la date d'acquisition.



Q. Cessions de créances

Les créances cédées à des tiers (titrisation, escompte) sont sorties de l'actif du Groupe lorsque les risques et avantages qui leur sont associés sont également transférés à ces tiers.

R. Emprunts

Frais et primes sur emprunts

Les frais et primes d'émission d'emprunts, ainsi que les primes de remboursement d'obligations, sont amortis sur la durée des emprunts correspondants.

Renégociations d'emprunts

Les coûts supportés à l'occasion des renégociations d'emprunts et d'opérations assimilées visant à ramener le taux d'intérêt à un niveau proche de ceux du marché sont enregistrés dans les charges financières de l'exercice au cours duquel la négociation est intervenue.

S. Instruments financiers

Pour gérer son risque de change, le Groupe utilise des contrats de change à terme, des swaps de devises et, dans un degré moindre, des options de change. Les contrats de change à terme sont comptabilisés comme des couvertures dans la mesure où ils sont identifiés comme tels. Ces couvertures peuvent concerner l'investissement net du Groupe dans certaines filiales étrangères, des créances ou des dettes en devises ou des engagements fermes en devises. Ces instruments ont en général des échéances inférieures à deux ans. Ces contrats sont comptabilisés en hors bilan, et les gains et les pertes ne sont enregistrés que lors du dénouement des opérations couvertes. En cas d'annulation anticipée d'un contrat de couverture, les gains ou pertes enregistrés restent différés et ne sont comptabilisés en résultat que lors du dénouement de l'opération couverte. Les gains et pertes sur contrats désignés comme couvertures d'investissements nets dans les filiales étrangères sont enregistrés directement dans les capitaux propres.

La politique générale du Groupe en matière de risque d'intérêt n'est pas de couvrir spécifiquement des transactions, mais de gérer globalement le risque de taux en utilisant des swaps de taux, des contrats de "futures" de taux et des swaps de devises.

Les swaps de taux sont comptabilisés en hors bilan, et le différentiel de taux d'intérêt reçu ou payé est enregistré en charge d'intérêts. En cas de cession anticipée d'un swap de taux, les gains et pertes sont différés et viennent modifier la charge d'intérêt sur la durée restante de la dette sous-jacente.

Les plus et moins-values latentes sur contrats de "futures" de taux qui sont désignés comme des couvertures, sont utilisés pour ajuster la charge d'intérêt sur la durée de la dette sous-jacente. Pour les autres contrats, seules les moins-values latentes sont prises en résultat.

Le Groupe utilise également des contrats à terme de matières premières dans le cadre de la couverture de ses achats. Dans la mesure où le Groupe a la possibilité, soit de dénouer certaines transactions par un paiement, soit de prendre livraison physique des matières premières concernées, ces contrats ne sont pas assimilés à des instruments financiers.

2 - Évolution du périmètre de consolidation

Evolution du périmètre de consolidation en 1999

A. Nissan

Renault et Nissan ont signé le 27 mars 1999 un accord de partenariat global qui s'est traduit le 28 mai 1999 par les opérations suivantes :

a. Prise de participation par Renault SA de 36,8% du capital de Nissan Motor par souscription d'une augmentation de capital réservée pour un investissement global de 30 243 millions de francs (4 610 millions d'euros). Nissan Motor est mis en équivalence dans les comptes du Groupe à compter du 30 juin 1999 (voir note 11).

Dans le cadre de cette opération, Renault SA a procédé le 21 juillet 1999 à l'émission d'un emprunt obligataire d'une durée de sept ans pour 500 millions d'euros, correspondant à 3 280 millions de francs. Cet emprunt obligataire, qui a fait l'objet d'un contrat d'échange de devises pour le ramener en yens, a été désigné comme une couverture partielle de l'investissement dans Nissan.

Renault dispose également de warrants lui permettant de souscrire à une augmentation de capital réservée au prix de 400 yens l'action pour augmenter sa participation à hauteur de 39,9% pendant les quatre premières années de l'Alliance et jusqu'à 44,4% la cinquième année.

b. Acquisition par la Branche Financière de la totalité du capital des filiales financières européennes de Nissan pour 1 878 millions de francs.

Les filiales financières européennes de Nissan (localisées en Allemagne, en Angleterre, en Espagne, en Italie et aux Pays-Bas) sont consolidées par intégration globale depuis le 30 juin 1999. L'écart d'acquisition provisoire comptabilisé pour 307 millions de francs (47 millions d'euros) est amorti linéairement sur quinze ans à compter du 1^{er} juillet 1999. Le chiffre d'affaires du second semestre 1999 de ces filiales représente 823 millions de francs (125 millions d'euros).

c. Acquisition par Renault SA auprès de Nissan Motor d'une participation de 15,2% dans Nissan Diesel (société de véhicules industriels mise en équivalence par Nissan Motor), suivie d'une augmentation de capital en juillet 1999 portant la participation directe du Groupe Renault à 22,5%. Cet investissement direct dans Nissan Diesel est enregistré dans les comptes du Groupe Renault en titres de participation non consolidés. Dans l'attente de la finalisation d'un projet industriel et financier, cette participation non consolidée est dépréciée intégralement au 31 décembre 1999. La mise en équivalence de cette participation n'aurait pas eu d'impact sur les comptes consolidés de Renault.

B. Dacia

Renault et le fonds de propriété d'État de Roumanie ont signé un accord le 2 juillet 1999 pour lequel Renault a acquis, le 30 septembre 1999, 51% du constructeur automobile roumain Dacia pour 50 millions de dollars US.

Les comptes de Dacia, retraités aux normes du Groupe Renault, sont intégrés globalement dans les comptes du Groupe Renault à compter du 30 septembre 1999. L'écart d'acquisition provisoire a été comptabilisé pour 279 millions de francs (43 millions d'euros) et amorti linéairement sur dix ans à compter du 1^{er} octobre. En application des dispositions fixées de l'accord, Renault a par ailleurs souscrit à une augmentation de capital non réservée pour 35 millions de dollars US et souscrira à une nouvelle augmentation de capital pour 33,4 millions de dollars US avant le 30 septembre 2000.

C. Autres mouvements de périmètre

Les opérations suivantes, sans effet significatif sur les comptes du Groupe, sont intervenues au cours de l'exercice 1999 :

- Prise de participation dans Teksid (Groupe Fiat) par apport des filiales de Fonderies du Groupe :

Cette opération se traduit comme suit :

- Apport au 1^{er} janvier 1999 de Métaltemple, Fonderie du Poitou, SBFM, FUNFRAP et AT Systèmes à Teksid. Ces sociétés étaient antérieurement consolidées par intégration globale.
- Renault acquiert 33,5% du capital de Teksid, société consolidée par mise en équivalence à compter du 1^{er} janvier 1999.

- Accord de mise en commun des activités "Autocars et Autobus" avec IVECO :

Cet accord se traduit par la création d'Irisbus le 1^{er} janvier 1999, société détenue à 50% par Renault V.I. et consolidée par intégration proportionnelle à cette date. Les sociétés Heuliez Bus, Renault Bus et Karosa, apportées par Renault V.I., étaient antérieurement consolidées par intégration globale.

- Déconsolidation de Renault Automation suite à la cession à COMAU (Groupe Fiat).

Évolution du périmètre de consolidation en 1998

Hormis sur le chiffre d'affaires, les mouvements de périmètre sont sans effet significatif sur les comptes du Groupe.

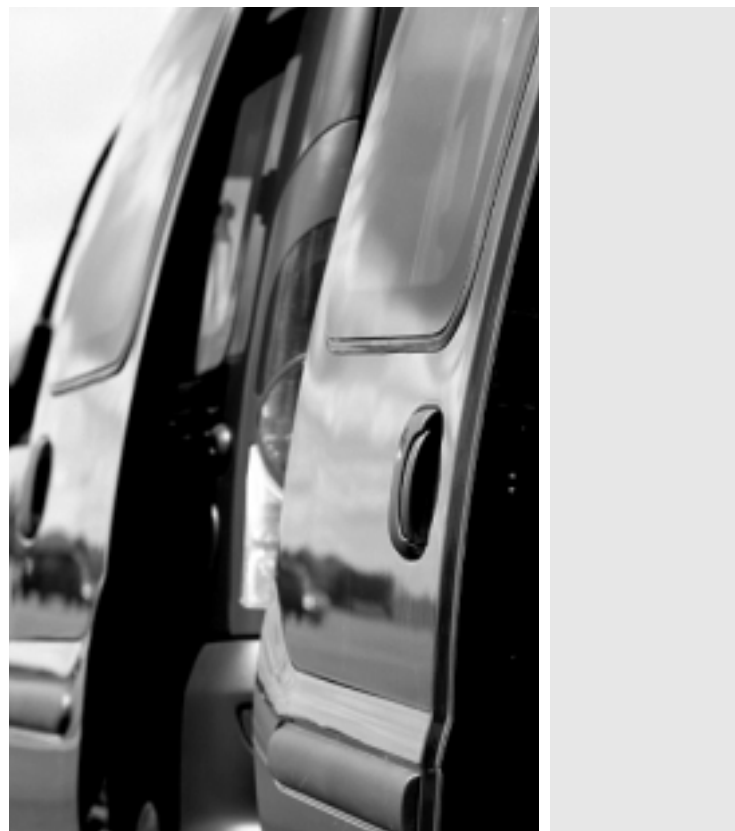
Le chiffre d'affaires consolidé prend en compte :

- 432 millions de francs (66 millions d'euros) correspondant à l'effet de la consolidation par intégration globale de Heuliez Bus à compter du 1^{er} janvier 1998, cette société était antérieurement mise en équivalence.
- 302 millions de francs (46 millions d'euros) correspondant à l'effet de la première consolidation de Renault Trucks Polska.

Évolution du périmètre de consolidation en 1997

Le chiffre d'affaires consolidé prend en compte :

- 2 626 millions de francs (400 millions d'euros) correspondant à l'effet de la consolidation par intégration globale du Groupe Renault Argentine à compter du 30 juin 1997, ce Groupe étant jusqu'à cette date mis en équivalence via la société holding Cofal.
- 802 millions de francs (122 millions d'euros) correspondant à l'effet de la première consolidation des filiales commerciales de l'Europe centrale (Renault Polska, Renault Ceska et Renault Hungaria).



A - Chiffre d'affaires 1998 à structure et méthodes 1999

	Branche Automobile		Branche Véhicules Industriels		Branche Financière		Total	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Chiffre d'affaires 1998 publié	29 739	195 077	6 192	40 619	1 256	8 238	37 187	243 934
Modification de la comptabilisation des ventes avec engagement de reprise (a)	(1 194)	(7 834)	(252)	(1 656)	(19)	(123)	(1 465)	(9 613)
Effet des évolutions de périmètre	(16)	(100)	(55)	(362)	99	648	28	186
Chiffre d'affaires 1998 à structure et méthodes 1999	28 529	187 143	5 885	38 601	1 336	8 763	35 750	234 507
Chiffre d'affaires 1999	29 738	195 068	6 474	42 470	1 380	9 051	37 592	246 589

(a) Voir note 1-F-a.

B - Chiffre d'affaires semestriel 1999

L'effet de la modification de la comptabilisation des ventes avec engagement de reprise sur le chiffre d'affaires consolidé semestriel 1999 se décompose comme suit :

	1 ^{er} semestre publié		1 ^{er} semestre recalculé		2 ^e semestre recalculé		Année 1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Branche Automobile	15 597	102 311	14 964	98 157	14 774	96 911	29 738	195 068
Branche Véhicules Industriels	3 347	21 955	3 243	21 270	3 231	21 200	6 474	42 470
Branche Financière	651	4 272	641	4 204	739	4 847	1 380	9 051
TOTAL	19 595	128 538	18 848	123 631	18 744	122 958	37 592	246 589

4 - Produits et coûts du financement des ventes

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Produits						
Produits sur crédits à la clientèle	665	4 356	661	4 336	780	5 115
Produits sur opérations de crédit-bail, locations et assimilés	536	3 519	533	3 502	534	3 506
Total	1 201	7 875	1 194	7 838	1 314	8 621
Coûts						
Charges nettes de non-recouvrement	(40)	(263)	(61)	(402)	(90)	(590)
Autres coûts du financement des ventes	(647)	(4 246)	(700)	(4 588)	(777)	(5 095)
Total	(687)	(4 509)	(761)	(4 990)	(867)	(5 685)

En 1999, les produits et coûts du financement des ventes comprennent l'effet de la consolidation par intégration globale des filiales financières européennes de

Nissan à compter du 30 juin 1999 (note 2-A-b) pour respectivement 823 millions de francs (125 millions d'euros) et (496) millions de francs ((76) millions d'euros).

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Coûts et provisions de restructuration et d'adaptation des effectifs	(235)	(1 544)	(244)	(1 600)	(681)	(4 464)
Résultat sur cessions d'immobilisations incorporelles (exceptées les cessions de véhicules)	(49)	(319)	(62)	(406)	(41)	(270)
Résultat des opérations sur filiales et titres de participation liés à l'exploitation	41	269	22	146	7	40
Amortissements des écarts d'acquisition des sociétés intégrées	10	67		(1)	(4)	(25)
Produits et charges d'exploitation inhabituels	(21)	(137)	16	105	(2)	(10)
Total	(254)	(1 664)	(268)	(1 756)	(721)	(4 729)

Coûts et provisions de restructuration et d'adaptation des effectifs

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

1999 :

Dans le cadre de l'accord professionnel conclu sur l'organisation et la réduction du temps de travail qui prévoit la mise en place d'un dispositif de Cessation anticipée d'Activité pour les Salariés Âgés ("CASA") (véhicules particuliers, utilitaires et industriels), Renault SA, Renault Véhicules Industriels et certaines filiales automobiles du Groupe ont signé des accords en 1999, d'une durée de cinq ans, offrant des indemnités pour encourager les départs volontaires de certains catégories de personnel à 57 ans.

Dans ce cadre, le Groupe a constitué une provision déterminée sur la base du nombre attendu de personnes qui accepteront cette offre, pour un montant de 3 833 millions de francs (584 millions d'euros). Ces accords prévoient également la possibilité de proposer des indemnités de départ volontaire au personnel de 55 ou 56 ans, mais aucun engagement n'a été pris par le Groupe à ce titre au 31 décembre 1999.

1998 :

Ils comprenaient principalement les plans sociaux des sociétés étrangères pour 588 millions de francs (90 millions d'euros), des sociétés françaises pour 394 millions de francs (60 millions d'euros) et l'effet net de la poursuite des autres mesures de restructuration de la Branche Automobile. En 1998, Renault SA n'avait pas constitué de provisions pour plans sociaux.

1997 :

Ils comprenaient principalement le plan social de Renault SA (425 millions de francs, soit 65 millions d'euros) et l'effet net de la poursuite des autres mesures de restructuration de la Branche Automobile.

Résultat des opérations sur filiales et titres de participation liés à l'exploitation

1999 :

Il comprend le résultat dégagé dans les opérations d'apport de l'activité Autocar/Autobus à IrisBus pour 217 millions de francs (33 millions d'euros) et l'effet de la dilution des actionnaires minoritaires dans le capital des filiales brésiliennes pour (176) millions de francs ((27) millions d'euros).

1998 :

Il comprenait le résultat de cession de 51% des titres de Financière Cabléa pour 106 millions de francs (16 millions d'euros) et le résultat de cession de Renault Industrie Mexique pour 68 millions de francs (10 millions d'euros).

1997 :

Il comprenait notamment le résultat de cession de 49% des titres de Financière Cabléa pour 102 millions de francs (16 millions d'euros) et la plus-value dégagée lors de la cession de Chausson Outillage pour 65 millions de francs (10 millions d'euros).

6 - Frais de personnel

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Branche Automobile	4 394	28 821	4 403	28 879	4 326	28 379
Branche Véhicules Industriels	1 057	6 936	1 119	7 342	1 141	7 486
Branche Financière	185	1 214	183	1 203	198	1 299
Total	5 636	36 971	5 705	37 424	5 665	37 164

La rémunération totale des dirigeants du Groupe Renault (membres du Comité Exécutif du Groupe) s'élève pour 1999 à 21,3 millions de francs soit 3,2 millions d'euros (20,5 millions de francs, soit 3,1 millions d'euros en 1998).

La rémunération des administrateurs s'élève à 1,8 million de francs (0,3 million d'euros) pour 1999 et à 1,7 million de francs pour 1998 (0,3 million d'euros).

7 - Résultat financier

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

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Frais financiers	(405)	(2 656)	(315)	(2 068)	(298)	(1 958)
Produits financiers	440	2 887	364	2 390	299	1 965
Résultat de cession de valeurs mobilières de placement	9	58	3	20	5	32
Total	44	289	52	342	6	39

En 1998, les frais financiers comprenaient le coût de renégociation pour 248 millions de francs (38 millions d'euros) visant à ramener le taux d'intérêt de l'emprunt obligataire 1992 au taux du marché.

Les autres produits et charges financiers comprennent :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Produits des participations non consolidées	262	1 716	7	47	8	54
Produits et charges financiers divers	2	13	1	5	18	115
Total	264	1 729	8	52	26	169

En 1997, les produits des participations non consolidées comprenaient pour 419 millions de francs (64 millions d'euros) la plus-value réalisée lors de la cession des titres ELF par la Branche Financière, et pour 1 230 millions de francs (188 millions d'euros) la plus-value réalisée lors de la vente des titres AB Volvo par le Siège de Renault SA.

8 - Impôts courants et différés

En application du régime fiscal du bénéfice consolidé qui a été reconduit au 1^{er} janvier 1998 pour une période de trois ans, Renault détermine l'impôt en tenant compte des résultats fiscaux de la plupart de ses filiales françaises et étrangères, calculés selon les règles de ce régime. Du montant d'impôt correspondant à ce résultat fiscal d'ensemble est déduit, sous certaines conditions, l'impôt payé par ces mêmes filiales étrangères.

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

Dans ce cadre, la charge d'impôt courant et différé s'analyse ainsi :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Charge d'impôts courants	(147)	(964)	(677)	(4 444)	(805)	(5 278)
Produit d'impôts différés	123	804	20	134	229	1 497
Variation de la provision pour dépréciation des impôts différés actifs	229	1 503	295	1 935	(44)	(287)
Produit net d'impôts différés	352	2 307	315	2 069	185	1 210
Impôts courants et différés	205	1 343	(362)	(2 375)	(620)	(4 068)

a. Les impôts courants des sociétés du Groupe payables aux administrations fiscales s'élèvent à 4 743 millions de francs (723 millions d'euros) au titre de l'exercice. Ce montant est déterminé en fonction des règles et des taux en vigueur dans les différents pays. En 1999, un produit d'impôt courant de 535 millions de francs (82 millions d'euros), relatif à des écarts de conversion, a été directement imputé sur les capitaux propres.

b. Un produit d'impôt différé de 1 077 millions de francs (164 millions d'euros), relatif à l'impact à l'ouverture de l'évolution de la norme IAS 19, a été directement imputé sur les capitaux propres au 1^{er} janvier 1999. La provision pour dépréciation des impôts différés actifs est déterminée en tenant compte de leur probabilité de récupération dans le temps, ainsi que des caractéristiques du régime fiscal du bénéfice consolidé. Compte tenu des perspectives de résultats du Groupe, les provisions constituées se rapportent à la part de ces provisions relative aux intérêts minoritaires des filiales, non prise en compte dans le régime du bénéfice fiscal consolidé, et à la dépréciation de crédits d'impôts étrangers.

Par ailleurs, au 31 décembre 1999, le Groupe dispose de moins-values reportables sur des plus-values taxables au taux réduit pour un montant de 4 019 millions de francs (613 millions d'euros). Ces moins-values sont imputables sur les résultats fiscaux à taux réduit jusqu'à l'exercice 2003 inclus.

Le montant de l'écart global entre la quote-part de capitaux propres des sociétés du Groupe et la valeur fiscale des participations au 31 décembre 1999 est de 9 547 millions de francs (1 455 millions d'euros).

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

	1997	1998	1999
	(en %)	(en %)	(en %)
Taux d'impôt légal en France	36,6	36,6	36,6
Éléments taxables à taux réduit	(15,2)	(2,1)	(0,3)
Dotations/reprise de provision pour dépréciation d'impôts différés actifs	(36,7)	(17,4)	3,8
Autres éléments	(17,5)	4,2	1,5
Taux effectif hors effet de la mise en équivalence de Nissan	(32,8)	21,3	41,6
Effet de la mise en équivalence de Nissan	-	-	11,9
Taux effectif	(32,8)	21,3	53,5

L'analyse du taux effectif d'impôt est effectuée par rapport au taux légal français, actuellement de 36,6%, bien que le taux du régime fiscal du bénéfice consolidé soit de 33,3%. Le taux légal français fait l'objet d'une majoration temporaire qui le porte à 40% pour 1999. Cette majoration s'applique uniquement aux entités taxables en France et a entraîné un surcroît d'impôt courant de 232 millions de francs en 1999 (35 millions d'euros).

Pour les exercices futurs et pour les entités imposables en France, il a été tenu compte dans la valorisation des impôts différés de la contribution sociale sur les bénéfices des sociétés correspondant à 3,3% de l'impôt. Cette revalorisation génère un produit d'impôts différés de 205 millions de francs (31 millions d'euros).

L'effet des éléments taxables à taux réduit en 1997 résultait de cessions ponctuelles de titres de participation.

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

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Immobilisations	(304)	(1 993)	(187)	(1 226)	(272)	(1 786)
Provisions et autres charges déductibles lors de leur paiement	797	5 226	876	5 746	1 344	8 818
Provision pour dépréciation	(346)	(2 265)	(25)	(162)	(62)	(405)
Autres	588	3 853	395	2 591	472	3 096
Solde net actifs	735	4 821	1 059	6 949	1 482	9 723

9 - Résultat par action

Le résultat de base par action est calculé en divisant le résultat net par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice.

Sur l'exercice 1999, le volume moyen d'actions en circulation est identique au capital social émis. Pour le calcul du résultat par action et conformément à la réglementation comptable française, les actions

détenues par Renault dans le cadre des plans d'options d'achats d'actions consenties aux cadres et dirigeants sont considérées comme étant en circulation, et il n'y a pas lieu dès lors de calculer un bénéfice par action dilué.

Sur la base du résultat net 1999 de 3 506 millions de francs (534 millions d'euros), les résultats par action selon les modalités de calcul de la norme IAS 33 (résultat par action) seraient de 14,89 francs par action pour le résultat par action de base (soit + 1,85 %) et de 14,84 francs par action pour le résultat dilué (+ 1,50 %).



10 - Immobilisations corporelles

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Terrains	327	2 148	331	2 173	325	2 130
Constructions	3 955	25 942	3 984	26 131	3 986	26 149
Outillages spécifiques	4 748	31 143	4 661	30 577	4 845	31 782
Matériels et autres outillages	9 365	61 428	9 319	61 130	9 443	61 941
Immobilisations données en location	430	2 818	394	2 581	1 387	9 099
Autres immobilisations corporelles	1 746	11 450	1 727	11 327	1 821	11 948
Immobilisations en cours	847	5 564	913	5 984	1 035	6 792
Valeurs brutes	21 418	140 493	21 329	139 903	22 842	149 841
Terrains et constructions	(1 875)	(12 296)	(1 976)	(12 963)	(1 957)	(12 836)
Outillages spécifiques	(3 227)	(21 167)	(3 234)	(21 216)	(3 420)	(22 436)
Matériels et autres outillages	(5 772)	(37 865)	(5 790)	(37 979)	(5 935)	(38 928)
Immobilisations données en location	(156)	(1 019)	(144)	(942)	(494)	(3 240)
Autres immobilisations corporelles	(1 153)	(7 567)	(1 135)	(7 442)	(1 193)	(7 832)
Amortissements et provisions	(12 183)	(79 914)	(12 279)	(80 542)	(12 999)	(85 272)
Valeurs nettes	9 235	60 579	9 050	59 361	9 843	64 569

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

	Valeur brute		Amortissements		Valeur nette	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Valeur au 31 décembre 1996	19 681	129 095	(11 006)	(72 192)	8 675	56 903
Acquisitions/(dotations)	2 248	14 744	(1 638)	(10 745)	610	3 999
(Cessions)/reprises	(1 393)	(9 140)	988	6 486	(405)	(2 654)
Ecart de conversion	178	1 169	(84)	(552)	94	617
Variation de périmètre	704	4 625	(443)	(2 911)	261	1 714
Valeur au 31 décembre 1997	21 418	140 493	(12 183)	(79 914)	9 235	60 579
Acquisitions/(dotations)	2 128	13 959	(1 788)	(11 729)	340	2 230
(Cessions)/reprises	(1 901)	(12 472)	1 487	9 755	(414)	(2 717)
Ecart de conversion	(129)	(844)	58	380	(71)	(464)
Variation de périmètre	(187)	(1 233)	147	966	(40)	(267)
Valeur au 31 décembre 1998	21 329	139 903	(12 279)	(80 542)	9 050	59 361
Acquisitions/(dotations)	2 404	15 769	(1 809)	(11 863)	595	3 906
(Cessions)/reprises	(643)	(4 216)	892	5 854	250	1 638
Ecart de conversion	159	1 046	(110)	(722)	49	324
Variation de périmètre	(407)	(2 661)	307	2 001	(101)	(660)
Valeur au 31 décembre 1999	22 842	149 841	(12 999)	(85 272)	9 843	64 569

Au 31 décembre 1999, les immobilisations données en location comprennent 1 213 millions de francs (185 millions d'euros) de véhicules automobiles donnés en location par la Branche Financière et pour 4 646 millions de francs (708 millions d'euros) de véhicules industriels ayant fait l'objet de ventes avec engagement de rachat (voir note 1-M).

Le Groupe n'a pas capitalisé d'intérêts intercalaires en 1999 et en 1998. Les intérêts intercalaires capitalisés au cours de l'exercice 1997 s'élevaient à 304 millions de francs (46 millions d'euros).

La ligne "variation de périmètre" comprend :

- _ en 1999, l'effet du passage de l'intégration globale à la mise en équivalence des fonderies apportées par Renault à Teksid pour (909) millions de francs ((139) millions d'euros) et l'effet de la consolidation par intégration globale de Dacia pour 323 millions de francs (49 millions d'euros).
- _ en 1998, l'effet du passage de l'intégration globale à la mise en équivalence, consécutif à la cession partielle de la Société de Transmissions de Bouthéon pour (245) millions de francs ((37) millions d'euros), soit (618) millions de francs ((94) millions d'euros) en valeur brute, et 373 millions de francs (57 millions d'euros) pour les amortissements ;
- _ en 1997 pour 1 582 millions de francs (241 millions d'euros) l'effet de la consolidation par intégration globale du Groupe Renault Argentine au 30 juin 1997, soit 4 501 millions de francs (686 millions d'euros) en valeur brute, et (2 919) millions de francs ((445) millions d'euros) pour les amortissements.

11 - Titres Nissan Motor mis en équivalence

Ce poste s'analyse comme suit :

	ECART D'ACQUISITION									
	Valeur brute provisoire		Amortissement		Net		Quote-part d'actif net		Total	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Au 30 juin 1999 (date de première consolidation)	838	5 493	-	-	838	5 493	3 772	24 750	4 610	30 243
Résultat 1999	-	-	(21)	(137)	(21)	(137)	(309)	(2 028)	(330)	(2 165)
Écart de conversion	-	-	-	-	-	-	330	2 161	330	2 161
Au 31 décembre 1999	838	5 493	(21)	(137)	817	5 356	3 793	24 883	4 610	30 239

Nissan Motor, société cotée à la Bourse de Tokyo, publie ses comptes consolidés en normes comptables japonaises, sur base annuelle au 31 mars et sur base semestrielle au 30 septembre. En conséquence, les comptes consolidés du Groupe Renault mettent en équivalence les comptes consolidés de Nissan Motor avec un décalage de trois mois.

La mise en équivalence 1999 a été effectuée sur la base des comptes publiés par Nissan Motor pour le semestre clos le 30 septembre 1999 après retraitements pour les besoins de la consolidation du Groupe Renault. De plus, s'agissant d'un événement exceptionnel intervenu pendant la période de décalage (entre le 30 septembre et le 31 décembre 1999), les coûts estimés des décisions annoncées par Nissan le 18 octobre 1999 dans le "Plan pour le Renouveau" ont été provisionnés dans le résultat 1999 du Groupe Renault.

A. Écart d'acquisition

L'écart d'acquisition, comptabilisé sur la participation dans Nissan Motor pour un montant provisoire de 5 493 millions de francs (838 millions d'euros), est amorti linéairement sur vingt ans à compter du 30 juin 1999.

Cet écart a été déterminé comme suit :

	en millions d'euros	en millions de francs
Coût d'acquisition	4 610	30 243
Quote-part dans l'actif net en juste valeur	(3 772)	(24 750)
Ecart d'acquisition (valeur brute)	838	5 493

Le coût d'acquisition correspond à l'apport en capital exprimé en yens convertis au taux des achats à terme effectués par Renault à la suite de l'accord de mars 1999 ; il inclut également les frais d'acquisition net d'impôts.

L'actif net en juste valeur de Nissan Motor à la date d'acquisition a été déterminé comme suit :

	en milliards de yens	en millions d'euros	en millions de francs
Capitaux propres consolidés au 31 mars 1999 tels que publiés	1 255		
Reclassement des écarts de conversion des filiales étrangères	(311)		
Autres retraitements pour les besoins de Renault (voir C)	(221)		
Actif net avant augmentation de capital	723	5 657	37 105
Augmentation de capital Renault		4 596	30 149
Actif net de Nissan Motor en juste valeur		10 253	67 254
Soit Quote part de Renault - 36,8 %		3 772	24 750

B. Comptes consolidés de Nissan Motor (normes comptables japonaises)

Les chiffres clés des comptes consolidés semestriels de Nissan Motor au 30 septembre 1999, établis en conformité avec les normes comptables japonaises, se résument comme ci-contre (en milliards de yens) :

C. Évolution des capitaux propres retraités

En milliards de yens	1 ^{er} Avril 1999	Résultat du semestre	Autres mouvements	30 septembre 1999
Capitaux propres aux normes japonaises après augmentation de capital	1 841	(323)	(234)	1 284
Retraitements pour les besoins de Renault :				
- Reclassement de l'écart de conversion (a)	(311)		(31)	(342)
- Réestimation de l'actif immobilisé (b)	783	45		828
- Provision pour retraites (c)	(723)	264		(459)
- Autres retraitements (d)	(281)	10	221	(50)
	(532)	319	190	(23)
Coûts du "Plan de Renouveau"		(99)		(99)
Actif net retraité pour les besoins de Renault				
- En milliards de yens	1 309	(103)	(44)	1 162
- En millions de francs français	67 254	(5 511)	5 875	67 618
- En millions d'euros	10 253	(840)	896	10 308

(a), (b), (c), (d) : voir page ci-contre.

Compte de résultats (chiffres clés)

En milliards de yens	Semestre clos le 30/09/1999
Chiffre d'affaires	3 045
Résultat d'exploitation	58
Résultat courant	42
Éléments exceptionnels	(390)
Perte nette	(323)

Bilans résumés

En milliards de yens	Au 30/09/1999	31/03/1999
Immobilisations corporelles	2 985	3 029
Autres actifs immobilisés	531	572
Autres actifs	2 552	2 455
Écart de conversion	342	311
Trésorerie	750	551
Total Actif	7 160	6 918
Capitaux propres	1 284	1 255
Intérêts minoritaires	58	22
Dettes financières, part à long terme	1 870	1 592
Autres passifs à long terme	819	231
Dettes financières à court terme	1 476	2 025
Autres dettes	1 653	1 793
Total Passif	7 160	6 918

Les “Autres mouvements” en francs français représentent la variation de l'écart de conversion qui résulte essentiellement de la progression du cours du yen par rapport à l'euro.

Les retraitements effectués pour les besoins de la consolidation de Renault concernent :

(a) Le reclassement en déduction des capitaux propres des écarts de conversion des filiales étrangères qui, dans les comptes publiés au Japon, sont inscrits dans un compte de régularisation actif ;

(b) L'effet net de l'évaluation à la juste valeur de l'actif immobilisé, les principales corrections concernant les terrains et les installations industrielles ;

(c) La constatation du passif estimé sur les engagements de retraites (la variation du semestre provenant essentiellement de la partie comptabilisée dans les comptes publiés au Japon sur cette période) ;

(d) Outre les effets d'impôts différés, la rubrique “Autres retraitements” inclut notamment les retraitements liés aux changements de méthodes comptables japonaises constatés par Nissan en mouvements de capitaux propres du semestre.

12 - Autres titres mis en équivalence

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Teksid					186	1 217
Irisbus					10	64
Maïis	60	391	57	374	34	225
Sofasa	10	64	3	17		(1)
Filiales du Groupe Renault Argentine	6	38	6	39	8	50
Société de Transmissions de Bouthéon			14	91	14	90
Autres	33	219	37	248	43	290
Total	109	712	117	769	295	1 935

Renault et Teksid ont conclu un accord qui se traduit par l'acquisition, par Renault, de 33,5% de Teksid (note 2).

Cette société est mise en équivalence dans les comptes du Groupe à compter du 1^{er} janvier 1999.

Les variations du poste s'analysent comme suit :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Solde au 1^{er} janvier	115	757	109	712	117	769
Variation de périmètre	(55)	(364)	14	95	207	1 358
Variation de l'écart de conversion et autres variations	38	247	(2)	(11)	(10)	(65)
Distribution	(2)	(13)	(3)	(22)	(1)	(8)
Augmentation de capital	2	15	12	83	8	50
Résultat	11	70	(13)	(88)	(26)	(169)
Solde au 31 décembre	109	712	117	769	295	1 935

Les éléments caractéristiques combinés des sociétés mises en équivalence autres que Nissan sont les suivants :

	Automobile						Véhicules Industriels					
	1997		1998		1999		1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Chiffre d'affaires	1 132	7 425	1 072	7 033	2 516	16 506	221	1 452	253	1 662	251	1 646
Résultat net	5	36	(41)	(267)	(59)	(386)	(3)	(18)	2	14	(2)	(13)
Capitaux propres	201	1 320	159	1 044	741	4 863	20	130	62	404	60	394
Total bilan	507	3 325	574	3 762	2 350	15 418	109	717	68	443	149	975

13 - Immobilisations financières

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Autres titres de participation	184	1 204	167	1 095	176	1 154
Autres immobilisations financières	346	2 279	310	2 035	344	2 257
Total	530	3 483	477	3 130	520	3 411

Les autres titres de participation comprennent :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Participations contrôlées	151	989	136	892	154	1 013
Participations comprises entre 20 et 40 %	18	120	24	155	38	247
Participations inférieures à 20 %	99	646	96	633	104	685
Valeurs brutes	268	1 755	256	1 680	296	1 945
Provisions	(84)	(551)	(89)	(585)	(120)	(791)
Valeurs nettes	184	1 204	167	1 095	176	1 154

La valeur nette des participations contrôlées s'élève à 504 millions de francs (77 millions d'euros) en 1999, à 476 millions de francs (73 millions d'euros) en 1998, et à 544 millions de francs (83 millions d'euros) en 1997.

Au 31 décembre 1999, la principale participation cotée est la suivante :

Nom de la société	% détenu	Valeur nette des titres détenus		Valeur de marché des titres cotés	
		en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
BNP	1 %	65	427	120	789



14 - Créances de financement des ventes

85

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Crédits au réseau de distribution	2 253	14 779	2 619	17 181	3 025	19 842
Crédits à la clientèle finale	5 047	33 109	5 498	36 060	8 752	57 411
Opérations de crédit-bail et assimilées	2 902	19 034	3 200	20 992	3 847	25 235
Valeur brute	10 202	66 922	11 317	74 233	15 624	102 488
Provisions	(444)	(2 913)	(419)	(2 750)	(514)	(3 372)
Valeur nette	9 758	64 009	10 898	71 483	15 110	99 116

En 1999, les créances de financement des ventes comprennent l'effet de la consolidation par intégration globale des filiales financières européennes de Nissan pour 15 801 millions de francs (2 409 millions d'euros) (note 2-A-b).

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

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
France	3 323	21 798	3 446	22 603	4 246	27 852
Autres pays d'Europe	6 435	42 211	7 452	48 880	10 864	71 264
Total	9 758	64 009	10 898	71 483	15 110	99 116

Leurs échéances sont les suivantes :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Moins d'un an	5339	35 023	5 823	38 194	7 365	48 308
Un à cinq ans	4 399	28 858	5 056	33 165	7 691	50 449
Plus de cinq ans	20	128	19	124	54	359
Total	9 758	64 009	10 898	71 483	15 110	99 116

15 - Stocks

Les stocks s'analysent de la manière suivante :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Valeur brute	4 014	26 329	4 298	28 195	5 162	33 859
Provisions	(301)	(1 976)	(276)	(1 810)	(292)	(1 915)
Valeur nette	3 713	24 353	4 022	26 385	4 870	31 944

En valeur nette, les stocks se décomposent comme suit :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Matières premières et fournitures	673	4 413	738	4 839	921	6 044
En-cours de production	473	3 103	504	3 308	562	3 688
Produits finis automobiles	1 729	11 342	1 988	13 042	2 545	16 697
Produits finis véhicules industriels	540	3 545	587	3 850	616	4 041
Autres produits finis	275	1 798	197	1 293	215	1 401
Contrats à long terme	23	152	8	53	11	73
Total	3 713	24 353	4 022	26 385	4 870	31 944

Au 31 décembre 1999, les stocks de produits finis automobiles comportent des véhicules vendus avec engagements de rachat pour 3 988 millions de francs (608 millions d'euros) (note 1-F-a).

16 - Clients

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

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Clients et comptes rattachés	2 803	18 387	3 060	20 071	3 670	24 076
Provisions	(154)	(1 013)	(159)	(1 039)	(152)	(997)
Valeur nette	2 649	17 374	2 901	19 032	3 518	23 079

Ce poste exclut les créances sur les concessionnaires qui font l'objet, en France et dans certains pays d'Europe, d'une cession aux sociétés financières du Groupe, lorsque le risque de non-recouvrement est transféré à ces sociétés : elles sont alors incluses dans les créances de financement des

ventes. Dans le cas où ce risque n'est pas transféré, bien que les créances soient juridiquement cédées, elles demeurent incluses dans les comptes clients.



17 - Autres créances et charges constatées d'avance

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Frais d'émission et primes de remboursement d'emprunts obligataires	31	204	24	158	24	157
Charges diverses constatées d'avance	497	3 260	430	2 818	400	2 627
Créances fiscales	911	5 974	712	4 669	850	5 578
Autres créances	714	4 682	604	3 966	765	5 011
Total	2 153	14 120	1 770	11 611	2 039	13 373

18 - Prêts et valeurs mobilières de placement

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Prêts à caractère de placement	4 020	26 369	6 160	40 406	2 204	14 456
Valeurs mobilières de placement	277	1 815	272	1 783	310	2 031
Titres Renault autodétenus	11	74	31	206	164	1 081
Total	4 308	28 258	6 463	42 395	2 678	17 568

Les prêts à caractère de placement sont essentiellement constitués de prêts interbancaires des sociétés

financières et correspondent pour une large part aux placements des excédents de trésorerie des activités industrielles et commerciales.

Ils s'analysent de la manière suivante :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Part à plus d'un an	215	1 410	227	1 487	197	1 292
Part à moins d'un an	3 805	24 959	5 933	38 919	2 007	13 164
Total	4 020	26 369	6 160	40 406	2 204	14 456

Des valeurs mobilières de placement ont été reclassées en trésorerie pour respectivement 494 millions de francs (75 millions d'euros) pour 1999, 437 millions de francs (67 millions d'euros) pour 1998, et 853 millions de francs (130 millions d'euros) pour 1997.

Les titres Renault SA autodétenus sont destinés aux options d'achat d'actions consenties aux cadres et aux dirigeants du Groupe (voir note 19). Leur valeur nette comptable correspond au plus bas du prix d'acquisition ou du prix d'exercice des options.

19- Capitaux propres

Capital social

Le nombre total d'actions ordinaires émises et intégralement libérées est de 239 798 milliers d'actions (1998 et 1997: 239 798 milliers) avec une valeur nominale de 25 francs (3,8 euros) par action (1998 et 1997 : 25 francs - 3,8 euros par action).

Le Conseil d'Administration a l'autorisation d'augmenter le capital social dans la limite de 6 milliards d'euros de nominal, cette autorisation étant valable jusqu'à l'Assemblée Générale devant statuer sur les comptes de l'exercice 2000.

Au 31 décembre 1999, l'Etat détient 106.037.141 actions qui lui confèrent 44,22 % du capital.

Conformément aux dispositions adoptées lors des Assemblées Générales du 10 juin 1999 et du 11 juin 1998, le Conseil d'Administration a décidé d'affecter les actions détenues par Renault intégralement aux plans d'options d'achat d'actions en cours. Conformément à la règle comptable française, ces actions figurent en Valeurs mobilières de placement pour 1 081 millions de francs (165 millions d'euros) au 31 décembre 1999 (206 millions de francs - 31 millions d'euros en 1998). En référentiel IASC, ces titres auto-détenus seraient inscrits en diminution des capitaux propres et viendraient diminuer le nombre d'actions en circulation pour le calcul du résultat par action de base (voir note 9).

Distributions

L'Assemblée Générale Mixte des actionnaires du 10 juin 1999 a décidé une distribution de dividendes pour un montant de 1 199 millions de francs (183 millions d'euros) (5 francs - 0,76 euro par action) ; (836 millions de francs soit 128 millions d'euros - 3,5 francs soit 0,53 euro par action en 1998). Aucune distribution de dividende n'est intervenue en 1997.

Écart de conversion

Les écarts de conversion liés aux devises de la zone Euro inclus dans les capitaux propres consolidés s'élèvent à (2 285) millions de francs ((348) millions d'euros) au 31 décembre 1999 et au 31 décembre 1998.

En 1999, la variation de l'écart de conversion de 1 995 millions de francs (305 millions d'euros) se rapporte essentiellement à la conversion des comptes de Nissan Motor, pour 1 891 millions de francs (288 millions d'euros) après prise en compte de l'effet de la couverture partielle de l'investissement dans Nissan (note 2-A-a).

Plan d'options d'achat d'actions

Le Conseil d'Administration attribue périodiquement depuis octobre 1996, aux cadres et dirigeants du Groupe des options d'achat d'actions à des conditions de prix et de délai d'exercice propres à chaque attribution.

La variation du nombre d'options sur actions détenues par les membres du personnel est la suivante :

	1997	1998	1999
Restant à lever au 1 ^{er} janvier	446 250	1 000 000	2 912 500
Attribuées	553 750	1 912 500	2 125 900
Levées			(31 650)
Perdues			(27 300)
Restant à lever au 31 décembre	1 000 000	2 912 500	4 979 450

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

Période d'exercice	1998		1999		1999	
	28 octobre 2003 26 octobre 2008	20 octobre 2004 18 octobre 2009	17 mars 2004 15 mars 2009	en euros	en francs	en francs
Prix d'exercice par action	32,12	210,74	50,94	334,14	40,82	267,79
Nombre d'actions	1 912 500		1 825 900		300 000	

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

Les options restant en circulation au 31 décembre 1999 s'analysent comme suit :

Date d'attribution	Prix d'exercice en euros	Prix d'exercice en francs	Options restant à lever 1999	Période d'exercice
22 octobre 1996	17,57	115,23	398 500	22 octobre 1999 22 octobre 2006
28 octobre 1997	24,89	163,3	549 050	29 octobre 2002 27 octobre 2007
27 octobre 1998	32,13	210,74	1 906 000	28 octobre 2003 26 octobre 2008
16 mars 1999	40,82	267,79	300 000	17 mars 2004 15 mars 2009
10 octobre 1999	50,94	334,14	1 825 900	20 octobre 2004 18 octobre 2009
Total			4 979 450	

20 - Intérêts minoritaires

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Intérêts minoritaires au 1 ^{er} janvier	309	2 026	679	4 456	662	4340
Distribution	(19)	(126)	(32)	(208)	(40)	(264)
Variation de l'écart de conversion	21	144	(35)	(231)	(28)	(182)
Changement de mode de consolidation et autres variations de périmètre	366	2 401	62	400	31	205
Part des minoritaires dans le résultat	2	11	(12)	(77)	5	36
Intérêts minoritaires au 31 décembre	679	4 456	662	4 340	630	4 135

Le poste "Changement de mode de consolidation et autres variations de périmètre" enregistre :

– en 1999, l'effet de la consolidation par intégration globale de Dacia (note 2-B) pour 34 millions de francs (5 millions d'euros), la part des apports réalisés par les actionnaires minoritaires dans l'augmentation de capital de Oyak pour 122 millions de francs (19 millions d'euros). Le Groupe a porté sa participation dans Renault Do Brasil LTDA à 76,44% (+33,48%) par le biais d'une augmentation de capital réservée, sans incidence significative sur l'évolution des intérêts minoritaires ;

– en 1998, les augmentations de capital souscrites par les minoritaires de Renault do Brasil Automoveis pour 279 millions de francs (43 millions d'euros) ;

– en 1997, l'effet de la consolidation par intégration globale de Cofal et Renault Argentine au 30 juin 1997 pour 1 935 millions de francs (295 millions d'euros), l'effet de la dilution des minoritaires à la suite d'augmentations de capital de Cofal exclusivement souscrites par Renault pour 1 772 millions de francs (270 millions d'euros) et les augmentations de capital souscrites par les minoritaires de Renault do Brasil Automoveis pour 478 millions de francs (73 millions d'euros).



21 - Provisions pour engagements de retraite et assimilés et autres avantages au personnel à long terme

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

A. Régimes à cotisations définies

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

B. Régimes à prestations définies

Ces régimes donnent lieu à constitution de provisions et concernent :

- Les engagements de retraite, dont les indemnités de départ à la retraite et les compléments de retraite ; les autres avantages, long terme, dont principalement les médailles du travail et le capital temps figurent également dans ce poste.

- Les régimes de couverture de frais médicaux.

	Sociétés françaises		Sociétés étrangères		Total	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
1999						
Engagements de retraite et assimilés	593	3 891	126	825	719	4 716
Couverture des frais médicaux			533	3 495	533	3 495
Total	593	3 891	659	4 320	1 252	8 211

	Sociétés françaises		Sociétés étrangères		Total	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
1998						
Engagements de retraite et assimilés	641	4 207	76	499	717	4 706
Couverture des frais médicaux			365	2 392	365	2 392
Total	641	4 207	441	2 891	1 082	7 098

	Sociétés françaises		Sociétés étrangères		Total	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
1997						
Engagements de retraite et assimilés	613	4 024	66	429	679	4 453
Couverture des frais médicaux			390	2 559	390	2 559
Total	613	4 024	456	2 988	1 069	7 012

Les régimes à prestations définies sont parfois couverts par des fonds. Ces derniers font périodiquement l'objet d'une évaluation actuarielle par des actuaires indépendants. La valeur de ces fonds, lorsqu'ils existent, est déduite du passif.



Engagements de retraite et assimilés

Le rapprochement entre la valeur actuarielle de l'engagement et la provision pour engagements de retraite et assimilés (hors frais médicaux) s'établit comme suit :

	31/12/98		1/01/99		31/12/99	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Valeur actuarielle des engagements	1 441	9 453 ⁽¹⁾	1 637	10 738	1 579	10 360
Gains actuariels non comptabilisés	28	0	0	0	45	294
Coût des services passés non comptabilisés	(206)	(1 170)	0	0	0	0
Valeur des actifs du régime inscrits au passif du bilan	(621) ⁽¹⁾	(4 075)	(621)	(4 075)	(905)	(5 938)
Provision nette au bilan au titre des engagements de retraite	642 ⁽¹⁾	4 208 (1)	1 016	6 663	719	4 716

(1) Au 31 décembre 1998, des actifs totalisant 498 millions de francs - 76 millions d'euros, figuraient à l'actif du bilan. Ils concernaient principalement certains régimes de Mack Trucks qui montraient un excédent par rapport aux engagements existant à cette date. Cet excédent a disparu à la suite de la réévaluation des engagements, conformément à l'IAS 19 (révisée 1998) au 1^{er} janvier 1999.

La différence entre la provision nette au 31 décembre 1998 (4 208 millions de francs - 641 millions d'euros) et celle au 1^{er} janvier 1999 (6 663 millions de francs - 1 016 millions d'euros) a été déduite des capitaux propres au 1^{er} janvier 1999 conformément aux dispositions transitoires de la norme après effet d'impôt (2 455 millions de francs - 374 millions d'euros en valeur brute, et 1 656 millions de francs - 252 millions d'euros net d'impôt).

La variation de la provision pour engagements de retraite et assimilés pour l'exercice 1999 se ventile comme suit :

La charge nette de l'exercice 1999 incluse dans les frais de personnel se décompose comme suit :

	1999	
	en millions d'euros	en millions de francs
Coût des services rendus	52	341
Coût de l'actualisation	95	621
Rentabilité attendue des actifs du régime	(70)	(459)
Charge nette de l'exercice	77	503

Des reprises de provisions pour indemnités de départ à la retraite à raison de 1 383 millions de francs (211 millions d'euros) ont été opérées au cours de l'exercice par suite de l'adhésion, par Renault SA et certaines de ses filiales en France, au plan de CASA ("Cessation Anticipée des Salariés Âgés"). Ce plan et ses conséquences sur les comptes consolidés au 31 décembre 1999 sont développées dans la note 5.

	1999	
	en millions d'euros	en millions de francs
Solde 31 décembre 1998		
- Comme publié	718	4 706
- Reclassement des actifs	(76) ⁽¹⁾	(498) ⁽¹⁾
	642	4 208
- Effet de l'adoption de l'IAS 19 (révisée 98)	374	2 455
Solde au 1^{er} janvier retraité	1 016	6 663
Charge nette de l'exercice	77	503
Cotisations payées et contributions aux actifs du régime	(155)	(1 012)
Reprises de provisions liées au plan CASA	(211)	(1 383)
Autres	(8)	(55)
Solde au 31 décembre 1999	719	4 716

(1) Au 31 décembre 1998, des actifs totalisant 498 millions de francs - 76 millions d'euros figuraient à l'actif du bilan. Ils concernaient principalement certains régimes de Mack Trucks qui montraient un excédent par rapport aux engagements existant à cette date. Cet excédent a disparu à la suite de la réévaluation des engagements, conformément à l'IAS 19 (révisée 1998) au 1^{er} janvier 1999.

La décomposition des provisions au 31 décembre 1999 (essentiellement à plus d'un an) se présente comme suit :

	Sociétés françaises		Mack Trucks		Autres sociétés		Total	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Coûts des services rendus	593	3 888	851	5 585	135	887	1 579	10 360
Ecarts actuariels non comptabilisés		3	46	305	(2)	(14)	44	294
Valeur des fonds investis			(892)	(5 853)	(12)	(85)	(904)	(5 938)
Total	593	3 891	5	37	121	788	719	4 716

Couverture des frais médicaux

En complément des engagements de retraite et autres avantages long terme décrits ci-dessus, Mack Trucks Inc. a l'engagement de prendre à sa charge des frais médicaux et d'assurance-vie concernant le personnel.

L'effet de l'adoption de la norme IAS 19 (révisée 98) a généré une augmentation de la provision de 789 millions de francs (120 millions d'euros) a été déduit des capitaux propres au 1^{er} janvier 1999 conformément aux dispositions transitoires de la norme après effet d'impôt (789 millions de francs - 120 millions d'euros en valeur brute, et 511 millions de francs - 78 millions d'euros net d'impôt).

	1999	
	en millions d'euros	en millions de francs
Solde 31 décembre 1998 (comme publié)	365	2 392
Effet de l'adoption de l'IAS 19 révisée 98	120	789
Solde au 1^{er} janvier retraité	485	3 181
Charge nette de l'exercice	41	267
Cotisations payées et contributions aux actifs du régime	(69)	(454)
Ecarts de conversion	76	501
Solde au 31 décembre 1999	533	3 495

L'impact cumulé de l'adoption de la norme IAS 19 sur les engagements de retraite et la couverture des frais médicaux représente donc 3 244 millions de francs (495 millions d'euros) soit 2 167 millions de francs (330 millions d'euros) après impôt différé. Cet impact est imputé à hauteur de (2 198) millions de francs ((335) millions d'euros) au Groupe, et pour 31 millions de francs (5 millions d'euros) aux réserves des minoritaires.



La charge de l'exercice au titre des frais médicaux de l'exercice 1999 incluse dans les frais de personnel se décompose comme suit :

	1999	
	en millions d'euros	en millions de francs
Coût des services rendus	5	34
Coût de l'actualisation	36	233
Charge nette de l'exercice	41	267

Le taux d'accroissement des frais médicaux pour les plans a été présumé décroissant jusqu'à atteindre les limites annuelles par employé fixées dans les accords sociaux de 1992, diminuant graduellement jusqu'à 7% en 2001 pour le plan le plus important.

Au-delà de ces dates, les accords sociaux ont pour effet d'éliminer l'accroissement de la part des employeurs dans ces frais médicaux.

À titre d'exemple, si ces taux étaient augmentés de 1% chaque année, cela aurait pour effet d'augmenter de 30 millions de francs, soit 5 millions d'euros (25 millions de francs soit 4 millions d'euros en 1998), l'engagement et la charge annuelle de 1999 composée de la somme des droits acquis au cours de l'exercice et de l'effet de l'actualisation de 2 millions de francs, soit 0,3 million d'euros (2 millions de francs, soit 0,3 million d'euros en 1998).

Hypothèses actuarielles

Les principales hypothèses actuarielles utilisées sont les suivantes:

	Sociétés françaises	États-Unis
Âge de départ à la retraite	60 ans	60 ans
Évolution des salaires	3%	6%
Taux d'actualisation financière	5,5%	7%
Rentabilité attendue des fonds investis pour les États-Unis	--	9,5%

22 - Autres provisions pour risques et charges

Les autres provisions pour risques et charges s'analysent comme suit :

	Part à plus d'un an		Part à moins d'un an		Total	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
1999						
Provision pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs	849	5 570	229	1 500	1 078	7 070
Provision pour garantie			783	5 133	783	5 133
Autres	471	3 095	313	2 053	784	5 148
Total	1 320	8 665	1 325	8 686	2 645	17 351
1998						
Provision pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs	72	474	374	2 451	446	2 925
Provision pour garantie			729	4 780	729	4 780
Autres	465	3 047	437	2 874	902	5 921
Total	537	3 521	1 540	10 105	2 077	13 626
1997						
Provision pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs	81	533	430	2 819	511	3 352
Provision pour garantie			570	3 737	570	3 737
Autres	355	2 331	453	2 974	808	5 305
Total	436	2 864	1 453	9 530	1 889	12 394

En 1999, Renault SA et certaines de ses filiales en France ont constitué des provisions suite à l'adhésion au plan de CASA ("Cessation Anticipée des Salariés Âgés") pour 5 216 millions de francs soit 795 millions d'euros. Ce plan et ses conséquences sur les comptes consolidés au 31 décembre 1999 sont développées dans la note 5.

Au-delà de cet accord qui ne concerne que les sociétés françaises, le Groupe a constitué en 1999 dans ses filiales étrangères de nouvelles provisions pour 146 millions de francs (20 millions d'euros). Ces provisions s'inscrivent dans les mesures de restructuration opérées dans le cadre de la rationalisation des structures de production du Groupe. Ces mesures se traduisent essentiellement par des réductions d'effectifs sous forme de pré-retraites, garanties de ressources, reclassements internes et externes, et départs.

Au cours des exercices précédents, des provisions ont été constituées pour 1 287 millions de francs (196 millions d'euros) en 1998 et 1 220 millions de francs (186 millions d'euros) en 1997.

En 1999, les utilisations de provisions pour restructuration se sont élevées à 1 481 millions de francs, soit 167 millions d'euros (1 542 millions de francs, soit 235 millions d'euros pour 1998 et 1 759 millions de francs, soit 268 millions d'euros pour 1997).

L'augmentation des provisions pour garantie et des autres provisions s'explique par l'accroissement des volumes de ventes et l'évolution des conditions commerciales.

23 - Dettes porteuses d'intérêts

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

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Titres participatifs	353	2 317	353	2 317	346	2 267
Emprunts obligataires	2 855	18 730	3 140	20 597	3 999	26 230
Autres dettes représentées par un titre	921	6 039	895	5 870	1 049	6 878
Emprunts auprès des établissements de crédit	486	3 190	589	3 862	1 458	9 565
Autres dettes financières	74	484	106	695	78	519
Dettes financières à long terme, dues à plus d'un an	4 689	30 760	5 083	33 341	6 930	45 459
Part à court terme des dettes financières à long terme	995	6 528	824	5 405	1 810	11 876
Total des dettes à long terme	5 684	37 288	5 907	38 746	8 740	57 335
Dettes financières à court terme à l'origine	9 752	63 970	9 723	63 780	11 604	76 114
Total	15 436	101 258	15 630	102 526	20 344	133 449

B. Les titres participatifs s'analysent comme suit :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Titres participatifs Renault SA 1983	153	1 000	153	1 000	153	1 000
Titres participatifs Renault SA 1984	165	1 085	165	1 085	165	1 085
Titres participatifs Diac 1985	35	232	35	232	28	182
Total	353	2 317	353	2 317	346	2 267

Les titres participatifs émis en octobre 1983 et en avril 1984 par Renault SA sont remboursables avec primes à sa seule initiative à partir de 1998. Ils font l'objet d'une rémunération annuelle d'un minimum de 9%, composée d'une partie fixe égale à 6,75% et d'une partie variable, fonction de l'évolution du chiffre d'affaires consolidé, calculée à structure et méthodes de consolidation identiques. La rémunération 1999 de 235 millions de francs, soit 36 millions d'euros (223 millions de francs, soit 34 millions d'euros en 1998, et 213 millions de francs, soit 32 millions d'euros en 1997) figure dans les frais financiers. Ces titres sont cotés à la Bourse de Paris. La cotation du titre d'une

valeur nominale de 1 000 francs (153 euros) a varié au cours de l'exercice entre 2 103 francs (321 euros) et 2 899 francs (442 euros), coupon détaché.

La rémunération des titres participatifs émis en 1985 par Diac comprend : une partie fixe égale au TAM (Taux Annuel Monétaire) et une partie variable obtenue en appliquant à 40% du TAM le taux de progression du résultat net consolidé du sous-groupe Diac de l'exercice par rapport à celui de l'exercice précédent. En 1999, Diac a procédé au rachat de 49 911 titres participatifs représentant une valeur de 50 millions de francs (8 millions d'euros).

La valeur de marché des titres participatifs, déterminée sur la base de la valeur boursière à la date de clôture de l'exercice, s'établit à 4 568 millions de francs (696 millions d'euros) en 1999.

C. Les emprunts obligataires s'analysent comme suit :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Renault SA						
Emprunt 1999 à 1,795 % (a)					606	3 973
Emprunt 1998 Pibor 3 Mois			76	500	76	500
Emprunt 1996 à 5,80 %	305	2 000	305	2 000	305	2 000
Emprunt 1994 à 6,25 %	305	2 000	305	2 000	305	2 000
Emprunt 1993 à 7,25 %	229	1 500	229	1 500	229	1 500
Emprunt 1993 à 7,5 %	229	1 500	229	1 500	229	1 500
Emprunt 1992 à 9 % (b)	301	1 976	301	1 976	301	1 976
Emprunt 1986 à 10,625 %	14	99	15	99	15	99
Total	1 383	9 075	1 460	9 575	2 066	13 548
Autres emprunts obligataires des filiales industrielles et commerciales	2	16				
Renaul Crédit International						
Emprunt 1999 Euribor 3 Mois + 0,125 %					500	3 280
Emprunt 1999 Euribor 3 Mois + 0,1875 %					200	1 312
Emprunt 1999 Euribor 3 Mois + 0,25 %					350	2 296
Emprunt 1998 Libor 3 Mois			153	1 006	153	1 006
Emprunt 1997 Libor 3 Mois	153	1 004	153	1 006	153	1 006
Emprunt 1997 Pibor 3 Mois	305	2 000	305	2 000	305	2 000
Emprunt 1997 à 6,30 %	213	1 400	213	1 400	213	1 400
Emprunt 1996 à 6,60 %	305	2 000	305	2 000	305	2 000
Emprunt 1995 à coupon unique	181	1 180	197	1 285	212	1 388
Emprunt 1993 à 7,5 % (avril)	152	1 000	152	1 000	152	1 000
Emprunt 1993 à 7,5 % (novembre)	152	1 000	152	1 000	152	1 000
Autres emprunts obligataires	49	324	50	325	50	325
Total	1 510	9 908	1 680	11 022	2 745	18 013
Diac						
Emprunt 1989 à 8,70 %	76	500				
Total	76	500				
Intérêts courus non échus	108	700	96	628	108	708
Total	3 079	20 199	3 236	21 225	4 919	32 269

(a) Après opération d'échange de devise (voir note 2.A).

(b) Avant opération d'échange de taux (voir note 7).

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

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Moins d'1 an	995	6 528	825	5 405	1 810	11 876
Entre 1 et 2 ans	784	5 142	1 298	8 517	1 087	7 132
Entre 2 et 3 ans	1 013	6 648	596	3 911	1 912	12 541
Entre 3 et 4 ans	709	4 650	480	3 147	1 027	6 738
Entre 4 et 5 ans	227	1 489	607	3 982	653	4 285
Plus de 5 ans	1 603	10 514	1 748	11 467	1 905	12 496
Total	5 331	34 971	5 554	36 429	8 934	55 068

Les tirages à court terme sur des lignes de crédit dont l'échéance est à plus d'un an sont classés dans les dettes financières à long terme selon l'échéance de la ligne.

E. Par devises, la répartition des dettes porteuses d'intérêts, avant prise en compte des instruments financiers dérivés, se présente ainsi :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Françs français	7 954	52 174	8 992	58 983	3 790	24 862
Autres devises de la zone Euro	3 852	25 268	3 407	22 350	13 302	87 256
Autres devises de l'Union Européenne (hors zone Euro)	1 883	12 348	1 453	9 527	1 317	8 637
Autres devises	1 394	9 151	1 425	9 349	1 589	10 427
Total	15 083	98 941	15 277	100 209	19 998	131 182

F. Avant prise en compte des instruments dérivés, aux 31 décembre 1999, 31 décembre 1998 et 31 décembre 1997, les emprunts à long terme étaient à taux fixe respectivement pour 27 318 (4 165 millions d'euros), 25 465 (3 882 millions d'euros) et 24 790 (3 779 millions d'euros) millions de francs et à taux variable (généralement sur base Libor) respectivement pour 27 750 (4 230 millions d'euros), 10 964 (1 671 millions d'euros) et 10 181 (1 552 millions d'euros) millions de francs.



G. Le taux moyen pondéré des dettes financières à moins d'un an, avant prise en compte des instruments financiers dérivés, s'analyse comme suit :

	1997	1998	1999
	(en %)	(en %)	(en %)
Dettes financières à court terme à l'origine	4,78	4,32	3,58
Part à court terme des dettes financières à long terme	4,35	3,82	4,35
Total des dettes financières dues à moins d'un an	4,74	4,29	3,68

H. Lignes de crédit

Au 31 décembre 1999, le Groupe Renault dispose de lignes de crédit ouvertes pour une contre-valeur de 58 925 millions de francs (8 983 millions d'euros) en diverses monnaies auprès des banques, à des échéances s'échelonnant jusqu'en 2004 (la part à court terme est de 12 020 millions de francs, soit 1 832 millions d'euros).

Ces lignes de crédit étaient utilisées à hauteur de 14 862 millions de francs (2 266 millions d'euros) au 31 décembre 1999.

La commission moyenne versée représente en 1999 0,089 % des lignes de crédit confirmées contre 0,084 % en 1998 et 0,082 % en 1997.

24 - Autres dettes et produits différés

Les autres dettes comprennent, pour l'essentiel, divers impôts et taxes dus et les rémunérations dues au personnel, ainsi que les cotisations sociales à verser sur ces salaires pour les montants suivants :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Dettes fiscales	912	5 981	1 231	8 075	786	5 159
Dettes sociales	956	6 269	1 069	7 014	1 106	7 258
Dettes diverses	1 271	8 339	1 440	9 442	3 375	22 131
Produits différés	484	3 170	571	3 748	474	3 109
Total	3 623	23 759	4 311	28 279	5 741	37 657

Au 31 décembre 1999, les dettes diverses comportent 10 811 millions de francs, soit 1 648 millions d'euros (4 729 millions soit 721 millions d'euros dans la Branche Automobile et 6 082 millions de francs, soit 927 millions d'euros dans la Branche Véhicules Industriels) au titre des véhicules vendus avec engagements de rachat (note 1-F-a).

En 1998, l'augmentation des dettes fiscales résulte principalement de la charge d'impôt courant.

25 - Endettement financier net du Groupe (hors activité de financement des ventes)

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Titres participatifs	318	2 085	318	2 085	318	2 085
Emprunts obligataires	1 424	9 345	1 489	9 764	2 100	13 775
Autres dettes porteuses d'intérêts	4 008	26 294	3 536	23 200	3 050	20 009
Prêts à caractère de placement	(3 481)	(22 836)	(5 963)	(39 113)	(1 773)	(11 630)
Titres Renault autodétenus	(11)	(74)	(31)	(206)	(164)	(1 081)
Autres valeurs mobilières de placement	(193)	(1 268)	(191)	(1 251)	(249)	(1 635)
Trésorerie	(1 428)	(9 365)	(770)	(5 048)	(582)	(3 818)
Endettement financier net du Groupe	637	4 181	(1 612)	(10 569)	2 700	17 705

L'activité de financement des ventes est considérée comme une activité d'exploitation par le Groupe. Le calcul de l'endettement financier net ne comprend donc pas le refinancement de cette activité, constitué des dettes porteuses d'intérêts après déduction de la trésorerie et des actifs financiers.

26 - Instruments financiers

Dans le cadre de ses activités courantes, le Groupe Renault est exposé à des risques financiers divers, tels que le risque de change, le risque de taux et le risque de crédit. Le Groupe a établi de façon centralisée des politiques spécifiques pour gérer ces risques. Dans le cadre de la gestion de ces risques financiers, le Groupe a recours à des instruments financiers dérivés, mais il n'intervient jamais comme teneur de marché pour de tels instruments.

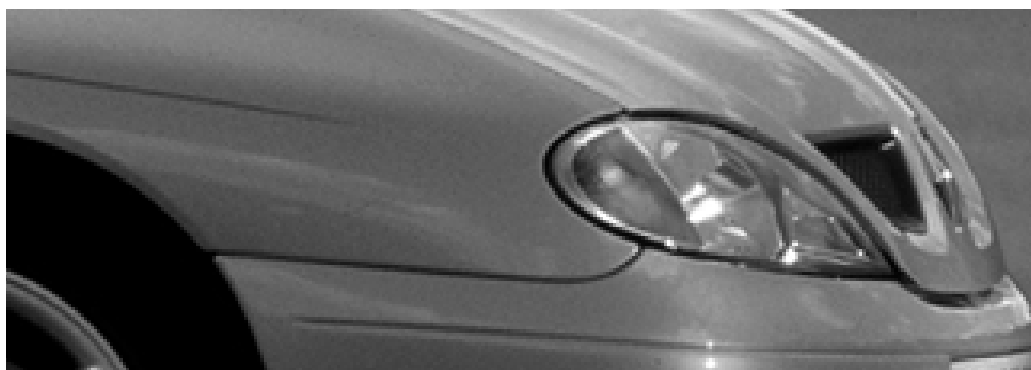
Dans la mesure où la plupart des transactions effectuées servent à couvrir les positions prises par les activités courantes du Groupe, le risque de marché sur les instruments utilisés est en grande partie compensé sur les positions couvertes par des mouvements égaux et de sens opposé.

A. Gestion du risque de taux de change et d'intérêt

Les engagements correspondants (exprimés en valeur notionnelle, le cas échéant) sont présentés ci-après :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Risques de change :						
Swap de devises						
Achats	861	5 650	461	3 027	840	5 510
Ventes	858	5 631	460	3 017	846	5 550
Autres opérations de change à terme ou conditionnelles						
Achats	10 934	71 721	12 551	82 329	12 087	79 286
Ventes	10 799	70 837	12 411	81 408	11 967	78 497
Risques de taux :						
Swap de taux						
Achats	27 806	182 395	27 609	181 104	25 941	170 161
FRA						
Achats	4 827	31 663	1 398	9 168	4 264	27 972
Ventes	5 433	35 640	1 198	7 857	4 237	27 795
Autres instruments de gestion du risque de taux						
Achats	4 540	29 778	3 250	21 320	1 197	7 852
Ventes	4 578	30 030	3 311	21 720	1 389	9 113

De plus, Renault, dans le cadre de ses activités courantes, a conclu un certain nombre de contrats financiers qui peuvent représenter un risque potentiel, tels que garanties accompagnant des cessions de créances, garanties financières, lettres de crédit. Ni les montants en cause, ni les risques inhérents à ces contrats ne sont considérés comme pouvant présenter un risque significatif au 31 décembre 1999.



B. Risque de contrepartie

Le Groupe contrôle ses risques de contrepartie inhérents à l'utilisation de contrats d'instruments financiers en n'effectuant des transactions qu'avec les institutions financières de premier rang et en établissant des limites par institution.

Renault entretient des relations commerciales avec des clients, des concessionnaires et des partenaires dans le monde entier, et ses créances, où les garanties

qu'il accorde à ces clients sont largement diversifiées et, dans de nombreux cas, garanties par des nantissements ou d'autres gages.

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

C. Valeur de marché des instruments financiers

Les montants inscrits au bilan et les valeurs de marché estimées des instruments financiers du Groupe sont les suivants :

	1997				1998				1999			
	Valeur au bilan		Valeur de marché		Valeur au bilan		Valeur de marché		Valeur au bilan		Valeur de marché	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Actifs												
Autres titres de participations cotés (a)	69	452	87	569	69	449	124	813	69	449	161	1 054
Autres titres de participations non cotés (b)	115	752	ND	ND	98	646	ND	ND	107	705	ND	ND
Autres titres de participations (I)	184	1 204	ND	ND	167	1 095	ND	ND	176	1 154	ND	ND
Titres inclus dans les autres immobilisations financières (II)	88	577	88	577	2	2	2	2	1	8	2	2
Titres de transaction	110	721	110	721	78	512	78	512	59	385	59	385
Autres titres	178	1 168	182	1 193	225	1 477	272	1 781	415	2 727	441	2 891
Valeurs mobilières de placement (III)	288	1 889	292	1 914	303	1 989	350	2 293	474	3 112	500	3 276
Total portefeuilles titres (I + II + III)	560	3 670	ND	ND	470	3 086	ND	ND	651	4 274	ND	ND
Prêts à caractère de placement	4 020	26 369	4 028	26 423	6 160	40 406	6 173	40 492	2 204	14 456	2 167	14 217
Créances de financement des ventes	9 758	64 009	9 704	63 652	10 898	71 483	10 869	71 298	15 110	99 116	15 144	99 336
Trésorerie	1 584	10 392			1 087	7 128			1 046	6 864		
Passifs												
Titres participatifs	(353)	(2 317)			(353)	(2 317)			(346)	(2 267)	(696)	(4 568)
Emprunts obligataires	(3 079)	(20 199)	(3 242)	(21 264)	(3 236)	(21 225)	(3 340)	(21 910)	(4 919)	(32 269)	(4 972)	(32 613)
Autres dettes porteuses d'intérêts	(12 004)	(78 742)	(12 010)	(78 782)	(12 041)	(78 984)	(12 099)	(79 364)	(15 080)	(98 913)	(15 130)	(99 247)
	486	3 182	ND	ND	2 985	19 577	ND	ND	(1 334)	(8 739)	ND	ND

(a) Les écarts entre la valeur de marché et la valeur au bilan se décomposent en :

- moins-values latentes pour 4 millions de francs, soit 1 million d'euros pour 1997,

- plus-values latentes pour 605 millions de francs, soit 92 millions d'euros pour 1999,

363 millions de francs, soit 55 millions d'euros pour 1998 et 121 millions de francs, soit 18 millions d'euros pour 1997.

(b) Il n'a pas été possible de déterminer la valeur de marché d'un certain nombre d'actions détenues dans des sociétés non cotées avec lesquelles

le Groupe entretient des relations d'affaires et pour lesquelles des éléments de comparaison dans des sociétés cotées similaires ne sont pas disponibles.

Valeur de marché estimée des instruments hors bilan

	1997				1998				1999			
	Actifs		Passifs		Actifs		Passifs		Actifs		Passifs	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Contrats de change à terme	9 717	63 742	9 645	63 264	12 629	82 843	12 594	82 610	11 087	72 727	11 109	72 869
Swaps de devises	867	5 687	867	5 686	470	3 085	479	3 143	847	5 553	841	5 517
Swaps de taux	240	1 573	455	2 986	412	2 705	302	1 982	350	2 297	365	2 394
Future de taux d'intérêt	4	27	3	20	1	6		3	2	13	2	10

Hypothèses et méthodes retenues :

Les valeurs de marché estimées ont été déterminées en utilisant les informations disponibles sur les marchés et les méthodes d'évaluation appropriées selon les types d'instruments. Toutefois, les méthodes et hypothèses retenues sont par nature théoriques, et une part importante de jugement intervient dans l'interprétation des données du marché. L'utilisation d'hypothèses différentes et/ou de méthodes d'évaluation différentes pourrait avoir un effet significatif sur les valeurs estimées.

Les valeurs de marché ont été déterminées sur la base des informations disponibles à la date de clôture de chaque exercice, et ne prennent donc pas en compte l'effet des variations ultérieures.

Les principales hypothèses et méthodes d'évaluation retenues sont les suivantes :

– **Titres (valeurs mobilières de placement, titres de participation et autres titres).**

Les valeurs de marché des titres sont déterminées principalement par référence aux prix du marché. Les titres de participation et autres titres, pour lesquels il n'existe pas de prix coté, ont été estimés par référence aux prix de marché de titres similaires lorsqu'il en existe.

– **Prêts à caractère de placement.**

Pour les prêts à moins de trois mois à l'origine, et les prêts à taux variable, la valeur inscrite au bilan est considérée comme la valeur de marché. Les autres prêts à taux fixe ont été estimés en faisant l'actualisation des flux futurs aux taux proposés à Renault respectivement au 31 décembre 1999, au 31 décembre 1998 et au 31 décembre 1997 pour des prêts de conditions et échéances similaires.

– **Créances de financement des ventes.**

Les créances de financement des ventes à taux fixe ont été estimées en actualisant les flux futurs au taux auquel des prêts similaires (conditions, échéance et qualité du débiteur) seraient accordés respectivement au 31 décembre 1999, au 31 décembre 1998 et au 31 décembre 1997.

– **Disponibilités et assimilés.**

La valeur inscrite au bilan est considérée comme la valeur de marché.

– **Emprunts et autres dettes financières.**

La valeur de marché des emprunts cotés (obligations) a été estimée à leur valeur de Bourse à la clôture de l'exercice. Pour les dettes de la Branche Financière, représentées par des titres avec une durée à l'émission inférieure à quatre-vingt-dix jours, la valeur au bilan a été reprise comme valeur de marché. La valeur de marché des autres dettes financières a été déterminée par l'actualisation des flux futurs aux taux proposés à Renault respectivement au 31 décembre 1999, au 31 décembre 1998 et au 31 décembre 1997 pour des emprunts de conditions et échéances similaires.

– **Instruments hors bilan de change.**

La valeur de marché des contrats à terme est estimée à partir des conditions du marché. La valeur de marché des swaps de devises est déterminée en actualisant les flux financiers, en utilisant les taux (change et intérêt) du marché respectivement au 31 décembre 1999, au 31 décembre 1998 et au 31 décembre 1997 pour les durées résiduelles des contrats.

– **Instruments hors bilan de taux.**

La valeur de marché des swaps de taux représente ce que Renault recevrait (ou paierait) pour dénouer à la date de clôture les contrats en cours, en prenant en compte les plus ou moins-values latentes déterminées à partir des taux d'intérêts courants et de la qualité de la contrepartie de chaque contrat respectivement au 31 décembre 1999, au 31 décembre 1998 et au 31 décembre 1997.

A. Le Groupe est engagé pour les montants suivants :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Avals et cautions pour le compte de la clientèle (financement des ventes)	4	29	11	72	124	815
Autres avals, cautions et garanties	1 863	12 223	2 456	16 110	2 441	16 014
Hypothèques et nantissements des filiales consolidées	20	133	10	68	9	60
Ouvertures de crédits confirmées pour le compte de la clientèle	218	1 429	377	2 472	741	4 858
Titres à livrer sur opérations de réméré ou à terme	5	30	8	50	81	529

Le poste autres avals, cautions et garanties comprend les loyers provenant de baux irrévocables et pour lesquels

le Groupe est engagé, y compris le Technocentre. Ils s'analysent de la manière suivante :

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Année suivant la date de clôture	53	350	59	388	133	875
Années ultérieures	195	1 277	193	1 265	1 034	6 781

Au 31 décembre 1999, le Groupe était engagé pour des commandes fermes d'investissements pour 8 557 millions de francs (1 305 millions d'euros) contre respectivement 6 421 millions de francs (979 millions d'euros) au 31 décembre 1998, et 5 821 millions de francs (887 millions d'euros) au 31 décembre 1997.

B. En 1994, Renault a décidé de regrouper l'ensemble des forces de recherche et de développement de ses nouveaux véhicules sur un site unique, le Technocentre de Guyancourt. En mars 1995, le Groupe a signé un accord avec un groupe d'investisseurs prévoyant que le Technocentre soit construit par une société civile immobilière détenue à 15 % par Renault et à 85 % par les investisseurs. Cette société loue le centre à Renault à un loyer au prix du marché, aux termes d'un bail courant jusqu'à fin 2010. L'accord ouvre à Renault, entre autres options, la possibilité d'acquérir le Technocentre à son initiative, à tout moment entre les années 2000 et 2010 à des conditions de marché. Les engagements au titre des loyers restant à payer au 31 décembre 1999 s'élèvent à 6 116 millions de francs (932 millions d'euros).

C. Renault Argentina SA, société consolidée par intégration globale, gère un plan d'épargne dénommé Plan Rombo SA destiné à permettre à des groupes d'épargnants d'acquérir un véhicule. Ces épargnants contribuent mensuellement au Plan en vue de la livraison d'un véhicule au terme d'une période définie. Au 31 décembre 1999, Plan Rombo SA gère environ 2700 groupes d'épargnants.

Renault Argentina SA et Plan Rombo SA sont solidairement responsables de la bonne exécution du Plan vis-à-vis des souscripteurs. L'engagement hors-bilan du Groupe Renault à ce titre s'élève à 252 millions de dollars US.

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

E. D'une manière générale, chacun des litiges connus dans lesquels Renault ou des sociétés du Groupe sont impliquées a fait l'objet d'un examen à la date d'arrêtés des comptes, et après avis des conseils juridiques, les provisions jugées nécessaires ont, le cas échéant, été constituées pour couvrir les risques estimés.

28 - Principales sociétés consolidées au 31 décembre

		Pourcentage d'intérêts du Groupe		
		1997	1998	1999
SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES PAR INTÉGRATION GLOBALE				
Cofiren Renault et Cie	France	100	100	100
BRANCHE AUTOMOBILE				
Société Immobilière Renault Habitation				
Société Immobilière Renault Habitation	France	100	100	100
Renault Développement Industriel et Commercial				
Renault Développement Industriel et Commercial	France	100	100	100
Société de Développement Immobilier				
Société de Développement Immobilier	France	100	100	100
Technologie et Exploitation informatique				
Technologie et Exploitation informatique	France	100	100	100
Renault Group BV				
Renault Group BV	Pays-Bas	100	100	100
Renault Belgique International				
Renault Belgique International	Belgique	100	100	100
GIE Technocentre				
GIE Technocentre	France	100	100	100
Fabricación de Automobiles Renault de España				
Fabricación de Automobiles Renault de España	Espagne	92	92	92
Renault España				
Renault España	Espagne	100	100	100
Mecanización Contable S.A.				
Mecanización Contable S.A.	Espagne	92	92	92
Société Bretonne de Fonderie et de Mécanique				
Société Bretonne de Fonderie et de Mécanique	France	100	100	
Société Mécanique de Villeurbanne				
Société Mécanique de Villeurbanne	France	100	100	100
Métallurgique du Temple				
Métallurgique du Temple	France	100	100	
Fundicao Portuguesa				
Fundicao Portuguesa	Portugal	82	82	
Fonderies du Poitou				
Fonderies du Poitou	France	100	100	
Direction de l'Ingénierie et des Fabrications				
Renault Industrie Belgique				
Renault Industrie Belgique	Belgique	100	100	100
Société de Transmissions Automatiques				
Société de Transmissions Automatiques	France	80	80	80
Société de Véhicules Automobiles de Batilly				
Société de Véhicules Automobiles de Batilly	France	100	100	100
Maubeuge Construction Automobile				
Maubeuge Construction Automobile	France	100	100	100
Société de Magasinage et de Gestion des Stocks				
Société de Magasinage et de Gestion des Stocks	France	100	100	100
Renault Industrie Mexique				
Renault Industrie Mexique	Mexique	100		
IDVU (ex-Creos) (a)				
IDVU (ex-Creos) (a)	France	100	100	100
Société des Automobiles Alpine Renault				
Société des Automobiles Alpine Renault	France	100	100	100
Emboutissage Tôlerie Gennevilliers				
Emboutissage Tôlerie Gennevilliers	France	100	100	100
Creica (a)				
Creica (a)	France	100	100	
SNC Renault Douai				
SNC Renault Douai	France	100	100	100
SNC Renault Flins				
SNC Renault Flins	France	100	100	100
SNC Renault Sandouville				
SNC Renault Sandouville	France	100	100	100
SNC Renault Cléon				
SNC Renault Cléon	France	100	100	100
SNC Renault Le Mans				
SNC Renault Le Mans	France	100	100	100
GIE AT Systèmes				
GIE AT Systèmes	France	96	96	
Cacia (b)				
Cacia (b)	Portugal			98
Systèmes et Automatismes				
Renault Automation				
Renault Automation	France	100	100	
Matériel agricole				
Renault Agriculture				
Renault Agriculture	France	100	100	100

(a) Fusion entre Créos et Creica le 1er janvier 1999.

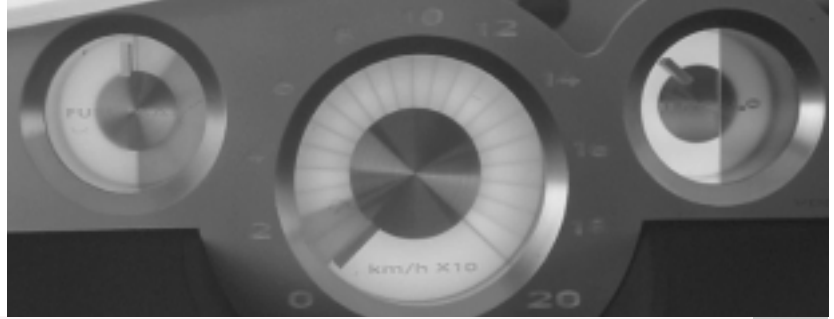
(b) Filialisation le 1er janvier 1999 de l'usine de Cacia.



		Pourcentage d'intérêts du Groupe		
		1997	1998	1999
Autres sociétés				
Groupe SNR (Société Nouvelle de Roulements)	France	100	100	100
Société de Recherches Commerciales et Industrielles	France	100	100	
CAT France et ses filiales	France	100	100	100
Dacia	Roumanie			51
SCI Parc Industriel du Mans	France			100
Fonderie Le Mans	France			100
Société Nouvelle de Transmissions	France			80
Auto Chassis International Le Mans	France			100
Carevia France	France			100
Car Life Siège et ses filiales	France			100
Renault Minute Services	France			100
Direction Commerciale France				
Renault France Automobiles (RFA) et ses filiales	France	100	100	100
Direction Commerciale Europe				
Renault Italia et ses filiales	Italie	100	100	100
Deutsche Renault et ses filiales	Allemagne	100	100	100
Renault Belgique Luxembourg	Belgique	100	100	100
Renault Nederland	Pays-Bas	100	100	100
Renault Amsterdam	Pays-Bas		100	100
Renault U.K.	Grande-Bretagne	100	100	100
Renault Österreich Automobilvertriebs	Autriche	100	100	100
Renault Vienne	Autriche			100
Renault Suisse	Suisse	100	100	100
Renault Portuguesa	Portugal	98	98	98
Renault España Comercial S.A. et ses filiales	Espagne	92	92	92
Renault Retail Group	Grande-Bretagne	100	100	100
Renault Hungaria	Hongrie	100	100	100
Renault Ceska Republica	République tchèque	100	100	100
Renault Polska	Pologne	100	100	100
Direction des Opérations Internationales				
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari	Turquie	52	52	52
Revoz	Slovénie	54	54	54
Mercosur				
Cofal	Luxembourg	63	72	77
Renault do Brasil SA	Brésil	31	43	76
Renault do Brasil LTDA	Brésil	38	45	77
Groupe Renault Argentina (a)	Argentine	32	47	47
Direction Centrale Après-Vente				
Société de Distribution pour la Chimie, l'Automobile et la Mécanique	France	100	100	
Sodicam 2				100
Sociétés françaises de financement des investissements				
Société Immobilière d'Épone	France	100	100	100
Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique	France	100	100	100

(a) Le sous groupe argentin est contrôlé majoritairement via COFAL.

		Pourcentage d'intérêts du Groupe		
		1997	1998	1999
BRANCHE VEHICULES INDUSTRIELS				
Renault Véhicules Industriels	France	100	100	100
Sociétés de Portefeuille				
Chardin Val d'or	France	100	100	100
Interautomobile	Suisse	100	100	100
Renault Truck Commerciaux	Grande-Bretagne	100	100	100
Société d'Assistance Technique Automobile	France	100	100	
Société Charolaise de Participations	France		100	
Sociétés Industrielles d'études et de recherche				
Société de Construction Mécanique de l'Arbresie	France	100	100	100
Autres sociétés				
France Véhicules Industriels	France	100	100	100
Renault Vehiculos Industriales	Espagne	100	100	100
Renault VI Belgique	Belgique	100	100	100
Renault LKW	Allemagne	100	100	100
Renault Veicoli Industriali	Italie	100	100	100
Renault Truck Industries	Grande-Bretagne	100	100	100
Renault Vehiculos Comerciais	Portugal	100	100	100
Mack Trucks et ses filiales industrielles, commerciales et financières	États-Unis	100	100	100
Lofimat	France	100		
Karosa	Tchéquie	51	94	
Renault VI Nubag	Suisse	100	100	100
Renault VI Lastbiler	Danemark	100	100	100
Renault VI Lastkraftwagen	Autriche	100	100	100
Société de Transmission Bouthéon	France	100		
Laudate	France	100	100	100
Heuliez Bus	France		75	
Renault Bus	France		100	
Renault Trucks Polska	Pologne		100	100
SOCIÉTÉS FINANCIÈRES				
Financement des ventes en France				
Renault Crédit International S.A.	France	100	100	100
DIAC	France	100	100	100
Compagnie de Gestion Rationnelle	France	100	100	100
Société de Gestion, d'Exploitation de Services en moyens administratifs	France	100	100	100
Diac Location	France	100	100	100
Renault V.I. Finance	France	100	100	100
Nissan Finance Europe	France			100



		Pourcentage d'intérêts du Groupe		
		1997	1998	1999
Financement des ventes à l'étranger				
Renault Finanzholding (ex-Renault Bank GmbH)	Allemagne	100	100	100
Renault Leasing Beteiligungs	Allemagne	100	100	100
RCI GmbH	Autriche	100	100	100
Renault Bank	Autriche	50	100	100
Renault Autofin SA (ex-Renault Crédit SA)	Belgique	100	100	100
Overlease	Belgique	100	100	100
Finalliance	Belgique	50		
Renault Financiaciones	Espagne	96	96	96
Accordia (ex-Renault Leasing de España)	Espagne	96	96	96
Renault Financial Services Ltd	Grande-Bretagne	50	50	50
Overlease	Pays-Bas	100	100	100
Finrenault	Italie	100	100	100
Refactor	Italie	100	100	100
Svevia fin	Italie	50	50	50
Renault Gest SCA et ses filiales	Portugal	100	100	100
Renault Crédit SA	Suisse	100	100	100
Accordia	Italie		100	100
Diac Belgique	Belgique		100	100
Nissan Bank GmbH	Allemagne			100
Nissan Leasing Allemagne	Allemagne			100
Nissan Versicherungs-Service	Allemagne			100
Nissan Finance BV	Pays-Bas			100
Nissan Finance Ltd	Grande-Bretagne			100
Nissan Financiacion	Espagne			100
Nissan Leasing Espagne	Espagne			100
Nissan Finanziaria spa	Italie			100
Financement des investissements				
Société Immobilière pour l'Automobile et la Mécanique	France	100	100	100
Société de Financement des Moyens Informatiques	France	100	100	100
Sociétés de portefeuille et autres établissements de crédit				
Renault Holding	Suisse	100	100	100
Compagnie Financière Renault	France	100	100	100
Société Financière et Foncière	France	100	100	100
Renault Finance	Suisse	100	100	100
Renault Acceptance BV	Pays-Bas	100	100	100
Renault Acceptance Ltd	Grande-Bretagne	100	100	100
Renault Acceptance GmbH	Allemagne	100	100	100
Sociétés de service				
Société Internationale de Gestion et de Maintenance Automobile	France	100	100	100
Réalisation, Études, Courtages et assurances	France	100	100	100
Overlease Espagne (ex-Renault Services Espagne)	Espagne	96	96	96
Difusora de Seguros S.A.	Espagne	96	96	96
Gest Seguros	Portugal	100	100	100
Renault Versicherung Dienst	Allemagne	100	100	100
Renault Services SA	Belgique	100	100	100

		Pourcentage d'intérêts du Groupe		
		1997	1998	1999
SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES PAR INTÉGRATION PROPORTIONNELLE				
BRANCHE AUTOMOBILE				
Direction de l'Ingénierie et des Fabrications				
Française de Mécanique	France	50	50	50
Société Franco-Suédoise de Moteurs P.R.V.	France	50	50	50
GIE TA 96	France	50	50	50
Autres sociétés				
Roulements Nadella et ses filiales	France	50	50	50
BRANCHE VÉHICULES INDUSTRIELS				
Société Charolaise de Participations	France	50	-	-
Hansa Auto Oy	Finlande	50	50	50
Irisbus Holding et ses filiales	Espagne	-	-	50
SOCIÉTÉS FINANCIÈRES				
Syigma finance	France	-	-	50



		Pourcentage d'intérêts du Groupe		
		1997	1998	1999
SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES PAR MISE EN ÉQUIVALENCE				
BRANCHE AUTOMOBILE				
Direction des Opérations Internationales				
Renault Maroc	Maroc	50	50	50
Sociedad de Fabricacion de Automotores	Colombie	24	24	24
MAIS	Turquie	49	49	49
Groupe NISSAN Motor	Japon	-	-	36,8
Autres sociétés				
Groupe Teksid	Italie	-	-	33
BRANCHE VÉHICULES INDUSTRIELS				
Heuliez Bus	France	37	-	-
Filiales de France Véhicules Industriels	France	100	100	100
Renault VI Liège	Belgique	100	100	100
Renault Truck Ireland	Irlande	100	100	100
Filiales Commerciales de Renault V.I. Espagne	Espagne	100	100	100
Société de Transmissions Bouthéon	France	-	40	40
SOCIÉTÉS FINANCIÈRES				
Société de Développement des Echanges	Suisse	33	33	-
Sodéchanges France	France	33	-	-
Sofrafi	France	40	40	40
Soloevi	France	40	40	40
Diamond Lease	Belgique	45	45	45
Diamond Finance UK	Grande-Bretagne	40	40	40
Fineritalia	Italie	40	40	40

COMPTES ANNUELS

108

Présentation simplifiée

Les états financiers de RENAULT SA présentés ci-dessous sont établis en conformité avec les principes comptables généralement admis en France pour les comptes sociaux. Ces principes, différents de ceux qui ont été retenus pour les comptes consolidés, sont présentés en annexe 1 "Règles et méthodes comptables". Les comptes sociaux complets sont tenus à disposition des actionnaires sur le bureau de l'Assemblée ou sont disponibles au siège de Renault SA au 13-15 quai Le Gallo 92513 Boulogne-Billancourt Cedex ou à la Direction Financière au 27-33 quai Le Gallo 92512 Boulogne - Billancourt Cedex

— Rapport général des Commissaires aux Comptes

Exercice clos le 31 décembre 1999

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée Générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 1999, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société Renault établis en francs, tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- les vérifications spécifiques et les informations prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

1. Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes de la profession ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes annuels sont réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé, ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1-A de l'annexe qui expose le changement de méthode comptable pratiqué au cours de l'exercice sur la comptabilisation des avantages accordés aux employés.

2. Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes de la profession, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Conseil d'Administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels.

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle, ainsi qu'à l'identité des détenteurs du capital et des droits de vote vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Paris, le 29 février 2000

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG Audit
Dominique THOUVENIN

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU
Olivier AZIÈRES

— Rapport des Commissaires aux Comptes sur les éléments servant à la détermination de la rémunération des titres participatifs

Exercice clos le 31 décembre 1999

En notre qualité de Commissaires aux Comptes de Renault et en exécution de la mission prévue à l'article 283-7, alinéa 3, de la loi du 24 juillet 1966, nous vous présentons notre rapport sur les éléments servant à la détermination de la rémunération des titres participatifs.

La détermination de la rémunération des titres participatifs a été établie sous la responsabilité de la Direction de Renault qui nous a communiqué les éléments suivants :

La rémunération des titres participatifs comprend une partie variable déterminée ainsi :

Partie variable du coupon précédent	X	Chiffre d'affaires consolidé de l'exercice
		Chiffre d'affaires consolidé de l'exercice précédent à structure et méthodes de consolidation identiques.

Le rapport des chiffres d'affaires est arrondi au millième le plus proche.

Pour les coupons qui seront payés le 24 octobre 2000, les éléments de calcul qui nous ont été communiqués se présentent comme suit :

— Partie variable du coupon précédent (en francs)	49,84
— Chiffre d'affaires consolidé 1999 (en millions de francs)	246 589
— Chiffre d'affaires consolidé 1998 à structure et méthodes de consolidation identiques à 1999 (en millions de francs)	234 507
— Partie variable du coupon payable le 24 octobre 2000 (en francs)	52,44

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, d'exprimer notre conclusion sur les éléments servant à la détermination de cette rémunération. Ces travaux, effectués conformément aux normes de la profession, ont consisté à vérifier la conformité des modalités de détermination avec le contrat d'émission, la concordance des montants retenus avec les comptes consolidés dont ils sont issus et sur lesquels nous avons émis notre rapport le 29 février 2000, et les éléments de calculs retenus.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur les éléments servant à la détermination de la rémunération des titres participatifs.

Paris, le 29 février 2000

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG Audit
Dominique THOUVENIN

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU
Olivier AZIERES

Compte de résultats

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Production vendue :						
Ventes de biens	21 704	142 367	25 748	168 897	27 544	180 676
Travaux et prestations	2 571	16 865	2 012	13 199	1 993	13 077
CHIFFRES D'AFFAIRES	24 275	159 232	27 760	182 096	29 537	193 753
Production stockée	33	219	(48)	(313)	297	1 950
Production immobilisée	87	570	81	531	114	746
Reprises sur provisions	449	2 947	657	4 308	785	5 146
Transfert de charges	68	446	60	392	20	128
Autres produits	107	704	107	699	115	756
PRODUITS D'EXPLOITATION	25 019	164 118	28 617	187 713	30 868	202 479
Achats de matières premières et autres approvisionnements	15 515	101 771	17 821	116 897	19 844	130 168
Variation de stocks	86	562	(40)	(265)	(50)	(330)
Autres achats et charges externes	5 463	35 833	5 941	38 973	6 168	40 461
Impôts, taxes et versements assimilés	286	1 876	262	1 716	252	1 651
Salaires et traitements	1 637	10 741	1 555	10 202	1 484	9 732
Charges sociales	725	4 758	660	4 329	653	4 285
Dotations aux amortissements et aux provisions sur immobilisations : dotations aux amortissements	457	2 996	524	3 439	517	3 393
sur actif circulant : dotations aux provisions	95	623	85	555	97	639
sur charges à répartir : dotations aux amortissements	40	263	12	81	2	15
pour risques et charges : dotations aux provisions	550	3 610	761	4 993	587	3 848
Autres charges	61	401	39	253	42	274
CHARGES D'EXPLOITATION	24 915	163 434	27 620	181 173	29 596	194 136
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	104	684	997	6 540	1 272	8 343



	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Produits des titres et créances rattachées	484	3 172	649	4 257	527	3 460
Reprises de provisions	2	16	1	4	1	7
Charges diverses	(2)	(11)	(1)	(8)	(1)	(7)
Dotations aux provisions	(34)	(224)	(20)	(130)	(118)	(776)
PRODUITS ET CHARGES LIÉS AUX PARTICIPATIONS	450	2 953	629	4 123	409	2 684
Différences positives de change	37	243	41	269	25	163
Reprises de provisions pour risques de change						
Dotations aux provisions pour risques de change					(106)	(693)
Différences négatives de change	(39)	(255)	(49)	(322)	(26)	(171)
PRODUITS ET CHARGES LIÉS AU CHANGE	(2)	(12)	(8)	(53)	(107)	(701)
Intérêts perçus et autres produits assimilés	70	457	64	424	75	489
Intérêts versés et autres charges assimilées	(180)	(1 178)	(218)	(1 432)	(195)	(1 278)
Dotations aux amortissements et provisions	(4)	(28)		(2)	(5)	(33)
AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS	(114)	(749)	(154)	(1 010)	(125)	(822)
RÉSULTAT FINANCIER	334	2 192	467	3 060	177	1 161
RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS	438	2 876	1 464	9 600	1 449	9 504
Produits exceptionnels sur opérations de gestion	128	838	2	9	23	152
Produits exceptionnels sur opérations en capital	1 119	7 343	234	1 537	433	2 839
Reprises de provisions	328	2 150	260	1 705	182	1 196
PRODUITS EXCEPTIONNELS	1 575	10 331	496	3 251	638	4 187
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	340	2 230	346	2 272	256	1 677
Charges exceptionnelles sur opérations en capital	888	5 825	183	1 201	350	2 295
Dotations aux amortissements et provisions	155	1 017	231	1 512	560	3 676
CHARGES EXCEPTIONNELLES	1 383	9 072	760	4 985	1 166	7 648
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	192	1 259	(264)	(1 734)	(528)	(3 461)
PARTICIPATION DES SALARIÉS AUX FRUITS DE L'EXPANSION						
IMPÔT SUR LES BÉNÉFICES			(287)	(1 876)	(245)	(1 609)
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	630	4 135	913	5 990	676	4 434

Bilan au 31 décembre

ACTIF	1997		1998		Brut		1999		Net	
	Net		Net				Amortis. et provisions		Net	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	16	104	23	147	62	409	39	258	23	151
Terrains	5	35	5	34	9	58	4	26	5	32
Constructions	193	1 263	188	1 236	327	2 144	123	804	204	1 340
Outils spécifiques	437	2 869	442	2 897	1 001	6 565	613	4 024	388	2 541
Installations techniques, matériels et autres outillages industriels	769	5 042	764	5 013	2 450	16 074	1 763	11 567	687	4 507
Autres	192	1 260	213	1 395	485	3 179	258	1 693	227	1 486
Immobilisations corporelles en cours	96	634	66	432	51	334			51	334
Avances et acomptes	161	1 055	122	801	211	1 384			211	1 384
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	1 853	12 158	1 800	11 808	4 534	29 738	2 761	18 114	1 773	11 624
Participations évaluées par équivalence (3)	5 618	36 852	5 857	38 421	6 208	40 725	15	100	6 193	40 625
Participation dans Nissan Motor(2) (4)					4 552	29 858			4 552	29 858
Autres participations (5)	152	996	124	811	513	3 367	217	1 421	296	1 946
Créances rattachées à des participations (6)	5 198	34 099	7 555	49 558	4 284	28 103	6	39	4 278	28 064
Autres titres immobilisés					1	8	1	7		1
Prêts	249	1 636	280	1 837	287	1 882			287	1 882
Autres immobilisations financières	54	349	53	348	58	378			58	378
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	11 271	73 932	13 869	90 975	15 903	104 321	239	1 567	15 664	102 754
ACTIF IMMOBILISÉ	13 140	86 194	15 692	102 930	20 499	134 468	3 039	19 939	17 460	114 529
Matières premières et autres approvisionnements	163	1 067	202	1 328	258	1 694	5	35	253	1 659
Encours de production	176	1 161	174	1 135	205	1 347	1	6	204	1 341
Produits intermédiaires et finis	558	3 658	519	3 406	875	5 735	91	592	784	5 143
STOCKS ET ENCOURS	897	5 886	895	5 869	1 338	8 776	97	633	1 241	8 143
AVANCES ET ACOMPTES VERSÉS SUR COMMANDES	33	212	37	240	28	186			28	186
Clients et comptes rattachés	1 783	11 694	1 585	10 398	1 787	11 722	35	230	1 752	11 492
Autres créances	698	4 583	555	3 641	480	3 146	0	2	480	3 144
CRÉANCES	2 481	16 277	2 140	14 039	2 267	14 868	35	232	2 232	14 636
VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT DISPONIBILITÉS	159	1 040	220	1 443	388	2 544	9	57	379	2 487
CHARGES CONSTATÉES D'AVANCE	7	48	5	35	9	58			9	58
ACTIF CIRCULANT	3 616	23 719	3 377	22 154	4 120	27 025	141	922	3 979	26 103
COMPTES DE RÉGULARISATION	130	855	116	761	121	792			121	792
TOTAL ACTIF	16 886	110 768	19 185	125 845	24 740	162 285	3 180	20 861	21 560	141 424

PASSIF	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Capital	914	5 995	914	5 995	914	5 995
Primes d'émission	2 367	15 524	2 367	15 524	2 367	15 524
Ecart de réévaluation	9	61	9	61	9	61
Ecart d'équivalence	2 277	14 936	2 358	15 469	1 988	13 041
Réserve légale	70	460	91	599	91	599
Report à nouveau	65	427	547	3 587	1 158	7 599
Résultat de l'exercice	630	4 135	913	5 990	676	4 434
Provisions réglementées	6	38	142	929	204	1 336
CAPITAUX PROPRES (7)	6 338	41 576	7 341	48 154	7 407	48 589
AUTRES FONDS PROPRES	318	2 085	318	2 085	318	2 085
TOTAL FONDS PROPRES	6 656	43 661	7 659	50 239	7 725	50 674
Provision pour engagements de retraite (8)	484	3 177	511	3 352	388	2 544
Autres provisions pour risques et charges (9)	1 114	7 306	1 150	7 545	1 638	10 742
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	1 598	10 483	1 661	10 897	2 026	13 286
Emprunts obligataires	1 438	9 433	1 505	9 870	2 115	13 875
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	357	2 342	384	2 520	870	5 710
Emprunts et dettes financières divers	900	5 905	1 046	6 861	1 431	9 386
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	2	15	4	28	3	18
Fournisseurs et comptes rattachés	4 205	27 585	4 788	31 404	5 595	36 700
Dettes fiscales et sociales	758	4 971	1 176	7 714	650	4 262
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	157	1 029	149	977	50	326
Autres dettes	441	2 891	398	2 617	732	4 804
DETTES	8 258	54 171	9 450	61 991	11 446	75 081
COMPTES DE RÉGULARISATION	374	2 453	415	2 718	363	2 383
TOTAL PASSIF	16 886	110 768	19 185	125 845	21 560	141 424



Tableau de financement

	1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Capacité d'autofinancement	840	5 511	1 569	10 292	1 873	12 290
Diminution du besoin en fonds de roulement	541	3 553	1 258	8 251		
Cessions immobilisations corporelles, incorporelles et financières	1 097	7 197	234	1 537	433	2 839
Augmentation (diminution) des autres ressources à long terme	(5)	(36)	7	45	34	222
Divers (changement de périmètre)					6	39
Ressources avant endettement	2 473	16 225	3 068	20 125	2 346	15 390
Distribution de l'exercice			127	836	180	1 182
Diminution des capitaux propres					121	796
Augmentation du besoin en fonds de roulement					318	2 084
Investissements corporels et incorporels	612	4 019	629	4 129	672	4 408
Investissements en immobilisations financières	588	3 854	178	1 168	5 713	37 470
Augmentation (diminution) des autres emplois à long terme	234	1 536	44	281	(3)	(18)
Emplois avant endettement	1 434	9 409	978	6 414	7 001	45 922
Excédent (déficit) des ressources avant endettement	1 039	6 816	2 090	13 711	(4 655)	(30 532)
Augmentation (diminution) de l'endettement financier net	(1 039)	(6 816)	(2 090)	(13 711)	4 655	30 532



1. Règles et méthodes comptables

Les comptes annuels sont établis conformément à la loi du 30 avril 1983 et à son décret d'application.

A. Changement de l'exercice

La méthode comptable relative aux "Engagements de retraite et autres avantages au personnel" a été modifiée compte tenu de l'adoption par le Groupe des dispositions de la norme IASC n°19 (révisée 1998) (voir notes K et 8).

B. Immobilisations corporelles

La valeur brute des immobilisations corporelles est égale au coût historique d'acquisition ou de production. Les frais de conception sont incorporés au coût de production des immobilisations.

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

Les immobilisations sont amorties sur des durées d'utilisation identiques à celles appliquées pour les comptes consolidés. Les amortissements économiques sont calculés linéairement sur les durées d'utilisation estimées suivantes :

	Mises en service avant 1987	Mises en service après 1987
- Constructions	15 à 40 ans	15 à 30 ans
- Outillages spécifiques		5 ans
- Matériel et autres outillages	5 à 16 ans	5 à 10 ans
- Autres immobilisations corporelles		4 à 6 ans

Lorsqu'un supplément d'amortissement de caractère fiscal est constaté (amortissement dérogatoire), il est enregistré en résultat exceptionnel.

C. Participation

Les titres de participation des sociétés contrôlées de manière exclusive sont comptabilisés suivant la méthode d'évaluation par équivalence :

- le périmètre d'application de la méthode est homogène avec le périmètre de consolidation. Il correspond aux sociétés consolidées par intégration globale,
- les capitaux propres de ces sociétés sont déterminés sur la base des principes comptables retenus pour la consolidation,
- pour l'évaluation d'une filiale, les titres qu'elle détient sur des sociétés contrôlées de façon exclusive par le Groupe sont estimés selon la même méthode,
- la variation annuelle de la quote-part globale de capitaux propres représentative de ces titres ne constitue pas un élément de résultat ; elle est inscrite en capitaux propres au poste "Écart d'équivalence", cet écart n'est pas distribuable et ne peut être utilisé à compenser les pertes. Lorsque l'écart d'équivalence devient négatif, une provision pour dépréciation globale est dotée par le compte de résultats. Les titres de participation des sociétés non contrôlées de façon exclusive figurent au bilan à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat, ou à leur valeur actuelle si celle-ci est inférieure.

D. Stocks et encours

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

Les coûts de revient sont calculés selon la méthode "premier Entré - premier sorti".

E. Contrats à long terme

Les résultats sur les contrats à long terme sont comptabilisés à l'avancement des travaux. Les pertes probables font l'objet de provisions dans l'exercice au cours duquel elles sont connues.

F. Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement sont évaluées à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat, ou à leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

G. Frais et primes sur emprunts

Les frais et primes d'émission sur emprunts, ainsi que les primes de remboursement d'obligations sont amortis sur la durée des emprunts correspondants.

H. Garantie

Les coûts, supportés ou prévus, relatifs à la garantie sur les véhicules et pièces vendus, sont pris en charge dans l'exercice au cours duquel les ventes sont enregistrées. Par ailleurs, les produits et charges relatifs aux contrats d'extension de garantie et d'entretien sont reconnus sur la durée de la prestation fournie.

I. Indemnités de fin de contrat de travail

Le coût des mesures d'adaptation d'effectifs est pris en charge dès que celles-ci ont fait l'objet de décisions et ont été annoncées au personnel.

J. Mesures de restructuration

Le coût estimé des mesures de restructuration est pris en charge dès que celles-ci ont fait l'objet de décisions définitives.

K. Engagements de retraite et autres avantages au personnel à long terme

La méthode comptable a été modifiée compte tenu de l'adoption par le Groupe des dispositions de la norme IASC n°19 (révisée 1998) "Avantages au personnel" entrée en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 1999 en remplacement de la norme précédente IASC n°19 (révisée 1993) "Coût des prestations de retraite".

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

Le montant des paiements futurs correspondant aux avantages accordés aux salariés est évalué sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ, de mortalité, puis ramené à la valeur actuelle sur la base des taux d'intérêt des obligations à long terme des émetteurs de première catégorie.

Les écarts actuariels postérieurs au 1^{er} janvier 1999 sont étalés sur la durée de vie active résiduelle moyenne attendue du personnel participant à ces régimes, pour la partie excédant de plus de 10 % le montant de l'engagement actualisé à la date de la clôture de l'exercice.

En application des dispositions transitoires de l'IASC n°19 (révisée 1998), les écarts actuariels dégagés au cours des exercices antérieurs, et qui étaient jusqu'alors étalés, ont été pris en compte en intégralité dans le passif transitoire au 1^{er} janvier 1999. Ce passif transitoire a pris en compte par ailleurs :

- les hypothèses d'actualisations à jour à cette date,
- les dernières statistiques disponibles en matière de mortalité et de rotation.

L'écart résultant entre le passif transitoire ainsi déterminé et la provision existant dans les comptes au 1^{er} janvier 1999, ainsi que la partie des autres avantages à long terme précédemment non constatés a donné lieu à l'enregistrement d'un ajustement sur le report à nouveau.

L. Cession-bail

Les plus-values sur les immobilisations vendues en cession-bail (lease-back) sont comptabilisées en compte de régularisation passif au poste "Produits constatés d'avance" et rapportées au résultat par fractions égales sur la durée du contrat.

M. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est comptabilisé lors du transfert juridique de propriété vers une filiale du Groupe ou vers un tiers, et est généralement assimilé à la livraison des véhicules. Cette méthode s'applique également aux ventes de véhicules avec engagement de reprise.

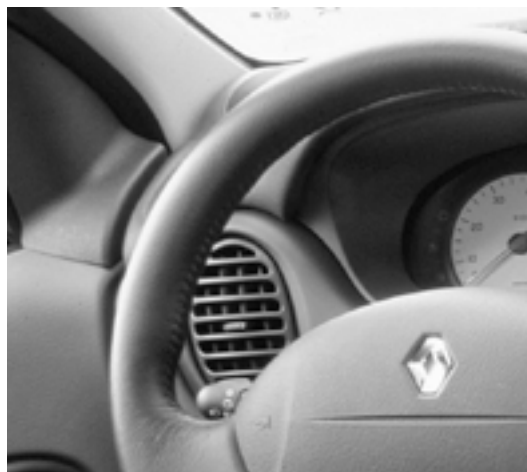
Dans ce cas, les provisions sont constatées si la valeur de reprise des véhicules concernés apparaît supérieure à leur valeur probable de revente.

N. Frais de recherche et de développement

Les frais de recherche, de développement et de démarrage sont comptabilisés en charges de l'exercice au cours duquel ils sont encourus.

O. Renégociation d'emprunts

Les coûts supportés à l'occasion de renégociations d'emprunts et d'opérations assimilées visant à ramener le taux d'intérêt à un niveau proche de ceux du marché sont enregistrés dans les charges financières de l'exercice au cours duquel la négociation est intervenue.



P. Conversion des dettes et créances en devises étrangères

La conversion des dettes et créances en devises étrangères est effectuée comme suit :

- conversion de l'ensemble des dettes et créances libellées en devises étrangères aux taux en vigueur au 31 décembre,
- enregistrement des écarts par rapport aux valeurs d'origine dans les comptes de régularisation actif ou passif (écart de conversion),
- constitution d'une provision pour risque de change pour les pertes latentes compte tenu :
 - de la compensation préalable des pertes et des gains latents sur les opérations à terme voisin,
 - de la neutralisation des opérations faisant l'objet d'une couverture de change.

Q. Instruments financiers à terme

Les différences résultant des variations de valeur des instruments financiers utilisés dans le cadre d'opérations de couverture sont enregistrées en résultat de manière symétrique à la prise en compte des produits et charges de l'élément couvert.

Les différences résultant des variations de valeur des instruments financiers utilisés dans le cadre d'opérations non qualifiées de couverture réalisées sur des marchés organisés ou assimilés sont portées en compte de résultats.

Les résultats des contrats de gré à gré non assimilables à des opérations de marché sont enregistrés lors du dénouement de l'opération. À la clôture de l'exercice, les moins-values latentes sont provisionnées.

2. Participation dans Nissan

Renault SA et Nissan ont signé le 27 mars 1999 un accord de partenariat global qui s'est traduit le 28 mai 1999 par les opérations suivantes :

A. Prise de participation par Renault SA de 36,8 % du capital de Nissan Motor par la souscription d'une augmentation de capital réservée pour un investissement global de 29 858 millions de francs (hors frais d'acquisition).

Dans le cadre de cette opération, Renault SA a procédé le 21 juillet 1999 à l'émission d'un emprunt obligataire d'une durée de sept ans pour 500 millions d'euros, correspondant à 3 280 millions de francs. Cet emprunt obligataire a fait l'objet d'un contrat d'échange de devises pour le ramener en yens. Renault SA dispose de warrants lui permettant de souscrire à une augmentation de capital réservée au prix de 400 yens l'action pour augmenter sa participation à hauteur de 39,9 % pendant les quatre premières années de l'Alliance, et jusqu'à 44,4 % la cinquième année.

B. Acquisition par Renault SA auprès de Nissan Motor d'une participation de 15,2 % dans Nissan Diesel (société de véhicules industriels mise en équivalence par Nissan Motor), suivie d'une augmentation de capital en juillet 1999 portant la participation directe du Groupe Renault SA à 22,5 %. Cet investissement direct dans Nissan Diesel est enregistré dans les comptes de Renault SA en "Autres titres de participation". Dans l'attente de la finalisation d'un projet industriel et financier, cette participation est dépréciée intégralement au 31 décembre 1999.

3. Participations évaluées par équivalence

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

ÉVALUATION PAR ÉQUIVALENCE

Branche	Montants en début d'exercice		Acquisitions		Cessions		Changement de périmètre		Variation de l'exercice		Montant en fin d'exercice	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Automobile	3 455	22 664	425	2 785	(264)	(1 735)	(20)	(129)	(30)	(197)	3 566	23 388
Véhicules Industriels	235	1 544	457	3 000					(219)	(1 434)	473	3 110
Financière	2 182	14 313							(13)	(86)	2 169	14 227
Total	5 872	38 521	882	5 785	(264)	(1 735)	(20)	(129)	(262)	(1 717)	6 208	40 725

Les acquisitions sont composées essentiellement, pour la Branche V.I. des titres souscrits dans le cadre d'une augmentation de capital de Renault V.I. Concernant la Branche Automobile, les acquisitions sont principalement composées de titres Cofal pour 985 millions de francs, et de titres représentant 51 %

du capital de Dacia pour 542 millions de francs. Les cessions comprennent essentiellement l'apport de la division Fonderie à Teksid pour 1 130 millions de francs, rémunéré par une augmentation de capital de Teksid.

4. Participation dans Nissan Motor

Ce point est développé dans la note n° 2.

5. Autres participations

Les "Autres participations" s'analysent comme suit :

	1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Participations supérieures à 40 %	198	1 296	216	1 415
Participations inférieures à 40 %	42	277	297	1 952
Total valeurs brutes	240	1 573	513	3 367
Provisions pour dépréciation	(116)	(762)	(217)	(1 421)
Total Net	124	811	296	1 946

Au 31 décembre 1999, les principales "Autres participations" supérieures à 40 % sont les suivantes :

	% de détention	Valeur brute		Dépréciation		Valeur nette	
		en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Mais	49,00	107	703	46	300	61	403
Française de Mécanique	50,00	20	132			20	132
S.A. Chausson	97,79	31	203	31	203		

Au 31 décembre 1999, les principales "Autres participations" inférieures à 40 % sont les suivantes :

	% de détention	Valeur brute		Dépréciation		Valeur nette	
		en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Teksid	33,50	184	1 207			184	1 207
Nissan Diesel	22,50	72	471	72	471		

La participation de Nissan Diesel est commentée dans la note n°2.

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

Montant en début d'exercice		Augmentations		Changement de périmètre		Diminutions		Montant en fin d'exercice	
en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
240	1 573	277	1 821	14	89	(18)	(116)	513	3 367

6. Créances rattachées à des participations

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

	Montants en début d'exercice		Augmentations		Diminutions		Montant en fin d'exercice	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Avances capitalisables	5	34	1	5			6	39
Prêts	7 555	49 558	1 068	7 005	4 345	28 499	4 278	28 064
Total valeurs brutes	7 560	49 592	1 069	7 010	4 345	28 499	4 284	28 103
Provisions pour dépréciation	(5)	(34)	(1)	(5)			(6)	(39)
Total Net	7 555	49 558	1 068	7 005	4 345	28 499	4 278	28 064

Les prêts comprennent pour 777 millions de francs des placements de trésorerie auprès des sociétés financières du Groupe dans le cadre de la gestion de trésorerie de celui-ci (26 049 millions de francs en 1998).

Les échéances des "Créances rattachées à des participations" sont les suivantes :

	1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Part à moins d'un an	6 653	43 642	3 448	22 617
Part à plus d'un an	907	5 950	836	5 486
Total	7 560	49 592	4 284	28 103



7. Capitaux propres

La variation des capitaux propres s'analyse comme suit :



	Solde en début d'exercice		Affectation du résultat		Augmentations		Diminutions		Solde en fin d'exercice	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en million de francs
Capital	914	5 995							914	5 995
Prime d'émission	2 367	15 524							2 367	15 524
Ecart de réévaluation	9	61							9	61
Ecart d'équivalence	2 358	15 469					(370)	(2 428)	1 988	13 041
Réserve légale	91	599							91	599
Report à nouveau	547	3 587	732	4 808			(121)	(796)	1 158	7 599
Résultat de l'exercice 1998	913	5 990	(913)	(5 990)						
Résultat de l'exercice 1999					676	4 434			676	4 434
Provisions réglementées	142	929			68	444	(6)	(37)	204	1 336
TOTAL	7 341	48 154	(181)	(1 182)	744	4 878	(497)	(3 261)	7 407	48 589

A. L'affectation du résultat de l'exercice 1998 décidée par l'Assemblée Générale des Actionnaires du 10 juin 1999 s'est traduite par la distribution de dividendes pour 1 182 millions de francs, soit 5 francs par action, et le report à nouveau du solde, soit 4 808 millions de francs.

B. L'effet à l'ouverture de l'exercice 1999 du changement de méthode comptable relatif aux engagements de retraite et autres avantages au personnel à long terme (notes K et 8) a été prélevé sur le report à nouveau à hauteur de 796 millions de francs.

C. Au 31 décembre 1999, le capital de Renault SA se répartit comme suit :

8. Provisions pour engagements de retraite et autres avantages au personnel à long terme

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

A. Régimes à cotisations définies

Renault SA verse des cotisations assises sur les salaires à des organismes nationaux chargés des régimes de retraites et de prévoyance. Il n'existe aucun passif actuariel à ce titre.

B. Régimes à prestations définies

Ces régimes donnent lieu à constitution de provisions et concernent les indemnités de départ à la retraite. Les autres avantages à long terme figurent également dans ce poste.

	Nombre de titres détenus	% du capital
État	106 037 141	44,22
Actionnaires associés	7 518 367	3,14
Autres	126 243 059	52,64
TOTAL	239 798 567	100,00

1. Indemnités de départ à la retraite et assimilées

L'évolution de la provision d'indemnités de départ à la retraite s'analyse comme suit :

	1999	
	en millions d'euros	en millions de francs
Solde au 31 décembre 1998 (suivant bilan)	511	3 352
* Écart d'évaluation selon l'IASC n°19 (révisée 1998)	21	140
Solde au 1^{er} janvier retraité	532	3 492
* Effet restructuration (filialisation différentes activités)	(12)	(81)
* Charge nette de l'exercice	34	221
* Transfert de provisions liées au plan CASA	(166)	(1 088)
Solde au 31 décembre 1999	388	2 544

La différence entre la provision nette au 31 décembre 1998 (3 352 millions de francs) et celle au 1^{er} janvier 1999 (3 492 millions de francs), soit 140 millions de francs, ainsi que les charges à répartir figurant au bilan au 31 décembre 1998 pour 656 millions de francs, ont été déduits des capitaux propres au 1^{er} janvier 1999 pour un montant total de 796 millions de francs.

9. Autres provisions pour risques et charges

Les "provisions pour risques et charges" s'analysent comme suit :

	1998						1999					
	Part à plus d'un an		Part à moins d'un an		Total		Part à plus d'un an		Part à moins d'un an		Total	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Provisions pour risques sur filiales	26	171			26	171	31	206			31	206
Provisions pour coûts de restructuration et mesures d'adaptation des effectifs			259	1 702	259	1 702	522	3 423	139	915	661	4 338
Provisions pour garantie			493	3 232	493	3 232			495	3 242	495	3 242
Autres provisions pour risques et charges	102	666	270	1 774	372	2 440	316	2 075	135	881	451	2 956
Total	128	837	1 022	6 708	1 150	7 545	869	5 704	769	5 038	1 638	10 742

La charge nette de l'exercice 1999 incluse dans les frais de personnel se décompose comme suit :

	1999	
	en millions d'euros	en millions de francs
Acquisition de droits	24	156
Coût de l'actualisation	24	159
Coûts des services passés	(2)	(16)
Prestations payées	(12)	(78)
Charge nette de l'exercice	34	221

2. Hypothèses actuarielles

Les hypothèses retenues sont les suivantes :

	1998	1999
Âge de départ à la retraite :	60 ans	60 ans
Evolution des salaires :	4 %	3 %
Actualisation financière :	6,5 %	5,5 %



L'évolution de la provision pour restructuration et mesures d'adaptation des effectifs est la suivante :

	1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Au 1 ^{er} janvier	457	3 001	259	1 702
Reprise de l'exercice	(223)	(1 465)	(139)	(913)
Transfert de provisions liées au plan CASA			166	1 088
Dotation de l'exercice	25	166	375	2 461
Total	259	1 702	661	4 338

En dehors des reliquats de plans sociaux antérieurs de Renault SA et des coûts de restructuration résiduels de R.I.B., la provision de 4 338 millions de francs comprend essentiellement la provision "Plan CASA" à hauteur de 2 414 millions de francs.

Résultats financiers des cinq derniers exercices

	1995		1996		1997		1998		1999	
	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs	en millions d'euros	en millions de francs
Situation financière en fin d'exercice										
Capital	911	5 975	914	5 995	914	5 995	914	5 995	914	5 995
Nombre d'actions et de certificats d'investissement restants	239 008 413		239 798 567		239 798 567		239 798 567		239 798 567	
Résultat global des opérations effectuées										
Chiffre d'affaires hors taxes	20 131	132 050	20 681	135 658	24 275	159 232	27 760	182 096	29 537	193 753
Résultat avant impôt, amortissements et provisions (1)	723	4 742	519	3 402	1 187	7 783	1 915	12 561	1 946	12 767
Impôt sur les bénéfices							(287)	(1 876)	(245)	(1 609)
Résultat après impôt, amortissements et provisions	144	944	(29)	(190)	630	4 135	913	5 990	676	4 434
Résultat distribué	128	837			128	839	181	1 182		
Résultat par action en francs										
Résultat avant impôt, amortissements et provisions (1)	3,02	19,84	2,16	14,19	4,95	32,45	7,99	52,38	8,12	53,24
Résultat après impôt, amortissements et provisions	0,60	3,95	(0,12)	(0,79)	2,63	17,24	3,81	24,98	2,82	18,49
Dividende net attribué à chaque action	0,53	3,50			0,53	3,50	0,76	5,00		
Personnel										
Nombre de salariés (2)	59 264		58 528		47 773		45 758		44 584	
Montant de la masse salariale	1 680	11 019	1 707	11 196	1 637	10 741	1 555	10 202	1 484	9 732
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux (Sécurité sociale, œuvres sociales, etc)	769	5 043	788	5 168	725	4 758	660	4 329	653	4 285

(1) Les provisions sont constituées par les dotations de l'exercice, déduction faite des reprises de provisions devenues sans objet et des provisions utilisées.

(2) Effectifs au 31 décembre.

— Branche Automobile

F.A.S.A. Renault

Carretera de Madrid, km 185
47 008 VALLADOLID
Espagne

Participation à 92,2 % par Renault. L'action F.A.S.A. Renault est cotée à la Bourse de Madrid.

Activité : fabrication et commercialisation, par l'intermédiaire de sa filiale commerciale Recsa, de véhicules particuliers et utilitaires Renault sur le territoire espagnol.

Usines à Valladolid, Palencia et Séville.

Chiffre d'affaires 1999 : 1 195 milliards de pesetas (donnée de la consolidation locale).

Effectif : 13 899 personnes (donnée de la consolidation locale).

Renault France Automobiles

117, 199 av. Victor Hugo
92 100 Boulogne-Billancourt

Participation à 100 % par Renault.

Activité : négoce, réparation, entretien et location de véhicules de tourisme ou utilitaires.

Quarante-sept établissements sur le territoire national.

Chiffre d'affaires 1999 : 21 303 millions de francs.

Effectif : 7 421 personnes.

Renault Argentine

Fray Justo Santa Maria de Oro 1744
1 414 CAPITAL FEDERAL
Argentine

Participation à 47,35 % par Renault.

Activité : fabrication et commercialisation de véhicules Renault.

Usine à Cordoba.

Chiffre d'affaires 1999 : 998,8 millions de dollar US (donnée sociale).

Effectif : 2 728 personnes.

Renault Agriculture

7, rue Dewoitine
78 140 Vélizy-Villacoublay

Participation à 100 % par Renault.

Activité : conception, fabrication et commercialisation de tracteurs agricoles. Usine au Mans.

Chiffre d'affaires 1999 : 3,8 milliards de francs (données conformes au périmètre et aux normes de consolidation Renault).

Effectif : 1 188 personnes.

OYAK-Renault Otomobil Fabrikalari

Emirhan cd n° 145
80700 ISTANBUL
Turquie

Participation à 51,64 % par Renault.

Activité : assemblage et fabrication de véhicules Renault.

Usine à Bursa.

Chiffre d'affaires 1999 : 575 415 milliards de livres turques (donnée sociale retraitée de l'hyperinflation).

Effectif : 4 082 personnes.

S.N.R. Roulements

1, rue des Usines
74 000 Annecy

Participation à 100 % par Renault.

Activité : conception et fabrication de roulements. Quatre usines à Annecy et dans sa périphérie, une usine à Alès.

Chiffre d'affaires 1999 : 2,8 milliards de francs (données conformes au périmètre et aux normes de consolidation Renault).

Effectif : 3 535 personnes.

Compagnie d'Affrètement et de transport (C.A.T.)

82, rue du Point du Jour
92100 Boulogne

Participation à 70 % par Renault et 30 % par Renault V.I.

Activité : transport des véhicules et pièces des usines de fabrication Renault. La C.A.T. offre également des services à des sociétés extérieures au Groupe pour environ 20 % de son chiffre d'affaires.

Chiffre d'affaires 1999 : 7,9 milliards de francs.

Effectif : 2 328 personnes.



— Branche Véhicules Industriels

Renault V.I. S.A.

129, rue Servient
"la Part-Dieu"
69 003 LYON

Participation à 100 % par Renault.

Activité : conception, fabrication et commercialisation d'une gamme complète de camions de 3,5 à 44 tonnes, d'autocars et autobus.

Implantations à Blainville-sur-Orne, Bourg-en-Bresse, Limoges, Valbonne, Vénissieux, Saint-Priest.

Chiffre d'affaires 1999 : 3 143,5 millions d'euros, 20 620 millions de francs (donnée sociale).

Effectif : 11 389 (donnée sociale).

Mack Trucks Inc.

World Headquarters
2100 Mack Boulevard
Allentown, Pennsylvania 18105 U.S.A.

Participation à 100 % par Renault V.I.

Activité : conception, fabrication et commercialisation de camions de gamme haute (Classe 8 U.S.A.).

Usines à Winnsboro, Macungie, Hagerstown (U.S.A.).

Chiffre d'affaires 1999 : 3 180 millions de dollars (donnée de la consolidation de Renault V.I.).

Effectif : 6 216 personnes (donnée de la consolidation de Renault V.I.).

— Branche Financière

Compagnie Financière Renault

27-33, quai Le Gallo
92 512 Boulogne-Billancourt Cedex

Participation à 100 % par Renault.

Activité : holding des sociétés de la Branche Financière du Groupe Renault (financement des ventes de véhicules et prestations de services associés, gestion de la trésorerie et des risques financiers du Groupe Renault, financements d'investissements immobiliers et informatiques), participations stratégiques du Groupe.

Total du bilan au 31/12/1999 : 19,9 milliards d'euros (130,7 milliards de francs).

Effectif (social) au 31/12/1999 : 9 personnes.

Montant net financé en 1999 : 8,2 milliards d'euros, 53,6 milliards de francs (donnée de la consolidation de RCI, incluant les filiales de financement des ventes de Nissan en Europe depuis le 1^{er} juillet 1999).

Total du bilan au 31/12/1999 : 17,6 milliards d'euros, 115,5 milliards de francs (donnée de la consolidation de RCI).

Effectif : 3 636 personnes, dont 496 dans les filiales de Nissan (donnée consolidée).

Société Financière et Foncière

27-33, quai Le Gallo
92 512 Boulogne-Billancourt Cedex

Participation à 100 % par Compagnie Financière Renault.

Activité : centralisation des flux de trésorerie du Groupe.

Total du bilan au 31/12/1999 : 395 millions d'euros, 2 591 millions de francs.

Effectif : 36 personnes.

Renault Crédit International

14, avenue du Pavé Neuf
93 168 Noisy-le-Grand Cedex

Participation à 100 % par Compagnie Financière Renault.

Activité : holding des sociétés de financement des ventes et de services d'assistance à la clientèle des constructeurs Renault et Nissan Europe ; financement des stocks de véhicules et pièces de rechange des constructeurs Renault et Nissan Europe.

Renault Finance

48, avenue de Rhodanie
Case postale 1 002, Lausanne - Suisse

Participation à 100 % par Renault Holding (filiale à 100 % de Compagnie Financière Renault).

Activité : exécution des opérations de marché (change, taux d'intérêt et couvertures financières sur métaux industriels) de Renault et de ses filiales industrielles et commerciales, opérations interbancaires pour compte propre.

Total du bilan au 31/12/1999 : 1 782 millions d'euros, 11 689 millions de francs.

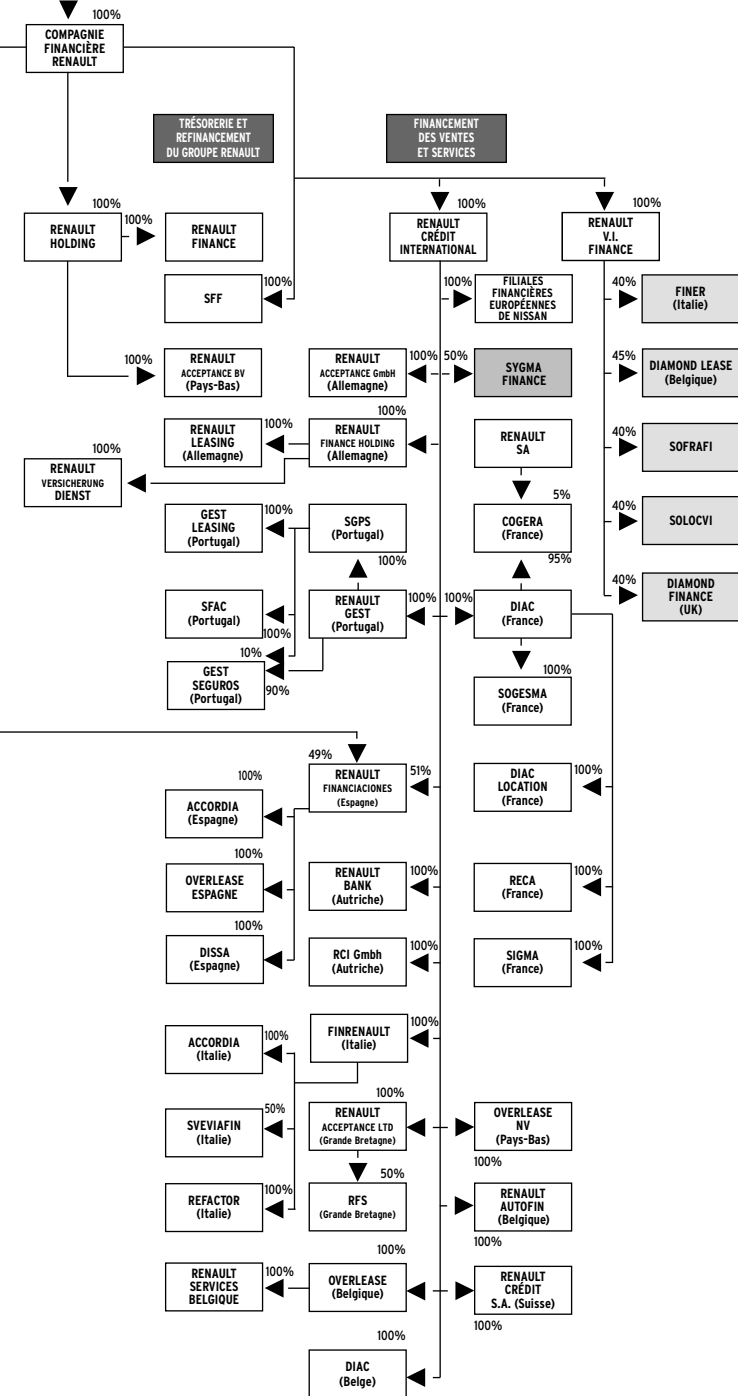
Effectif : 24 personnes.

PRINCIPALES FILIALES

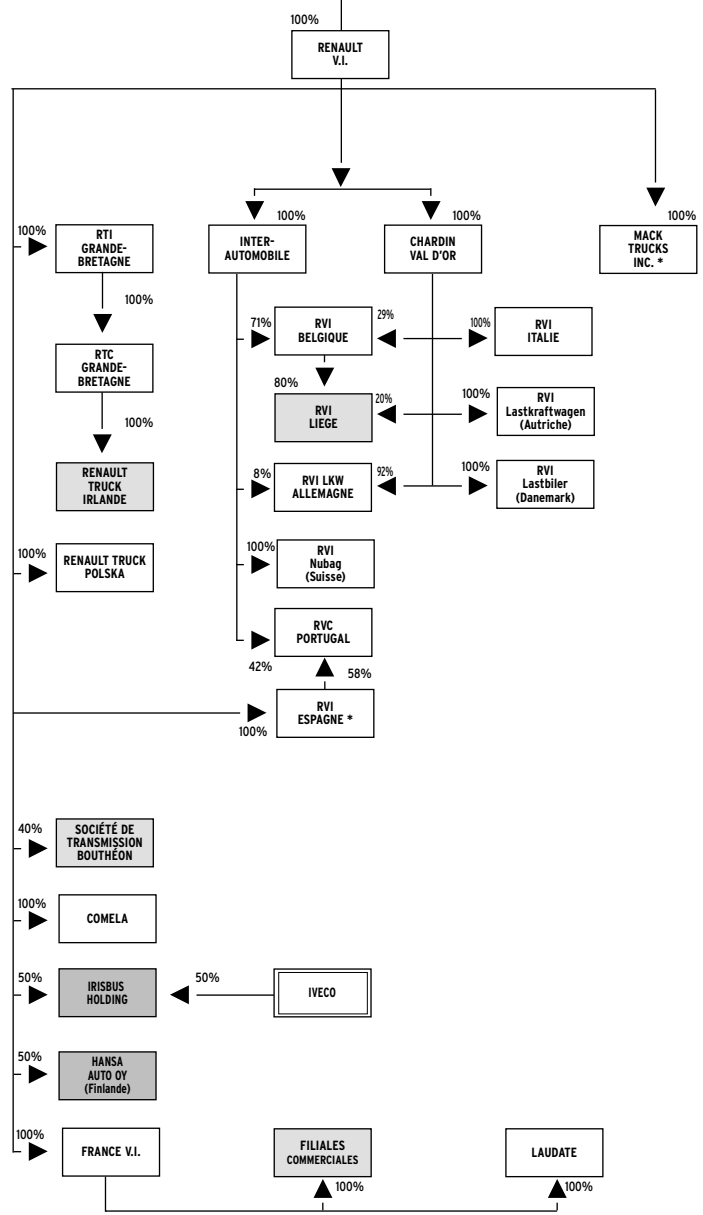
Le Groupe Renault (Sociétés Consolidées) au 31 décembre 1999

RENAULT

FINANCIÈRES ET DE SERVICES



VÉHICULES INDUSTRIELS



- Filiales consolidées en global
- Filiales mises en équivalence
- Filiales intégrées proportionnellement
- Sociétés non consolidées
- * et ses filiales

ATTESTATIONS

126

— Attestation du responsable du document de référence

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

Le Président du Conseil d'Administration

Louis SCHWEITZER

— Attestation des responsables du contrôle des comptes

Nous avons procédé à la vérification des informations financières et comptables données dans le présent document de référence en effectuant les diligences que nous avons estimées nécessaires selon les normes de la profession.

Les comptes annuels et les comptes consolidés des exercices 1997 à 1999 ont fait l'objet d'un audit par nos soins.

La note 1-A de l'annexe aux comptes consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 1999 expose les changements de méthode pratiqués au cours de l'exercice 1999 sur la présentation de l'information sectorielle et la comptabilisation des avantages accordés aux employés.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité des informations financières et comptables présentées.

Les Commissaires aux Comptes

ERNST & YOUNG Audit
Dominique THOUVENIN

DELOITTE TOUCHE TOHMATSU
Olivier AZIÈRES



Afin de faciliter la lecture du présent rapport d'activité sur l'exercice 1999 enregistré comme document de référence, le sommaire présenté ci-après renvoie aux principales rubriques de l'instruction d'application du règlement n° 98-01 de la Commission des Opérations de Bourse :

SECTIONS	RUBRIQUES	PAGES
1.1.	Nom et fonction des responsables du document	126
1.2.	Attestation des responsables	126
1.3.	Nom et adresse des contrôleurs légaux	14
3.1.	Renseignement de caractère général concernant l'émetteur	14
3.2.	Renseignements de caractère général concernant le capital	4
3.3.	Répartition actuelle du capital et des droits de vote	5
3.4.	Marché des titres de l'émetteur	6
3.5.	Dividendes	8
4.1.	Présentation de la société et du Groupe	2
4.3.	Faits exceptionnels et litiges	29
4.4.	Effectifs	24
4.5.	Politique d'investissement	21
5.1.	Comptes de l'émetteur	58
6.2.	Intérêts des dirigeants dans le capital	13
7.1.	Évolution récente	16
7.2.	Perspectives d'avenir	39



Le présent document de référence a été enregistré auprès de la Commission des Opérations de Bourse, le 10 mars 2000, sous le numéro R.00-061 ;
il ne peut être utilisé à l'appui d'une opération financière que s'il est complété par une note d'opération visée par la Commission.

— *Projet de Résolutions*

Première résolution (Approbation des comptes)

L'Assemblée Générale, connaissance prise du rapport de gestion du Conseil d'Administration et du rapport général des Commissaires aux Comptes sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1999, approuve tels qu'ils ont été présentés, les comptes de cet exercice se soldant par un bénéfice de 4 433 776 828,70 francs, soit 675 924 920,18 euros. Elle approuve également les opérations traduites par ces comptes ou résumées dans ces rapports, et le prélèvement sur le report à nouveau occasionné par le changement de méthode de comptabilisation des engagements de retraite.

En conséquence, l'Assemblée Générale donne aux Administrateurs quitus de l'exécution de leur mandat pour l'exercice écoulé.

Deuxième résolution (Affectation du résultat)

L'Assemblée Générale décide l'affectation suivante du résultat de l'exercice :

Bénéfice de l'exercice	4 433 776 828,70
Dotations à la réserve légale	-
Solde	4 433 776 828,70
Report à nouveau antérieur	7 598 575 778,85
Bénéfice distribuable de l'exercice	12 032 352 607,55
Dividendes	1 198 992 835,00
Report à nouveau	10 833 359 772,55

Il sera ainsi distribué à chacune des actions de la Société ayant droit au dividende, un dividende net de 5 francs soit 0,76 euro, ouvrant droit à un avoir fiscal par action égal à :

- soit 2,50 francs, soit 0,38 euro, lorsque cet avoir fiscal est susceptible d'être utilisé par une personne physique, ou d'être utilisé dans les conditions prévues à l'article 146-2 du Code Général des Impôts par une personne morale soumise à l'impôt sur les sociétés ;
- soit 2 francs, soit 0,30 euro, dans les autres cas.

Le dividende sera mis en paiement le 3 juillet 2000.

Dans l'hypothèse où à cette date la société détiendrait certaines de ses propres actions, le montant correspondant au dividende non versé sera affecté au report à nouveau.

L'Assemblée Générale reconnaît, en outre, qu'au titre des quatre derniers exercices, il a été distribué les dividendes suivants :

Exercice	Dividende par action	Impôt déjà versé par action (avoir fiscal)	Revenu global par action
1995	3,50	1,75	5,25
1996	0	0	0
1997	3,50	1,75	5,25
1998	5	soit 2,50 soit 2,25	soit 7,50 soit 7,25



Troisième résolution (Conventions visées à l'article 101 de la loi du 24 juillet 1966)

L'Assemblée Générale constate qu'aux termes du rapport spécial des Commissaires aux Comptes, ceux-ci n'ont été avisés d'aucune convention nouvelle autorisée par le Conseil au cours de l'exercice clos le 31 décembre 1999 et entrant dans le champ d'application des dispositions de l'article 101 de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales.

Quatrième résolution (Renouvellement du mandat d'un Administrateur)

L'Assemblée Générale renouvelle le mandat d'Administrateur de Monsieur Antoine RIBOUD, pour une durée de six années, soit jusqu'à l'Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2005.

Cinquième résolution (Renouvellement du mandat d'un Administrateur)

L'Assemblée Générale renouvelle le mandat d'Administrateur de la Banque Nationale de Paris, pour une durée de six années, soit jusqu'à l'Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2005.

Sixième résolution (Ratification de la nomination d'un Administrateur)

L'Assemblée Générale ratifie la nomination aux fonctions d'Administrateur de Monsieur Bernard LARROUTUROU, désigné par arrêté en date du 15 février 2000 en qualité de représentant de l'État, qui a fait l'objet d'une délibération du Conseil d'Administration lors de sa séance du 17 février 2000. Monsieur Bernard LARROUTUROU succède à Monsieur Jean PEYRELEVADE et ce, pour le temps restant à courir du mandat de ce dernier, soit jusqu'à l'Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2003.



Septième résolution (Rapport des Commissaires aux Comptes sur les titres participatifs)

L'Assemblée Générale prend acte du rapport des Commissaires aux Comptes sur les éléments servant à la détermination de la rémunération des titres participatifs.

Huitième résolution (Autorisation aux fins de rachat d'actions)

L'Assemblée Générale, connaissance prise du rapport du Conseil d'Administration et des éléments figurant dans la note d'information visée par la Commission des Opérations de Bourse, autorise le Conseil d'Administration, conformément aux dispositions de l'article 217-2 modifié de la loi du 24 juillet 1966, à opérer sur les propres actions de la société dans les conditions et limites prévues par les textes. La présente autorisation a pour objet de permettre à la société d'utiliser les possibilités d'intervention sur actions propres prévues par la loi en vue, notamment :

- de procéder à la régularisation de cours de son action par achat et vente en Bourse ;
- d'assurer la gestion de sa trésorerie et de ses fonds propres ;
- d'utiliser tout ou partie des actions acquises
 - soit pour les céder aux salariés et dirigeants de la société et de son Groupe, dans les conditions et selon les modalités prévues par la loi (options d'achat d'actions, participation des salariés, cessions d'actions réservées aux salariés) ;
 - soit pour les remettre dans le cadre d'opérations d'échange, par voie d'offres ou autrement, initiées par la société ;
- de réduire éventuellement son capital par annulation de tout ou partie de ses actions.

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU 8 JUIN 2000

130

Ces achats d'actions pourront être opérés par tous moyens, y compris de gré à gré et par bloc d'actions, et aux époques que le Conseil d'Administration appréciera, et les actions éventuellement acquises pourront être cédées ou transférées par tous moyens.

L'Assemblée Générale fixe à 60 euros, soit 393,57 francs français, par action, le prix maximal d'achat, et à 15 euros, soit 98,39 francs français, par action, le prix minimal de vente, d'une part, et le nombre d'actions pouvant être acquises à 10% au plus du capital social, d'autre part.

En cas d'augmentation de capital par incorporation de réserves et attribution de titres gratuits ainsi qu'en cas, soit d'une division, soit d'un regroupement des titres, les prix indiqués ci-dessus seront ajustés par un coefficient multiplicateur égal au rapport entre le nombre de titres composant le capital avant l'opération et ce nombre après l'opération.

La présente autorisation est donnée pour une durée qui prendra fin lors de la prochaine Assemblée Générale annuelle d'approbation des comptes, sans toutefois excéder une durée maximale de dix-huit mois. Tous pouvoirs sont conférés au Conseil d'Administration, avec faculté de délégation et subdélégation, pour mettre en œuvre cette autorisation.

Neuvième résolution (Transfert du siège social)

L'Assemblée Générale ratifie la décision du Conseil d'Administration du 19 octobre 1999 concernant le transfert du siège social du 34, quai du Point du Jour, 92109 Boulogne-Billancourt au 13/15, quai Le Gallo, 92100 Boulogne-Billancourt.

Dixième résolution (Pouvoirs)

L'Assemblée Générale donne tous pouvoirs au porteur de copie ou d'extrait du procès-verbal de la présente Assemblée pour accomplir toutes les formalités de dépôt et de publication prévues par la loi.



