Document d'enregistrement universel 2024

Incluant le rapport financier annuel



Renault Group


GV-574-XQ
92

2024

Document d'enregistrement universel

Incluant le rapport financier annuel 2024 approuvé par
le Conseil d'administration du 19 février 2025.

Ce Document d'enregistrement universel, incluant le rapport financier annuel, est une reproduction de la version officielle du Document d'enregistrement universel qui a été établie en XHTML et est disponible sur le site Internet de Renault Group (www.renaultgroup.com) (version e-accessible disponible sur le site internet de la Société)

Le Document d'enregistrement universel a été déposé le 13 mars 2025 auprès de l'AMF, en sa qualité d'autorité compétente au titre du règlement (UE) n° 2017/1129, sans approbation préalable conformément à l'article 9 dudit règlement.

Le Document d'enregistrement universel peut être utilisé aux fins d'une offre au public de titres financiers ou de l'admission de titres financiers à la négociation sur un marché règlementé s'il est complété par une note d'opération et le cas échéant, un résumé et tous les amendements apportés au Document d'enregistrement universel. L'ensemble alors formé est approuvé par l'AMF conformément au règlement (UE) n° 2017/1129.



Sommaire

Message de Jean-Dominique Senard 5

Message de Luca de Meo 7

Gouvernance : Conseil d'administration et Leadership Team 8

Modèle d'affaires 10

Plan stratégique 12

4 marques à l'offensive 15

Chiffres clés 16

1 Présentation générale de Renault Group 19

1.1 Renault Group 20

1.2 Stratégie 26

1.3 Activités 31

RFA 1.4 Recherche & Développement 62

1.5 Environnement règlementaire 72

1.6 Évènements post-clôture 78

2 Développement durable 81

2.1 Créer une valeur économique, sociale et environnementale 82

RFA 2.2 État de durabilité 94

2.3 Plan de vigilance 245

2.4 Sustainability Accounting Standards Board (SASB) Index 269

RFA 2.5 Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 de Renault S.A 271

RFA 3 Gouvernement d'entreprise 281

3.1 Composition et conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration 282

3.2 Rémunération des mandataires sociaux 327

3.3 Information sur les transactions sur titres des dirigeants 357

4 Risque et contrôle 361

RFA 4.1 Dispositif de contrôle et de gestion des risques 362

RFA 4.2 Facteurs de risque pour Renault Group 371

4.3 Litiges 392

5 Information financière et comptable 395

RFA 5.1 Rapport d'activité - 2024 396

5.2 Comptes et rapports des commissaires aux comptes 413

6 Information sur la Société, le capital et l'actionnariat 529

6.1 Renseignements à caractère général 530

6.2 Informations sur le capital social et l'actionnariat 532

6.3 Information sur les titres Renault 538

6.4 Politique d'information des actionnaires et calendrier financier 541

7 Assemblée générale de Renault S.A. du 30 avril 2025 545

7.1 Ordre du jour 546

7.2 Texte des résolutions 547

8 Informations complémentaires 553

RFA 8.1 Attestation du responsable du document 554

8.2 Informations historiques sur les exercices 2022 et 2023 555

RFA 8.3 Contrôleurs légaux des comptes 556

8.4 Tables de concordance 558

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés dans le sommaire à l'aide du pictogramme. RFA

Message de
Jean-Dominique Senard



Jean-Dominique Senard
Président du Conseil d'administration de Renault S.A.

Pour Renault Group, l'année 2024 a été couronnée par les meilleurs résultats de son histoire. Et ce malgré l'environnement international marqué par la persistance des fractures et incertitudes géopolitiques, la pression protectionniste croissante des grands blocs régionaux, ainsi que la progression spectaculaire de l'industrie asiatique sur le marché électrique.

Je voudrais remercier et féliciter Luca de Meo et son équipe de direction, artisans de cette remarquable performance. Ma gratitude va également au Conseil d'administration pour son travail d'écoute, d'analyse, de validation et de soutien aux décisions stratégiques du Groupe. Enfin, je tiens à saluer l'engagement et les efforts de chaque salarié, qui ont permis à Renault Group de sortir du lot dans un contexte particulièrement difficile pour le secteur automobile.

Si notre entreprise se démarque, c'est parce qu'elle a su poursuivre le déploiement volontariste de sa puissante stratégie. Les 10 nouveaux véhicules du Groupe ont été accueillis avec enthousiasme, aussi bien par les journalistes que par les clients. Par ailleurs, la nouvelle organisation porte ses fruits, soutenue par la culture d'innovation et d'ouverture qui a encore progressé en 2024.

Il y a quelques années, l'entreprise et l'Alliance jouaient leur survie. Au plus fort de la crise, en 2020, je me souviens avoir dit : « un jour, Renault retrouvera la place qu'il mérite ». Aujourd'hui, nous sommes montrés en exemple et les coopérations avec notre allié Nissan ont été recentrées sur des projets de véhicules, dans un esprit de partenariat agile et libre dans l'intérêt des partenaires.

> « Enfin, je tiens à saluer l'engagement et les efforts de chaque salarié, qui ont permis à Renault Group de sortir du lot dans un contexte particulièrement difficile pour le secteur automobile. »

L'année 2025 sera intense, ainsi que toutes les années qui marqueront la transition vers l'électrique. La manière dont l'entreprise a été capable de se redresser en si peu de temps est un gage de grande confiance. Pour ancrer notre réussite dans la durée et échapper à la fatalité des cycles, nous allons progresser encore en agilité et en capacité d'initiative, et poursuivre la diffusion de la culture de responsabilisation, condition sine qua non de la motivation et de la performance pérenne.

Aux côtés des administratrices et des administrateurs, j'aurai à cœur de continuer à agir au service du Groupe, afin qu'il poursuive sa route aux avant-postes de la mobilité durable.

Message de
Luca de Meo



Luca de Meo
Directeur Général de Renault Group

Qui l'aurait parié ? Une entreprise qui frôlait la mort il y a moins de 4 ans se retrouve propulsée sur le podium des constructeurs européens quand ceux qui semblaient hier insubmersibles allument les feux de détresse ? Voilà pourtant où nous en sommes au seuil d'une année 2025 qui promet d'être encore riche en péripéties.

Il est vrai que l'industrie automobile est dans une situation jamais vue depuis 150 ans. La tempête en cours défie les repères que l'on croyait les mieux établis. Le défi de la nouvelle concurrence venue de l'Ouest et, de plus en plus, de l'Est, devient chaque jour plus évident. Bien sûr, l'existence d'un terrain de jeu équitable est indispensable pour que la compétition joue son rôle de moteur, comme elle l'a toujours fait depuis les débuts de notre industrie. Mais l'essentiel est ailleurs : qui visite la Chine aujourd'hui ne peut que reconnaître l'effervescence qui anime tout l'écosystème. Excellence, obsession de l'expérience utilisateur, rapidité, innovation, passion automobile : pas un ingrédient ne manque à l'appel ! La situation est claire : le centre de gravité de l'automobile a basculé à une vitesse stupéfiante.

Pour l'amoureux de l'automobile que je suis, c'est une excellente nouvelle : en nous obligeant à nous remettre en question, l'émergence de l'automobile chinoise va tous nous tirer vers le haut. Nous avons le privilège extraordinaire d'être là à un moment où les basculements technologiques, dans l'électrique et dans le software notamment, nous offrent l'opportunité de réinventer ce qu'est l'automobile. À nous de jouer !

Dans ce nouveau contexte, la bonne nouvelle est que Renault est aujourd'hui en position de prendre la balle au bond. Le Groupe bénéficie de la mise en place depuis 2 ans d'une organisation révolutionnaire, conçue pour capter les nouvelles sources de valeur du secteur, depuis l'électrique et le software jusqu'à l'économie circulaire en passant par les nouveaux services de mobilité et le premium, sans oublier le thermique et l'hybride. Plus personne ne peut en douter : la stratégie a fait ses preuves.

Renault avance donc sans états d'âme pour relever le gant. Améliorer, rattraper, innover : voilà la feuille de route. Améliorer, d'abord, en étant plus efficaces et plus rapides, par exemple en doublant la vitesse d'exécution des grands process de l'entreprise pour relever le défi de la compétitivité. Rattraper, en nous greffant sur l'écosystème chinois pour en capter le meilleur et le rapporter dans notre giron. Les André Citroën, les Louis Renault ou les Giovanni Agnelli ne faisaient pas autre chose, au début du siècle dernier, en allant s'inspirer aux États-Unis des recettes d'un Henry Ford qui affolait alors tout le landerneau en inventant la ligne de production. Contre le pessimisme ambiant en Europe, il n'est pas mauvais de se souvenir que nos prédécesseurs ont eu, eux aussi, à faire à des concurrents coriaces et qu'ils ont su s'en sortir par le haut. Innover, enfin, car copier n'est pas tout. La volatilité radicale dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui en termes de technologies, de géopolitique et de marché balaie toutes les certitudes, sauf une : dans un environnement imprévisible, c'est le plus agile, celui qui sait pivoter le plus rapidement et inventer le plus vite des solutions à des problèmes imprévus en collant aux attentes de ses clients, qui s'en sortira en tête. L'innovation technologique est donc aujourd'hui la matière première la plus précieuse de notre industrie. Nous la mettons au cœur de Renault pour qu'elle tire toute l'entreprise. Dans l'automobile, tout commence et tout finit par des voitures : c'est pourquoi nous redessinons toute notre stratégie d'innovation en la concentrant sur 7 projets phares : 7 objets physiques, portés par des équipes transversales obsédées par le retour client.

> « Mais la plus grande force de cette entreprise reste l'enthousiasme et la passion de ses 100 000 collaborateurs qui, après avoir affronté une crise existentielle, sont maintenant le plus grand espoir de l'industrie automobile européenne pour construire un avenir à sa hauteur. »

Dans un univers plus mouvant que jamais, Renault a l'avantage d'être aujourd'hui bien placé parmi les constructeurs européens. Qui pourrait en douter, au moment même où nous développons la future Twingo en 2 ans, grâce à Ampere ? Ce qui, il y a peu, aurait paru relever de la science-fiction, Renault l'a fait. Mais la plus grande force de cette entreprise reste l'enthousiasme et la passion de ses 100 000 collaborateurs qui, après avoir affronté une crise existentielle, sont maintenant le plus grand espoir de l'industrie automobile européenne pour construire un avenir à sa hauteur.

Gouvernance : Conseil d'administration

Présentation du Conseil d'administration au 1er mars 2025



* Administrateur référent

Les Comités spécialisés

Comité de la Gouvernance et des Rémunérations
4 membres
66,7 %
Indépendance(2)

Comité de l'Audit et des Risques
7 membres
66,7 %
Indépendance(2)

Comité de la Stratégie et du Développement Durable
6 membres
50 %
Indépendance(2)

(1) Hors administrateurs représentant les salariés et administrateur représentant les salariés actionnaires, mais incluant M. Jean-Dominique Senard.
(2) Hors administrateurs représentant les salariés et administrateur représentant les salariés actionnaires.

Leadership Team

Présentation du Leadership Team au 1er mars 2025



1. **DE MEO Luca**, Directeur Général de Renault Group, Directeur Général Ampere
2. **CAMBOLIVE Fabrice**, Directeur général de la marque Renault
3. **CHARVET Thierry**, Directeur Industrie et Qualité, Renault Group
4. **DE FICCHY Gianluca**, Directeur général de la marque Mobilize ; Président du conseil d'administration de RCI Banque S.A.
5. **DE PELLEPORT Quitterie**, Directrice Juridique, Renault Group
6. **HAAK Guido**, Directeur Programme, Renault Group
7. **KRIEF Philippe**, Directeur général de la marque Alpine ; Directeur général d'Alpine Racing S.A.S. & Président d'Alpine Racing Ltd ; Directeur de la Technologie, Renault Group
8. **LAFORGE Bruno,** Directeur des Ressources Humaines et de l'Organisation, Renault Group
   Arrivée prévue le 1er avril 2025
9. **LE VOT Denis**, Directeur général de la marque Dacia et Directeur Supply Chain
10. **MINTO Duncan,** Directeur Financier, Renault Group
11. **PROVOST François**, Directeur des Achats, des Partenariats & des Affaires Publiques, Renault Group
12. **RECASENS Josep-Maria**, Directeur de la Stratégie, Renault Group
13. **SARLAT-DEPOTTE Véronique**, Secrétaire Générale de la Transformation Alliance
14. **THOMASSON Céleste**, Directrice de l'Audit et des Risques, Renault Group
15. **VAN DEN ACKER Laurens**, Directeur Design, Renault Group
16. **VINCENT Frédéric**, Directeur des Systèmes et Technologies d'Information / Digital, Renault Group

16 membres

19 % de femmes

7 nationalités

Les deux comités

Comité Stratégique

14 membres

Mensuel

Comité Opérationnel

10 membres

Bi-mensuel

Nos Ressources

Voir chapitre

Humaines — 2.2.3.1

98 636 femmes et hommes qui contribuent aux résultats de Renault Group dans plus de **+ 221** entités, réparties dans **36** pays

Financières — 5.2.2

31 102 Md€ de capitaux propres
71 690 Md€ de capitaux empruntés

Répartition du capital :
1,97 % en auto-détention,
15,01 % État français,
15,00 % Nissan,
5,63 % salariés,
62,39 % public

Intellectuelles

15 000 brevets en portefeuille — 1.4.2.6

2 254 M€ dépensé en R&D (4 % du chiffre d'affaires) — 1.4

5 nouvelles académies regroupées au sein de ReKnow University — 2.2.3.1.4

1 LAB dédié à la sécurité routière — 2.3.4.3

Industrielles

25 sites de production — 1.3.1.4

Refactory – Premier site européen dédié à l'économie circulaire de la mobilité — 2.2.5.3

Sociales et relationnelles

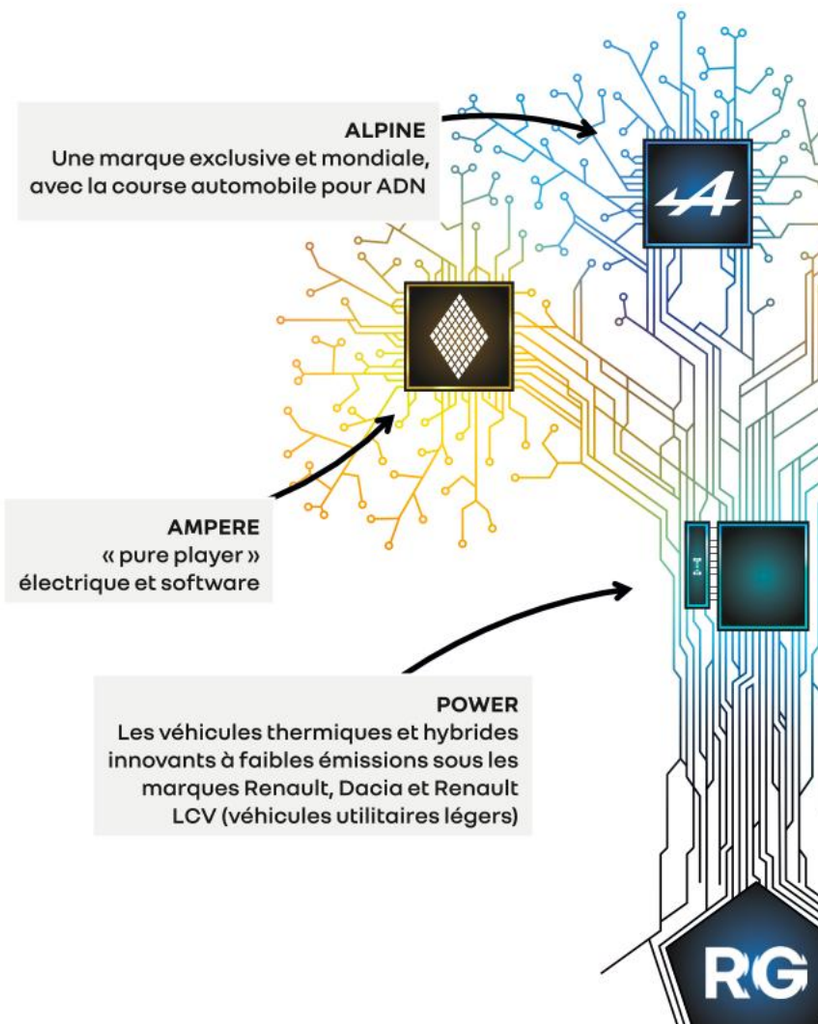
2 264 815 véhicules vendus aux clients — 1.3.1

Pour consulter le modèle d'affaires tel que définit dans la directive (UE) 2022/2464 CSRD, également appelée directive CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), veuillez consulter le chapitre 2 - 2.2.1.1.1

Modèle d'affaires

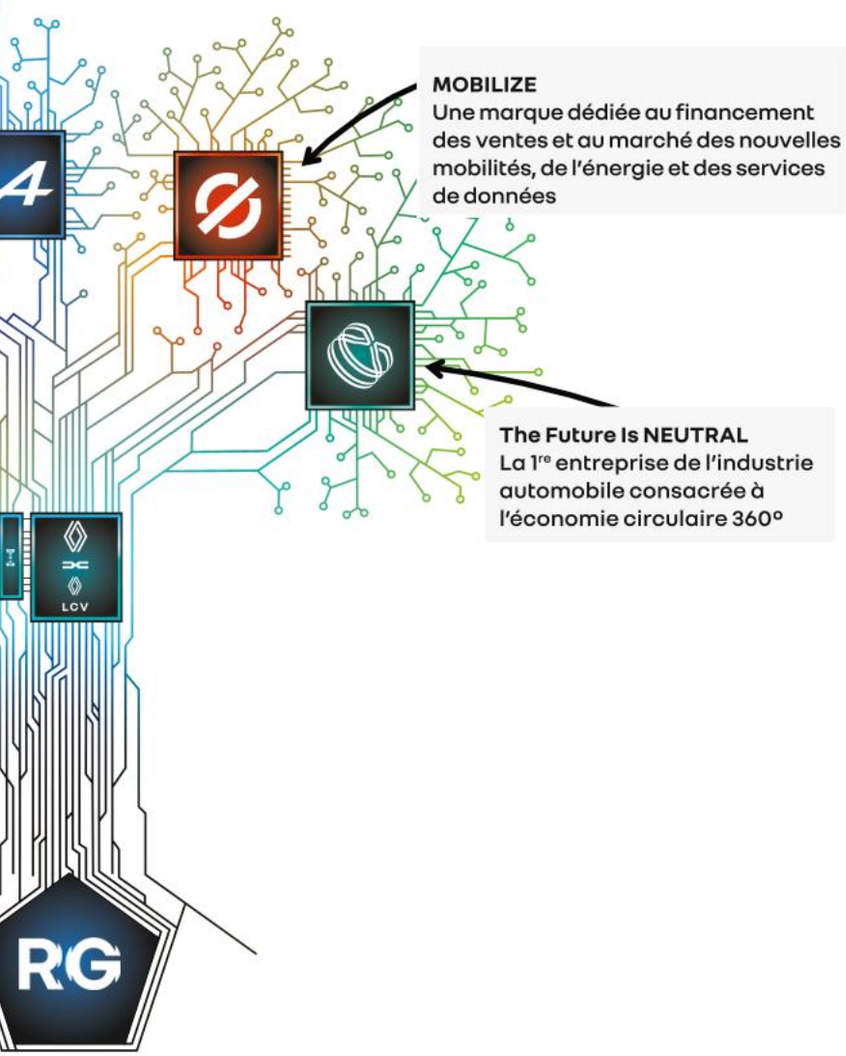
Données au 31 décembre 2024

Forts de notre expertise unique en terme d'électrification, nous nous appuyons sur la complémentarité de nos 4 marques Renault, Dacia, Alpine et Mobilize, organisées en Business Units (BU) pour concevoir, développer, produire, distribuer et financer des solutions de mobilité durables et innovantes pour nos clients.



Avec le plan Renaulution, Renault Group a dans un premier temps fait évoluer son organisation vers une structure par marque.

Renault Group a ouvert le 3e chapitre de son plan et opère sa Révolution en concentrant ses ressources sur les chaînes de valeur qui émergent de la transformation de l'industrie de l'automobile et de la mobilité : véhicule électrique (VE), software, services des nouvelles mobilités, économie circulaire, en plus des véhicules thermiques et hybrides.



MOBILIZE
Une marque dédiée au financement des ventes et au marché des nouvelles mobilités, de l'énergie et des services de données

The Future Is NEUTRAL
La 1re entreprise de l'industrie automobile consacrée à l'économie circulaire 360°

Notre création de valeur en 2024

Voir chapitre

Croissance des ventes de véhicules électrifiés — 2.2.2.6.1

La gamme E-Tech (électrique et hybride) représente **48,8 %** des ventes de véhicules particuliers Renault en Europe 2024
+ 420 000 véhicules électrifés Renault et Dacia vendus en 2024

Impact environnemental réduit — 2.2.2

42,9 teqCO_2 par véhicule produit (nouvelle methodologie de calcul 2024 de la CSRD (ESRS E1))
Contrat avec Green Of Africa permettant de sécuriser à partir de 2026 l'approvisionnement sur 20 ans en électricité éolienne des deux usines de Renault Group au Maroc
Objectifs CAFE (Corporate Average Fuel Economy) 2024 atteints en Europe pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers
Depuis 2024, Renault Group calcule son **empreinte biodiversité**

Innovations au service du client et de sa sécurité — 2.2.3.4

Programme Human First :
Plus de 20 équipements de sécurité dont 8 ADAS a minima sur tous nos modèles Véhicule Particuliers en Europe, et jusqu'à 60 équipements de sécurité et plus de 30 ADAS sur les modèles de la gamme Renault en Europe.
Depuis 2014, **+ de 5 000 pompiers** formés dans **21 pays** (1 000 en 2024)

Attention portée aux collaborateurs — 2.2.3.1

27,5 % de femmes dans le top 11 000
24,2 % de femmes dans le top 4 000
+ de 38 500 / 17 939 en 2024 collaborateurs formés par ReKnow University depuis sa création en 2021 (10 368 en 2023)
Taux de fréquence accidents sur le lieu de travail **1,34 % (vs 1,41 % en 2023)**
Taux de gravité : **0,092 %**

Impact positif sur la société — 2.1

7 fondations dans le monde
305 garages solidaires affiliés CareMakers
Fin 2024, **3 400 personnes** au cumul ont bénéficié d'un véhicule dans le cadre du programme de mobilité solidaire CareMakers en achat ou location avec option d'achat depuis 2019
30 partenaires soutenus par la fondation d'enteprise Renault Group en 2024
+ de 71 500 personnes accompagnées sur la thématique nouvelle de la « Mobilité inclusive » en France
+ de 32 600 personnes au cumul monde depuis début 2024

Valeur financière créée — 5.1

56,2 Md€ chiffre d'affaires Groupe (+7,4 % vs 2023)



Plan

Stratégique

Du volume à la création de valeur

Un plan en 3 phases en parallèle qui permettra de restaurer la compétitivité en :

- améliorant l'efficacité des fonctions et en adoptant une discipline stricte en matière de coûts ;
- bénéficiant des atouts industriels et du leadership électrique du Groupe en Europe ;
- allant plus loin dans les services de données, de mobilité et d'énergie ;
- s'appuyant sur 5 « business » spécialisés sur les nouvelles chaînes de valeur pour devenir un groupe automobile de prochaine génération. Cette organisation est mise en œuvre depuis 2023.

Résurrection
Jusqu'en 2023
Première phase : redevenir compétitifs en réduisant les coûts et en générant du profit. **Déjà atteinte.**

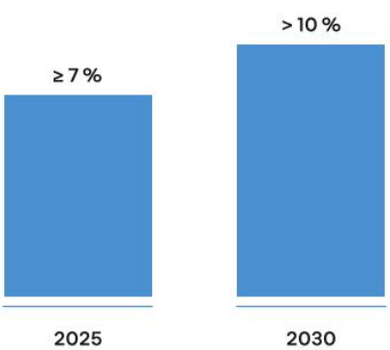
Rénovation
Jusqu'en 2025
Deuxième phase : renouveler et enrichir nos gammes, pour contribuer à la rentabilité des marques. **En cours de déploiement.**

Révolution
Dès 2022
Troisième phase : concentrer les ressources sur les chaînes de valeur qui émergent de la transformation de l'industrie automobile et de la mobilité.

De nouveaux objectifs financiers*

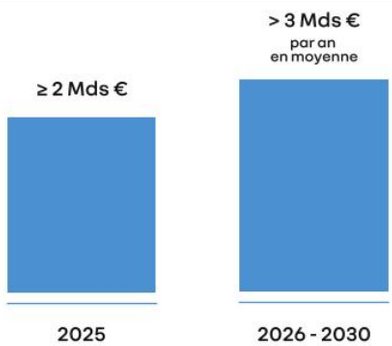
Perspectives financières : vers de nouveaux sommets !

Marge opérationnelle



La perspective 2025 inclut environ 1 point d'impact négatif estimé du CAFE

Free cash flow (1)



La perspective 2025 inclut 150 millions d'euros de dividendes de Mobilize Financial Services (MFS)

- R&D/Capex : maximum 8 % du CA sur 2022-2030 ;
- Mobilize Financial Services : dividende supérieur à 500 M€ par an en moyenne. (Sous réserve des approbations réglementaires et du Conseil d'administration de Mobilize FS)

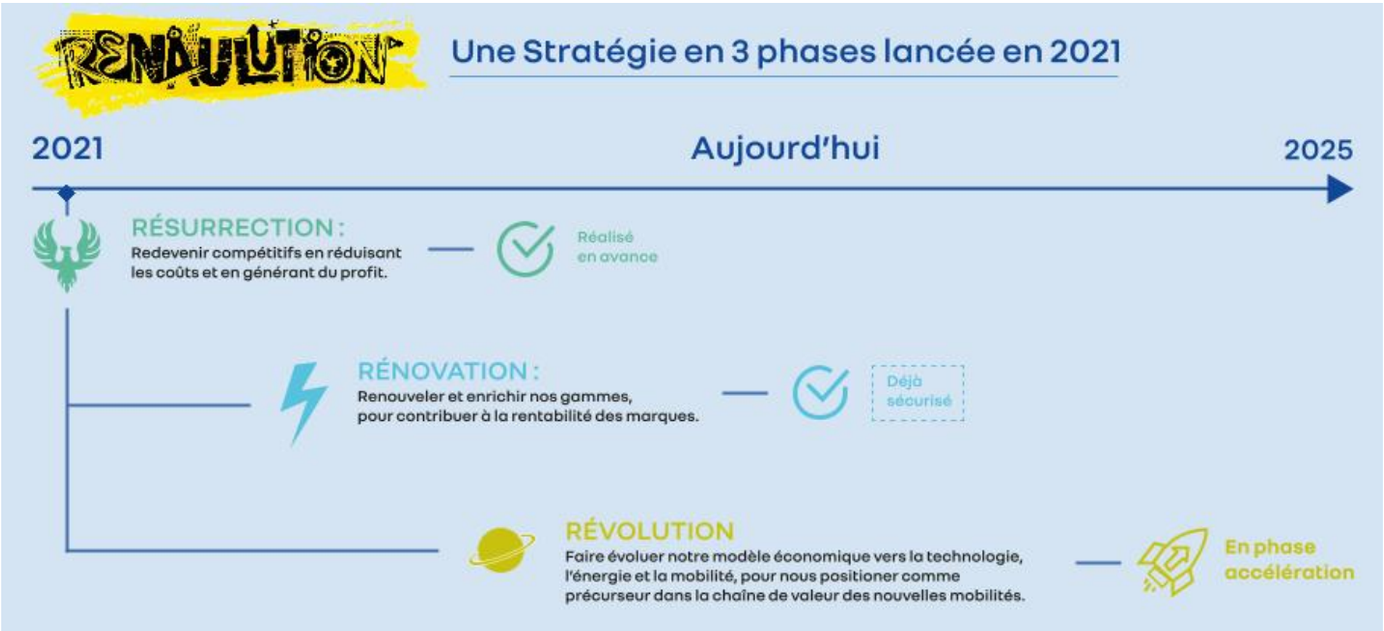
ROCE (rendement sur les capitaux employés) : supérieur à 30 % dès 2025

* L'atteinte des résultats en 2024 est détaillée dans le rapport d'activité au chapitre 5.1 de ce Document.

Engagement et ambition basés sur les standards d'émissions connus à date.

(1) free cash flow opérationnel du secteur automobile : flux de trésorerie après intérêts et impôts (hors dividendes reçus de sociétés cotées en bourse) moins investissements corporels et incorporels nets de cessions +/- variation du besoin en fonds de roulement.

(2) ROCE = Marge opérationnelle automobile (1 - taux d'imposition moyen) / (PP&E + actifs incorporels + actifs financiers - investissements dans RCI/Nissan + besoin en fonds de roulement).



Résurrection

La phase Résurrection de notre plan est terminée.

Dès 2022, Renault Group a atteint sa cible de profitabilité initialement prévue pour 2025.

Renault Group a généré 2,1 milliards d'euros de *free cash flow* en 2022 ; soit 3 milliards de *free cash flow* cumulé entre 2021 et 2022. Renault Group a généré 2,9 milliards d'euros de *free cash flow* au cours de l'exercice 2024 après avoir dépassé les 3 milliards d'euros en 2023.

Les dépenses de R&D Capex sont restées contenues sous les 8 % du chiffre d'affaires.

Résurrection

est atteinte presque 3 ans en avance

Perspectives initiales	> 5 % Marge opérationnelle du Groupe en 2025	~3 Md€ FCF auto opérationnel cumulé 2021-23	8-9 % CAPEX R&D (% CA) sur 2021-23
Réalisations	2022 3 ans en avance	2022 presque 1 an en avance	8-9 % depuis 2021

Rénovation

La phase Rénovation, phase liée à l'introduction sur le marché d'une nouvelle gamme de produits, est aujourd'hui bien lancée.

Renault Group a lancé sur le marché 15 nouveaux véhicules depuis 2022, et en lancera 7 en 2025, sur les segments les plus profitables et pertinents. 50 % de ces lancements concernent le segment C et supérieurs, environ 50 % concernent des véhicules 100 % électriques.

Révolution

En avance significative sur ses objectifs initiaux, Renault Group a ouvert fin 2022 le troisième chapitre du plan Renaulution : la Révolution.

Les principes directeurs de cette approche centrée sur la valeur et écosystémique sont les suivants :

- focus stratégique ;
- efficacité ;
- allocation optimisée du capital ;
- sélection des meilleurs partenaires ;
- « *Asset-light* » [1] par conception.

Renault Group opère sa propre Révolution en créant « 5 business » ciblés, avec des équipes spécialisées, chacun construit sur un ensemble homogène de technologies, avec sa gouvernance et son compte de résultat dédiés.

Ces « business » sont les suivants :

- **Ampere :** le 1er « *pure player* » électrique et software né de la transformation d'un constructeur automobile traditionnel ;
- **Alpine :** une marque exclusive et mondiale, avec la course automobile pour ADN. Un modèle *asset-light* unique, combiné à des technologies propriétaires ;
- **Mobilize :** construit autour d'une captive financière de premier ordre pour adresser le marché des nouvelles mobilités, de l'énergie et des services de données ;
- **The Future Is NEUTRAL :** la 1re entreprise de l'industrie automobile consacrée à l'économie circulaire à 360° : de la boucle fermée des matériaux au recyclage des batteries ;
- **Power :** le cœur de métier traditionnel de Renault Group continuera à développer des véhicules thermiques et hybrides innovants à faibles émissions sous les marques Renault, Dacia et Renault VUL (véhicules utilitaires légers), chacune avec son organisation et sa gouvernance dédiées.

(1) Structure légère.

Avancement
du plan stratégique

HORSE POWERTRAIN

HORSE Powertrain Limited, entreprise leader des groupes motopropulseurs hybrides et thermiques

Renault Group et Geely, à la suite des accords signés le 11 juillet 2023, et après l'approbation des autorités compétentes, ont annoncé la création officielle de HORSE Powertrain Limited le 31 mai 2024, avec chacun une participation de 50 % (entraînant ainsi la déconsolidation de HORSE à partir de cette même date).

Le 2 décembre 2024, HORSE Powertrain Limited a finalisé l'acquisition par Aramco d'une participation de 10 % de son capital, valorisant la société à 7,4 milliards d'euros. Renault Group et Geely ont conservé chacun une participation de 45 %.

HORSE Powertrain conçoit, développe, produit et vend toutes les solutions et systèmes pour les moteurs, les transmissions, les systèmes hybrides et les batteries. HORSE Powertrain ambitionne de devenir un partenaire unique, de premier rang, proposant des technologies de pointe, à coût compétitif, et contribuant à réduire les émissions mondiales des véhicules.

Avec ce projet, Renault Group et Geely bénéficient tous deux d'un effet d'échelle immédiat, d'une meilleure couverture du marché et d'une complémentarité en matière de portefeuille produits et d'empreinte régionale qui permet d'offrir des solutions pour 80 % d'un marché mondial des groupes motopropulseurs en croissance.

Grâce au transfert de propriété intellectuelle de Renault Group et de Geely, HORSE Powertrain est autonome pour développer les futures technologies de moteurs et transmissions dont le marché aura besoin, notamment dans le domaine des carburants alternatifs tels que le méthanol vert, l'éthanol et l'hydrogène. L'investissement d'Aramco accélérera ces développements. En outre, dans le cadre de l'opération, Aramco et sa filiale, Valvoline Global Operations, collaboreront avec HORSE Powertrain sur l'innovation en matière de moteurs thermiques, de carburants et de lubrifiants.

HORSE Powertrain fournit d'ores et déjà de nombreux clients industriels dont Renault Group, Geely Auto, Volvo Cars, Proton, Nissan et Mitsubishi Motors Company. L'entreprise est prête à servir tous les clients et partenaires dans le monde entier afin de leur proposer des solutions complètes dans le domaine des technologies de groupes motopropulseurs et accueillera des partenaires pour renforcer la couverture de chaîne de valeur.

AMPERE

Ampere fait la différence dans les véhicules électriques intelligents

Renault Group a créé Ampere, l'unique pure player européen du véhicule électrique et du software, avec pour objectif de démocratiser le véhicule électrique en Europe plus rapidement que ses concurrents.

Dès le début, l'approche stratégique de Renault Group a été de construire Ampere comme une entité indépendante, avec une équipe entièrement dédiée à l'électrique et au software pour être plus compétitifs, agiles et novateurs. Depuis le 1er novembre 2023, Ampere opère de manière autonome et le Groupe mesure jour après jour les bénéfices opérationnels et industriels de cette nouvelle organisation.

En 2022, Renault Group avait annoncé son intention d'introduire cette entité en bourse. Compte tenu des conditions de marché et des niveaux de cash-flow plus élevés que prévu, Renault Group a annoncé fin janvier 2024 sa décision d'annuler le processus d'introduction en bourse d'Ampere.

Dans un marché des véhicules électriques exigeant mais en croissance dans les années à venir (autour de 25 % par an dans les cinq prochaines années), Ampere avance vite pour prendre la tête de la transition vers l'électrique en Europe. Au cours des douze derniers mois, Ampere a réalisé de nombreux progrès dont les principaux sont les suivants :

Ampere a accéléré ses temps de développement et de fabrication : Twingo sera développée en moins de deux ans, à un prix de vente inférieur à 20 000 euros ; et Renault 5 sera fabriquée en moins de 10 heures au sein d'Ampere ElectriCity.

Après un premier projet réussi autour de son véhicule Compact EV, Nissan a demandé à Ampere d'étudier le développement de son prochain modèle électrique du segment A, en s'appuyant sur les transformations des processus mis en place. Cette nouvelle opportunité démontre l'attrait croissant d'Ampere en tant que plateforme technologique pour d'autres grandes marques : Alpine avec l'A290 et l'A390, Mitsubishi avec son prochain C-SUV électrique.

Pour accélérer le développement de ses véhicules et proposer les meilleures technologies et expérience client, Ampere s'appuie désormais sur une équipe en Chine qui travaille en étroite collaboration avec ses partenaires chinois, avec l'objectif d'améliorer ses pratiques et apprendre d'eux. Preuve de son agilité dans des périodes de volatilité et de sa capacité à réduire fortement les coûts, Ampere est prêt à intégrer la chimie LFP (Lithium, Fer, Phosphate) dans ses voitures dès début 2026, et développe pour 2028 une technologie de pointe dans les batteries, à partir d'une chimie sans cobalt.

Ampere proposera en 2026 le premier SDV (Software-Defined Vehicle) européen, grâce à l'approche horizontale que l'entreprise mène notamment dans le software, lui permettant de raccourcir ses temps de développement, de réduire ses coûts tout en conservant la propriété intellectuelle de ce qui est stratégique.

Ampere est en ligne avec son objectif de réduire ses coûts de 40 % d'ici à 2028, entre la première et la deuxième génération de véhicules électriques du segment C, grâce au LFP et à de nouvelles technologies comme le cell-to-pack dès 2026. Enfin, la prochaine génération de véhicules électriques Ampere du segment C, prévus sur le marché en 2028, intègrera des innovations majeures avec l'ambition d'être au meilleur niveau par rapport à la concurrence et de rattraper deux générations en une.

FLEXIS

Flexis, coentreprise pour une génération révolutionnaire de fourgons électriques

En 2024, Renault Group, Volvo Group et CMA-CGM (leader logistique mondial sur tous les segments de la chaîne d'approvisionnement) ont lancé officiellement Flexis SAS, une co-entreprise ayant pour objectif de développer une toute nouvelle génération de fourgons 100 % électriques basés sur une plateforme native de type « skateboard » dédiée et sur une architecture Software Defined Vehicle (SDV), dont la production devrait débuter en 2026.

THE FUTURE IS NEUTRAL

The Future Is NEUTRAL : Renault Group et SUEZ unissent leurs forces pour accélérer l'économie circulaire dans l'automobile en Europe

En octobre 2024, les deux groupes ont annoncé leur choix d'intensifier leur coopération historique et de positionner la société The Future Is NEUTRAL en acteur de référence de l'économie circulaire automobile.

SUEZ a pris une participation de 20 % dans le capital de The Future Is NEUTRAL, aux côtés de Renault Group, désormais co-actionnaire à hauteur de 80 %. The Future Is NEUTRAL bénéficie, à l'occasion de cette opération, d'un apport de ses deux actionnaires de 140 millions d'euros en vue d'accélérer et développer ses activités, et ce au bénéfice de l'ensemble de l'industrie automobile européenne.

Renault Group
4 marques à l'offensive

Renault
Les voitures à vivre nouvelle génération

1 577 351 véhicules vendus
dont 108 542 véhicules électriques



Marque automobile française la plus vendue au monde, Renault conçoit des « voitures à vivre » populaires et avant-gardistes depuis plus de 125 ans, rendant accessibles à tous, les technologies les plus avancées. Engagée dans la réduction de son empreinte carbone, Renault trace la voie vers un avenir plus durable avec une double gamme électrique et hybride, permettant à chacun de participer, à son rythme, à la transition énergétique.

Dacia
L'essentiel, simplement

676 340 véhicules vendus
dont 22 884 véhicules électriques



Née en 1968 puis relancée par Renault Group en 2004 dans toute l'Europe et les pays du bassin méditerranéen, Dacia pousse toujours plus loin ses promesses d'accessibilité et de simplicité pour offrir le meilleur rapport valeur / prix. Marque disruptive, Dacia conçoit des véhicules simples, polyvalents, fiables et en adéquation avec les besoins des clients. Les cinq modèles piliers de la marque, Sandero, Duster, Spring, Jogger et Bigster sont des références sur le marché. Présente dans 44 pays, Dacia a vendu plus de 9 millions de véhicules depuis 2004.

Alpine
À la pointe de l'innovation sportive

4 585 véhicules vendus



Fondée en 1955 par Jean Rédélé, Alpine s'est affirmée au fil des ans avec ses voitures de sport à la française. Née de la course automobile, elle représente l'excellence automobile et l'innovation au service de la performance. Avec le lancement de l'A290, Alpine entre dans une nouvelle ère. L'ère de la sportivité électrique en mode Alpine, respectant toujours les trois piliers de la marque : une expérience de conduite exaltante, la légèreté et un savoir-faire à la française. L'A290 est le nouveau modèle d'entrée dans l'univers Alpine. Elle inaugure le Dream Garage 100 % électrique, où elle sera bientôt rejointe par le Sport Fastback A390 et la nouvelle A110.

Mobilize
Écrire le futur de la mobilité

800 000 points de recharge en Europe avec Mobilize Charge Pass
40 000 bornes de charge à fin 2024



Créée en janvier 2021, Mobilize est la marque de Renault Group dédiée aux nouvelles mobilités. Elle propose une offre complète pour les particuliers, les entreprises, les opérateurs et les territoires : solutions de financement (via Mobilize Financial Services), solutions de recharge des véhicules électriques et solutions de mobilité, dont les quadricycles Duo et Bento. Mobilize va au-delà de l'automobile, vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement et accessible à tous, vers une meilleure gestion de l'énergie et vers des solutions adaptées aux besoins des citoyens et des villes.

Chiffres **Clés**



2 264 815
véhicules vendus dans le monde
dont **32,6 %** de véhicules « Green market » en Europe*

* Allemagne, Angleterre, Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie.

Chiffre d'affaires
(en milliards d'euros)
56,2

Résultat net
(en millions d'euros)
891

Marge opérationnelle Groupe
(en milliards d'euros)
4,3 (7,6 % du CA)

Évolution de la marge opérationnelle

M€

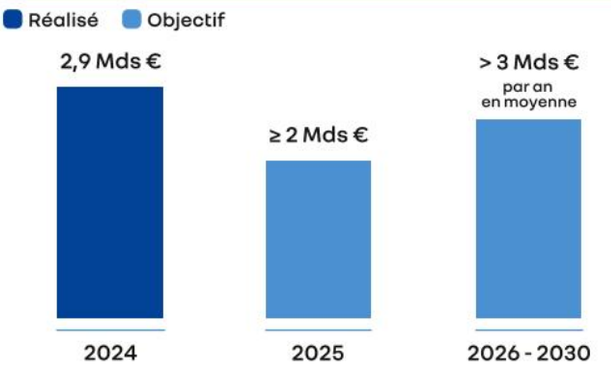


Position nette de liquidité de l'automobile

M€



Free Cash Flow



La perspective 2025 inclut 150 millions d'euros de dividendes de Mobilize Financial Services (MFS)

98 636
collaborateurs

Une présence dans
36 pays

15 000
brevets en portefeuille

En 2025, prenant en compte les incertitudes du marché, notamment en raison de l'impact de la réglementation sur les émissions de CO_2 en Europe (CAFE), Renault Group vise :

- **Une marge opérationnelle du Groupe ≥ 7 %** (incluant environ 1 point d'impact négatif estimé du CAFE)
- **Un *free cash-flow* ≥ 2 milliards d'euros** incluant 150 millions d'euros de dividendes de Mobilize Financial Services (MFS) (contre 600 millions d'euros en 2024).

Dividende (1)

- **2,20 € par action**

(1) Dividende proposé au titre de l'exercice 2024, intégralement en numéraire, et soumis à l'approbation de l'Assemblée générale des actionnaires le 30 avril 2025.

Notations financières
Évolution au 31 décembre 2024
par comparaison au 31 décembre 2023

S&P Global	**BB+/Stable** (inchangée)	→
Moody's	**Ba1/Positive** vs. Ba1/Stable	↗
R&I	**A-/Stable** (inchangée)	→
JCR	**A-/Stable** (inchangée)	→

ENVIRONNEMENT

Empreinte carbone

par véhicule **42,9**

teq CO_2 par véhicule produit

(nouvelle methodologie de calcul 2024 de la CSRD (ESRS E1))



88 % des **engagements Biodiversité réalisés** sur le périmètre act4nature Renault Groupe

Refactory

19 133 **véhicules d'occasion reconditionnés** à la Refactory de Flins

SOCIAL

88,3 %

des salariés du Groupe sont couverts par une convention collective au niveau de la branche et/ou au niveau de l'entreprise

Renaulution
Shareplan

Les salariés détiennent environ **5,63 %** du capital de Renault SA.

Ambition : atteindre **10 %** d'ici à 2030.

ReKnow University

Plus de **38 000** personnes formées depuis sa création 2021 (18 000 en 2024)

SOCIÉTAL

CareMakers

Depuis 2019 près de **3 400** personnes en situation vulnérabilité ont eu un meilleur accès à la mobilité

human first program
safety by Renault

52 % des causes d'accident de la route couvertes par les technologies « Safety Coach »



1 Présentation générale de Renault Group

1.1 Renault Group 20

1.1.1 Raison d'Être 20

1.1.2 Organisation du Groupe 21

1.1.3 Historique 24

1.2 Stratégie 26

1.2.1 Marché de l'Automobile 26

1.2.2 Stratégie et objectifs 26

1.3 Activités 31

1.3.1 Automobile 32

1.3.2 Financements et services de mobilité 48

1.3.3 HORSE 55

1.3.4 Alliance Renault- Nissan- Mitsubishi 56

1.3.5 Partenariats et coopérations 59

RFA **1.4 Recherche & Développement** 62

1.4.1 Recherche et Ingénierie Avancée 62

1.4.2 Leviers de performance de l'innovation 63

1.4.3 Transition énergétique 67

1.4.4 Zoom sur quelques concepts, prototypes et démonstrateurs de 2024 69

1.5 Environnement règlementaire 72

1.5.1 Règlementations transverses en matière de durabilité et de transition écologique 72

1.5.2 Réglementation en matière de construction automobile 73

1.5.3 Règlementation environnementale pour les sites opérationnels 75

1.5.4 Règlementation en matière de dessins et modèles communautaires appliquée aux pièces détachées 76

1.5.5 Règlementation en matière bancaire 76

1.6 Évènements post-clôture 78

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés dans le sommaire à l'aide du pictogramme. RFA

Renault Group dans le monde données à fin 2024

+ 221 entités
36 pays

98 636
collaborateurs

56,2 (en milliards d'€)
chiffre d'affaires

1.1 Renault Group

1.1.1 Raison d'Être

« Nous faisons battre le cœur de l'innovation pour que la mobilité nous rapproche les uns des autres »

Renault Group a dévoilé en avril 2021 sa Raison d'Être, qui exprime l'ambition et le sens du projet collectif du Groupe dans le monde au service de ses clients et de l'ensemble de ses parties prenantes.

Notre Raison d'Être est au fondement de tout : de nos valeurs, de notre plan stratégique, de nos orientations en termes de responsabilité sociale et environnementale.

« La Raison d'Être, c'est à la fois les racines et l'étoile polaire de l'entreprise. Les racines, qui donnent sa stabilité et sa profondeur à l'entreprise, et l'étoile polaire, ce futur désirable vers lequel convergent toutes les énergies ».

Jean-Dominique Senard

Président du Conseil d'administration de Renault S.A.

Nous croyons au progrès responsable et respectueux de chacun.

Depuis 1898, notre histoire est écrite par des passionnés, qui conçoivent des véhicules innovants et ancrés dans la culture populaire pour accompagner nos vies. Parce que la mobilité est une source d'épanouissement et de liberté, nous voulons contribuer au progrès qu'elle rend possible. Cette liberté de mouvement est compatible avec la préservation de la planète. Nous agissons donc pour participer au mieux-vivre et limiter notre impact sur le climat et les ressources. Nous nous attachons, nous aussi, à progresser, pour que la mobilité en toute sécurité soit mieux partagée.

Nous sommes audacieux et abordons le futur avec optimisme.

Chez nous, chacun peut trouver sa place, et participer à une aventure collective. Attachés à notre diversité comme à nos racines françaises, notre présence internationale nous apporte une grande ouverture sur le monde. Nous sommes forts de notre Alliance et des relations solides construites avec nos partenaires. Nous faisons battre le cœur de l'innovation pour créer de la valeur et anticiper les besoins de mobilité.

1.1.2 Organisation du Groupe

1.1.2.1 Les principales filiales

Renault s.a.s.

122/122 bis, avenue du Général Leclerc 92100 Boulogne-Billancourt (France)

Filiale à 100 % de Renault S.A..

Activité : étude, construction, négoce, réparation, entretien et location de véhicules automobiles ; étude et fabrication de pièces ou équipements utilisés pour la construction ou la circulation de véhicules et prestation de services relatifs à ces activités.

Chiffre d'affaires au 31 décembre 2024 : 50 652 millions d'euros.

Effectifs au 31 décembre 2024 : 16 372 personnes.

RCI Banque S.A.

15 rue d'Uzes 75 002 Paris (France)

Participation à 100 % de Renault s.a.s..

Activité : holding des sociétés de financement des ventes et de services d'assistance à la clientèle des constructeurs Renault et Nissan, principalement en Europe ; financement des stocks de véhicules et pièces de rechange des constructeurs Renault et Nissan Europe.

Montant net financé en 2024 : 21 734 milliards d'euros.

Total du bilan (consolidé) au 31 décembre 2024 : 72 950 millions d'euros.

Effectifs au 31 décembre 2024 : 4 702 personnes.

Renault Retail Group

2, avenue Denis Papin 92142 Clamart Cedex (France)

Participation à 100 % de Renault s.a.s..

Activité : négoce, réparation, entretien et location de véhicules automobiles.

Chiffre d'affaires au 31 décembre 2024 : 2 973 millions d'euros.

Effectifs au 31 décembre 2024 : 3 406 personnes.

Renault España S.A.

Avda. de Madrid, 72 47008 Valladolid (Espagne)

Participation à 99,78 % de Renault s.a.s..

Activité : fabrication de véhicules Renault.

Usines : Valladolid, Palencia et Séville.

Chiffre d'affaires au 31 décembre 2024 : 6 961 millions d'euros.

Effectifs au 31 décembre 2024 : 7 014 personnes.

Renault Deutschland AG

Peter-Huppertz-Str.5 51063 Cologne (Allemagne)

Participation à 100 % de Renault Group

Activité : commercialisation de véhicules Renault, Dacia et Alpine.

Chiffre d'affaires au 31 décembre 2024 : 3 169 millions d'euros.

Effectifs au 31 décembre 2024 : 363 personnes.

Renault Italia S.p.A.

Via Tiburtina n. 1159 00156 Roma (Italie)

Participation à 100 % de Renault s.a.s..

Activité : commercialisation de véhicules Renault, Dacia et Alpine.

Chiffre d'affaires au 31 décembre 2024 : 3 936 millions d'euros.

Effectifs au 31 décembre 2024 : 213 personnes.

Renault Finance S.A.

48, avenue de Rhodanie 1007 Lausanne (Suisse)

Participation à 100 % de Renault s.a.s..

Activité : contrepartie de Renault et de ses partenaires stratégiques pour l'exécution des opérations de marché (change, taux d'intérêt et couvertures financières sur métaux industriels), opérations interbancaires pour compte propre.

Total du bilan (consolidé) au 31 décembre 2024 : 10 236 millions d'euros.

Effectifs au 31 décembre 2024 : 30 personnes.

Renault Tanger Exploitation

Zone Franche de Melloussa 1, Commune de Melloussa, Province Fahs Anjra, Tanger (Maroc)

Participation à 100 % de Renault Group.

Activité : étude et fabrication de véhicules Renault.

Chiffre d'affaires au 31 décembre 2024 : 4 041 millions d'euros.

Effectifs au 31 décembre 2024 : 6 414 personnes.

Oyak-Renault Otomobil Fabrikalari

Fatih Sultan Mehmet Mahallesi, Balkan Caddesi, No:47, 34770 Umraniye Istanbul (Türkiye)

Participation à 51 % de Renault Group.

Activité : assemblage et fabrication de véhicules Renault.

Usine : Bursa.

Chiffre d'affaires au 31 décembre 2024 : 4 816 millions d'euros.

Effectifs au 31 décembre 2024 : 5 446 personnes.

SC Automobile Dacia S.A.

Str. Uzinei nr 1 115400 Mioveni, département d'Arges (Roumanie)

Participation à 99,43 % de Renault Group.

Activité : fabrication et commercialisation de véhicules Renault et Dacia.

Usine : Mioveni

Chiffre d'affaires au 31 décembre 2024 : 5 548 millions d'euros.

Effectifs au 31 décembre 2024 : 11 067 personnes.

Ampere s.a.s.

122/122 bis Avenue du Général Leclerc 92100 Boulogne-Billancourt (France)

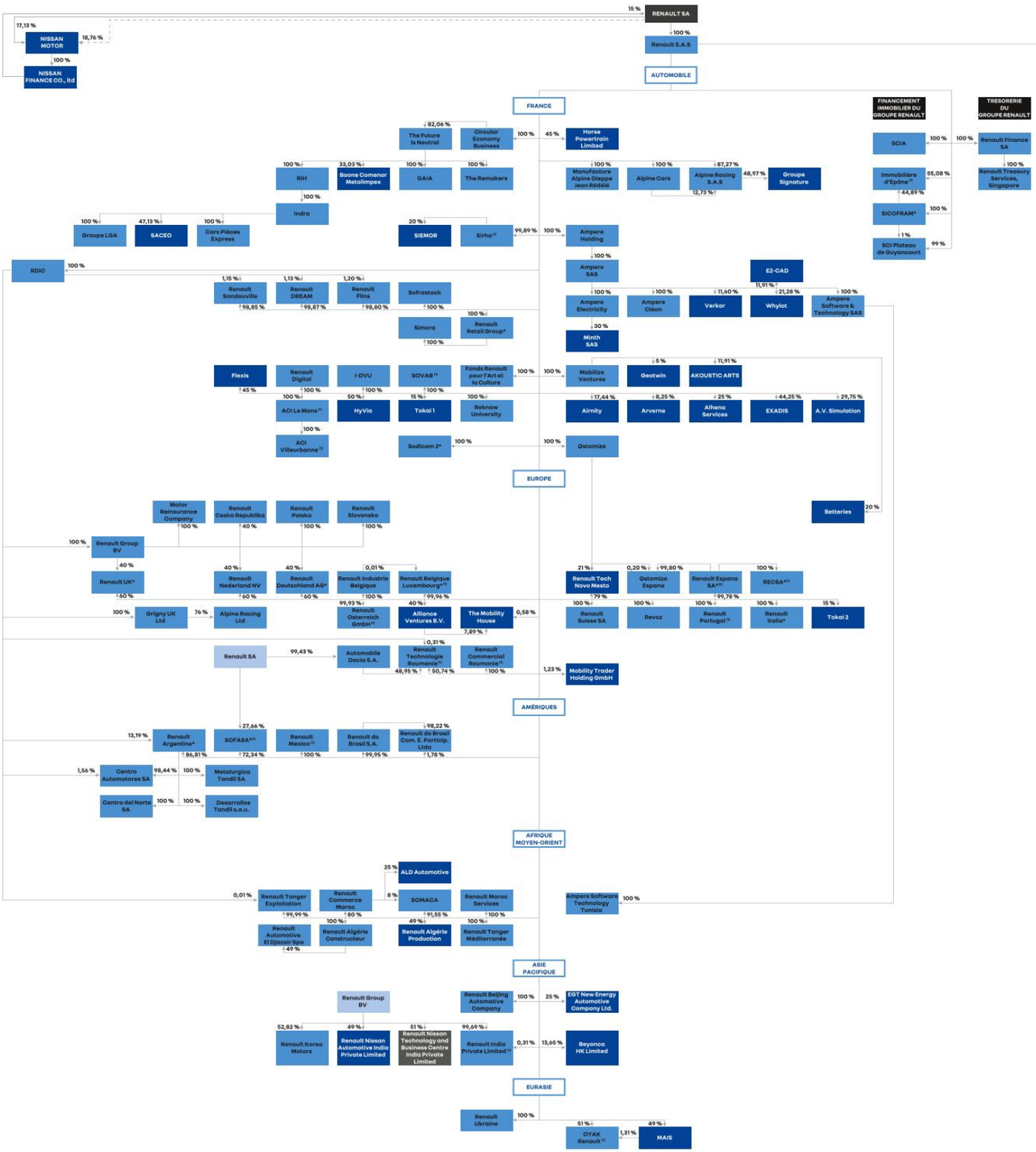
Participation à 100 % de Renault s.a.s..

Activité : étude et fabrication de véhicules électriques Renault, développement de logiciels embarqués.

Chiffre d'affaires au 31 décembre 2024 : 3 341 millions d'euros.

Effectifs au 31 décembre 2024 : 2 293 personnes.

1.1.2.2 L'organigramme détaillé consolidé du Groupe au 31 décembre 2024





Sociétés consolidées par intégration globale
Sociétés mises en équivalence
Sociétés consolidées suivant le pourcentage d'intérêt de chaque élément de bilan et de compte de résultat
* et filiales
Les pourcentages correspondent aux pourcentages de détention du capital.
Il est rappelé que ceux-ci peuvent diverger des pourcentages d'intérêt.
(1) Participations inférieures à 1 % détenues par d'autres filiales.
(2) Participations inférieures à 1 % détenues par des tiers.

1.1.3 Historique

1898

Création de la société Renault Frères.

1945

Nationalisée, l'entreprise devient la **Régie Nationale des Usines Renault** et concentre sa production sur la 4 CV.



1972

Lancement de Renault 5 : **un des plus grands succès commerciaux du Groupe**.



1984

Lancement de Renault Espace : **le premier monospace de l'histoire**.

Novembre 1994

Ouverture partielle du capital de Renault par l'État, une étape vers la privatisation, qui sera effective en juillet 1996.

1998

Inauguration du Technocentre, centre d'ingénierie conçu pour regrouper tous les acteurs de la **conception des nouveaux modèles de la marque**.

1999

Renault prend 36,8 % du capital de Nissan. L'Alliance Renault-Nissan voit le jour.

2000

Après le rachat de Dacia, Renault acquiert 70,1 % du capital de Samsung Motors et crée ainsi **Renault Samsung Motors, qui produit et commercialise des véhicules en Corée**.

2003

Lancement de cinq nouvelles carrosseries de Mégane II ; ainsi, **sept modèles ont été lancés en 17 mois. Mégane devient le modèle le plus vendu en Europe**.



2005 et 2006

Fernando Alonso champion du monde des pilotes au volant d'une Renault. **Renault F1 Team champion du monde des constructeurs**.

2010

L'Alliance et Daimler AG signent un **accord de coopération stratégique à long terme**. Daimler détient 3,1 % du capital de Renault et de Nissan, et Renault et Nissan détiennent chacun 1,55 % du capital de Daimler.

2013

- Lancement de **ZOE, véhicule 100 % électrique**.



2016

- Le constructeur automobile japonais **Mitsubishi rejoint l'Alliance** formée par Renault et Nissan.

2019

- Lancement de **Nouvelle ZOE**, troisième génération de la citadine électrique la plus vendue en Europe qui développe son autonomie (jusqu'à 395 km).
- Lancement de **Triber** en Inde, un nouveau modèle spécialement conçu pour le marché indien.
- Arrivée de la **technologie hybride E-Tech** sur Clio E-Tech Hybrid et Captur E-Tech Plug-in Hybrid (hybride rechargeable).

2020

- Poursuite de **l'électrification de la gamme** avec Twingo Electric (100% électrique) et la motorisation hybride E-Tech sur Clio (hybride), Captur et Mégane (hybrides rechargeables).
- Révélation de **Dacia Spring**, la petite citadine 100% électrique la moins chère du marché.
- Le Groupe dévoile **Mégane eVision**, show-car basé sur la plateforme CMF-EV de l'Alliance.
- Renault Group lance le projet **Refactory** pour transformer le site de Flins en première usine européenne dédiée à l'économie circulaire de la mobilité.

2021

- Renault Group dévoile en janvier son **plan stratégique Renaulution**, une feuille de route ambitieuse de transformation, du volume à la valeur.
- Lancements réussis de **Renault Arkana**, **Renault Kangoo Van**, **Dacia Sandero**, **Dacia Spring** et **Alpine A110S**.
- Renault cède l'intégralité de sa participation dans Daimler AG.
- Création de la **Software République**, un nouvel écosystème ouvert pour une mobilité intelligente et durable.
- Inauguration de la **Factory VO** à Flins, première usine spécialisée dans le reconditionnement de véhicules d'occasion à l'échelle industrielle.
- Création de **Renault ElectriCity**, pôle industriel électrique des Hauts-de-France, avec les sites de Douai, Maubeuge et Ruitz.
- Signature de partenariats stratégiques avec **Envision AESC** et **Verkor** pour la création de gigafactories dans le nord de la France.

2022

- Révélation et lancement de **Renault Austral**, nouveau SUV électrifié du segment C.
- Lancement et succès commercial de **Dacia Jogger**.
- Arrêt des activités de Renault Group en Russie en mars.
- Création en octobre de **The Future Is NEUTRAL**, la première entreprise opérant sur l'ensemble de la chaîne de valeur de l'économie circulaire automobile.
- Annonce de la création d'**Ampere, nouvelle entité électrique et software** du Groupe.
- Signature de nombreux **accords de partenariats**, dont ceux avec Google, Qualcomm et Valeo pour développer les nouvelles chaînes de valeur du secteur automobile.

2023



- Entrée en vigueur en mars du **nouvel accord de l'Alliance** : Renault Group et Nissan détiennent désormais une participation croisée de 15 %.
- En juillet, **création de Horse** et signature d'un **accord de coentreprise entre Renault Group et Geely** pour créer le leader de la prochaine génération de groupes motopropulseurs thermiques, hybrides et à faible émission.
- Présentation en juin au salon Viva Technologies de **H1st vision**, le concept-car conçu par la Software République illustrant sa vision de la mobilité de demain centrée sur l'humain.
- Révélation et lancement de **Scenic E-Tech électrique** (voiture de l'année (COTY) 2024), **Rafale, Nouvel Espace, Nouvelle Clio et Nouvel Arkana**.



1.2 Stratégie

1.2.1 Marché de l'Automobile

Marché Toutes Marques (MTM) (1)

En volume VP + VU

	Principaux marchés	2024	2023	Variation (en %)
1	Chine	26 236 275	25 374 789	+3,28
2	Etats-Unis	15 899 153	15 626 375	+1,71
3	Inde	4 882 239	4 706 134	+3,60
4	Japon	4 393 273	4 703 719	-7,06
5	Allemagne	3 106 143	3 110 630	-0,14
6	Brésil	2 484 948	2 178 815	+12,31
7	Royaume-Uni	2 315 497	2 252 419	+2,72
8	France	2 100 270	2 153 955	-2,55
9	Canada	1 839 363	1 690 460	+8,09
10	Italie	1 758 295	1 763 476	-0,29
11	Corée du Sud	1 572 876	1 700 731	-8,12
12	Mexique	1 494 207	1 361 433	+8,88
13	Türkiye	1 238 509	1 232 635	+0,47
14	Australie	1 187 981	1 179 360	+0,72
15	Espagne + Canaries	1 183 256	1 095 777	+7,39
16	Russie	1 175 456	910 493	+22,54
17	Iran	1 146 230	1 336 604	-16,60
18	Arabie Saoudite	811 087	758 791	+6,44
19	Indonésie	808 368	923 469	-14,23
20	Malaisie	682 500	663 000	+2,85
	Autres pays	*11 287 290*	*11 100 117*	*+1,65*
	MTM Monde	**87 603 216**	**85 823 182**	**+2,03**

(1) DOM regroupent Réunion, Mayotte, Guyane, Guadeloupe, Martinique et Saint Pierre et Miquelon.

1.2.2 Stratégie et objectifs

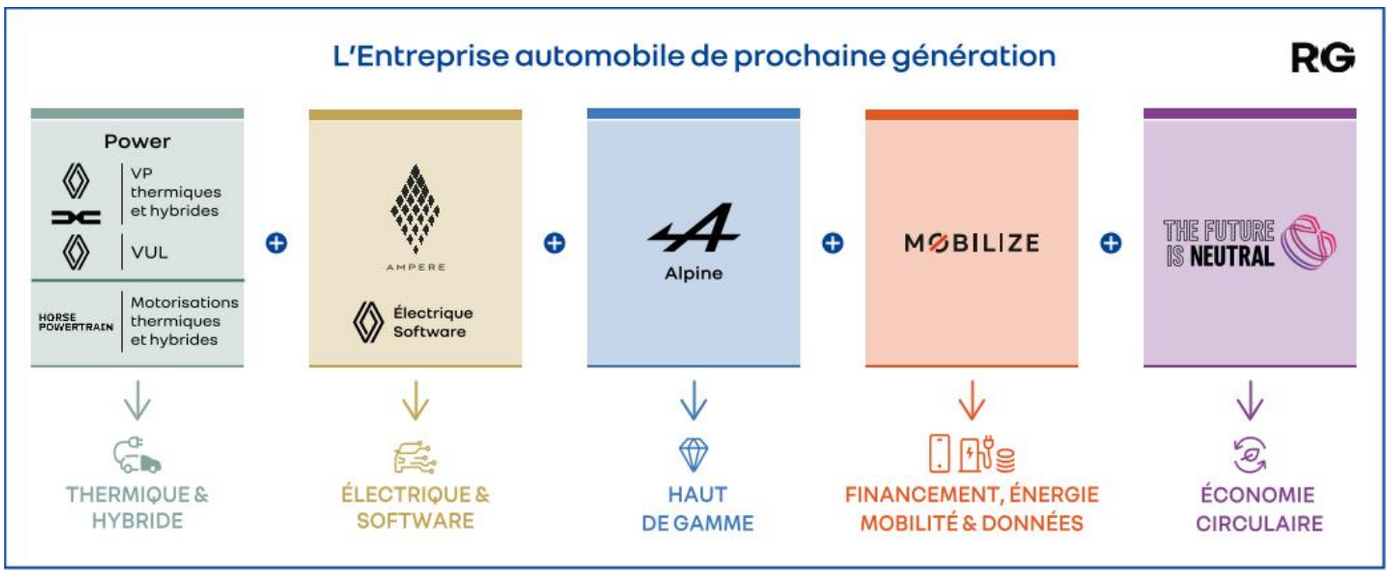
En novembre 2022, Luca de Meo, Directeur général de Renault Group et Thierry Piéton, Directeur Financier de Renault Group, ont présenté le troisième chapitre de la stratégie Renaulution.

Après Résurrection et Rénovation, les deux premières phases du plan stratégique Renaulution présenté en janvier 2021, Renault Group a ouvert le troisième chapitre et lancé sa Révolution avec l'ambition de devenir un groupe automobile de prochaine génération.

Jusqu'à présent, les constructeurs automobiles évoluaient dans un environnement caractérisé par une technologie de moteurs à combustion thermique mature et des attentes stables des clients. Les transformations en cours qui remodèlent l'industrie automobile entraînent l'émergence de nouvelles chaînes de valeur : véhicules électriques (VE), software, nouveaux services de mobilité et économie circulaire.

Pour bénéficier de ce nouvel environnement, une nouvelle organisation a été mise en œuvre progressivement depuis 2023 permettant à Renault Group de capter de la valeur sur l'ensemble des nouveaux « *profit pools* » (estimée par des sources externes à environ 220 Mds€ en 2030 contre 110 Mds€ aujourd'hui). Pour saisir les opportunités sur ces marchés et s'adapter à l'environnement actuel, Renault Group a créé des organisations dédiées. Il transforme son portefeuille d'activités en exploitant des chaînes de valeur structurellement plus rentables. Renault Group tire profit d'une approche horizontale et écosystémique pour cocréer, cofinancer et mettre à l'échelle des initiatives stratégiques avec des partenaires de premier plan.

Les cinq « Business »



Ces « 5 Business » sont les suivants :

1. Power : des véhicules thermiques et hybrides innovants à faibles émissions

Les véhicules thermiques et hybrides représenteront encore jusqu'à 50 % des ventes mondiales de véhicules particuliers même à l'horizon 2040. Le développement de technologies efficaces dans ce domaine est essentiel pour l'avenir de tout constructeur automobile mondial. C'est pourquoi Renault Group veille au développement de son cœur de métier, avec le lancement d'une toute nouvelle gamme pour Renault ICE & Hybrid (voitures particulières), Dacia et LCV – et avec la création d'un fournisseur mondial et leader des technologies de motorisations thermiques et hybrides.

Ainsi, HORSE Powertrain Limited a été officiellement créée le 31 mai 2024. Valorisée à 7,4 milliards d'euros, la société est détenue à 45 % chacun par Renault Group et Geely tandis qu'Aramco, l'une des sociétés de premier plan dans l'énergie et les produits chimiques, détient une participation de 10 %.

HORSE Powertrain conçoit, développe, produit et vend toutes les solutions et systèmes pour les moteurs, les transmissions, les systèmes hybrides (xHEV) et les batteries. HORSE Powertrain ambitionne de devenir un partenaire unique, de premier rang, proposant des technologies de pointe, à coût compétitif, et contribuant à réduire les émissions mondiales des véhicules.

Renault ICE & Hybrid : montée en gamme globale

Malgré la forte augmentation de l'offre de véhicules électriques, les véhicules thermiques continueront de croître, en particulier en dehors de l'Europe. Ainsi, la marque Renault restera présente sur les marchés des véhicules thermiques et hybrides, notamment en Amérique Latine, en Inde, en Corée du Sud et en Afrique du Nord. Les ventes de véhicules particuliers Renault ICE & Hybrid continueront de croître de 2 % par an en moyenne sur la période 2022-2030.

Pour monter en gamme dans toutes les régions, Renault poursuit son offensive dans le segment C grâce à un plan de lancements de véhicules ambitieux.

Dacia : de plus de 10 % de marge opérationnelle à 15 % en 2030

Le modèle de Dacia est unique, basé sur la combinaison gagnante de trois composants principaux :

- **le *design-to-cost* (efficience coût) comme principe directeur**, qui vise un avantage coût d'environ -15 % par rapport à la concurrence en se concentrant sur ce qui compte vraiment pour les clients, les « essentiels », et en capitalisant sur les actifs du Groupe et le savoir-faire de ses 3 000 ingénieurs ;
- **une base industrielle et d'approvisionnement sans égale** avec une compétitivité coûts au meilleur niveau grâce à un taux d'utilisation des usines élevé ainsi qu'un fort niveau d'intégration locale ;
- **un modèle de distribution très efficace** assurant des coûts de distribution d'environ 50 % inférieurs à la moyenne d'Europe de l'Ouest, avec une politique de quasiment aucun rabais et avec 30 % des ventes provenant d'initiatives digitales.

En conséquence, Dacia, qui bénéficie d'un mix canal à clients particuliers atteignant 80-85 %, génère déjà une marge opérationnelle supérieure à 10 % et ambitionne d'atteindre 15 % en 2030.

Pour atteindre cette ambition, Dacia, actuellement leader sur le segment B, va viser, avec audace, le segment C. Après Jogger en 2022, Bigster incarnera en 2025 ce mouvement vers le segment C et deux autres véhicules suivront, ce qui permettra de doubler la couverture de son profit pool.

En parallèle, Dacia va continuer à réduire ses coûts et bénéficiera du doublement des volumes de la plateforme CMF-B globale qui atteindra (toutes marques confondues) 2 millions d'unités à horizon 2030.

Dacia contribue à réinventer la chaîne de valeur thermique grâce à la coopération avec HORSE en développant des motorisations de rupture adaptées pour des carburants alternatifs et synthétiques. Dacia électrifiera progressivement sa gamme en Europe en étant pionnier du déploiement de solutions électriques accessibles.

L'activité VUL : propulsée dans le futur grâce à Flexis, le projet le plus innovant de l'industrie

L'activité VUL (véhicules utilitaires légers) de Renault Group repose sur des bases solides avec un parc en Europe de plus de 5 millions de véhicules, un écosystème de plus de 600 concessionnaires Pro+, 4 usines et la gamme la plus récente à horizon 2026.

Pour répondre à un marché dynamique en transformation, Renault Group, Volvo Group et CMA-CGM (leader logistique mondial sur tous les segments de la chaîne d'approvisionnement) ont officiellement lancé en 2024 : Flexis SAS. Cette coentreprise a pour objectif de développer une toute nouvelle génération de fourgons 100 % électriques basés sur une plateforme native de type « *skateboard* » dédiée et sur une architecture *Software Defined Vehicle* (SDV), dont la production devrait débuter en 2026.

Renault Group et Volvo Group détiennent respectivement 45 % du capital et prévoient d'investir 300 millions d'euros chacun au cours des trois prochaines années. CMA CGM Group, à travers son fonds d'énergie PULSE, détient une participation de 10 % dans Flexis SAS et investira jusqu'à 120 millions d'euros d'ici 2026.

Ainsi, trois acteurs mondiaux dans leurs industries respectives unissent leurs forces dans l'agilité d'une start-up pour répondre aux défis de la transition énergétique dans le domaine des véhicules utilitaires légers et de la logistique du dernier kilomètre.

Parfaitement positionnée pour capturer un marché stimulé par la croissance du commerce en ligne et de l'électrification, Flexis proposera 3 modèles compétitifs pour la livraison du dernier kilomètre et la logistique urbaine, avec une autonomie allant jusqu'à 460 km. Grâce à ce partenariat, les coûts de développement seront partagés, permettant une baisse significative des coûts (plus de 20 % du coût total d'utilisation), et la couverture des clients sera maximisée. Flexis produira ses fourgons dans l'usine Renault Group de Sandouville en France et bénéficiera d'un seuil de rentabilité bas à 35 000 unités, lui permettant d'être rentable dès la première année d'exploitation.

2. Ampere : LE CHALLENGER EUROPEEN : Excellence technologique et focus opérationnel au service de la démocratisation du véhicule électrique

Ampere est au cœur de la transformation de Renault Group.

Ampere est le spécialiste du véhicule électrique intelligent, issu de Renault Group. Ampere développe les véhicules électriques de la marque Renault et injecte des technologies électriques et software pour d'autres marques (Alpine, Nissan, Mitsubishi...). Depuis 2023, Ampere est une entreprise autonome et le premier *pure player* électrique et software européen.

Ampere est prêt à relever les principaux défis de la transformation de l'industrie automobile : le « zéro-émission » carbone et le développement du software. Il dispose d'actifs solides pour lesquels la majorité des investissements a déjà été réalisée :

- des plateformes dédiées aux véhicules électriques ;
- un écosystème industriel (chaînes de valeur de l'électrique et du software et empreinte industrielle) ;
- une gamme de véhicules attractive.

En 2024, Ampere a accéléré ses temps de développement et de fabrication : Twingo sera développée en moins de deux ans, à un prix de vente inférieur à 20 000 euros ; et Renault 5 sera fabriquée en moins de 10 heures au sein d'Ampere ElectriCity.

Pour accélérer dans le développement de ses véhicules électriques, Ampere s'appuie désormais sur une entité dédiée appelée *Advanced China Development Center*, créée pour travailler en étroite collaboration avec ses partenaires chinois. Grace à cette équipe intégrée en Chine, Ampere ambitionne d'apprendre de l'écosystème chinois sur les processus de développement et en tirer les bons enseignements pour ses équipes et celles de Renault Group. En outre, cela lui permettra de proposer les meilleures technologies et expérience client.

Le profil de croissance d'Ampere repose sur des avantages en matière de coûts, une gamme de produits complète et une expérience client sur-mesure

Son objectif est d'atteindre la parité des prix de vente entre les véhicules thermiques et électriques avant la concurrence grâce à une trajectoire claire de réduction des coûts de 40 % d'ici à 2028 entre la 1ère et la 2ème génération de véhicules électriques du segment C, grâce au LFP et à de nouvelles technologies comme le *cell-to-pack* dès 2026.

Preuve de son agilité dans des périodes de volatilité et de sa capacité à réduire fortement les coûts, Ampere est prêt à intégrer la chimie LFP (Lithium, Fer, Phosphate) dans ses voitures dès début 2026, et développe pour 2028 une technologie de pointe dans les batteries, à partir d'une chimie sans cobalt.

Il offre une gamme complète de véhicules, au cœur du marché européen : Mégane E-Tech, Scenic E-Tech (élue voiture de l'année 2024), Renault 5 E-Tech (élue voiture de l'année 2025) Renault 4 E-Tech, Twingo E-Tech. Une seconde génération de véhicules sera intégrée à la gamme à partir de 2028. Il développe également des activités complémentaires (véhicules et software) avec d'autres marques et partenaires tels qu'Alpine, Nissan et Mitsubishi Motors.

Ampere dispose d'avantages concurrentiels au-delà du produit pour offrir une expérience client sur-mesure :

- la notoriété de la marque Renault ;
- un réseau de distribution ;
- un réseau d'après-vente ;
- un écosystème de charge pour les véhicules électriques ;
- des solutions de financement.

Ampere est une histoire d'excellence technologique, faite d'innovation et de partenariats, basée sur

- un effectif de 11 000 employés avec 35 % d'ingénieurs dont 1 800 spécialisés dans le software et les systèmes pour apporter des innovations technologiques ;
- des solutions à la pointe de la technologie avec OpenR Link.
- une approche horizontale unique grâce à des partenariats avec Google et Qualcomm Technologies permettant d'accélérer la mise sur le marché des solutions, de réduire les coûts et les risques d'exécution, et d'offrir aux clients les meilleures solutions du marché ;
- le lancement prévu en 2026 du premier *Software-Defined Vehicle* (SDV) européen, sur FlexEVan, grâce à l'approche horizontale que l'entreprise mène notamment dans le software, lui permettant de réduire ses coûts tout en conservant la propriété intellectuelle de ce qui est stratégique ;
- une prochaine génération de véhicules électriques Ampere du segment C, prévus sur le marché en 2028, qui intègrera des innovations majeures avec l'ambition d'être au meilleur niveau par rapport à la concurrence et de rattraper deux générations en une.

Ampere est opérationnel dès le 1er jour grâce à des atouts solides et au soutien de Renault Group :

- ElectriCity, un écosystème industriel concentré géographiquement, à la pointe de la productivité et avec de faibles émissions de carbone ; le pôle industriel d'Ampere est constitué de 4 usines, ElectriCity (Douai-Ruiz-Maubeuge) et Cléon, à la pointe de la technologie, opérationnelles dès le 1er jour, avec une capacité totale de 400 000 unités par an, extensible jusqu'à 620 000 unités par an d'ici à 2028. 75 % des fournisseurs sont présents dans un rayon de 300 km ;
- une approche écosystémique unique pour couvrir l'ensemble de la chaîne de valeur des véhicules électriques en limitant les investissements et en préservant la possibilité d'adapter les choix technologiques, grâce à des partenariats avec les meilleurs acteurs pour le développement de batteries et de moteurs électriques ;
- des relations entre Renault Group et Ampere clairement structurées et mutuellement bénéfiques.

Ampere est ESG par nature

La raison d'être ESG d'Ampere repose sur 3 piliers :

- la décarbonation au-delà de l'électrification, en visant une entreprise « net zéro » en 2035 ;
- l'économie circulaire pour préserver les ressources, en s'appuyant sur The Future Is NEUTRAL et Mobilize ;
- une transition juste, avec des ambitions fortes en termes de droits humains et de transparence dans la chaîne d'approvisionnement, tout en étant un lieu de travail éthique et inclusif.

3. Alpine : une marque exclusive et mondiale, avec la course automobile pour ADN

Alpine a connu une renaissance ces dernières années, capitalisant sur son emblématique coupé sport A110 et sur sa présence au plus haut niveau du sport automobile (Formule 1, WEC - championnat du monde d'endurance). Aujourd'hui, Alpine est une véritable marque exclusive, un constructeur à part entière, asset-light, axé sur la technologie, avec une équipe d'environ 2 000 personnes, dont la moitié d'ingénieurs. Alpine s'appuie également sur un réseau de points de vente constitué de 163 *Alpine Stores*. Faire partie du Groupe assure notamment à Alpine l'accès aux actifs technologiques sur l'électrique et le software d'Ampere.

Alpine développe une toute nouvelle gamme (son « *Dream Garage* ») qui soutiendra sa croissance et ses ambitions internationales tout en lui permettant de s'orienter vers l'électrique. En 2024, Alpine a démarré l'extension de sa gamme avec l'A290, citadine sportive électrique, élue voiture de l'année 2025 (*Car Of The Year*). La marque continuera sur sa dynamique en 2025 et commercialisera ainsi l'A390, un sport *fastback* de segment C produit en France à la manufacture de Dieppe. Ce véhicule lui aussi 100 % électrique alliera fluidité et sportivité avec habitabilité. Alpine dévoilera ensuite la prochaine A110.

4. Mobilize : construit autour d'une captive financière de premier plan pour adresser le marché des nouvelles mobilités, de l'énergie et des services de données

Mobilize est construit autour d'un actif clé, Mobilize Financial Services (Mobilize FS), l'une des meilleures captives financières du marché avec 4 millions de clients. Mobilize FS élargie ses activités traditionnelles tout en développant de nouvelles activités telles que l'abonnement, l'assurance et le leasing opérationnel.

Mobilize est en passe de devenir un fournisseur dédié de Vehicle-as-a-Service (VaaS) rentable et de premier plan, en combinant des services financiers, de mobilité, d'énergie et de données soutenus par des véhicules spécialement conçus pour cet usage. Ces services, regroupés dans une solution unique, répondront aux besoins des clients particuliers, des flottes et des opérateurs de mobilité tout en générant des revenus récurrents. Ce qui différencie Mobilize de toute autre marque automobile, c'est qu'elle vient des services vers le produit et non l'inverse. Grâce au modèle VaaS, Mobilize générera trois fois plus de revenus sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule, par rapport aux ventes classiques.

5. The Future Is NEUTRAL : la 1ère entreprise de l'industrie automobile consacrée à l'économie circulaire 360°, de la boucle fermée des matériaux au recyclage des batteries

Pour ancrer son engagement dans l'économie circulaire et avancer sur le chemin de la neutralité en ressources, Renault Group a créé une nouvelle entité : The Future Is NEUTRAL. En rassemblant toutes les expertises existantes du Groupe et de ses partenaires dans cette activité, cette nouvelle entité offre des solutions de recyclage en boucles fermées à chaque étape de la vie d'un véhicule : approvisionnement en pièces et matières premières, production, usage et fin de vie. The Future Is NEUTRAL couvre actuellement environ 50 % de la chaîne de valeur et vise plus de 90 % en 2030. Cette entité est appelée à devenir le leader européen de l'économie circulaire automobile en boucle fermée, à l'échelle industrielle. Elle sera au service de Renault Group et de l'ensemble de la filière.

Afin d'accélérer son développement et de renforcer son leadership, The Future Is NEUTRAL a ouvert une minorité de son capital à des investisseurs extérieurs avec l'objectif de cofinancer des investissements pour environ 500 M€ jusqu'en 2030. Ainsi, en octobre 2024, Renault Group et SUEZ ont annoncé leur choix d'intensifier leur coopération historique et de positionner la société The Future Is NEUTRAL en acteur de référence de l'économie circulaire automobile. SUEZ a pris une participation de 20 % dans le capital de The Future Is NEUTRAL, aux côtés de Renault Group, désormais co-actionnaire à hauteur de 80 %. The Future Is NEUTRAL bénéficie, à l'occasion de cette opération, d'un apport de ses deux actionnaires de 140 millions d'euros en vue d'accélérer et développer ses activités, et ce au bénéfice de l'ensemble de l'industrie automobile européenne.

Un levier de performance pour Renault Group

La Révolution du Groupe s'opère tout en accélérant la trajectoire de développement durable, qui représentant un levier clé pour la performance réputationnelle et opérationnelle du Groupe.

La réorganisation de Renault Group en entités structurées autour de chaînes de valeur permet à chaque entité d'avoir ses propres objectifs ESG et tous contribuent aux ambitions ESG du Groupe.

Sur le plan du climat, le Groupe vise la neutralité carbone en Europe en 2040 et dans le monde d'ici 2050, en adoptant une approche du berceau à la tombe. Le Groupe s'est fixé des objectifs intermédiaires de réduction de l'empreinte carbone pour jalonner son chemin, avec des plans d'actions spécifiques pour chacune de ses activités.

En outre, dans le respect de sa tradition de responsabilité sociale, Renault Group accompagnera la transition en émettant à niveau et en formant des milliers de personnes vers les nouvelles chaînes de valeur de la révolution automobile. Par exemple, avec ReKnow University, ouverte à l'ensemble de la filière, Renault Group a formé depuis 2021 plus de 38 500 collaborateurs aux compétences futures nécessaires à l'industrie automobile, en matière de mobilité électrique, d'économie circulaire, de software, et de cybersécurité et de données.

Perspectives financières de Renault Group

Dans un marché encore marqué par l'incertitude sur la demande et les contraintes réglementaires, Renault Group bénéficiera en 2025 de l'impact en année pleine des lancements de 2024 et de l'offensive produits de 2025, combinés à l'accélération de la réduction des coûts. Ils seront les moteurs de la performance opérationnelle et d'une solide génération de trésorerie.

En 2025, prenant en compte les incertitudes du marché, notamment en raison de l'impact de la réglementation sur les émissions de CO_2 en Europe (CAFE), Renault Group vise :

- **une marge opérationnelle du Groupe ≥ 7 %** (incluant environ 1 point d'impact négatif estimé du CAFE) ;
- **un *free cash-flow* ≥ 2 milliards d'euros** incluant 150 millions d'euros de dividendes de Mobilize Financial Services (MFS) (contre 600 millions d'euros en 2024) ;
- la politique de dividende de MFS dépend d'un niveau minimum de fonds propres nécessaire au respect des ratios de solvabilité de la Banque Centrale Européenne et des agences de notation. Ainsi le taux de distribution de MFS dépend du niveau des encours financés et des fonds propres. **La forte augmentation des encours financés en 2024, due à la croissance de l'activité et à la nette progression du prix moyen des véhicules, a conduit MFS à proposer un dividende de 150 millions d'euros. Dès l'année prochaine, les dividendes distribués par MFS retrouveront des niveaux en ligne avec leur moyenne historique (sous réserve de l'approbation des autorités réglementaires et du Conseil d'administration de MFS).**

Politique de dividende

Renault Group a rétabli le paiement d'un dividende depuis 2023 (au titre de l'exercice 2022). Ce dividende symbolise une nouvelle ère. Le taux de distribution augmentera progressivement et de façon disciplinée jusqu'à 35 % du résultat net – part du Groupe (sous réserve de l'approbation de l'Assemblée générale des actionnaires).

Politique d'allocation du capital

Renault Group prévoit de réinvestir au moins 50 % de la trésorerie excédentaire générée au sein du Groupe. À l'avenir, Renault Group souhaite être plus actif sur les investissements financiers, en cohérence avec son approche écosystémique, mais en les limitant à un maximum de 15 % à 20 % de son *free cash flow*.

Pour l'allocation de la trésorerie restante, en dehors du dividende, le Groupe souhaite associer les salariés à sa performance pour favoriser un sentiment commun d'appartenance au projet et nourrir une culture de la valeur. Grâce à des programmes d'actionnariat salarié dédiés, le Groupe a l'ambition de faire croître l'actionnariat salarié à hauteur de 10 % du capital d'ici 2030.

Les obligations existantes restent sous Renault S.A., qui est l'émetteur des activités industrielles du Groupe. Chaque « business » pourrait avoir recours à des instruments de financement en fonction de ses propres besoins et de sa stratégie.

1.3 Activités

Principaux chiffres consolidés sur trois ans

(en millions d'euros)	2024	2023	2022[1]
Chiffre d'affaires	56 232	52 376	46 328
Marge opérationnelle	4 263	4 117	2 570
Part dans le résultat de Nissan Motor	-483	797	526
Résultat net – part du Groupe	752	2 198	-354
Résultat net par action (en euros)	2,76	8,11	-1,30
Capital	1 127	1 127	1 127
Capitaux propres	31 102	30 634	29 690
Total de bilan	129 366	121 913	118 292
Dividende (en euros)	2,20[4]	1,85 [3]	0,25 [2]
Position nette de liquidité de l'Automobile	7 096	3 724	549
Free cash flow opérationnel	2 883	3 024	2 119
Effectif total	98 636	105 497	105 812

(1) Les états financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1ère application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023.

(2) Le Conseil d'administration du 15 février 2023 a proposé à l'Assemblée générale du 11 mai 2023 (3ème résolution, qui a été approuvée) de verser un dividende de 0,25 euro en 2023 au titre de l'exercice 2022.

(3) Le Conseil d'administration du 14 février 2024 a proposé à l'Assemblée générale du 16 mai 2024 (3ème résolution, qui a été approuvée) de verser un dividende de 1,85 euro en 2024 au titre de l'exercice 2023.

(4) Proposition qui sera soumise à l'AG du 30 avril 2025.

Chiffre d'affaires par activité

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation (en %)
Immatriculations monde (en millions de véhicules)	**2 264 815**	**2 235 558**	**+1,3 %**
Chiffre d'affaires Groupe	**56 232**	**52 376**	**+ 7,4 %**
dont Automobile	50 519	48 150	+ 4,9 %
dont Financement des ventes	5 644	4 181	+ 35,0 %
dont Services de Mobilité	69	45	+ 53,3 %

Marge opérationnelle par activité

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation
Marge opérationnelle Groupe	**4 263**	**4 117**	**+146**
% Chiffre d'affaires Groupe	7,6 %	7,9 %	-0,3 %
dont **Automobile**	**2 996**	**3 051**	**-55**
% Chiffre d'affaires du segment	5,9 %	6,3 %	-0,4 %
dont **Financement des ventes**	**1 295**	**1 101**	**+194**
dont **Services de Mobilité**	**-28**	**-35**	**+7**

Les activités du Groupe sont réparties en trois types d'activités opérationnelles, dans 36 pays :

- l'**Automobile**, avec la conception, la fabrication et la distribution de produits *via* son réseau commercial (entre autres, par sa filiale Renault Retail Group) :
  - les véhicules neufs avec plusieurs gammes (VP, VU) sous quatre marques : Renault, Dacia, Alpine, Mobilize ;
  - les véhicules d'occasion et les pièces de rechange ;
  - la gamme mécanique Renault, activité B-to-B ;
- le **Financement des ventes** opéré par RCI Banque SA et ses filiales sous le nom commercial de Mobilize Financial Services (financement des ventes, location, entretien et contrats de service) et
- les **Services de Mobilité** sous la marque Mobilize Beyond Automotive (solutions de mobilité et d'énergie flexibles, durables et innovantes au profit des utilisateurs de véhicules électriques).

1.3.1 Automobile

Renault Group conçoit, fabrique et vend des véhicules particuliers et utilitaires sous trois marques automobiles que sont Renault, Dacia, Alpine.

L'année 2024 a été une année contrastée. Le marché européen (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) a été légèrement positif à +1,7 %. Les portefeuilles des constructeurs sont revenus à des niveaux normaux. Ce solde positif cache néanmoins des écarts importants entre des marchés très dynamiques (Pologne +15 %, Espagne +8 %, Pays-Bas +16 %, UK +3 %) et des marchés en baisse (la France notamment à -2 %). L'Italie et l'Allemagne étant relativement stables.

En Türkiye, statu quo, après deux années très fortes, le marché est resté à des niveaux élevés (+0,5 %).

En Corée du Sud, le marché a fortement baissé (-8 %) du fait de tensions inflationnistes qui affectent les consommateurs et une transition règlementaire sur les véhicules utilitaires.

En Amérique latine, le Brésil (+ 14 %) a connu une forte remontée, l'Argentine (-8 %) en baisse sur l'ensemble de l'année, a connu une progression dans les derniers mois qui devraient permettre à 2025 d'être significativement meilleure.

Ventes mondiales de Renault Group par marque

En volume VP + VU

	2024	2023	Variation (en %)
Renault	1 577 351	1 548 973	+ 1,8
Dacia	676 340	658 309	+ 2,7
Renault Korea Motors	6 539	21 980	-70,3
Alpine	4 585	4 328	+ 5,9
Eveasy [1]	0	1 963	-100,0
Mobilize	0	5	-100,0
Renault Group	**2 264 815**	**2 235 558**	**1,3 %**

(1) Ventes Eveasy consolidées jusqu'à fin H1 2023

Les 15 premiers marchés de Renault Group en 2024

En volume et en % du MTM VP + VU, incluant Renault, Dacia, Renault Korea Motors, Alpine, Jinbei&Huasong, EVeasy

		2024	Parts de marché (en %)
1	France	541 795	25,8
2	Italie	205 423	11,7
3	Türkiye	167 262	13,5
4	Espagne + Canaries	149 697	12,7
5	Allemagne	144 586	4,7
6	Brésil	139 214	5,6
7	Royaume-Uni	121 711	5,3
8	Maroc	67 686	38,4
9	Belgique + Luxembourg	64 925	11,5
10	Roumanie	61 217	35,5
11	Pologne	54 785	8,8
12	Pays-Bas	49 851	9,8
13	Inde	41 729	0,9
14	Corée du Sud	39 826	2,5
15	Portugal	36 164	14,9

Ventes mondiales de Renault Group par région

	Année	Europe ACEA	Eurasie	Afrique & Moyen-Orient	Asie Pacifique	Amériques	TOTAL
Ventes mondiales de Renault Group par zone géographique (en volume)	**2024**	**1 599 051**	**188 350**	**121 811**	**92 380**	**244 855**	**2 264 815**
	2023	1 544 651	197 380	117 380	88 488	267 025	**2 235 558**
Répartition du chiffre d'affaires par zone géographique (M €)	**2024**	44 832	2 859	1 677	2180	4 684	**56 232**
	2023	41 129	3 206	1 667	1 814	4 560	**52 376**

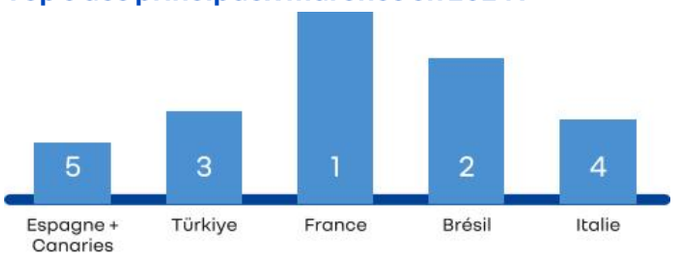
1.3.1.1 Renault : une marque ingénieuse « tech » et moderne « pop »

1 577 351
Véhicules VP + VU vendus dans le monde en 2024

108 541
Véhicules électriques VP + VU vendus en 2024

11
Modèles de véhicules VP + VU lancés en 2024

Top 5 des principaux marchés en 2024 :



Faits marquants 2024 :

Lancement phare de Renault 5 & reveal de Renault 4 E-Tech électrique

Présentation mondiale de Renault 5 E-Tech électrique le 26 février au salon automobile international de Genève :
le retour d'une icône pop avec un design rétrofuturiste très proche du showcar de 2021 et un cœur électrique.

Renault 5 E-Tech électrique est commercialisée depuis octobre avec les versions techno et iconic cinq.

Présentation mondiale de Renault 4 E-Tech électrique :
la plus polyvalente des électriques du segment B,
en lien avec l'ADN du modèle sorti dans les années 60.

Renault 4 E-Tech électrique sera commercialisée à partir du printemps de l'année 2025.

Lancement de Kardian à l'International

Révélé à Rio de Janeiro lors de l'annonce du « *International Game Plan* » fin 2023, le lancement de Kardian marque le début de la phase de « Rénovation », du plan stratégique Renaulution à l'international.

Ce modèle inédit est le premier d'une future gamme complète destinée à franchir les frontières.

Kardian est un SUV compact et urbain du segment B. L'ADN de Renault est inscrit au cœur de sa conception, à la fois dans son style et dans ses équipements.

Lancé au Brésil en mars 2024, le modèle a été commercialisé dans toute l'Amérique Latine puis au Maroc fin 2024.

Reveal et lancement de Symbioz

Dévoilé le 2 Mai, Symbioz s'intègre à la gamme de « voitures à vivre » Renault. Commercialisé à partir de l'été 2024, Symbioz cherche à séduire les familles et les professionnels proposant le meilleur de la technologie Renault dans un format compact, polyvalent et connecté.

Reveal et lancement de Nouveau Captur

Nouveau Renault Captur a été révélé et commercialisé en avril 2024. La référence des petits SUV urbain et « voitures à vivre » sur le segment B. Captur se modernise encore avec un design plus dynamique et affirmé, de nouvelles technologies et toujours autant de polyvalence.

Essais presse internationaux dans le Sud de la France : Rafale E-Tech 4x4 300hp

Après une ouverture des commandes au printemps en version 200hp, Renault Rafale se dévoile à la presse internationale en version haute performance 4x4 300ch en cette fin d'année.
Une synthèse parfaite entre performance, plaisir et efficience !

Lancement de Nouveau Master

Commercialisé depuis juin 2024, Nouveau Renault Master est pensé pour aller plus loin, charger plus et dépenser moins grâce un design beaucoup plus efficient que ses concurrents : le parfait Aerovan multi-énergie nouvelle génération.

La stratégie de la marque Renault :

Renault, une marque « pop » et « tech »

Renault innove constamment pour améliorer la mobilité. « Pop » dans son offre, humaine, optimiste et pleine de vie, la marque Renault invente l'avenir d'une mobilité toujours plus « tech », tout en restant véritablement humaine et responsable.

Aujourd'hui, Renault continue également d'innover sur la nouvelle génération du concept de « voitures à vivre », pour une expérience toujours plus accueillante, intuitivement intelligente, chaleureuse et sûre.

Afin d'optimiser son empreinte carbone, la marque Renault a choisi de remplacer, sur l'ensemble de sa gamme, les sièges en cuir par des tissus enduit grainés en partie recyclés.

En Europe, la marque Renault performe sur le segment C qui joue un rôle de plus en plus important dans ses ventes globales, avec une part de segment de 32,6 % en 2024, pour un total de 230 453 unités vendues en 2024.

De plus, en Europe*, Renault maintient son niveau de ventes à particuliers à un niveau optimal, avec près d'un véhicule sur 2 vendu à clients privés. Les ventes à particuliers atteignent 47,8 % sur l'année complète 2024.

En 2024, l'animation continue également, hors d'Europe, avec l'expansion de la commercialisation de Kwid E-Tech électrique sur les marchés d'Amérique Latine, et l'expansion de Taliant sur de nouveaux marchés dans le reste du monde. Renault Kardian, fabriqué au Brésil et au Maroc, nouveau Renault Duster, fabriqué en Türkiye, et Grand Koleos, fabriqué en Corée, sont les premières pierres à l'édifice de l'offensive produit du plan International.

* source Europe Dataforce

La marque Renault poursuit, en parallèle, son développement dans les véhicules utilitaires.

En 2024, Renault est #1 du marché VU hors pick-up en Europe. Ce leadership est construit autour de chacun des véhicules :

- Express Van & Kangoo Van permettent à la marque Renault d'être leader Europe sur le segment des Fourgonnettes ;
- Trafic Van est sur le podium Europe du segment des Fourgons Légers ;
- Master Van est #3 des Fourgons Lourds.

Avec sa marque ombrelle E-Tech, Renault continue son offensive sur le marché des solutions électrifiées :

Renault E-Tech regroupe les modèles hybrides, hybrides rechargeables et les véhicules 100 % électriques.

La technologie E-Tech est proposée sur l'ensemble des principaux modèles de la marque.

Renault, pionnier sur l'électrique, reste l'un des acteurs majeurs de la mobilité électrique en Europe.

Après Mégane et Scenic, c'est au tour de R5 de se réinventer et de devenir le fer de lance de la nouvelle génération de véhicules électriques Renault.

Mégane E-Tech électrique, Scenic E-Tech électrique et R5E-Tech électrique incarnent la transformation de la marque, avec une rupture à la fois émotionnelle et technologique. Connectés, intégrés dans l'écosystème électrique et digital de ses utilisateurs, ils permettent à Renault de poursuivre son histoire de « voitures à vivre nouvelle génération ».

Les modèles en 2024

Véhicules particuliers Renault VP

Véhicules particuliers Renault VP Europe :

Renault, l'offensive dans le segment C continue :

Le segment « C », le plus rentable du marché, est toujours au cœur du plan stratégique de Renault.

Après Arkana, Renault a continué l'offensive avec Mégane E-Tech électrique, puis Renault Austral**,** Renault Scenic E-Tech, et enfin avec Renault Symbioz.

Mégane E-Tech électrique :

Mégane E-Tech 100 % électrique fut le premier modèle de la Renaulution, 100 % « *made in ElectriCity* », nouveau pôle industriel de référence européen en termes de véhicule électrique, implanté par Renault Group dans le nord de la France.

Depuis son lancement, Mégane E-Tech s'internationalise avec l'ouverture de 6 pays sur 3 continents (Türkiye, Australie, Maroc, Brésil, Colombie et Argentine).

Mégane E-Tech 100 % électrique repousse les limites de son segment pour sa charge et son autonomie tout en continuant à améliorer son expérience à bord. Le modèle totalise 115 793 véhicules vendus depuis son lancement, avec plus de 20 % de mix en finition haut de gamme, ce qui confirme la légitimité de Renault dans le segment des voitures électriques.

Scenic E-Tech électrique :

Scenic E-Tech 100 % électrique, fabriqué à Douai, a été élu **« Voiture de l'année 2024 »** en Europe.

C'est le premier véhicule familial 100 % électrique de Renault, conçu de manière durable (recyclable à au moins 90 %*, il intègre 25,6 %** de matériaux venus de l'économie circulaire).

Grâce à son autonomie de 625 kms WLTP, son excellente habitabilité et son système OpenR Link avec Google intégré qui facilite la planification des trajets, Scenic E-Tech 100 % électrique permet aux familles une transition vers l'électrique en toute simplicité.

Grâce à ses qualités, le véhicule totalise 24 208 véhicules vendus en Europe depuis son lancement fin avril 2024, avec un mix de 58 % en finition haute et de 90 % avec la batterie grande autonomie.

* selon directive 2005/64/CE

** incluant les matériaux recyclés selon norme ISO 14021 + les chutes ou rebuts de production réincorporés dans les processus de fabrication.

Symbioz :

Symbioz est un des piliers 2024 de la reconquête du Segment C dans le plan stratégique « Renaulution ». Ce dernier arrivé s'inscrit dans l'héritage des « voitures à vivre » familiales de Renault. Ce modèle compact et

polyvalent concentre le meilleur en matière de design, modularité, de volume de chargement, de connectivité et d'efficience. S'adressant à une clientèle familiale de particuliers mais aussi une clientèle flottes d'entreprises.

Compact à l'extérieur, généreux à l'intérieur. En termes de raffinement, sa finition Iconic le place au niveau des standards les plus haut du segment C. Sur le plan du volume de chargement, Renault Symbioz se place au meilleur niveau de sa catégorie.

Le meilleur de la technologie Renault plébiscitée sur le segment supérieur est aussi disponible sur Symbioz : équipement technologique complet dont le toit en verre opacifiant Solarbay, le système multimédia OpenR Link avec Google intégré qui s'accompagne d'un écran tactile vertical de 10,4 pouces de série sur toutes les versions et le meilleur de Google avec Google Maps, Google Assistant et Google Play.

Symbioz est doté d'une sécurité active et passive au meilleur niveau. Il est équipé de 29 aides à la conduite dont le freinage d'urgence en marche arrière, par exemple.

Sa motorisation E-Tech full hybrid 145 ch lui confère le confort et le silence de la conduite électrique en ville sans contrainte de charge.

Fabriqué à Valladolid et lancé en septembre en Europe, Symbioz a totalisé 16 838 véhicules vendus en 2024.

Austral :

Les ventes d'Austral, fabriqué à Palencia, se sont élevées à 87 824 unités en 2024, en hausse par rapport à 2023, avec notamment l'ouverture du Maroc et de belles progressions sur les flottes.

La motorisation full hybrid a enregistré un mix supérieur à 60 % et les finitions hautes (Esprit Alpine et Iconic) représentent plus de 50 % des ventes. Les valeurs de revente sont au meilleur niveau. Des évolutions importantes ont été apportées sur l'acoustique, le confort dynamique (nouveaux amortisseurs) et la sécurité (norme GSR2).

Arkana :

Arkana, fabriqué en Corée, confirme son succès en 2024, totalisant près de 320 053 voitures vendues depuis son lancement.

À l'instar des autres modèles de la gamme Renault, Arkana est aussi proposé en finition haut de gamme Esprit Alpine.

Il continue d'élargir son offre à l'international en 2024, avec les lancements de ses versions mild hybrid en Amérique Latine (Mexique, Colombie) et dans le Golfe Persique.

Sur le segment B

Renault 5 E-Tech électrique :

Voiture phénomène – avant-gardiste, polyvalente et économique – la Renault 5 a su accompagner en son temps des millions de familles à travers les défis de son époque : la crise pétrolière, la mutation des usages ou bien encore l'arrivée d'une seconde voiture dans le foyer.

Fidèle à cet héritage d'une folle modernité, Renault 5 E-Tech électrique répond avec audace aux défis sociétaux et environnementaux de son époque – sobriété, durabilité, empreinte carbone réduite.

Design « coup de coeur », expérience à la fois réjouissante et facilitée grâce à la technologie électrique et digitale, une production locale, responsable et circulaire… Elle possède tous les atouts pour devenir la citadine de référence de la transition électrique.

La Renault 5 E-Tech électrique vient d'ailleurs de remporter le prestigieux titre de **« Voiture de l'année 2025 »**, décerné par le jury européen COTY (Car of the Year).

Renault 5 E-Tech électrique inaugure une nouvelle plateforme AmpR Small 100 % électrique développée au service de son design iconique, sans compromis au niveau des prestations. Elle lui permet d'embarquer le meilleur des composants électriques, de n'oublier aucune technologie moderne, en offrant un plaisir de conduite et un confort incomparable sur le segment, le tout au meilleur niveau de prix possible, sans oublier l'intégration d'une batterie de plus grande dimension (52 kWh) pour obtenir une autonomie jusqu'à 410 kilomètres WLTP, et ce malgré la compacité de la voiture.

Le diamètre de braquage réduit à 10,3 m lui garantit aisance en ville lors des manœuvres. Le train arrière multi-bras offre plus de dynamisme dans les virages serrés, une stabilité accrue dans les grandes courbes, ainsi qu'un confort amélioré.

Renault 5 E-Tech électrique est équipée d'une pompe à chaleur qui assure le confort thermique de l'habitacle en épargnant au maximum l'énergie de la batterie.

Elle est la première voiture d'une longue série à être dotée du nouveau chargeur bidirectionnel AC 11 kW permettant de bénéficier des fonctions V2L (*vehicle-to-load*) pour brancher un appareil sur la batterie de la voiture et V2G (*vehicle-to-grid*) pour réinjecter de l'électricité dans le réseau et réaliser des économies sur sa recharge à domicile.

Renault 5 E-Tech électrique embarque le système OpenR Link avec Google intégré et c'est le premier véhicule à accueillir à son bord le nouveau compagnon de mobilité virtuel Reno. Cet avatar Reno, doté d'une véritable personnalité, accompagne et interagit avec le client Renault tout au long de son expérience utilisateur, dans et en dehors de la voiture.

Sur le plan des aides à la conduite (ADAS), elle se situe au niveau du segment supérieur, aussi bien pour celles qui relèvent de la conduite que de la sécurité ou du stationnement.

A fin décembre, nous avons ainsi déjà dépassé les 13 203 ventes de Renault 5 E-Tech électrique en Europe.

Pour finir, Renault 5 E-Tech électrique (version batterie 52kWh) est conçu de manière durable :

- recyclable à au moins 88,6 %*,
- intégrant 26,4 %** de matériaux venus de l'économie circulaire,
- avec des tissus jusqu'à 100 % recyclés à partir de bouteilles plastique pour les textiles des sièges sur les versions Techno et Iconic Cinq.

* selon directive 2005/64/CE.

** incluant les matériaux recyclés selon norme ISO 14021 + les chutes ou rebuts de production réincorporés dans les processus de fabrication.

Renault 4 E-Tech électrique :

Renault 4 E-Tech électrique puise dans l'ADN du modèle originel et revient sous les traits d'une compacte polyvalente d'aujourd'hui.

Renault 4 E-Tech électrique sera commercialisée à partir du printemps de l'année 2025.

La marque propose une gamme de véhicules 100 % électriques répondant à tous les besoins et tous les usages. Renault 4 E-Tech électrique y trouvera pleinement sa place, sur le segment B, juste au-dessus de Renault 5 E-Tech électrique.

Clio :

En 2024, Clio est 6ème des ventes mondiales sur le segment B avec 302 756 véhicules vendus.

Clio est 2ème en Europe ACEA avec 231 899 (+5,8 % vs. 2023) tous segments confondus dont 57 000 véhicules E-Tech hybride.

Clio reste le modèle le plus vendu en France avec 102 790 immatriculations en 2024. Le lancement réussi de la nouvelle Clio en 2023 a permis de donner un nouveau souffle au véhicule avec notamment une version phare : la version Esprit Alpine E-Tech hybride 145 ch.

Nouveau Captur :

Polyvalent et multi-talents, Captur est à la fois compact à l'extérieur et habitable à l'intérieur, à l'aise en ville comme en dehors des sentiers battus. Des qualités qui expliquent son succès commercial depuis ses débuts, il y a 10 ans, avec plus de 2 millions d'exemplaires vendus dans 90 pays à travers le monde.

Après Nouvelle Clio, Nouveau Renault Captur arbore à son tour le nouveau langage design de la marque avec une face avant totalement inédite et plus statutaire.

Sur un marché des SUV urbains représentant aujourd'hui environ 50 % des ventes du segment B, Nouveau Renault Captur entend bien rester un modèle de référence en conservant sa polyvalence d'utilisation, son offre de carrosserie biton, son habitabilité au meilleur niveau et ses équipements technologiques et ingénieux. Outre ces qualités qui font l'ADN de Captur, cette nouvelle génération dispose de nouveaux atouts.

L'esthétique extérieure et intérieure plus expressive se transforme en une combinaison unique d'élégance et de sportivité avec la nouvelle finition Esprit Alpine.

L'habitacle est mis en valeur par des selleries inédites et de nouveaux écrans. Disponible selon les versions, le système multimédia OpenR Link avec Google intégré offre le meilleur de la technologie embarquée avec Android Automotive 12, une première mondiale sur le segment B.

Grâce à une architecture électronique entièrement nouvelle, la sécurité est au meilleur niveau avec des aides à la conduite de dernière génération dont la conduite hybride prédictive et l'Active Driver Assist, pour une délégation de conduite de niveau 2.

Selon les pays de commercialisation, Nouveau Renault Captur est proposé avec cinq motorisations dont la motorisation E-Tech hybrid de 145 ch aujourd'hui plébiscitée par plus de 35 % des clients. Afin d'offrir un plaisir de conduire accru et un comportement plus dynamique, les trains roulants et la calibration de la direction assistée ont été revus. Disponible selon les versions, le système Extended Grip optimise la motricité quelles que soient les conditions de route.

Toujours produit à l'usine de Valladolid, Nouveau Renault Captur est commercialisé depuis avril 2024 et totalise 158 104 ventes en 2024, le plaçant toujours parmi les leaders de sa catégorie.

Kangoo VP :

Kangoo, disponible en version 5 places, et sa version rallongée Grand Kangoo (5 et 7 places) sont produits à Maubeuge (France). Ils sont disponibles à la fois en motorisation thermique (blue dCi 95 et TCe 130) et en électrique (moteur électrique 90 kW pour une autonomie jusqu'à 285 km WLTP).

Kangoo et Grand Kangoo sont appréciés pour leur capacité de transport supérieure et leur modularité, avec un aménagement intérieur flexible. La version 7 places est particulièrement intéressante pour les familles nombreuses ou les entreprises nécessitant un transport de passagers. Les sièges peuvent être repliés ou retirés pour adapter l'espace selon les besoins, offrant une grande polyvalence.

Avec des portes coulissantes des deux côtés, Grand Kangoo facilite l'accès aux sièges arrière dans des espaces de stationnement restreints. C'est un point qui le rend très pratique pour les familles, en comparaison avec des véhicules ayant des portes classiques.

Le seuil de chargement bas et la grande ouverture du coffre simplifient également le chargement et le déchargement, ce qui est un avantage pour les utilisateurs professionnels et les familles qui transportent souvent des objets encombrants.

Sur les segments D et E

Espace E-Tech full hybrid :

Espace, fabriqué à Palencia, a connu en 2024 sa première année pleine de commercialisation sur tous ses marchés, avec 21 091 unités vendues. Il est au coude à coude avec son principal concurrent en France.

En juin 2024, Espace a bénéficié d'une importante mise à jour, centrée sur la sécurité, saluée par l'attribution de la note maximale de 5 étoiles par l'EuroNCAP.

Fidèle aux engagements de la marque, Espace a remplacé depuis novembre, les sièges en cuir de sa finition Iconic par des sièges en « tissu enduit grainé » TERRA perforé sur la zone d'assise et la zone du dossier, et dont l'envers est recyclé avec un choix de coloris noir ajouté en plus du gris sable clair, et un dessin des sièges avant plus enveloppant.

Rafale E-Tech :

Rafale, fabriqué à Palencia, est un Coupé SUV « émotionnel » complémentaire au Renault Espace plus rationnel, modulable et disponible en 5 et 7 places. Avec un contenu technologique unique, Rafale E-Tech hybride 200 chevaux a été commercialisé en juin et Rafale E-Tech 4x4 300 ch hybride rechargeable a été commercialisé en novembre.

Rafale a été entièrement conçu autour de la notion de plaisir. Plaisir des yeux tout d'abord avec un design racé et élégant au meilleur niveau de qualité perçue. Plaisir de voyager ensuite avec la meilleure habitabilité aux places arrière du marché des coupés SUV et des équipements emblématiques tels que les sièges Esprit Alpine, le Solarbay & l'accoudoir arrière intelligent. Plaisir de conduite enfin, avec des voies élargies de 4cm, un paramétrage spécifique du système 4Control Advanced et une direction retravaillée et plus directe pour encore plus de sportivité. Le plaisir de conduite est magnifié avec E-Tech 4x4 hybride rechargeable (300 ch). C'est le seul modèle généraliste à proposer la combinaison de 4 roues directrices associées à 4 roues motrices. Et la version Rafale E-Tech 4x4 300 chevaux Atelier Alpine va encore plus loin avec un châssis entièrement revu par les ingénieurs de chez Alpine et des innovations telles que le Multi-Sense « Châssis Control » qui permet d'embarquer tout le savoir-faire Alpine avec 3 modes : confort, dynamique et sport, ainsi que le développement d'une technologie de lecture de la route via une caméra pour gérer l'amortissement piloté de manière prédictive.

Rafale se distingue donc par ses performances dynamiques mais aussi par son efficience au meilleur niveau du marché : entre 1 000 et 1 100 km d'autonomie selon les versions et des consommations parmi les plus basses du marché des coupés SUV.

A fin décembre, nous avons ainsi réalisé 12 742 ventes en Europe. La version haut de gamme E-Tech 4x4 300 chevaux s'établie à un très haut niveau de mix de 40 % depuis son lancement en novembre 2024.

Trafic VP :

Trafic Combi permet de transporter jusqu'à 9 personnes, offrant un espace intérieur spacieux et adaptable, idéal pour les professionnels du transport de personnes ou les familles nombreuses. Il allie confort, équipements modernes et options de motorisation économique pour les trajets urbains et interurbains.

Trafic SpaceClass – destiné au transport des clients VIP – est un véritable salon mobile pour une expérience à bord améliorée, qui propose jusqu'à 6 places en face-à-face, sièges individuels coulissants, pivotants et amovibles, table coulissante...

Trafic Spacenomad est le résultat de la collaboration de Renault Group avec le spécialiste français « GROUPE PILOTE ». Dans sa version « haut de gamme », il est entièrement équipé, y compris avec un panneau solaire de série. Spacenomad est commercialisé en 2024 en France et en Suisse.

Véhicules particuliers Renault VP HORS Europe :

Sur les segments A et B

Kwid E-Tech :

Lancé au Brésil depuis 2022, le Kwid E-Tech 100 % électrique a été élu, en avril 2024, gagnant du prix de la « meilleure revente 2024 » par « Quatro Rodas », en partenariat avec Kelley Blue Book (KBB) ; et par ce même Quatro Rodas comme gagnant du prix « le plus bas côut d'usage » en juin 2024. Les ventes Kwid E-Tech 100 % électrique réalisées en 2024 sont de 2 389 unités au total tous marchés.

De son côté, la version thermique du Kwid a également été recompensée avec le prix « mobilité propre » en juillet 2024 et a atteint 96 536 unités vendues en 2024 au total tous marchés.

Duster (Amérique latine) :

Duster, fabriqué au Brésil et en Colombie, a été animé cette année avec un « *model year* » qui introduit, en plus de quelques modifications design comme des new projecteurs full LED, les 6 airbags et quelques équipements additionnels comme le « *Cornering Light* », « *Follow me home* », « *Rain sensor* » et « *Wireless charger* ».

Lancé au Brésil en janvier 2024 et en Colombie, Argentine et Mexique au deuxième quadrimestre 2024, Duster a été vendu à 34 817 unités en Amérique Latine au total en 2024.

Nouveau Duster (fabriqué en Türkiye) :

Ce nouvel opus « *made in Turkey* » (usine de Bursa) perpétue l'héritage de cette véritable icône avec un tout nouveau design, plus de technologie et des groupes motopropulseurs modernes.

Produit sur la plateforme CMF-B, également utilisée pour Clio et Captur, le nouveau Renault Duster bénéficie d'équipements multimédia de haute technologie et des motorisations modernes telles que l'hybride E-Tech ou le mild hybrid advanced. Il incarne pleinement les marqueurs de la marque Renault.

Lancé en Türkiye fin juillet 2024, il arrivera progressivement dans le reste du monde : 1er quadrimestre 2025 en Ukraine, Égypte, Afrique du Sud et plus largement dans toute l'Afrique puis sur le 2ème semestre dans les pays du Golf, l'Arabie Saoudite, l'Australie, et au Kazakhstan.

En Inde :

Début 2024, les modèles **Kwid, Triber et Kiger** ont animés :

Kwid a été enrichi d'un écran tactile sur la version E2 et d'une ceinture de sécurité arrière.

Les ventes totales du modèle atteignent 8 705 unités en 2024 en Inde.

Triber a été enrichi d'un écran TFT de 7 pouces et d'un chargeur sans fil.

Les ventes totales du modèle atteignent 22 024 unités en 2024 en Inde.

Kiger a été enrichi d'un miroir intérieur de gradation et d'un régulateur de vitesse.

Les ventes totales du modèle atteignent 11 000 unités en 2024 en Inde.

L'année a, de plus, été marquée par le lancement de l'édition limitée « *Night & Day* » pour le festival des lumières Diwali, sur Kwid, Triber & Kiger. Cette édition limitée a été proposée avec un toit bi-ton et un écran 9 pouces. L'édition limitée « *Night & Day* » a reçu un accueil enthousiaste de la part du public. Tout le stock de cette série limitée est parti en 40 jours.

Kardian (segment B) :

Ce modèle inédit est le premier d'une future gamme complète de véhicules destinée à franchir les frontières, illustrant la nouvelle stratégie de la marque hors Europe. Conçu au plus près des attentes des marchés et, issu d'une étroite collaboration des équipes basées dans les pays où Renault a des racines historiques avec les équipes du Technocentre.

Ce SUV urbain a d'abord été lancé au Brésil en mars 2024, le modèle s´est progressivement déployé en Amérique Latine, en particulier au Mexique en juin 2024, en Colombie en juillet 2024 et en Argentine en aout 2024. Au total, ce n´est pas moins de 10 pays qui sont déjà sourcés depuis notre usine de Curitiba (Brésil).

Kardian a aussi débuté son industrialisation à l'usine de Casablanca (SOMACA) au Maroc. Les essais-presses y ont eu lieu en novembre 2024.

Kardian est un SUV compact et urbain du segment B. On retrouve l'ADN Renault inscrit au cœur de sa conception, à la fois dans son style et dans ses équipements. Il arbore sur sa face avant la nouvelle identité stylistique de la marque avec le logo « Nouvel'R » et une nouvelle signature lumineuse.

Résolument moderne, il se distingue par des innovations et des prestations habituellement réservés au segment supérieur à l'instar de ses jantes de 17 pouces, de sa console haute avec levier de vitesses de type « *e-shifter* » et des réglages Multi-Sense influant sur la conduite et l'ambiance à bord. Kardian est en outre doté de 6 airbags, de 13 systèmes d'aides à la conduite (ADAS) dont l'avertisseur d'angle mort et la caméra multi-vision.

Kardian inaugure une nouvelle plateforme modulaire et ultra polyvalente de Renault Group, qui permettra de développer une grande diversité de modèles, pour de nombreux marchés en dehors de l'Europe.

Kardian est doté d'un moteur localisé au Brésil. C'est un moteur 3 cylindres essence 1.0 litre turbocompressé couplé à une toute nouvelle boîte de vitesses automatique double embrayage EDC.

Le modèle est reconnu pour être un « game changer » sur le segment très compétitif du B-SUV. Rien qu'au Brésil, il a déjà reçu 11 prix, dont celui de « carro do ano » de Auto Espote, lo comparatif de Quatro Rodas, Motor show et Jornal Do Carro. Il a aussi été élu « auto del año » en Argentine par le grupo Premia.

Il s'est vendu 31 749 Kardian en 2024, le Brésil étant le premier marché (77 % des ventes).

Taliant (Sedan segment B) :

Taliant a bénéficié, en mars 2024, d'une évolution produit avec l'introduction de 2 nouvelles teintes de caisse, le gris schiste ainsi que le gris urban, une nouvelle jante diamantée de 16'' pour sa version haute.

Les ventes en 2024 se concentrent essentiellement en Türkiye. La Türkiye représente 79 % des 7 878 unités vendues au total tous marchés.

Ce modèle va devenir encore plus international avec le début des exportations vers l'Ukraine, puis dans les pays du Golfe, comme annoncé lors du salon de Riyadh en 2023.

Sur le segment C

Mégane Sedan :

En 2024, Mégane Sedan poursuit sa performance commerciale à l'international au-delà de la Türkiye, avec un volume total de 46 181 unités.

Avec 40 077 ventes en Türkiye, elle y réalise près de 87 % de ses volumes et y occupe la 2ème place de son segment.

Express :

Express, fabriqué à Tanger au Maroc, renforce également la position de Renault sur le segment des Combispaces sur certains marchés hors d'Europe.

Express est notamment le modèle le plus vendu au Maroc avec 11 013 ventes en 2024.

Sur les segments D et E

Grand Koleos :

Grand Koleos, fabriqué en Corée, a des proportions idéales pour un SUV du segment D, avec un espace généreux pour cinq passagers. Il a été lancé en septembre 2024 en Corée du Sud.

Véhicule distinctif aux lignes sculptées et élégantes, il exprime le nouveau langage stylistique de la marque Renault. Aux côtés du grand écran horizontal de la planche de bord, openR panorama screen introduit une nouvelle approche du voyage, plus intuitive et personnalisée.

Grand Koleos embarque également 31 systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS), dont trois qui impliquent des fonctions innovantes de conduite autonome.

Grand Koleos inaugure une nouvelle version du groupe motopropulseur E-Tech hybride, spécialement conçu pour les véhicules premium du marché mondial. Offrant des performances électriques de premier ordre, ce groupe motopropulseur de 245 ch comprend un moteur thermique de 106 kW et un moteur de traction exceptionnel de haute puissance de 100 kW. Grand Koleos dispose également de deux moteurs turbo essence, 210 ch 2WD 7DCT et 210 ch4WD 8AT.

Il s'est vendu 22 034 Grand Koleos en Corée en 2024.

Koleos va étendre sa présence à l'International, en commençant par les pays du Golfe début 2025, suivi d'une expansion dans les pays d'Amérique Latine tout au long de l'année.

Véhicules utilitaires Renault VU :

En 2024, la performance commerciale de Renault évolue dans un contexte économique difficile. Les ventes de véhicules utilitaires s'établissent à 402 971, soit 6,2 % de part de marché mondiale (hors Amérique du Nord, Chine et Russie).

En Europe, la marque Renault est top 2 avec 15,3 % du marché VU. Renault est aussi top 2, hors pick-ups, sur les quatre principaux marchés d'Amérique Latine.

La gamme Renault VU couvre l'ensemble des besoins clients et des segments du marché, en thermique tout comme en 100 % électrique, jusqu'à 22 m^3. Renault est sur le podium Européen des ventes de VU électriques avec 10,8 % de parts de marché VU.

Kangoo Van :

Kangoo Van, fabriqué au sein de l'usine de Maubeuge (France), affiche les meilleures dimensions de sa catégorie avec un volume de chargement de 3,3 m^3 à 3,9 m^3 en version L1 ; de 4,3 m^3 à 4,9 m^3 et jusqu'à 3,5 mètres de longueur utile de chargement au sol (avec cloison grillagée pivotée et siège passager rabattu) pour la version longue L2.

Kangoo Van, élu Van of The Year 2022, en thermique, comme en électrique, présente de nombreuses innovations utiles à la multiplicité des activités de nos clients (Meilleure ouverture latérale du segment « Sésame ouvre-toi par Renault » (1,45 m), galerie intérieure escamotable, etc.).

Kangoo Van E-Tech présente une des meilleures autonomies du segment des Fourgonnettes avec jusqu'à 300 km d'autonomie. Kangoo Van E-Tech est leader en Europe avec 18,8 % de part de segment fourgonnettes électriques.

Trafic :

Trafic est un fourgon polyvalent de référence sur le segment, toujours plus confortable et véritable bureau mobile, adapté aux multiples attentes et usages des clients professionnels. Trafic affiche des dimensions records en longueur utile (4,15 m) et un volume allant de 5,2 à 8,6 m^3. Il est décliné en de nombreuses versions, du fourgon au plancher cabine, à la fois en thermique et depuis fin 2023 également en 100 % électrique.

Trafic Van E-Tech fait le choix du zéro compromis par rapport à la version thermique en proposant un haut niveau de prestation, de diversité et de personnalisation.

Trafic est dans le top 3 en Europe sur le segment du Fourgon Compact VU (avec une part de segment de 17 %). Il est fabriqué dans l'usine de Sandouville (France).

Master :

Renault est top 3 du segment des Fourgons lourds en Europe. Le lancement de Nouveau Master depuis juin 2024 doit nous permettre de consolider notre positionnement sur le marché. Nouveau Master est marqué par son efficience grâce à son design aérodynamique « Aerovan », mais aussi grâce à son nouveau système de freinage dynamique et un travail d'optimisation sur les moteurs.

Nouveau Master consomme ainsi -1,5 L/100 km (thermique) et -21 kWh/100 km (électrique) par rapport à la version précédente de Master. Cela permet à Nouveau Master d'afficher la meilleure autonomie du segment avec jusqu'à 460 km d'autonomie électrique WLTP sur la version N2 (4T) avec une batterie de 87 kW.

En complément, Nouveau Master reprend les forces qui ont fait le succès de la génération précédente : Nouveau Master propose ainsi une grande diversité de versions, trois longueurs, trois hauteurs, fourgon, plancher et châssis cabine, traction et propulsion, des transformations d'usine telles que bennes aciers et triverses, cabines approfondies, grands volumes, couvrant de 11 à 22 m^3 de volume utile.

Nouveau Master est fabriqué dans l'usine de Batilly (France). La génération précédente de Master 3 (X62) est fabriquée dans l'usine de Curitiba (Brésil).

Pick-ups :

Le marché des pick-ups représente pour Renault un potentiel de conquête avec de nouveaux clients hors d'Europe. **Alaskan** et **Oroch** forment l'offre de Renault pour les marchés hors d'Europe. En Amérique Latine, Alaskan est commercialisé en Argentine, en Colombie et dans les pays d'Amérique centrale (importateurs).

Oroch a été renouvelé début 2022 et représente 21 504 ventes en 2024. Oroch se positionne #1 en Colombie, #4 au Mexique, #4 en Argentine et #5 au Brésil.

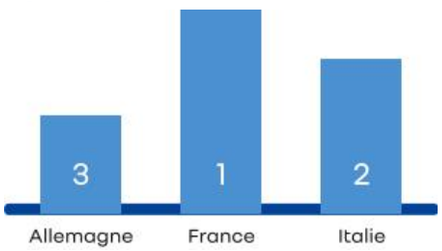
1.3.1.2 Dacia : la marque qui redéfinit constamment l'essentiel

676 340
Véhicules vendus dans le monde

22 884
Véhicules électriques vendus

un modèle phare : Bigster
Modèles de véhicules lancés

Top 3 des principaux marchés



Faits marquants 2024

Bigster
Lancement de Bigster : Dacia a présenté en octobre 2024 le véhicule offrant le meilleur rapport prix/prestations du segment C-SUV.

Nouvelle Spring
Révélation et commercialisation de nouvelle Dacia Spring permettant une mobilité électrique abordable.

GPL
Depuis 2010, la marque a vendu plus de 10 millions de véhicules GPL sur l'ensemble de sa gamme

Sport automobile
Dacia a présenté Sandrider le véhicule de Rallye raid qui a participé au Dakar en janvier 2025. Ce véhicule a déjà remporté la première et deuxième place au rallye du Maroc en octobre.

KPI spécifique à la marque

Performance de la marque sur le canal des ventes à particuliers : Sandero : 1er véhicule vendu à particuliers en Europe depuis 2017.

La stratégie de la marque

Née en 1968 puis lancée en 2004 dans toute l'Europe et les pays du bassin méditerranéen, Dacia a toujours proposé des voitures offrant le meilleur rapport valeur/prix, en redéfinissant constamment ce qui est essentiel. Marque disruptive, Dacia conçoit des véhicules simples, polyvalents, fiables et en phase avec le style de vie de ses clients. Les modèles Dacia sont devenus des références sur le marché : Sandero, la voiture la plus vendue aux particuliers européens ; Duster, le SUV le plus abordable ; Jogger, le modèle familial en 5 ou 7 places et Spring, la championne de la mobilité électrique accessible en Europe. Dacia est une marque de Renault Group, présente dans 44 pays. Depuis 2004, elle a vendu plus de 9 millions de véhicules.

En 1999, sous l'impulsion de Louis Schweitzer, Dacia intègre Renault Group et s'ouvre à de nouvelles ambitions.

Ce tournant dans l'histoire de la marque se concrétise en 2004 avec le lancement de Logan, une berline familiale moderne, robuste, et surtout, accessible. Conçue initialement pour les marchés émergents au prix imbattable de 5 000 euros, elle connaît un vif succès commercial y compris en Europe occidentale, où elle sera très vite commercialisée, dès 2005. Une voiture neuve vendue au prix d'une occasion, c'est une révolution sur le marché automobile.

En 2008, Sandero est le deuxième lancement majeur de Dacia sous l'égide de Renault Group. C'est aussi son plus gros succès commercial. Ses nombreux atouts (un volume intérieur digne du segment supérieur, un esprit pratique et polyvalent, un prix accessible) lui valent de devenir n° 1 des ventes aux particuliers en Europe, depuis 2017.

En 2010, Dacia introduit sur le marché Duster, véhicule attractif aux vraies capacités de franchissement.

En 2024, la marque a présenté et commercialisé Nouvelle Spring, le véhicule électrique le plus abordable du marché en Europe.

En octobre, Nouveau Bigster, le dernier véhicule de la marque, offre le meilleur rapport prix/prestations du segment C-SUV. Ce véhicule offre plus de confort, de technologie et de capacités de chargement avec une version 4x4 pour les plus exigeants.

Enfin, Dacia qui se lance dans le sport automobile, a participé au rallye du Dakar en janvier 2025. En 2024, la marque a présenté le véhicule Sandrider qui a été testé et éprouvé par des pilotes de renom (Sébastien Loeb, Nasser Al-Attiyah et Cristina Gutierrez-Herrero). En octobre, ce véhicule a remporté une spectaculaire victoire lors du Rallye du Maroc. Nasser Al-Attiyah, a terminé 4e sur le Dakar 2025.

Dacia aujourd'hui et demain : Dacia sera toujours Dacia

Dacia continue d'écrire son histoire sur cette lancée sans renier la recette qui a fait son succès : garantir un rapport valeur/prix imbattable pour tous ses véhicules. De la conception à la vente, en passant par la fabrication ou le transport, la marque reste fidèle à sa stratégie d'optimisation des coûts à chaque étape, pour que ses clients ne payent que ce dont ils ont besoin.

Dacia, cette année encore, continue d'affirmer ses 3 valeurs de marques :

- Essentiel et cool à la fois

  Dacia est ingénieuse, créative, séduisante, avec des innovations comme le Media Control ou les barres de toit modulaires. C'est aussi vrai en matière de design, avec un *look cool*... et sans surcoût ;

- Robuste et *outdoor*

  La fiabilité et la robustesse font partie des attributs sur lesquels Dacia a bâti son succès. Ces attributs font des Dacia les voitures idéales pour les activités *outdoor* ;

- Eco-smart – économique et écologique

  Dacia a à cœur de concilier les intérêts individuels avec ceux de la société dans son ensemble. L'élimination du superflu permet ainsi de réduire le poids et donc d'économiser du carburant et d'émettre moins de CO_2.

En 2024, Dacia réalise une part de marché record et est toujours sur le podium européen à clients particuliers

Dacia totalise 676 340 ventes en 2024, soit 2,7 % de croissance par rapport à l'année 2023. La marque a franchi la barre des 9 millions de véhicules vendus depuis 2004.

Cette performance permet à Dacia d'atteindre des parts de marché record en Europe :

- VP+VU à 3,9 % (+0,1 pt *vs.* 2023),
- VP à 4,5 % (+0,1 pt *vs.* 2023),

La marque conserve également sa place sur le podium européen des ventes à clients particuliers, son cœur de clientèle, avec une part de marché à 8,2 % (-0 ,1 pt *vs.* 2023).

Les modèles en 2024

- **Sandero** : 309 392 unités, soit +14,5 % *vs.* 2023, véhicule le plus vendu en Europe tous canaux confondus, et le 1er véhicule vendu à particuliers en Europe depuis 2017.
- **Duster** (générations 2 et 3) : 215 024 unités, soit +7,3 % *vs.* 2023, 1er SUV vendu à particuliers en Europe depuis 2018 et 2ème véhicule vendu à particuliers en Europe derrière Sandero.
- **Jogger** : 96 440 unités, soit +2,4 % *vs.* 2023, 2ème véhicule du segment C hors SUV vendu à particuliers en Europe.
- **Spring** : 22 884 unités, soit -63 % *vs.* 2023. Les ventes ont baissé significativement en 2024 du fait notamment de la diminution des aides gouvernementales. L'arrivée de la nouvelle version en showroom en septembre a permis une progression de la prise de commandes sur les trois derniers mois.
- **Bigster** : présenté en 2024, le nouveau SUV de Dacia sera disponible au premier semestre 2025.

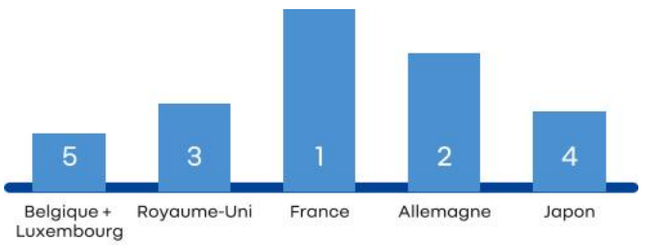
1.3.1.3 Alpine : des ambitions portées par le succès

4 585
Immatriculations en 2024

163
Points de vente dans le monde

2 modèles
A110 et A290

Top 5 des principaux marchés



Faits marquants 2024

A290 inaugure le Dream Garage Alpine

2024 marque l'entrée d'Alpine dans l'ère électrique, un tournant dans son histoire. Alpine a présenté l'A290, sa première citadine sportive électrique lors des 24 Heures du Mans, et le *show-car* de son futur sport *fastback* A390. Ces deux véhicules rejoints par la future A110 électrique, composeront le « *Dream Garage* » d'Alpine, un garage de rêve 100 % électrique imaginé par la marque.

Engagement sportif

Alpine est l'une des marques automobiles les plus engagées en motorsport avec notamment deux compétitions majeures en Formule 1 et en Championnat du Monde d'Endurance. Alpine est également engagée dans d'autres disciplines sportives comme le Padel et l'America's Cup.

L'iconique A110

Alpine a également lancé une série exclusive d'A110 R ultra-sportive de 110 exemplaires baptisée « Ultime ».

Alpenglow Hy6

Deux ans après le concept car de 2022, Alpine a présenté au Mondial de l'Automobile de Paris 2024, Alpenglow Hy6, un prototype roulant à hydrogène équipé d'un moteur 6 cylindres, entièrement développé par Alpine.

Le Motorsport : l'ADN de la marque

En 2024, Alpine poursuit son ascension dans le monde du sport automobile avec une présence remarquée dans plusieurs compétitions de haut niveau. L'Alpine Endurance Team a terminé 4e au Championnat du Monde d'Endurance dans la catégorie des Constructeurs, une performance pour sa première saison en Hypercar avec l'Alpine A424. L'équipe BWT Alpine F1 Team s'est distinguée par un double podium lors du Grand Prix de São Paulo

Alpine confirme également son engagement dans plusieurs autres disciplines : l'Alpine ELF Cup Series (avec les A110 Cup), le Trophée Alpine ELF Rally (avec les A110 R-GT) et l'A110 Rallye GT+. Alpine sera également présente sur les circuits internationaux et nationaux avec sa gamme Alpine GT4, notamment en Championnat de France FFSA et dans les GT4 European Series (by SRO).

Les modèles en 2024

A110 R Turini, la « R » adaptée à la conduite sur route

Alpine a repensé sa gamme A110 en ajoutant une nouvelle version de l'A110 R à son catalogue : l'A110 R Turini. Elle est équipée de jantes en aluminium GT Race 18 pouces Noir Mat pour offrir plus de polyvalence sur la route. Faisant référence au célèbre col du même nom situé dans le Sud des Alpes françaises, cette voiture mêle rapidité, agilité et dynamisme.

A110 R Ultime, la nouvelle série limitée ultra sportive

Présentée au Mondial de l'Automobile de Paris, l'A110 R Ultime incarne l'Alpine homologuée pour la route, la plus sportive de la marque : moteur de 345 ch, associé à une boîte de 420NM, pour une accélération de 3,8s (0-100km/h). La promesse d'une expérience sportive, combinée à un programme de personnalisation inédit avec Poltrona Frau®. Cette série ultra-exclusive est disponible en 110 exemplaires.

Alpenglow Hy6, le prototype roulant à hydrogène équipé d'un moteur Alpine 6 cylindres

Après avoir révélé le concept-car en 2022, Alpine a présenté une première version roulante avec un moteur 4 cylindres aux 24 Heures du Mans (Alpenglow Hy4). Dévoilée au Mondial de l'Automobile de Paris, cette nouvelle version roulante à hydrogène est équipée d'un nouveau moteur thermique 6 cylindres passant de 340 à 740 chevaux par

rapport à la version Hy4. Son design a également été pensé pour mettre en valeur le moteur et optimiser les performances aérodynamiques.

Alpine amorce son virage électrique et poursuit son expansion à l'international

Au sein de Renault Group, Alpine se distingue comme la marque à la pointe de l'innovation avec une gamme de voitures sportives exclusives. En 2024, Alpine a élargi sa gamme A110 avec l'A110 R Turini et l'A110 R Ultime et a lancé un tout nouveau modèle : l'A290. Première citadine sportive de la marque, c'est aussi sa première électrique. D'ici 2030, Alpine développera une gamme de sept nouveaux modèles électriques, en commençant par les trois du « Dream Garage » : l'A290, l'A390 et l'A110 électrique. L'ambition est d'élargir la gamme tout en continuant à développer des voitures sportives, légères et agiles. Alpine investit dans le développement de sa propre plateforme APP (Alpine Performance Platform) pour ses futurs véhicules électriques et dans la transformation de sa Manufacture à Dieppe pour produire l'A390 en 2025.

A290, la première citadine sportive d'Alpine

L'A290 concentre dans un gabarit de citadine sportive les sensations tant appréciées au volant de l'A110. Mise au point en parfaite lignée avec l'ADN d'Alpine, l'A290 est compacte, agile et propose de hautes performances facilement exploitables tout en garantissant un usage confortable au quotidien.

Avec un écosystème électrique et une connectivité complète, elle est une Alpine de nouvelle génération conçue pour offrir une expérience optimale. Cette dernière se veut également haut de gamme et immersive au travers d'un cockpit habillé de cuir Nappa et équipé d'un système audio haute-fidélité Devialet.

A390_ β, le show-car du futur sport *fastback* d'Alpine

Le « *Dream Garage* » d'Alpine continue de s'étoffer avec l'arrivée de l'A390_ β qui préfigure le premier sport *fastback* électrique de la marque. Ce nouveau produit laisse entrevoir le futur modèle de série prévu pour un usage quotidien mais avec une ADN sportive. Véritable création emblématique du savoir-faire français, l'A390_ β est un mélange d'audace et d'innovation, qui tire son inspiration des massifs montagneux des Alpes. Il dévoile une silhouette dynamique, une teinte bleue aux multiples facettes et une signature lumineuse dans la lignée d'Alpenglow.

Alpine continue son expansion à l'international en s'ouvrant dans de nouveaux pays, comme en Türkiye, et déploie un réseau de concept store dans les grandes métropoles européennes. Alpine a ouvert le premier « Atelier Alpine » à Barcelone en juin, avant de gagner Paris et Londres en 2025.

Inclusion et diversité

Lancé en 2022, le programme Rac(h)er poursuit activement ses activités en faveur de l'inclusion et de l'égalité des chances. Alpine a renouvelé également son engagement auprès des jeunes avec notamment l'organisation de la troisième édition du Concours Excellence Mécanique Alpine en 2024.

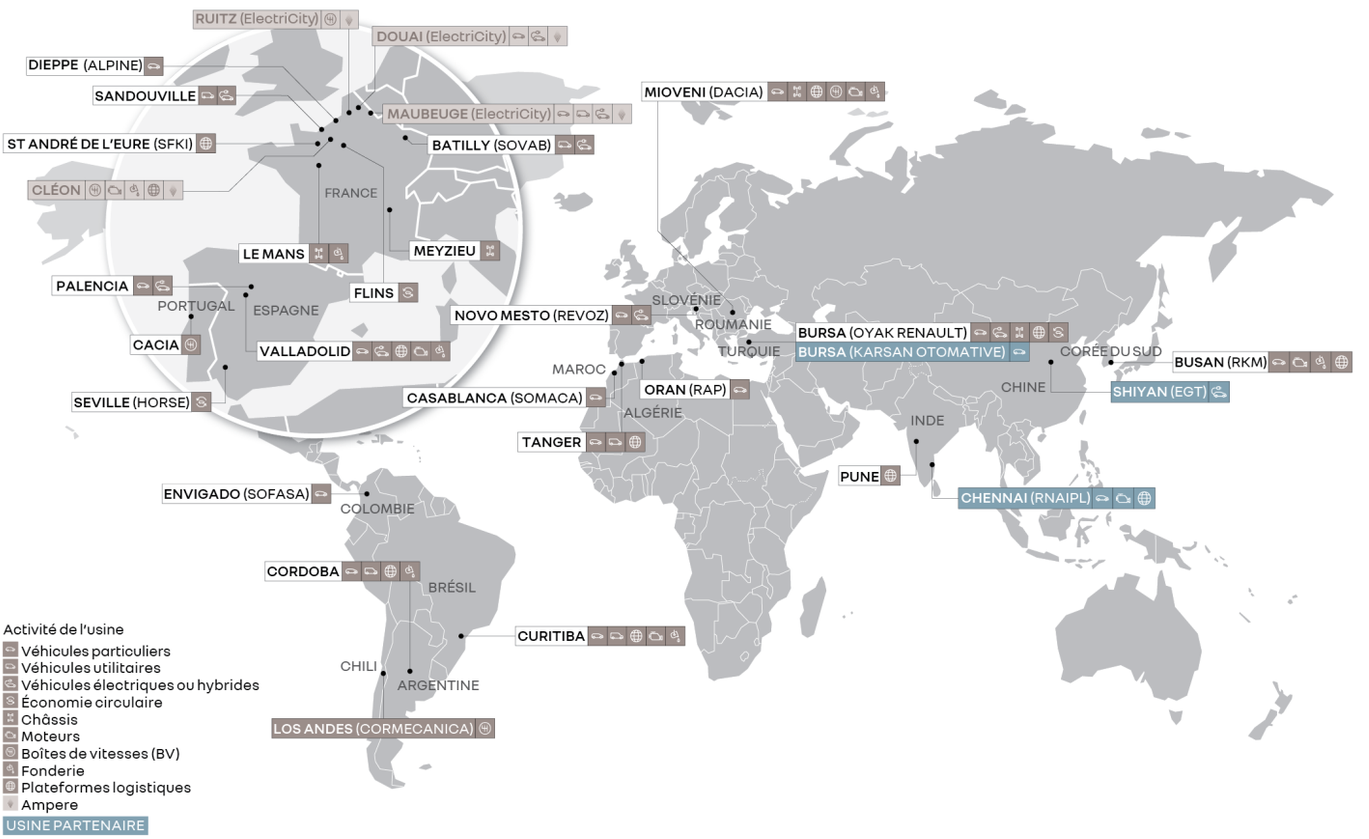
Et afin de renforcer ces deux projets et les faire connaître plus largement, Zinédine Zidane a rejoint début 2023 la marque au A fléché en tant qu'ambassadeur et parrain des programmes d'égalité des chances et développement électrique d'Alpine.

Encore plus loin en 2025

Fondée en 1955 par Jean Rédélé, Alpine célébrera ses 70 ans en 2025. L'occasion de se remémorer l'histoire mais aussi de démontrer une passion et des innovations, sans cesse renouvelées, transmise par la marque dans le monde de l'automobile.

1.3.1.4 Principaux sites de production

Carte des implantations industrielles Renault Group : 25 sites de production



Chiffres de production

Pour répondre à la demande de ses clients, Renault Group s'appuie sur un outil industriel composé de **25 sites de production** (hors sites HORSE), répartis dans le monde, au plus près des marchés sur lesquels nous commercialisons les véhicules de nos marques.

L'ensemble de ces sites fonctionnent sur la base de principes communs :

- priorité à la sécurité des collaborateurs ;
- priorité à la satisfaction de nos clients ;
- travail en continu sur l'amélioration de la compétitivité de nos sites par la mise en œuvre généralisé du premier Metaverse industrie et qualité ;
- intégration de la chaîne de valeur.

Les partenariats stratégiques de Renault Group offrent des opportunités de synergies qui s'appuient sur la mise en commun des moyens de production et permettent d'accroître l'activité industrielle de nos sites. Ainsi :

- les usines de Batilly, ElectriCity Maubeuge (Ampere), Sandouville et Cordoba (en Argentine) produisent des véhicules pour Nissan ;
- ElectriCity Maubeuge (Ampere) produit des véhicules pour Mercedes-Benz Group ;
- les usines de Sandouville et de Batilly produisent des véhicules utilitaires pour Renault Trucks ;
- les usines de Valladolid (en Espagne) et Bursa (Oyak-Renault en Türkiye) produisent pour Mitsubishi ;
- l'usine Renault Korea Motors de Busan (en Corée du Sud) va produire pour Geely ;
- l'usine Nissan de Chennai (en Inde) produit des véhicules pour Renault Group ;
- en Chine, à Shiyan, eGT produit le véhicule électrique Spring pour la marque Dacia.

Chiffres de production 2024

Production par pays et par usine	2024
France	
Batilly (Sovab)	
Véhicules	127 068
Cléon (Ampere)	
Moteurs électriques	137 091
Dieppe (Alpine)	
Véhicules	4 256
ElectriCity Douai (Ampere)	
Véhicules	89 927
ElectriCity Maubeuge (Ampere)	
Véhicules	126 202
ElectriCity Ruitz (Ampere)	
Composants pour boîtes de vitesses	8 093 024
Flins	
Économie circulaire	NC
Le Mans	
Châssis (en équivalent véh.)	316 743
Meyzieu	
Châssis (en équivalent véh.)	100 300
Sandouville	
Véhicules	137 169
Hors France	
Algérie	
Oran	
Véhicules	8
Argentine	
Córdoba	
Véhicules	49 061
Brésil	
Curitiba	
Véhicules	188 425
Chine	
Shiyan (eGT-NEV) [Partenaire]	
Véhicules	32 252
Colombie	
Envigado (Sofasa)	
Véhicules	23 780

Production par pays et par usine	2024
Hors France	
Corée du Sud	
Busan (RKM)	
Véhicules	112 068
Moteurs	81 557
Espagne	
Palencia	
Véhicules	138 702
Valladolid	
Véhicules	210 435
Composants	NC
Séville	
Économie circulaire	NC
Inde	
Chennai (RNAIPL) [Partenaire]	
Véhicules	52 781
Maroc	
Casablanca	
Véhicules	101 233
Tanger	
Véhicules	312 381
Roumanie	
Mioveni (Dacia)	
Véhicules	309 432
Châssis (en équivalent véh.)	428 818
Slovénie	
Novo Mesto (Revoz)	
Véhicules	63 177
Türkiye	
Bursa (Oyak Renault)	
Véhicules	287 529
Châssis (en équivalent véh.)	332 503
Economie circulaire	NC
Bursa (Karsan otomative) [Partenaire]	
Véhicules	44 973

1.3.1.5 Réseau commercial Renault Group

1.3.1.5.1 L'organisation des réseaux de distribution

Renault Group distribue les véhicules de ses marques au travers des réseaux de marque, comprenant un réseau primaire et secondaire.

Le réseau primaire comprend des entreprises indépendantes de Renault Group et des établissements appartenant à Renault Group à travers sa filiale Retail Renault Group (RRG). Ces entreprises et établissements sont contractuellement liés à Renault Group, à travers un contrat de distribution (ou contrat d'importateur selon les pays).

Le réseau secondaire regroupe des entreprises indépendantes de Renault Group, rattachées contractuellement au réseau primaire, le plus souvent à travers un contrat d'agent service ou de réparateur agréé. Le réseau secondaire a pour but de compléter la couverture territoriale du réseau primaire afin d'offrir la meilleure qualité de service à l'ensemble des clients des marques de Renault Group.

Depuis janvier 2024, un nouveau contrat de distribution est entré en vigueur pour les marques Renault et Dacia dans la plupart des pays d'Europe. Cet accord de partenariat, élaboré en étroite collaboration avec le groupement des concessionnaires Renault Europe (GCRE), réaffirme l'attachement fort de Renault Group au mode de distribution par des concessionnaires. Renault Group confirme ainsi son ambition d'assurer une croissance durable et rentable pour le Constructeur et pour son réseau, en s'appuyant sur des acteurs indépendants forts et vecteurs de l'image des marques de Renault Group.

En 2025, Renault Group poursuivra la mise à jour des identités visuelles des concessions, afin que chaque showroom reflète parfaitement l'univers, l'esprit et l'identité de chaque marque. La présence du label Renew (véhicules d'occasion) sera également renforcée au sein des points de vente.

Renault Group lancera également en 2025 un programme visant à accompagner son réseau de distribution dans l'amélioration de sa performance environnementale et économique au-delà du cadre purement réglementaire. Ce programme permettra de structurer l'approche environnementale et ESG dans chaque point de vente facilitant ainsi à terme la production des rapports CSRD par les distributeurs.

Afin d'accompagner l'accélération des ventes de véhicules électriques, Renault dispose d'une gamme E-Tech complète tant pour les particuliers que les professionnels. L'ensemble du réseau de distribution de Renault Group est équipé de solutions de recharge électrique permettant à nos clients de pouvoir circuler en toute sérénité, et s'engage aussi dans le développement d'infrastructures modernes de recharge rapide, en concession mais aussi dans des zones à fort potentiel. Renault Group s'appuie également sur son réseau de distribution pour commercialiser de nouveaux services autour de la mobilité et de l'énergie au travers de la marque Mobilize.

Pour assurer une satisfaction client au meilleur niveau, Renault Group veille à maintenir à jour ses méthodes, ses processus et ses compétences en assurant la formation de ses réseaux tant en Vente qu'Après-vente grâce notamment à son propre centre de formation : Renault Academy.

Renault Pro+ : le réseau expert du véhicule utilitaire destiné aux Professionnels

Le réseau Renault Pro+ a pour vocation de servir et d'accompagner les professionnels dans plus de 20 pays. Le réseau Pro+, entièrement dédié aux professionnels, dispose d'une large gamme de véhicules électriques et thermiques, qu'il s'agisse d'utilitaires traditionnels ou d'utilitaires aménagés et transformés. Ce réseau s'appuie d'une part sur des équipes commerciales expertes afin de proposer la solution la plus adaptée aux besoins des clients, et d'autre part sur une offre après-vente centrée sur les besoins et les enjeux des professionnels.

Près de 600 Renault Pro+ centers composent ce réseau spécialisé qui applique des standards spécifiques de prestation et de service répondant aux exigences des clients professionnels.

	2024		2023	
Nombre de sites Renault	**Monde**	**Dont Europe**	**Monde**	**Dont Europe**
Réseau primaire Renault	4 752	2 801	4 871	2 644
Dont établissements RRG et succursales	**95**	**91**	**94**	**90**
Dont Affaires spécialisées Renault Pro+	**650**	**508**	**639**	**492**
Réseau secondaire Renault	4 391	4 152	4 838	4 575
Total Sites	**9 143**	**6 953**	**9 709**	**7 219**

	2024		2023	
Nombre de sites Dacia	**Monde**	**Dont Europe**	**Monde**	**Dont Europe**
Réseau primaire	**3 101**	**2 823**	**3 195**	**2 836**

	2024		2023	
Nombre de sites Alpine	**Monde**	**Dont Europe**	**Monde**	**Dont Europe**
Réseau primaire	159	127	145	117

	2024	2023
Nombre de sites Renault Korea Motors	**Corée**	**Corée**
Réseau primaire	552	583

1.3.1.5.2 Renault Retail Group (RRG)

RRG est présent dans 5 pays européens au travers de 104 Points de ventes et de service : Allemagne, Espagne, France, Suisse et Royaume-Uni.

Filiale à 100 % du constructeur, RRG est le distributeur leader en Europe de Renault Group sur les activités de vente de véhicules et de services associés ainsi que de l'après-vente.

RRG a pour mission de distribuer auprès des clients professionnels et particuliers l'ensemble des produits et services (Renault, Dacia, Alpine et Nissan dans certains pays).

Les activités portent sur les véhicules neufs, les véhicules d'occasion et les pièces de rechange et comprennent également l'entretien, la mécanique, la carrosserie, les services rapides (Renault Minute Services), la location courte durée (Mobilize), les services de mobilités, les financements et les courtages.

En 2024, RRG a acquis en France les deux sites de Lyon Ouest auprès du groupe Thivolle et cédé au Royaume-Uni les sites de Liverpool et Wirral au groupe Arnold Clark.

Une rentabilité en ligne avec les objectifs du groupe et qui continue d'être positive malgré la baisse du marché Véhicules d'Occasion. Cette rentabilité dépasse 50 M€ à fin décembre portée par les activités VN et Après-Vente en croissance.

2024	CA (en Md€)	Ventes VN	Ventes VO
Total	**6,0**	**154 000**	**89 000**
France	3,6	92 000	58 000
Europe	2,4	62 000	31 000

	2024
Nombre de sites Retail Renault Group	**Europe**
Dont RRG sites (établissements, succursales…)	104

1.3.2 Financements et services de mobilité

1.3.2.1 Mobilize Financial Services

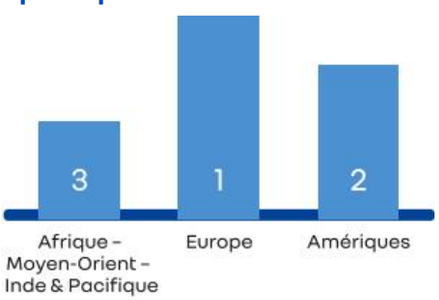
MOBILIZE FINANCIAL SERVICES

55 994
Actifs productifs moyens

1 194
Résultats avant impôts

2 180
Produit net bancaire

Top 5 des principaux marchés



Faits marquants 2024

Le fait
Mobilize Financial Services a atteint un niveau record de recommandation, avec un **Net Promoter Score** de +59, en hausse d'un point par rapport à l'année précédente.
Mobilize Lease&Co, filiale spécialisée dans les offres de location longue durée à destination de tous types de clients, particuliers, entreprises et opérateurs de mobilité, a acquis **MeinAuto**, acteur de premier plan sur le marché allemand du leasing automobile

La stratégie de la marque

À l'écoute de tous ses clients, Mobilize Financial Services[1] crée des services de financement innovants pour contribuer à une mobilité durable pour tous.

Afin d'accompagner Renault Group dans ses ambitions et de contribuer à une mobilité plus durable, Mobilize Financial Services s'appuie sur ses 100 ans d'expertise, ses performances commerciales et financières, et un portefeuille de plus de 4 millions de clients, dont la satisfaction continue de progresser.

Les produits

1. Des offres sur mesure, pour chaque type de clientèle

Aux clients Particuliers, nous proposons des offres de financements et des services adaptés à leurs projets et à leurs usages pour faciliter, accompagner et enrichir leur expérience, tout au long de leur parcours de mobilité automobile. Nos solutions et services s'appliquent aux véhicules neufs comme aux véhicules d'occasion.

Aux clients Professionnels, nous fournissons une grande diversité de solutions de mobilité, pour les libérer des contraintes liées à la gestion de leur parc de véhicules et leur permettre de se concentrer sur leur cœur de métier.

Au Réseau de Renault Group ainsi que de ses marques partenaires Nissan et Mitsubishi[2], nous apportons un soutien actif en finançant les stocks (de véhicules neufs, véhicules d'occasion et pièces détachées), ainsi que les besoins de trésorerie à court terme.

1 RCI Banque S.A. a opéré sous le nom commercial RCI Bank and Services depuis février 2016 et a adopté Mobilize Financial Services comme nouvelle identité commerciale en mai 2022. Sa dénomination sociale, est inchangée et demeure RCI Banque S.A. Ce nom commercial, ainsi que son acronyme Mobilize F.S., pourront être utilisés par le groupe comme alias à sa dénomination sociale. RCI Banque S.A. et ses filiales peuvent être désignées sous l'appellation « groupe Mobilize F.S. ».

2 Mobilize Financial Services accompagne les marques de Renault Group (Renault, Dacia, Alpine & Renault Korea Motors) dans le monde, du Groupe Nissan (Nissan) principalement en Europe, au Brésil, en Argentine, en Corée du Sud et sous la forme de joint-ventures en Inde, et de Mitsubishi Motors en France, aux Pays-Bas et en Italie.

2. L'activité banque d'épargne, un pilier du refinancement de l'entreprise

Lancée en 2012, l'activité de collecte d'épargne est présente sur six marchés : France, Allemagne, Autriche, Royaume-Uni, Espagne et aux Pays-Bas. La collecte de dépôts constitue un levier de diversification des sources de refinancement de l'activité du groupe. Les montants collectés atteignent 30,5 Md€, soit environ 50 % des actifs nets à fin décembre 2024.

3. Plus de 4 000 collaborateurs pleinement engagés pour créer une mobilité durable pour tous

Mobilize Financial Services se concentre sur quatre priorités clés :

- **Des offres basées sur l'usage tout au long du cycle de vie du véhicule :**

Pour répondre à l'évolution des besoins de mobilité des clients particuliers et professionnels, Mobilize Financial Services poursuit le développement des offres fidélisantes de location longue durée, avec pour ambition de développer un panel d'offres paneuropéen pour véhicules neufs et véhicules d'occasion.

- **Des assurances et services adaptés aux nouveaux besoins de mobilité :**

De nouvelles offres seront expérimentées et déployées selon la valeur apportée à nos clients et à Renault Group, pour couvrir les nouveaux usages et les besoins réels des clients.

- **L'évolution continue des systèmes d'information :**

Mobilize Financial Services continue d'investir pour transformer ses outils digitaux, pour bénéficier des derniers standards technologiques et d'une flexibilité accrue dans la gestion de ses activités. Cette évolution est réalisée avec une attention particulière à l'expérience client, respectant les exigences de cybersécurité et de protection des données.

- **L'excellence opérationnelle :**

Le groupe apportera le plus grand soin à l'amélioration de son efficience, en favorisant la simplification et l'harmonisation de ses processus, au service de toutes ses activités.

Dans la poursuite de ces axes stratégiques, Mobilize Financial Services s'appuie sur deux leviers fondamentaux :

- Consolider le pilotage de la stratégie développement durable, en cohérence avec la démarche ESG de Renault Group.
- Gérer les risques et veiller à la conformité, partout dans le groupe, pour protéger ses clients et ses activités.

Activité commerciale[3] 2024

Le montant des nouveaux financements de Mobilize Financial Services progresse de 2,4 % par rapport à l'année 2023 grâce à la croissance des immatriculations de Renault Group, Nissan et Mitsubishi, à la hausse des montants moyens financés ainsi qu'à l'acquisition de MeinAuto.

Dans un marché automobile en légère progression de 2,3 %[4], les volumes de Renault Group, Nissan et Mitsubishi s'établissent à 2,25 millions de véhicules, en hausse de 3,9 %. Le taux d'intervention s'élève à 42,3 %, en recul de 1,1 pt par rapport à l'année 2023. Le taux d'intervention sur les véhicules électriques est de 45 % en 2024 soit +2,9 pt par rapport au taux d'intervention sur les autres types de motorisation.

Mobilize Financial Services a financé 1 282 066 dossiers sur l'année 2024, volume stable par rapport à l'année 2023 (+0,6 %). L'activité Financements des véhicules d'occasion affiche un recul de 5,9 % par rapport à l'année 2023, pour s'établir à 310 747 dossiers financés.

Les nouveaux financements (hors cartes et prêts personnels) s'élèvent à 21,5 Md€, soit une hausse de 2,4 % qui s'explique par la croissance des immatriculations, par la hausse des montants moyens financés ainsi que par l'acquisition de Mein Auto, début 2024.

Les actifs productifs moyens (APM)[5] liés à l'activité Clientèle auprès des Particuliers et des Professionnels s'établissent à 45,1 Md€ sur l'année 2024. Ils progressent de 10,8 %, portés par la croissance des nouveaux financements depuis début 2023 et par l'intégration du portefeuille de Mein Auto en début 2024. Les actifs productifs moyens liés à l'activité Réseau progressent de 4,2 %, pour atteindre 10,9 Md€. Au global, les actifs productifs moyens s'établissent à 56 Md€, soit une hausse de 9,4 % par rapport à l'année 2023.

Mobilize Financial Services a vendu 3,7 millions de contrats de services et d'assurances sur l'année 2024, en baisse de 4,4 % par rapport à l'année 2023.

La région Europe concentre l'essentiel de l'activité de Mobilize Financial Services, avec des nouveaux financements (hors cartes et prêts personnels) qui s'élèvent à 19,7 Md€, en progression de 2,2 % par rapport à l'année 2023 et qui représentent 92 % des nouveaux financements du groupe.

Pour la région Amériques, les nouveaux financements s'établissent à 1,3 Md€ en progression de 1,1 % par rapport à l'année 2023, du fait la croissance des immatriculations au Brésil.

Les nouveaux financements de la région Afrique – Moyen Orient – Inde et Pacifique s'élèvent à 0,5 Md€, en progression de 17,5 % par rapport à 2023. Cette augmentation s'explique essentiellement par la croissance de notre activité au Maroc.

3 Hors Sociétés Mises en Équivalence.
4 Sur le périmètre d'activités de Mobilize Financial Services.
5 Actifs productifs moyens : les APM correspondent aux encours productifs moyens de crédit et location financière auxquels sont ajoutés les actifs liés aux activités de location opérationnelle. Pour la clientèle, il s'agit de la moyenne des actifs productifs à fin de mois. Pour le réseau, il s'agit de la moyenne des actifs productifs journaliers.

Éléments financiers consolidés 2024

Mobilize Financial Services affiche une croissance robuste de ses résultats qui confirme la pertinence de sa stratégie.

Les résultats

Le produit net bancaire (PNB) s'établit à 2 180 M€, en progression de 11,2 % par rapport à l'année 2023. Cette augmentation résulte de la croissance des encours, de l'impact positif de la valorisation des swaps et de l'acquisition de MeinAuto au début de l'année 2024.

La contribution au PNB des activités de Services représente 34 %, en baisse de 2,8 pt par rapport à 2023.

Les frais de fonctionnement s'élèvent à 727 M€, en hausse de 22 M€ comparé à l'année 2023. Cette hausse s'explique par l'intégration des frais de fonctionnement de Mein Auto en 2024. Les frais de fonctionnement représentent 1,30 % des Actifs Productifs Moyens, soit une amélioration de 9 points de base par rapport à 2023.

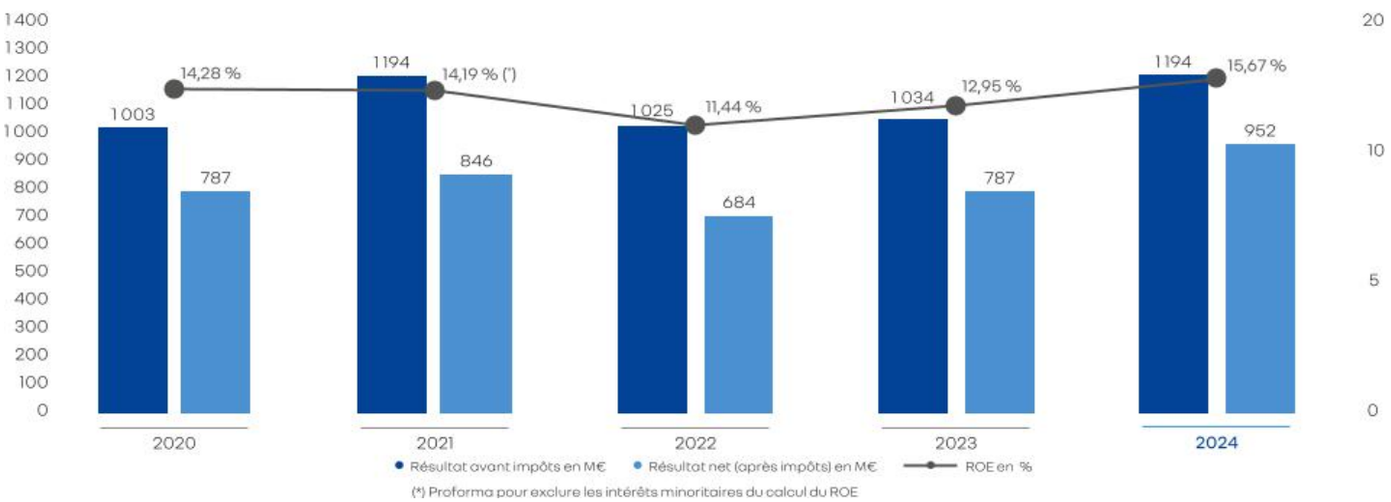
Le coût du risque total s'établit à 0,31 % de l'APM en 2024 contre 0,30 % en 2023.

Le résultat avant impôts s'établit ainsi à 1 194 M€ contre 1 034 M€ en 2023 du fait de la forte progression du produit net bancaire. La part des résultats des entreprises associées augmente de +14 M€.

Le résultat net consolidé – part des actionnaires de la société mère – atteint 952 M€ pour l'année 2024, contre 787 M€ en 2023.

Résultats

(en millions d'euros)



Le bilan

En 2024, les actifs progressent portés par la croissance des nouveaux financements depuis début 2023 et l'intégration du portefeuille de Mein Auto, début 2024.

En fin d'année, les actifs nets à fin atteignent 61,0 Md€ contre 54,7 Md€ en 2023, en hausse de 11,6 %.

La rentabilité

Le ROE[6] progresse à 15,67 % contre 12,95 % en 2023.

Le RoRWA[7] s'élève à 2,34 % sur l'année 2024, en hausse de +24 bps par rapport à l'année 2023 du fait de la hausse du Résultat Avant Impôts.

La solvabilité

Le ratio de solvabilité[8] global s'établit à 17,69 % (dont ratio CET1 à 13,96 %) à fin 2024, contre 16,05 % (dont ratio CET1 à 13,88 %) à fin décembre 2023.

L'augmentation du ratio global s'explique par une hausse des fonds propres CET1 (+ 504 M€) principalement liée à l'intégration du résultat déduit du dividende prévisionnel.

Cette augmentation du ratio global s'explique également par une hausse des Fonds Propres T2 (+742 M€) à la suite de l'émission de dettes subordonnées.

La variation des fonds propres est partiellement compensée par l'augmentation des REA[9] (+ 3 374 M€) en raison de la croissance de l'activité depuis début 2023 et de l'acquisition groupe MeinAuto[10] (+ 1 153 M€).

6 Le ROE (Return on equity) est calculé en faisant le rapport du Résultat net de la période divisé par la moyenne de la situation nette (hors Résultat de la période)
7 Le Return on Risk-Weighted Assets (RoRWA) désigne le rendement (R) des actifs pondérés par le risque (RWA, Risk-Weighted Assets). Il correspond au ratio entre le résultat net (part du Groupe) et les RWA moyens de la période.
8 Ratio intégrant les bénéfices intermédiaires net des dividendes prévisionnels, sous réserve de l'approbation du régulateur conformément à l'article 26 § 2 du règlement (UE) 575/2013.
9 Risk Exposure Amount : RWA (risque de Crédit), CVA, Risque Opérationnel et Risque de Marché.
10 Acquisition du Groupe Mein Auto en janvier 2024.

Politique financière

La baisse de l'inflation a ouvert la voie à une nouvelle phase de politique monétaire, marquée par l'ouverture d'un cycle de réduction des taux directeurs. La Banque Centrale Européenne (BCE) a été la première à intervenir en juin 2024, en procédant à quatre baisses successives de 25 pts de base, soit une diminution totale de 100 points de base. Cette tendance devrait se poursuivre en 2025 afin de soutenir la croissance économique européenne. De son côté, la Réserve fédérale (Fed) a effectué trois baisses de taux totalisant 100 points de base. Elle reste plus prudente quant à de nouvelles réductions, en raison de la solidité de son économie et des risques inflationnistes potentiels.

Aux Etats Unis, le maintien de taux directeurs élevés a permis de faire baisser l'inflation. Après avoir atteint un point haut à 3,5 % fin mars 2024, l'inflation est passée de 3,4 % à fin 2023 à 2,7 % fin novembre 2024. La croissance économique a été dynamique en 2024, avec une moyenne de 2,6 % contre 3,2 % en 2023. Le marché de l'emploi est resté fort, montrant cependant des signes de ralentissement. En effet, les créations d'emplois ont diminué et le taux de chômage a augmenté depuis mars 2024, atteignant 4,2 % en novembre. Ainsi, la Fed a entamé un assouplissement de sa politique monétaire. Après avoir maintenu les taux directeurs inchangés depuis juillet 2023, elle a réduit ses taux directeurs de 50 points de base en septembre, puis de 25 points de base en novembre et en décembre 2024. Le marché prévoit deux autres baisses en 2025 pour atteindre 3,9 %.

En Europe, le resserrement monétaire opéré par la BCE depuis 2022 a permis de faire baisser l'inflation de 2,9 % à fin 2023 à 2,4 % fin décembre 2024. La baisse des taux directeurs entamée en juin 2024 a ouvert une nouvelle phase de normalisation monétaire. La BCE a ainsi réduit ses taux directeurs à quatre reprises (100 pts de base au total) depuis 2024. Le marché anticipe quatre baisses supplémentaires en 2025 (100 pts de base) majoritairement au premier semestre, afin d'atteindre un niveau de 2 % en juin. L'objectif est d'atteindre ce niveau de taux jugé neutre, voire un niveau plus bas en cas de faible croissance dans lecos principaux pays européens (PIB du 3ème trimestre : 0,9 % annuel). L'institution n'a donné aucune indication sur ses prochaines décisions de politique monétaire et a réitéré la dépendance des décisions aux données économiques disponibles à chaque réunion.

Au Royaume uni, l'inflation a fortement diminué, passant de 4% à fin 2023 à 1,7 % à fin septembre 2024 pour se stabiliser à 2,6 % en fin d'année. L'économie s'est légèrement redressée avec un PIB en croissance de 0,9 % à fin septembre, contre -0,3 % à fin 2023. Le marché de l'emploi se normalise, avec un taux de chômage revenant à 4,3 %, proche des niveaux de fin 2023. La hausse des salaires a progressé significativement au premier semestre, puis a ralenti en atteignant un creux de 3,8 % fin août avant de remonter à 4,6 % fin octobre, contre 5,8 % fin 2023. Les élections générales de juillet 2024 ont marqué le retour au pouvoir du parti travailliste après 15 ans de gouvernement conservateur. La priorité du nouveau gouvernement est le retour de la croissance après une période prolongée d'instabilité économique. La Banque d'Angleterre (BOE) a abaissé son taux directeur à deux reprises de 25 points de base en juillet et novembre 2024. Le marché anticipe deux nouvelles baisses de 25 points de base en 2025, pour atteindre 4,1 % fin 2025.

Dans cet environnement d'assouplissement des politiques monétaires, les taux des emprunts d'État à court et à long terme ont tous les deux augmenté au cours du premier semestre pour connaître des trajectoires opposées au cours du deuxième semestre. Les rendements des obligations allemandes à 2 ans ont baissé de 30 points et s'établissent à 2,1 % fin décembre contre 2,4 % fin 2023 (plus haut 3,08 % à la mi-juin). Les rendements des obligations allemandes à 10 ans ont progressé de 34 points de base pour atteindre 2,4 % fin décembre contre 2,02 % début janvier (plus haut à 2,67 % à la mi-juin).

Les marchés actions continuent d'afficher de bonnes performances malgré quelques périodes de retournement passagères. Les valeurs américaines et européennes profitent de la baisse de l'inflation et de la solidité des bénéfices des entreprises dans un environnement économique et géopolitique incertain. L'Eurostoxx 50 et le S&P 500 progressent de +8,3 % et +23,3 % depuis la fin de 2023. Après s'être écarté tout début 2024, l'indice IBOXX Corporate Bond Euro qui avait clôturé l'année 2023 à 91 points de base, s'est resserré jusqu'à début juillet, atteignant un point bas à 82 points de base. Depuis début octobre, il a commencé à s'écarter fortement pour atteindre 99 points de base à fin décembre.

Dans ce contexte, le groupe a émis l'équivalent de 5,1 Md€ sur le marché obligataire en 2024. Le groupe a émis six émissions publiques senior en Euro respectivement de 2 ans (400 M€), 3.5 ans (800 M€), 4 ans (600 M€ Green bond), 5 ans (600 M€ augmenté à 700 M€ en octobre), 6 ans (800 M€) et 7 ans (700 M€) et une émission en CHF de 5 ans (120 M CHF). La filiale polonaise a par ailleurs émis deux émissions à 3 ans pour un total de 850 M PLN. Le groupe a également renforcé sa structure de capital en émettant une deuxième souche de dette subordonnée Tier 2 10,25Y NC 5,25 (750 M€).

Sur le marché de la titrisation, le groupe a lancé deux opérations publiques au cours de l'année 2024. Une transaction de 822 M€ adossée à des prêts automobiles accordés par sa succursale allemande a été placée au cours du premier semestre 2024. La deuxième transaction a été émise pour 765 M€ adossée à des crédits octroyés par sa filiale française. La succursale italienne a par ailleurs mis en place au cours du second semestre 2024 sa première titrisation privée de prêts automobiles pour un montant de financement de 600 M€. Les titrisations privées de prêts automobiles au Royaume -Uni, de leasing en Allemagne et de composante valeur résiduelle des contrats de LOA en France ont vu leur période revolving étendue pour deux années supplémentaires. Le montant des deux premières opérations a été légèrement augmenté pour atteindre 700 M£ au Royaume-Uni et 450 M€ en Allemagne.

L'activité de collecte d'épargne s'est montrée dynamique et compétitive en termes de coût de la ressource collectée. Les encours d'épargne collectée ont progressé de 2,3 Md€ depuis le début d'année pour s'établir à 30,5 Md€.

Par ailleurs, Mobilize Financial Services a renforcé son système de surveillance du risque de liquidité en introduisant de multiples scénarios de crise de liquidité dont la gravité et la vitesse de propagation varient. Ces scénarios comprennent des hypothèses de stress sur le financement du marché et des sorties massives de dépôts. La banque a défini un horizon de continuité des activités pour chaque scénario et effectue régulièrement des tests de résistance pour évaluer sa résilience. Au mois de décembre 2024, la réserve de liquidité (périmètre européen) s'élevait à 14,8 md€, permettant de répondre à l'appétit pour le risque interne de continuité d'activité dans chaque scénario de stress de liquidité. Cette réserve se décompose en 4,4 Md€ de lignes bancaires confirmées non tirées, 4,6 Md€ de collatéral éligible aux opérations de politique monétaire des Banques Centrales, 5,6 Md€ d'actifs hautement liquides (HQLA) et 0,2 Md€ d'actifs financiers.

La sensibilité globale au risque de taux de RCI Banque s'est maintenue en dessous de la limite de 70 M€ fixée par le groupe.

Au 31 décembre 2024, une hausse des taux parallèle aurait un impact sur la marge nette d'intérêts (MNI) du groupe de - 10,2 M€ avec la contribution par devise suivante :

- / - 3,3 M€ en EUR ;/ - 3,9 M€ en GBP ;
- /+ 0,9 M€ en CHF ;/ - 4,6 M€ en PLN ;
- /+ 1,2 M€ en BRL ;/ - 1,4 M€ en COP ;

La somme des valeurs absolues des sensibilités à un choc de taux parallèle[11] dans chaque devise s'élève à 20,1 M€.

La position de change transactionnelle[12] consolidée de Mobilize FS s'établit à 12,7 M€ à fin décembre.

11 Depuis 2021 et en conformité avec les orientations de l'EBA (Guidelines IRRBB), l'amplitude des chocs de taux est fonction de la devise. Au 31 décembre 2024, les chocs de taux appliqués pour chaque devise ont été de +100 bps pour CHF et KRW ; + 150 bps pour EUR, SEK et DKK; + 200 bps pour GBP, MAD et CZK ; + 250 bps pour HUF ; + 300 bps pour le RON, COP et PLN ; + 350 bps pour le BRL ; + 500 bps pour ARS.

12 Position de change excluant les titres de participations au capital des filiales.

1.3.2.2 Mobilize : la marque dédiée aux nouvelles mobilités et aux services pour la mobilité électrique (bornes, solutions de recharge)

MOBILIZE
BEYOND AUTOMOTIVE



800 000

Points de recharge accessibles en Europe avec Mobilize Charge Pass



40 000

Bornes de charge à fin 2024



10 000

Mobilize share : véhicules disponibles



610 000 abonnés

ZITY by Mobilize

Faits marquants 2024

Produits	Evénements
- Commercialisation de la technologie V2G, Vehicle-to-Grid. En France avec le lancement de Renault 5. Service à venir en Allemagne et en Grande-Bretagne. - Démarrage de la production de Mobilize PowerBox. - Lancement des deux premiers véhicules de la marque : le quadricycle électrique Duo et Bento, sa version utilitaire. Trois premiers pays de commercialisation pour Duo : France, Italie et Belgique. - Mise en service, en France, des premières stations « Mobilize Fast Charge ».	- Salons internationaux : IAA Hanovre - Septembre 2024. - Paris Motorshow – Octobre 2024. - Essais presse internationaux Duo & Bento.

La stratégie de la marque

Mobilize est la marque de Renault Group dédiée aux nouvelles mobilités. Elle a été créée en janvier 2021, aux côtés des marques historiques Renault, Dacia et Alpine.

En proposant une offre complète, Mobilize simplifie l'accès à une nouvelle mobilité : solutions de financement (*via* Mobilize Financial Services), solutions de recharge des véhicules électriques et solutions de mobilité - dont les quadricycles Duo & Bento.

Pour des particuliers, des entreprises, des opérateurs et des territoires.

Mobilize va au-delà de l'automobile :

- vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement et accessible à tous,
- vers une meilleure gestion de l'énergie,
- vers des solutions adaptées aux besoins des citoyens et des villes.

La mobilité : véhicules et services

Véhicules

Duo et Bento s'adressent aux particuliers et aux professionnels. Duo offre deux sièges et peut se conduire avec ou sans permis, selon la version et les règlementations locales. La version utilitaire Bento, réservée aux titulaires du permis de conduire, adopte un coffre fermé de 649l à la place du siège passager pour le transport de petit matériel ou de marchandises.

Duo et Bento sont compacts (respectivement 2,43 et 2,54 mètres de long) et hyper-maniables dans la circulation urbaine. Leur faible empreinte au sol facilite le stationnement.

Duo et Bento offrent une expérience de conduite unique grâce à la position centrale du conducteur et un confort de suspension optimisé. Ils sont équipés de série d'un airbag conducteur, une prestation unique sur le segment des quadricycles. Leur autonomie généreuse – jusqu'à 161 km pour Duo et 149 km pour Bento – permet d'espacer les recharges.

Conçus dans une démarche écoresponsable, Duo et Bento intègrent plus de 40 % de matériaux recyclés et sont recyclables à 95 %.

Duo et Bento seront commercialisés dans le réseau Renault et Duo est disponible à la commande en France, Italie et Belgique depuis octobre 2024.

Des solutions et services technologiques pour la mobilité



iCabbi

iCabbi est une plateforme de gestion de flotte basée sur le cloud, conçue pour les taxis et les entreprises privées. Elle fournit des outils pour rationaliser la réservation, la répartition et la gestion des chauffeurs, améliorant ainsi l'efficacité opérationnelle et le service à la clientèle. iCabbi aide les flottes à se moderniser et à être compétitives sur le marché du transport en constante évolution.

Cette année a été une année importante pour iCabbi avec deux nouvelles acquisitions :

Moovex, qui marque une avancée significative en matière d'innovation pour les opérateurs de taxis et de transports médicaux non urgents (NEMT) avec le lancement d'un tout nouveau produit d'intelligence artificielle Move AI. Move AI exploite la puissance de l'apprentissage automatique et de l'intelligence artificielle pour offrir aux gestionnaires de flotte des capacités avancées d'optimisation des itinéraires et de ré-optimisation en temps réel.

Javelin, est le partenaire de paiement d'iCabbi depuis 2020. L'intégration de Javelin dans la structure organisationnelle d'iCabbi permet une relation transparente entre les plateformes iCabbi et Javelin, tant d'un point de vue technique que commercial.

Energie

Outre le lancement commercial du V2G et l'ouverture des premières stations Fast Charge en France, Mobilize poursuit la commercialisation de ses services destinés à faciliter le quotidien en véhicule électrique et donc à faciliter son adoption.

Recharge sur la route

- **« Mobilize Charge Pass » : une carte de paiement** donnant accès à un réseau de plus de 800 000 points de charge dans 25 pays d'Europe. Il inclut le réseau de charge rapide IONITY. La carte est liée aux applications My Renault et My Alpine qui localisent les bornes et indiquent les meilleurs itinéraires pour y accéder.
- **« Mobilize Fast Charge » : un réseau de recharge ultra-rapide** toute marque de véhicules électriques, lancé en partenariat avec le réseau de concessionnaires Renault.

Recharge à domicile ou sur son lieu de travail

- **« Mobilize Power-Box »** : **une borne de recharge intelligente**, connectée, sécurisée et bidirectionnelle pour certaines versions. La borne est fabriquée dans l'usine électronique Symbiose de LACROIX (Maine-et-Loire, France) avec une capacité initiale de 65 000 unités/an.
- **« Mobilize Smart Charge » :** une application permettant aux propriétaires de véhicules électriques Renault d'optimiser les coûts de recharge de leur véhicule à domicile et de réduire leur empreinte carbone. L'application est disponible en France, aux Pays-Bas, en Belgique et en Grande-Bretagne.
- **« V2G »** ***Vehicle To Grid*** **:** les véhicules électriques équipés de la technologie V2G peuvent faire office d'unités de stockage d'énergie. En exploitant l'énergie de la batterie et en restituant de l'électricité au réseau durant les pics de consommation par exemple, la technologie V2G profite à la fois à l'ensemble du réseau électrique et aux propriétaires de ces voitures nouvelles générations.

Faciliter la vente des véhicules électriques d'occasion

- **« Certificat de batterie » :** ce service est maintenant assuré par Ampere. Il s'agit d'une application qui donne la possibilité aux propriétaires de véhicules électriques Renault et Dacia, en France, d'éditer directement sur leur smartphone et sur internet, un certificat sur la capacité énergétique restante de leur batterie.

Mobilize travaille aussi sur l'aval et s'engage en faveur de la neutralité carbone, de l'économie circulaire et du prolongement du cycle de vie des véhicules. Au sein de l'usine Refactory de Flins, la marque centralise les initiatives pour prolonger le cycle de vie des véhicules et des batteries. Elle met en place des solutions pour la réutilisation des batteries, notamment pour des solutions de stockage d'énergie.

1.3.3 HORSE

1.3.3.1 Présentation Générale

Renault Group et Geely, à la suite des accords signés le 11 juillet 2023, et après l'approbation des autorités compétentes, ont annoncé la création officielle de HORSE Powertrain Limited le 31 mai 2024. Renault Group et le Groupe Geely détenaient chacun une participation de 50 % dans cette société.

Le 28 juin 2024, Aramco (Saudi Aramco, une entreprise mondiale intégrée de l'énergie et de la chimie basée en Arabie saoudite, première compagnie pétrolière mondiale en termes de production) a signé des accords pour l'acquisition d'une participation de 10 % dans HORSE Powertrain.

Le 2 décembre 2024, HORSE Powertrain Limited a finalisé l'acquisition par Aramco d'une participation de 10 % de son capital, valorisant la société à 7,4 milliards d'euros. Renault Group et Geely ont conservé chacun une participation de 45 %.

HORSE Powertrain est le leader mondial sur le marché des moteurs à combustion interne, des transmissions et des hybrides. Il conçoit, développe, produit et vend toutes les solutions et systèmes pour les moteurs, les transmissions, les systèmes hybrides et les batteries. HORSE Powertrain ambitionne de devenir un partenaire unique, de premier rang, proposant des technologies de pointe, à coût compétitif, et contribuant à réduire les émissions mondiales des véhicules.

Avec ce projet, Renault Group et Geely bénéficient tous deux d'un effet d'échelle immédiat, d'une meilleure couverture du marché et d'une complémentarité en matière de portefeuille produits et d'empreinte régionale qui permet d'offrir des solutions pour 80 % d'un marché mondial des groupes motopropulseurs en croissance. HORSE Powertrain permettra à Renault Group de bénéficier d'une plus grande compétitivité sur le coût des moteurs. Celle-ci est estimée à plus de 2 milliards d'euros entre 2024 et 2030.

Grâce au transfert de propriété intellectuelle de Renault Group et de Geely, HORSE Powertrain est autonome pour développer les futures technologies de moteurs et transmissions dont le marché aura besoin, notamment dans le domaine des carburants alternatifs tels que le méthanol vert, l'éthanol et l'hydrogène. L'investissement d'Aramco accélérera ces développements. En outre, dans le cadre de l'opération, Aramco et sa filiale, Valvoline Global Operations, collaboreront avec HORSE Powertrain sur l'innovation en matière de moteurs thermiques, de carburants et de lubrifiants.

HORSE Powertrain permettra à Renault Group de bénéficier des meilleures solutions de carburants alternatifs et d'hydrogène thermique, et de proposer une offre attractive de solutions décarbonées basées sur les véhicules thermiques et les utilitaires légers.

HORSE Powertrain est prête à servir tous les clients et partenaires dans le monde entier afin de leur proposer des solutions complètes dans le domaine des technologies de groupes motopropulseurs et accueillera des partenaires pour renforcer la couverture de chaîne de valeur.

1.3.3.2 Fonctionnement

Renault Group et Geely, en tant qu'actionnaires investisseurs de la coentreprise, ont approuvé le schéma global de gouvernance ainsi que les nominations stratégiques de HORSE Powertrain.

Matias Giannini a été nommé Directeur général de HORSE Powertrain Limited.

Le management des deux sous-groupes Aurobay et HORSE, regroupant les actifs et savoir-faire industriel, reste inchangé : Ruiping Wang, Directeur général d'Aurobay, basé à Hangzhou (Chine), Patrice Haettel, Directeur général de HORSE, basé à Madrid (Espagne). Ils sont directement rattachés à Matias Giannini.

Suite à l'entrée d'Aramco, le Conseil d'administration de HORSE Powertrain est désormais composé de sept membres :

- 3 administrateurs nommés par Geely, y inclus Daniel Donghui Li (Vice-président de Geely Auto et Directeur général de Geely Holding) en tant que président du Conseil d'administration,
- 3 administrateurs nommés par Renault Group,
- 1 administrateur nommé par Aramco.

1.3.3.3 Opérations

Avec une implantation stratégique centrée sur la Chine, l'Europe et l'Amérique latine, HORSE Powertrain, dont le siège se situe à Londres (Royaume-Uni), est implanté dans 7 pays (Argentine, Brésil, Chili, Espagne, Portugal, Roumanie et Türkiye) via sa division HORSE, basée à Madrid (Espagne) et 2 pays (Chine et Suède) via sa division Aurobay, basée à Hangzou (Chine).

HORSE Powertrain rassemble le savoir-faire industriel et les actifs de Renault Group et de Geely en matière de développement, de production et de fourniture de groupes motopropulseurs thermiques et hybrides de nouvelle génération à faibles émissions, et propose une offre complète de technologies sur tous les composants : moteur, boîte de vitesse, système d'hybridation (xHEV) et batteries, au meilleur niveau.

Le nouveau groupe compte 17 usines de fabrication de moteurs et de transmissions mécaniques et 5 centres de recherche et développement, auxquels contribuent 19 000 collaborateurs.

Cette nouvelle structure, assise sur une base industrielle solide et mondiale, est une entité autonome qui fournit des groupes motopropulseurs complets dans un modèle fortement intégré : conception, ingénierie, production, vente et après-vente, finance, ...

Elle fournit ses clients industriels actuels, notamment Renault Group, Geely Auto, Volvo Cars, Proton, Nissan et Mitsubishi Motors Company, mais aussi d'autres clients industriels, à travers 130 pays.

HORSE Powertrain est une plateforme au service du Groupe en devenant un fournisseur global pour les marques Renault Group et membres de l'Alliance, mais a pour ambition de devenir également fournisseur d'autres constructeurs automobiles à travers des accords innovants, avec des prévisions d'environ 5 millions de groupes motopropulseurs produits par an.

1.3.4 Alliance Renault- Nissan- Mitsubishi

1.3.4.1 Présentation Générale

L'année 2024 a été consacrée à la mise en œuvre du Nouvel Accord de l'Alliance (*New Alliance Agreement*), conclu par Renault Group et Nissan, et entré en vigueur le 8 novembre 2023. Cet accord a marqué un jalon important pour les trois partenaires. Il a posé les fondations d'une nouvelle collaboration de long terme, équilibrée, efficace et agile, qui maximisera la création de valeur pour chacun de ses membres, comme pour toutes nos parties prenantes. Cette nouvelle Alliance, centrée sur des projets concrets à forte valeur ajoutée poursuivra ses efforts pour identifier des projets clés sur tous les marchés, créant des opportunités additionnelles de croissance, s'appuyant sur les technologies de chaque entreprise et améliorera leur efficacité opérationnelle. Elle dynamisera leurs innovations et leur transformation sur le marché automobile et des nouvelles mobilités, qui évolue rapidement.

En 2024, année de transition, Renault Group, Nissan et Mitsubishi Motors se sont attachés à développer les projets communs dans le cadre des processus revus et associés au Nouvel Accord de l'Alliance, ainsi qu'à trouver de nouvelles opportunités de synergies. Ces opportunités (véhicules mais aussi nouveaux écosystèmes de l'automobile) visent à obtenir des résultats mutuellement bénéfiques, à grande échelle et tangibles, selon trois dimensions : les marchés, les véhicules et les technologies. Chaque entreprise bénéficiera de ces projets créateurs de valeur et générant des synergies telles que des réductions de coûts importantes à court terme.

1.3.4.2 Des projets opérationnels à forte création de valeur

En Amérique Latine

- La collaboration à succès sur la famille existante des 1 ton pick-up Nissan Frontier / Renault Alaskan se poursuivra au moins jusque fin 2025 : Renault Group continuera de produire les pick-up à Cordoba (Argentine) pour Renault Group et Nissan.
- Par ailleurs, Nissan a annoncé en 2023 la nouvelle génération de Kicks pour l'Amérique Latine, basée sur la plateforme CMF-B.

En Inde

- Pour le marché intérieur et l'export, Renault Group et Nissan collaboreront sur plusieurs projets de nouveaux véhicules, dont 4 nouveaux SUVs, et une nouvelle voiture Nissan dérivée de Renault Triber, qui complèteront la ligne existante sur la plateforme A.

En Europe

- Les modèles ASX et COLT de Mitsubishi Motors, commercialisés dans son réseau, ont été développés et sont déjà fabriqués par Renault. Ils sont basés sur la plateforme CMF-B (qui porte déjà Clio & Captur) ; cette coopération est amenée à s'étendre à d'autres projets entre Renault Group et Mitsubishi Motors.
- Dans le domaine du véhicule électrique, Ampere, l'entité de Renault Group dédiée au véhicule électrique et au *software*, développera pour Mitsubishi Motors, qui le commercialisera sous sa marque, leur tout premier SUV électrique de segment C. Ce véhicule sera tout d'abord lancé sur le marché Européen, et a vocation à être déployé à l'international.
- Fort de sa double expertise sur les véhicules utilitaires d'une part, et sur la mobilité électrique d'autre part, Renault Group lancera en 2026 en Europe, sa toute nouvelle génération de vans électriques, premiers véhicules à bénéficier de l'application de la technologie *Software-Defined Vehicle* développé par Ampere, et pourrait la partager avec Nissan dans le cadre de projets communs.
- Ces initiatives renforceront des engagements antérieurs, dont le futur véhicule électrique compact de Nissan (segment B), basé sur la plateforme CMF-BEV, qui est en cours de développement et sera produit par Ampere dans l'usine ElectriCity de Renault Group, en France, à partir de 2026. Nissan envisage également de confier à Ampere le développement de son prochain véhicule électrique du segment A.

Toujours en Europe, le périmètre de collaboration entre Renault Group, Nissan et Mitsubishi Motors s'étend d'ores et déjà au-delà du véhicule lui-même, et ce périmètre de collaboration va continuer à s'étendre :

- Renault Group et Nissan capitalisent depuis des années sur la forte présence de Mobilize Financial Services en Europe, tant sur le financement du réseau que sur celui des clients, mais aussi sur l'assurance et les services ;
- dans le domaine de l'économie circulaire, Nissan envisage d'acquérir une participation dans The Future Is Neutral, l'entité créée par Renault Group, ce qui lui permettra d'adresser avec la meilleure efficacité, dans un contexte de renforcement des réglementations, les activités clés telles que le traitement des véhicules hors d'usage et la valorisation des matières premières issues de ces centres ou des sites de production.

Tous ces projets sont donc dans la droite ligne des succès et des initiatives déjà lancées, qu'ils confirment et complètent

- La plateforme commune pour les segments C et D porte Renault Austral, Rafale et Espace, Nissan Qashqai, Rogue et X-Trail, Mitsubishi Outlander. Toutes ces voitures sont désormais commercialisées et ont bénéficié de la logique de « smart différenciation » mise au point par Renault Group, Nissan et Mitsubishi Motors. Cette logique garantit, pour chaque véhicule, le niveau nécessaire de spécificités (design, prestations, identifiants de marques…) tout en définissant le partage souhaité concernant les plateformes, les usines, les groupes motopropulseurs, pour générer des économies d'échelle.
- Les cinq plateformes électriques communes couvrent à ce jour la plupart des marchés des plus grandes régions :
  - CMF-AEV, la plateforme la plus abordable, aujourd'hui utilisée pour la Dacia Spring ;
  - KEI-EV, destinée aux véhicules électriques ultra-compacts principalement pour le marché japonais ;
  - LCV-EV, toute nouvelle plateforme 100 % électrique développée par Renault et destinée à porter les vans électriques modulaires de nouvelle génération également pour Nissan ;
  - CMF-EV, la plateforme électrique polyvalente qui porte déjà Nissan Ariya, Renault Mégane et Scenic E-Tech électrique, et le premier SUV électrique de segment C de Mitsubishi Motors. Les successeurs électriques du nouveau Juke et du nouveau LEAF seront également basés sur cette plateforme ;
  - CMF-BEV, la nouvelle plateforme électrique compacte, lancée en 2024 avec Renault R5 et Alpine A290, qui portera également un nouveau véhicule électrique compact pour la gamme Nissan ;
  - Le nouveau C-SUV électrique ainsi que le véhicule compact électrique qui remplacera Micra, tous deux cités ci-dessus, sont de design respectivement 100 % Mitsubishi Motors et Nissan, mais en cours de développement par Ampere pour être produites dans le pôle industriel électrique du Nord de la France.

Les coopérations continuent également dans le domaine des technologies avancées

- Dans le domaine de la mobilité connectée, Renault a été le premier constructeur généraliste mondial à proposer l'écosystème Google dans ses véhicules avec Renault Mégane, Austral, Rafale et Espace, sur la base d'une plateforme Alliance qu'il a largement contribué à développer. Le déploiement de ce système se poursuit dans toute la gamme des 3 constructeurs.
- Pour la prochaine génération, Renault Group *via* sa filiale Ampere développe une architecture électrique et électronique centralisée faisant converger les applications *hardware* et *software* pour offrir un niveau de performance optimal. La toute nouvelle génération de véhicules utilitaires électriques en cours de développement par Renault et dont Nissan pourrait être client, est définie autour du logiciel – full *Software-Defined Vehicle* – et verra le jour en 2026.

1.3.4.3 Fonctionnement de l'Alliance

Des participations croisées rééquilibrées entre Renault Group et Nissan et une gouvernance de l'Alliance renforcée

Le Nouvel Accord de l'Alliance (New Alliance Agreement) entre Renault Group et Nissan est entré en vigueur le 8 novembre 2023. Il formalise le rééquilibrage des participations croisées entre Renault Group et Nissan.

En conséquence, Renault Group et Nissan détenaient, à l'issue de l'entrée en vigueur de cet accord, une participation croisée de 15 %, avec des obligations respectives de conservation et de plafonnement de leurs participations à 15 %. Les droits de vote de Renault Group et de Nissan sont plafonnés à 15 % des droits de vote exerçables, avec la possibilité pour chacun d'exercer librement ses droits de vote dans cette limite.

Le 8 novembre 2023, Renault Group a transféré 28,4 % des actions Nissan (sur un total de 43,4 %) dans une fiducie française, avec toute latitude pour céder ces actions, dans le cadre d'un processus organisé et coordonné avec Nissan et dans lequel Nissan bénéficie d'un droit de première offre, à son profit ou au profit d'un tiers désigné.

Renault Group a commencé la monétisation des 28,4 % d'actions Nissan transférées dans la fiducie française :

- le 13 décembre 2023, Renault Group a cédé 211 000 000 actions Nissan pour 764 millions d'euros représentant environ 5 % du capital de Nissan ;
- en 2024, Renault Group a réalisé deux autres opérations de cession :
  - le 28 mars 2024 en cédant à Nissan 99 132 100 actions représentant environ 2,5 % du capital de Nissan ;
  - le 27 septembre 2024 en cédant à Nissan 195 473 600 actions représentant environ 5,0 % du capital de Nissan ;
  - au total, ces 2 ventes ont généré un flux de trésorerie positif de 852 millions d'euros en 2024.

Ainsi, au 31/12/2024, Renault Group a cédé à Nissan 505 605 700 actions Nissan, représentant 12,5 % du capital de Nissan, pour une valeur de cession de 1 616 millions d'euros. Pour chacune de ces 3 opérations, Nissan a décidé d'annuler toutes les actions rachetées induisant un effet relutif pour ses actionnaires.

Le Conseil opérationnel de l'Alliance

Le Conseil opérationnel de l'Alliance (AOB : *Alliance Operational Board*), créé le 12 mars 2019, est chargé de la coordination entre Renault Group, Nissan et Mitsubishi Motors et des nouvelles initiatives de nature à créer de la valeur pour leurs actionnaires et salariés respectifs.

Suite au rééquilibrage des participations croisées entre Renault Group et Nissan, il est convenu que le Conseil opérationnel de l'Alliance est un organe ad hoc qui vise à favoriser la recherche de synergies entre les entreprises et superviser l'identification, l'exploitation et la gouvernance de projets conjoints. Il pilotera également la nouvelle méthode de travail de l'Alliance, suggérera des travaux supplémentaires et des sujets à approfondir, facilitera la résolution des accords et organisera les événements communs.

Il s'assurera qu'aucune information sensible du point de vue de la concurrence, provenant des membres participants, ne sera divulguée ou utilisée dans les discussions entre les membres du Conseil opérationnel de l'Alliance. Tous les projets conjoints seront présentés et traités dans le strict respect de cette règle.

Au 31 décembre 2024, ce nouveau Conseil opérationnel de l'Alliance était composé, de M. Jean-Dominique Senard, Président du Conseil d'administration de Renault et Président du Conseil opérationnel de l'Alliance, du Directeur général de Renault, M. Luca de Meo, du Directeur général de Nissan, M. Makoto Uchida, et du Directeur général de Mitsubishi Motors, M. Takao Kato.

Les orientations du Conseil opérationnel de l'Alliance sont adoptées par l'ensemble des membres par consensus. Le Conseil opérationnel de l'Alliance se réunit aussi souvent que l'intérêt des 3 Entreprises et de l'Alliance l'exige et environ une fois par mois, en France, au Japon, ou en visioconférence lorsque nécessaire.

La Secrétaire générale de l'Alliance, M^me^ Véronique Sarlat-Depotte, nommée en avril 2021, a pour rôle de coordonner et faciliter les grands projets de l'Alliance qui vont être lancés afin d'accélérer l'efficacité opérationnelle des entreprises respectives. Elle rend compte au Conseil opérationnel de l'Alliance.

Les opportunités de coopérations futures sont évaluées dans des comités dédiés.

Au cours de l'année 2024, Renault Group, Nissan et Mitsubishi Motors ont veillé à être toujours au meilleur niveau de l'industrie pour leur performance, leurs produits, leurs technologies et sur leurs marchés, en renforçant les projets communs.

En 2024, le Conseil opérationnel de l'Alliance s'est réuni une fois par mois en moyenne, dont deux au Japon, deux en France, une fois en Inde et par vidéoconférences.

1.3.4.4 Renault-Nissan B.V. (RNBV)

RNBV disposait depuis 2002, au titre du RAMA, de pouvoirs de décisions et de recommandations intéressant la stratégie et la planification à l'échelle de l'Alliance.

Depuis l'entrée en vigueur, le 8 novembre 2023, du Nouvel Accord de l'Alliance entre Renault Group et Nissan, RNBV est devenue une *pure holding* sans fonction.

1.3.4.5 Alliance Ventures

Créé en janvier 2018, Alliance Ventures est un fonds stratégique de capital-risque opéré par l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi.

Le fonds, lancé en 2018 avec un investissement initial de 200 millions de dollars, est implanté à Amsterdam, d'où il cible des technologies et des « business models » innovants dans les domaines des nouvelles mobilités, de la conduite autonome, des services connectés, du véhicule électrique et de l'« Entreprise 2.0 » à travers le monde.

Alliance Ventures a pour objectif de soutenir l'innovation et cible des investissements stratégiques, à tous les stages de développement, dans des start-ups développant des technologies ou des business disruptifs.

Alliance Ventures détient onze participations, parmi lesquelles :

The Mobility House, dont l'objectif est de créer un avenir énergétique et de mobilité plus respectueux de l'environnement, développe une plateforme technologique qui réunit les secteurs de l'automobile et de l'énergie, en intégrant les batteries des véhicules au réseau électrique à l'aide de solutions intelligentes de charge et de stockage (V2G, Vehicle to Grid). En 2024, Renault Group via Mobilize et son partenaire The Mobility House a lancé l'une des premières solutions V2G sur le marché français : la Renault 5 électrique est la première voiture de Renault à être dotée d'un chargeur embarqué bidirectionnel. Combiné à la borne bidirectionnelle Mobilize Powerbox et au service Mobilize V2G, il permet aux conducteurs de faire des économies sur la recharge et de réduire leur facture d'électricité globale grâce à la revente d'électricité sur le marché de l'énergie. L'architecture innovante intègre du *hardware* tel que des composants électrotechniques nativement réversibles et un *software* pilotant la gestion du courant électrique. Elle permet de bénéficier du service Mobilize V2G tout en préservant la capacité de la batterie. Le contrat d'électricité Mobilize, fourni par notre partenaire technologique The Mobility House, garantira une électricité neutre en carbone et permet de monétiser l'énergie restituée au réseau grâce au pilotage automatisé de la charge bidirectionnelle.

WeRide est la première entreprise mondiale de technologie de conduite autonome universelle et de Robotaxi cotée en bourse. La société a été cotée au Nasdaq le 25 octobre 2024. WeRide a levé 120 millions de dollars lors de son introduction en bourse et 320,5 millions de dollars dans le cadre d'un placement privé. Lors de l'édition 2024 de Roland Garros, Renault Group et WeRide ont piloté avec succès une navette robobus, qui a suscité un vif intérêt de la part des autorités de transport. De plus, Renault Group a dévoilé sa stratégie de conduite autonome en mai 2024, avec WeRide comme partenaire central. Ensemble, les deux entreprises accélèrent l'amélioration des solutions de transport public à faible émission de carbone en Europe en promouvant des technologies de conduite autonome validées. Ce partenariat souligne l'engagement de Renault Group et de WeRide en faveur de la coopération et de l'innovation pour façonner l'avenir de la mobilité.

Tekion a développé une plateforme internet de vente pour les concessionnaires automobiles. Cette plateforme connecte l'ensemble de leurs activités (DMS, CRM, Digital Retail, Analytics, ...).

1.3.4.6 Opérations communes et contribution de Nissan

Les achats et les ventes de Renault Group auprès de Nissan en 2024 ainsi que la contribution de Nissan aux résultats de Renault en 2024 sont détaillés au chapitre 5, note 12 des états financiers consolidés. Cette note indique aussi comment sont retraités les états financiers de Nissan qui sont préparés conformément au référentiel comptable japonais, différent de celui utilisé par Renault. L'exercice de Nissan commence le 1^er^ avril de l'année et prend fin le 31 mars de l'année suivante.

1.3.5 Partenariats et coopérations

Coopération stratégique entre l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi et Mercedes-Benz A

Se référer au paragraphe Coopérations stratégiques, chapitre 1.3.4 de ce Document.

Une stratégie d'intégration horizontale :

Afin d'accélérer sa transformation et exceller dans chacune des nouvelles chaînes de valeur (technologique, industrielle, servicielle, circulaire, etc.), le Groupe adopte une approche collaborative chaque fois que cela est possible, avec les meilleurs acteurs dans leurs domaines respectifs. Cette politique active de partenariats permet d'investir, co-développer, couvrir un plus large éventail d'innovations et de partager les risques. Selon les activités, les partenariats sont de différents types, il peut s'agir de co-entreprises, de partenariats stratégiques, pour co-développer un produit, de contrats de fourniture ou de prises de participations dans des entreprises.

En matière de véhicules électriques

Des partenariats ont été signés avec Whylot (start-up française dont Renault Group détient 21 % du capital) pour développer et industrialiser à grande échelle un e-moteur automobile innovant à flux axial, avec Airbus pour développer les systèmes de batteries de nouvelle génération et avec le CEA pour développer un chargeur bidirectionnel à très haut rendement.

Pour la production des batteries de ses futurs véhicules électriques, Renault Group a principalement choisi deux partenaires stratégiques, dont les usines de batteries seront implantées en France, à proximité du pôle ElectriCity : Envision AESC et Verkor.

Envision AESC, acteur mondial de la technologie et des usines de batteries. Ce partenaire a installé une gigafactory à Douai d'une capacité de 9 GWh en 2024, avec l'objectif d'atteindre 24 GWh d'ici 2030. L'ambition est de produire des batteries de dernière technologie, bas carbone, compétitives en termes de coût pour les modèles électriques du Groupe, dont la future R5.

Verkor, start-up française spécialisée dans le développement de cellules de batteries, et dans laquelle le Groupe détient 10 % du capital. Sa future gigafactory implantée à Dunkerque fournira chaque année l'équivalent de 12 GWh de batteries qui équiperont les véhicules des segments supérieurs des marques de Renault Group et notamment, dès 2025, le futur C-Crossover GT 100 % électrique d'Alpine qui sera fabriqué à Dieppe, en France.

Le Groupe a également annoncé la création d'une co-entreprise avec Minth Group pour produire des bacs batteries pour véhicules électriques. Cette joint-venture installera deux nouvelles lignes de production à Ruitz en 2023, avec une capacité de 300 000 bacs batteries par an d'ici 2025.

Dans la trajectoire de décarbonation industrielle, l'entreprise a signé en 2022 trois partenariats d'envergure, dont le plus gros contrat d'approvisionnement d'électricité verte en France avec Voltalia.

Afin de sécuriser son approvisionnement en matières premières, le Groupe a signé des partenariats stratégiques avec Vulcan Energy, Arverne Group, Terrafame et Managem Group.

En matière de véhicules connectés

Le *Software-Defined Vehicle* (SDV) est l'avenir de l'industrie automobile en permettant au véhicule d'être constamment mis à jour tout au long de son cycle de vie, apprenant de ses utilisateurs, et conservant le lien avec le constructeur de la conception à la fin de vie du véhicule. Pour lancer son premier SDV ouvert et horizontal, en 2026, Renault Group a bâti des partenariats forts avec deux acteurs majeurs de la Tech :

- en mai 2022, Renault Group et Google ont lancé une nouvelle étape dans leur partenariat avec la signature de nouveaux contrats portant sur la conception et la réalisation de l'architecture numérique du *Software Defined Vehicle* et sur le renforcement de la digitalisation du Groupe ;
- depuis deux ans, Renault Group et Qualcomm Technologies ont renforcé leur collaboration technologique dans le développement d'une architecture électronique centralisée dédiée à la future génération de véhicules du *Software-Defined Vehicle*.

  Renault Group bénéficie également de solides compétences et savoir-faire internes en matière de logiciels : Ampere compte 35 % d'ingénieurs, dont la moitié sont spécialisés dans les logiciels.

En matière de véhicules utilitaires

Renault gère plusieurs accords avec Nissan, Renault Trucks et Mercedes-Benz Group.

Sur le segment des fourgonnettes, dérivés de la plateforme Kangoo et fabriqués dans l'usine de Maubeuge.

- Pour Mercedes-Benz, la fabrication du véhicule Citan a débuté en 2012 ;
- Pour Nissan, la fabrication du véhicule NV250 a débuté fin 2019, en remplacement du NV200 ;
- De nouveaux accords ont été signés pour la fabrication de son successeur et de sa version électrique basée sur le nouveau Kangoo. La fabrication a débuté en 2021 sous les noms Citan (fourgon) et Tourer (tourisme) pour Mercedes-Benz, et Townstar pour Nissan.

Sur le segment des fourgons compacts, dérivés de la plateforme Trafic et fabriqués dans l'usine de Sandouville.

- Pour Nissan, la fabrication du véhicule NV300/Primastar a débuté en 2016 ;
- Trafic est également distribué par Renault Trucks dans le cadre d'un accord commercial signé en 2022. Sur le segment des fourgons lourds, basés sur la plateforme Master (et New Master) et fabriqués dans l'usine de Batilly ;
- Pour Nissan, la fabrication du véhicule NV400/Interstar a débuté en 2011 ;
- Master est également distribué par Renault Trucks dans le cadre d'un accord commercial signé en 2009.

Sur le segment des pick-ups :

Un accord a été signé avec Nissan en 2015 pour le développement et la production d'un pick-up Renault, appelé Alaskan et basé sur le Nissan Frontier. Les deux véhicules sont fabriqués dans l'usine de Santa Isabel (Argentine). Alaskan a été lancé fin 2020.

En plus de ces partenariats :

- Renault Group, Volvo Group et CMA CGM Group se sont associés pour créer, en mars 2024, une nouvelle société, nommée Flexis, pour la prochaine génération de solutions de mobilité et de logistique. Renault Group et Volvo Group détiennent respectivement 45 % du capital, tandis que CMA CGM Group a acquis une participation de 10 %. Elle développera, produira et commercialisera une nouvelle famille de fourgons électriques de taille moyenne et des services associés. Basés sur une plateforme électronique connectée, les véhicules seront produits dans l'usine de Sandouville.

Dans le domaine des nouvelles mobilités, Renault Group et Plug Power ont signé en 2021 un accord pour la création d'une co-entreprise dédiée à la mobilité hydrogène. La société HYVIA a été créée en juin 2021, en France. Elle propose un écosystème complet de solutions clé en main : véhicules utilitaires légers à piles à combustible, bornes de recharge, fourniture d'hydrogène décarboné, maintenance et gestion de flottes. Cependant, en raison de l'évolution trop lente des écosystèmes de mobilité hydrogène en Europe et des coûts de développement très importants nécessaires à l'innovation H2, la société HYVIA a été placée en liquidation judiciaire par le tribunal de commerce de Versailles le 18 février 2025.

En matière d'innovation au service de la mobilité

Renault Group, Eviden (ex Atos, Dassault Systèmes, Orange, STMicroelectronics et Thales ont créé en 2021, sous forme d'un GIE (Groupement d'Intérêt Économique), un écosystème d'open innovation pour la mobilité intelligente, sécurisée et durable. JC Decaux a rejoint cet écosystème en 2024.

La Software République a permis de créer et renforcer des collaborations avec des acteurs du monde privé (start-ups, PME, ETI, grands groupes), public (collectivités) et académique (écoles, universités).

Plusieurs projets se sont déjà concrétisés :

La gamme Mobilize Powerbox®, commercialisée depuis 2024, intègre les expertises de plusieurs partenaires de la Software République (Renault Group, Orange, ST Microelectronics, Thales) ainsi qu'IoTecha Corp et Lacroix pour la fabrication réalisée dans son usine française d'assemblage électronique, Symbiose. La borne de recharge d'une puissance allant jusqu'à 22 kW répond à plusieurs objectifs majeurs en Europe :

- faciliter l'accès à la recharge pour tous les utilisateurs de véhicules électriques ;
- contribuer à la gestion intelligente des réseaux électriques ;
- apporter une solution aux risques de cybersécurité dans l'intégration sur les réseaux électriques de recharge des véhicules ;
- renforcer la souveraineté industrielle et technologique de ce nouveau segment de marché.

Une solution de cybersécurité « *detect & respond* »

La cybersécurité est un des enjeux majeurs pour la mobilité. Orange, *via* sa filiale Orange Cyberdefense, Renault Group et Thales, annoncent le co-développement d'une solution visant à détecter les tentatives de cyberattaques, de les analyser afin d'apporter une réponse rapide, permettant ainsi de protéger le véhicule. Cette solution basée sur l'IA (Intelligence Artificielle) et le machine learning sera embarquée dans des véhicules Renault à partir de 2025. Le projet est soutenu par BPIfrance.

Des outils de modélisation et d'optimisation à destination des territoires

La sécurité et la fluidité du trafic routier sont des enjeux clés pour les territoires. Dans ce contexte, les partenaires de la Software République travaillent sur un ensemble d'outils qui contribuent à améliorer la sécurité, le développement des infrastructures et la maintenance. Plusieurs expérimentations ont été menées sur des territoires comme Saint-Quentin-en-Yvelines, Grand-Reims ou Bordeaux-Métropole, par exemple autour de la modélisation des flux ou de la gestion des usagers vulnérables.

Le projet Bring Your Own Device (BYOD)

Ce projet vise à améliorer l'expérience des conducteurs et des passagers en développant de nouvelles fonctionnalités à l'aide du smartphone ou tablette du client. Sous l'impulsion de son premier client Dacia, la Software République travaille avec un écosystème de start-ups pour développer une fonctionnalité unique qui viendra enrichir l'expérience de conduite, comme la surveillance de la somnolence.

La Software République Academy pour relever le défi des compétences en cybersécurité

Afin de répondre aux besoins croissants en matière de recrutement et de compétences en cybersécurité, les sept partenaires ont lancé deux programmes de formation à partir de septembre 2022. Le premier propose une sélection de modules de formation en cybersécurité de partenaires au profit de l'écosystème Software République. Le second a partagé des actions avec les étudiants pour leur montrer tous nos défis et ainsi augmenter le vivier de jeunes talents dans les domaines de la « tech ».

L'incubateur Software République

En mars 2022 est lancé l'incubateur Software République, doté d'un programme d'accompagnement sur mesure afin d'accélérer les projets communs et soutenir les start-ups. Dix-sept start-ups sont ou ont été incubées.

L'ensemble de ces projets s'inscrit dans l'approche d'innovation de la Software République en lien avec sa raison d'être « Ensemble pour révolutionner la mobilité ».

En matière d'environnement

En octobre 2022, Renault Group a annoncé la création de The Future is NEUTRAL, la première entreprise d'économie circulaire automobile en Europe, dont la vocation est d'apporter les outils permettant à l'industrie automobile de tendre vers la neutralité en ressources. The Future Is NEUTRAL opère sur l'ensemble de la chaîne de valeur à travers ses filiales spécialisées et ses partenaires de longue date. The Future is NEUTRAL développe également de nouveaux partenariats pour ses nouvelles activités, notamment le recyclage des batteries en boucle fermée.

En 2024, Suez a acquis une participation de 20 % dans The Future Is NEUTRAL, aux côtés de Renault Group qui en détient 80 %. Par ailleurs, Renault Group et Suez ont également signé un accord de coopération couvrant des domaines tels que la conception en vue du recyclage, la logistique inverse et le recyclage en boucle fermée des matériaux automobiles.

Pour plus de détails, se référer au chapitre 2.2.2.1.5.2 de ce Document.

Pour accélérer son développement à l'international

Le développement à l'international se poursuit grâce à plusieurs partenariats. À travers une approche horizontale, nous visons trois objectifs stratégiques : accéder aux briques technologiques, atteindre un effet d'échelle et rationaliser notre délai de commercialisation.

En Corée du Sud

En Corée du Sud, nous avons lancé avec succès en 2024 le Grand Koleos pour le marché intérieur sud-coréen et pour l'exportation. Ce véhicule a constitué la première collaboration entre Geely Holding Group (Groupe Geely), premier constructeur automobile privé chinois, et Renault Group. Il est produit par Renault Korea Motors (RKM) dans son usine de Busan. Suivra un 2e véhicule, l'Aurora2, qui sera produit à Busan à partir de fin 2025.

Depuis décembre 2022, RKM est détenue conjointement par Renault Group (qui reste actionnaire majoritaire et continue de consolider l'entité), Geely Auto (qui a souscrit 34,02 % des actions *via* un mécanisme d'augmentation de capital), et Samsung, *via* Samsung Cards, actionnaire minoritaire.

HORSE Powertrain Limited

Renault Group et Geely ont créé le 31 mai 2024 une co-entreprise : HORSE Powertrain Limited. Renault Group et le Groupe Geely détenaient chacun une participation de 50 % dans cette société qui ambitionne de devenir leader mondial sur le marché des moteurs à combustion interne, des transmissions et des hybrides. Son rôle consiste à proposer un portefeuille complet de technologies de pointe aux clients, fabricants et équipementiers mondiaux.

Le 28 juin 2024, Aramco (Saudi Aramco, une entreprise mondiale intégrée de l'énergie et de la chimie basée en Arabie saoudite) a signé des accords définitifs pour l'acquisition d'une participation de 10 % dans HORSE Powertrain. Le 2 décembre 2024, HORSE Powertrain a finalisé l'acquisition par Aramco d'une participation de 10 % de son capital valorisant la société à 7,4 milliards d'euros. Renault Group et le Groupe Geely conservent chacun une participation de 45 %.

HORSE Powertrain permettra à Renault Group de bénéficier des meilleures solutions de carburants alternatifs et d'hydrogène thermique, et de proposer une offre attractive de solutions décarbonées basées sur les véhicules thermiques et les utilitaires légers. (Voir chapitre 1.3.3)

Chine

La Chine est leader sur les véhicules électriques. En 2024, près de 68 % des véhicules électriques (VP) à batterie vendus dans le monde l'ont été en Chine.

La Chine est à l'avant-garde de la technologie et de la chaîne de valeur de l'électrique, en particulier dans le secteur des batteries. En 2024, l'entité ACDC a été créée en Chine, avec pour mission d'identifier les tendances et trouver les meilleurs partenaires en Chine. L'un des principaux objectifs d'ACDC est d'approfondir notre compréhension de l'écosystème chinois, de nous y intégrer, et de collaborer étroitement et localement avec nos partenaires.

Renault Group compte déjà plusieurs partenaires chinois (Dongfeng, Geely, et un réseau de fournisseurs dans le domaine des batteries notamment).

Notre partenariat avec Dongfeng est concrétisé depuis septembre 2017 à travers notre co-entreprise eGT. Cette société est détenue par Renault Group (25 %), Nissan (25 %) et Dongfeng (50 %). Elle est basée dans la ville de Shiyan (province du Hubei) et dédiée au développement de K-ZE (Chine)/Spring (Europe). Fin 2024, eGT a produit 190 172 véhicules, exportés vers l'Europe (Dacia Spring) et l'Amérique latine (Renault E-Kwid), et vendu 72 480 véhicules sous la marque Dongfeng.

Projet Twingo

Avec la future Twingo, Renault Group vise un délai de commercialisation de 2 ans (contre une référence interne de 4 ans avant 2021, et 3 ans grâce au plan Renaulution). Le lancement de la Twingo est donc prévu en 2026.

La plateforme VE de la Twingo est développée au sein du Groupe et le projet est porté par Ampere. La conception et l'ingénierie avancée sont réalisées en interne en France. Son développement sera réalisé grâce à un réseau chinois de partenaires (prestataires d'ingénierie, fournisseurs) pour améliorer les délais et les coûts.

Le site de production sera celui de Novo Mesto en Slovénie (comme annoncé en juillet 2024).

1.4 Recherche & Développement

	2024	2023	2022	2021	2020
Frais de R&D nets (en millions d'euros) [1]	2 254	2 240	1 983	1 955	2 383 [2]
Chiffres d'affaires Groupe publié (en millions d'euros)	56 232	52 376	46 391	41 659	43 474
R&D/CA Groupe	4,0 %	4,3 %	4,3 %	4,7 %	5,5 %
Brevets Renault Group	694	667	659	650	826
dont Renault et Nissan en co-propriété	39	101	200	322	352

(1) = dépenses de R&D. dépenses de R&D refacturées à des tiers et autres.
(2) Valeur intégrant Avtovaz.

1.4.1 Recherche et Ingénierie Avancée

Renault Group identifie très en amont les innovations clés de demain. Il peut s'agir d'un concept produit très novateur tels que l'ont été le monospace en 1983 ou les premiers véhicules électriques Renault Twizy et Zoe au début des années 2010. Une pépite peut également être une rupture technologique forte telle que le moteur à hydrogène. Les nouveaux usages peuvent également donner lieu à des pépites de hautes valeurs comme les nouveaux services de mobilité, la monétisation des données ou encore la seconde vie des batteries. Les évolutions réglementaires comme l'interdiction des véhicules thermiques d'ici 2035 en Europe pour la vente de voitures neuves sont également à considérer.

Pour exécuter le plan d'innovations qui doit permette d'assurer le virage technologique nécessaire, la communauté de la Recherche et de l'Ingénierie Avancée représente environ 1 000 collaborateurs, auxquels s'ajoutent 80 doctorants, dispatchés au plus près des métiers. L'innovation au sein de Renault Group est traitée à tous les niveaux et implique ainsi toutes les étapes de la conception à la production d'un véhicule. La capacité d'innover est soutenue par des leviers tels que le réseau des experts ou les nombreux partenariats. Les activités de Recherche et d'Ingénierie Avancée sont pilotées transversalement au sein des différents secteurs de l'Ingénierie *via* un plan structuré et partagé dans toute l'entreprise. Ce plan global couvre l'ensemble des applications véhicule et mécanique, produit, process, après-vente et services. Les innovations travaillées sont développées au service des marques, du « business » et des clients actuels et futurs.

Les activités de Recherche et d'Ingénierie Avancée sont réparties dans 5 catégories parfaitement complémentaires.

Le **plan Recherche** et les thèses de doctorat (sous convention CIFRE pour la plupart) permettent d'éclairer l'avenir et de préparer les futures ruptures technologiques. Ils ont pour vocation d'identifier, d'anticiper et de préparer Renault Group aux tendances futures à intégrer dans les développements à un horizon de 5 à 10 ans.

Le plan Technologique permet de préparer les innovations en vue d'applications véhicules ou organes en développant de nouvelles technologies à un horizon de 3 à 5 ans. Il matérialise les innovations à introduire dans les plateformes, les motorisations, les systèmes et le plan gamme véhicules.

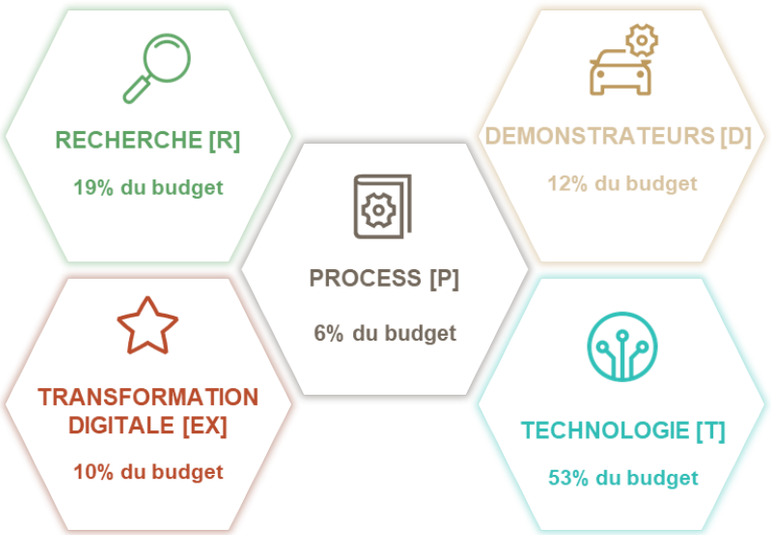
Ces deux plans s'articulent autour de trois grands piliers : la planète, les territoires et les personnes.

La Recherche et l'Ingénierie Avancée sont également aux commandes de la réalisation de nombreux démonstrateurs **(plan Démonstrateur)** qui ont pour objectifs d'inspirer le plan de gamme futur en permettant un regroupement de briques technologiques afin de confronter les innovations à une intégration réaliste dans un véhicule, et ainsi de faire potentiellement émerger de nouveaux concepts automobiles.

Le développement des outils et des modèles de simulation/validation s'opère au travers du **plan Performance Ingénierie**. Ce plan a pour objectif d'effectuer des ruptures dans les méthodologies, l'expertise et les compétences multiples (métier, process, ventes, marketing, organisation et management).

Enfin, le **plan Process** permet de travailler les innovations à déployer au *manufacturing*.

Le budget des activités de Recherche et d'Ingénierie Avancée en 2024 est réparti au travers de ces 5 plans. L'ingénierie est un fort contributeur en matière de technologies et d'innovations au travers de ses compétences mais également au travers de ses offres de produits et de services. En pleine mutation, le monde automobile va devoir affronter deux enjeux majeurs : la **transition énergétique** et la **transition digitale**, ainsi que l'**évolution des usages**. Pour répondre à ces défis, trois axes techniques prioritaires guident la répartition du budget : **les outils pour améliorer l'efficience de l'ingénierie, l'architecture électrique et électronique centralisée (*Software Defined Vehicle*) et l'électro-mobilité (motorisation, problématique de charges, etc.).**



Budget R&AE en ratio par plan en 2024

1.4.2 Leviers de performance de l'innovation

La performance d'une ingénierie s'évalue à sa capacité à innover et à anticiper tout en maitrisant sa diversité par la standardisation.

1.4.2.1 Réseau des experts

Les changements qui affectent le monde sont d'une nature et d'une amplitude inédites pour la planète. Ils le sont aussi pour le secteur automobile. Dans le contexte de deux révolutions concomitantes (numérique et transition énergétique), les fondamentaux du marché ainsi que les bases règlementaires et technologiques sont ou seront tous remis en cause. Pour l'entreprise, il s'agit de se différencier par une connaissance et une écoute de nos marchés – traduite en innovation permanente – et de se positionner sur des secteurs d'activité nouveaux, à haut degré de connaissances scientifiques et techniques. Dans ce contexte où la mobilisation et la transformation des savoirs deviennent stratégiques, la filière expertise occupe une place centrale en se donnant les moyens d'identifier puis de capter la valeur créée par la connaissance pour la mettre au service de la Renaulution et offrir un avantage concurrentiel à l'entreprise. La filière expertise représente 43 domaines d'expertises stratégiques tels que « Intelligence Artificielle », « Architecture Électrique et Électronique », « Simulation Immersive et Réalité Virtuelle », « *Manufacturing* », « Logistique », etc. Cette filière est organisée en quatre niveaux d'expertise :

- **l'Expert Fellow** est le garant de la définition et de la cohérence des domaines d'expertises stratégiques. Il anime le réseau des Experts Leaders afin de structurer leur production tant au niveau prospectif qu'au niveau opérationnel concernant les innovations techniques ou méthodologiques et les supports aux projets en développement. Les travaux collaboratifs menés à l'occasion des chantiers d'expertise participent à une dynamique de progrès partagée des métiers concernés sur les grands challenges de l'entreprise (énergie dans le véhicule, couplage des systèmes complexes, additive *manufacturing*...). Le réseau des experts peut être ainsi qualifié d'organisme agile au service de l'inter-métier et de la construction des feuilles de route partagées jusqu'au niveau CEO pour les technologies stratégiques ;
- **les 48 Expert Leaders**, chacun rattaché à un directeur métier, sont les garants de leur feuille de route. En charge d'un des domaines d'expertise stratégique, ils structurent et animent leur réseau interne d'experts et s'appuient sur un réseau externe formé avec des universitaires, d'autres industriels, des associations, des structures d'incubation, etc. afin de permettre à l'entreprise de travailler de façon «étendue» ; la liste des domaines d'expertise (48 à ce jour) n'est pas figée : elle évolue pour répondre aux enjeux stratégiques de l'entreprise. Par exemple, au cours de 2 dernières années, ont été fusionné les domaines « moteur Diesel » et « moteur Essence » mais a été créé un nouveau domaine « Hydrogène » et renforcés les domaines « Logiciel embarqué » ou encore « Écosystème de charge des véhicules électriques » ;
- **les 300 Experts** sont en charge de sous-domaines d'expertise, ils sont garants des benchmarks, identifient les partenaires pertinents, s'investissent dans la protection du savoir-faire par les brevets. Ils sont aussi responsables de la définition et de la promotion des standards et procédés ;
- **les 600 Référents** font progresser l'état de l'art dans leur pratique en construisant les standards et en assurant leur capitalisation.

L'organisation du réseau des experts et son mode de fonctionnement agile permettent d'éclairer le futur *via* un ensemble de feuilles de route cohérentes, d'accélérer l'enrichissement des savoirs par les innovations et l'exécution des opérations et ainsi amener les métiers au meilleur de l'état de l'art dans leurs périmètres.

En 2024, la filière expertise a engagé un déploiement international cohérent avec les ambitions de l'entreprise. Ainsi, si la France reste le barycentre de l'expertise, les effectifs de la filière sont désormais ancrés dans nos centres internationaux à hauteur de 10 %.

1.4.2.2 Centres d'ingénierie de Renault Group (RTX - Renault Technical Center) dans le monde

Les centres d'ingénierie de Renault Group sont implantés en Espagne, Roumanie, Corée, Inde et Amérique Latine. Grâce à leur connaissance des marchés locaux et régionaux, ils ont pour mission d'adapter les véhicules aux besoins et aux attentes des clients, aux contraintes réglementaires locales et à la situation économique des pays. Par l'application d'une politique de montée en compétences qui se poursuit d'année en année, Renault Group augmente de façon continue la responsabilité des centres d'ingénierie sur des activités transversales et leur permet de prendre en charge la conception de projets véhicule de plus en plus en amont. Cette montée en compétence permet également de passer, pour les RTX les plus matures, d'une responsabilité régionale à une responsabilité plus globale. Les centres d'ingénieries se sont vu attribuer de nouvelles responsabilités dans le cadre de la nouvelle organisation qui a été mise en place courant 2023 au travers de l'entité HORSE.

1.4.2.3 Labs d'*open-innovation* et lien avec les start-ups

Un autre levier important de l'entreprise est l'écosystème mondial des laboratoires d'open-innovation de Renault Group, dits « Labs ». Les Labs existent depuis une décennie et sont complémentaires aux autres processus et entités de Renault Group. Ils permettent de faire de l'innovation non programmée, rapide, en mode test & apprentissage par le « faire soi-même ». En France et historiquement né dans la mouvance des Fab Labs et de la culture Maker, le Creative Lab a initié plusieurs centaines de collaborateurs à l'utilisation de moyens de prototypage rapides (impression 3D, gravure, découpe, thermoformage...). Le Creative Lab avec les Labs thématiques (Smart EV Lab, Electronic-Shaker Lab, Car Data Lab, AfterSales Lab...) rassemble la communauté des makers du Groupe. Il est en mesure d'accompagner des porteurs de projets de l'idée jusqu'à la réalisation, d'aider des projets du plan technologique et de lancer des challenges pour les marques de Renault Group. Les Labs permettent de développer le savoir-faire et les compétences internes sur les sujets d'innovation.

Les autres Labs sont implantés dans des zones stratégiques où le monde de l'automobile et des services évoluent rapidement : Israël, Chine, ou encore Brésil afin d'assurer une veille technologique continue sur les tendances émergentes, une connaissance accrue des besoins des clients au plus proche du terrain et également de renforcer le lien avec les partenaires technologiques à travers le monde. Les Labs permettent aussi de tester le potentiel d'un partenariat avec une start-up. 2024 a vu l'inauguration d'un nouvel Open Lab en Corée au sein du RTK (Centre d'Ingénierie en Corée du Sud) alliant des compétences dédiées mais également des compétences métiers partagées pour faciliter le transfert entre la phase de POC (*Proof Of Concept*) et de l'Ingénierie Avancée, et la phase de Développement.

1.4.2.4 Partenariats en innovation

Le véhicule de demain sera frugal en énergie, fortement allégé, connecté et capable de se substituer au conducteur pour tout ou partie de ses activités ; c'est un défi qui ne peut être relevé que collectivement. Pour Renault Group, les contrats de collaboration de R&D permettent d'accélérer le développement des technologies nécessaires pour relever ces défis, mais aussi d'enrichir les compétences en partageant les coûts : un levier clé pour faire mûrir les innovations plus rapidement afin de les introduire davantage dans les projets véhicule. Dans le monde de l'industrie compétitive, performante et frugale, que ce soit avec des partenaires industriels ou académiques, ce mode d'innovation collaborative est encouragé par les financeurs publics tant au niveau français qu'européen. Matérialisé sous la forme d'aides publiques (subventions, avances remboursables), c'est un levier supplémentaire pour l'accélération des innovations. Dans ce cadre, la participation de Renault Group à des initiatives coopératives a toujours été une priorité dans les activités de la Recherche et de l'Ingénierie Avancée qui s'inscrit comme un outil efficace au service de la croissance du plan stratégique « Renaulution ».

En 2024, Renault a géré un portefeuille de 60 projets subventionnés en moyenne, répartis à parts égales entre des projets français et des projets européens. 23 projets ont été déposés durant l'année (stable vs 2023) : à date, 9 ont été acceptés, 7 sont encore en cours d'instruction, et 7 ont été refusés. En 2024, Renault a en particulier finalisé l'instruction et démarré 12 projets d'ambition dans le cadre de l'Appel A Projets « Soutien aux investissements Automobile » ; le maillage au niveau Européen avec une participation active dans EUCAR et les partenariats a été renforcé, contribuant au dépôt de 10 projets collaboratifs européens couvrant l'ensemble des technologies d'avenir (batterie, SDV, IA...).

Certains projets innovants de Renault Group se sont également illustrés par une présence remarquée à la conférence annuelle fêtant le 30ème anniversaire de EUCAR à Bruxelles : Jean-François Salessy, directeur RES, est tout d'abord intervenu dans une table ronde sur la thématique de l'impact sociétal et économique de la mobilité. Renault, Mobilize et la Software Republique ont ensuite conjointement présenté sur un stand, à l'ensemble des participants (représentants des OEMs, de la Commission Européenne...), des exemples concrets des innovations « orientées humain » du Groupe (Human First program, H1st vision, Digitalization supporting the green transition).

Un bel exemple de partenariat en innovation avec nos fournisseurs est la réalisation du démocar Emblème, illustrant la position de Renault Group concernant les road map de décarbonation, et présenté au Mondial de l'automobile en octobre 2024. La réalisation de ce véhicule a été basée sur des relations de partenariat et de co-innovation.

Pour connaître le détail concernant Emblème, consultez le paragraphe **1.4.3 Zoom sur quelques concepts, prototypes et démonstrateurs de 2024 technologiques.**

Les partenaires académiques

De tout temps Renault Group a travaillé avec les grandes écoles et les meilleurs partenaires académiques. En 2024, la campagne annuelle CIFRE a permis la collecte et la validation de 37 sujets de thèses. Cette dynamique a permis d'augmenter le nombre moyen de doctorants présents dans les entités de Renault Group d'environ 15 % vs 2023. À fin 2024, Renault accueille plus de 80 doctorants.

Ci-dessous, quelques exemples de thèses initiées en année 2024 :

- vieillissement calendaire des cellules batteries Na-Ion ;
- gestion de données V2X pour la sécurité routière ;
- génération de données virtuelles pour la validation des ADAS...

Renault est également engagé dans **6 chaires** sur des domaines stratégiques, qui sont également des leviers importants pour l'innovation.

En 2024, 3 nouvelles initiatives ont été engagées sur les thématiques variées suivantes :

- la sécurité dans le cadre du *Software Defined Vehicle* (SDV);
- le Futur du management projet pour une performance durable dans un environnement complexe ;
- l'électronique de puissance.

Titre de la chaire	Porteur(s) académique(s)	Autres partenaires
SUPPLY CHAIN DU FUTUR	Ponts Paris Tech	Michelin, Casino, Louis Vuitton
DATA TO MAXIMIZE VALORISATION	LABEX, Lyon univ.	Enedis, Mob-Energy
ENERGIE & PROSPÉRITÉ	ENS, ENSAE	ENGIE, caisse des dépôts, ADEME, GRDF
CYBERSÉCURITÉ (ICMS)	Telecom ParisTech	Wavestone - Thalès - Nokia - Valeo - ANSSI, Délégation de la sécurité routière...
PERFORMANCE DE LA PROPULSION ÉLECTRIFIÉE DANS L'AUTOM.	IRCCYN, Centrale Nantes	
AI4I : AI FOR INDUSTRY	Telecom Paris Tech	Valeo, Airbus, Idemia

Les 6 chaires en cours

ZOOM sur un projet collaboratif phare : TRANSENSUS EV

Le projet TRANSENSUS-EV est un projet important pour Renault Group : financé par la Commission Européenne dans le cadre du programme Horizon Europe, et regroupant les principaux OEM Européen (VW, BMW, Toyota, Volvo, Ford...), le projet vise à définir et proposer une approche commune en Europe sur les calculs des Analyses de Cycle de Vie du transport routier et en particulier sur celles des batteries de véhicules électriques.

Démarré en 2023, le projet s'est poursuivi en 2024 et a pu, cette année, communiquer sur les premiers résultats obtenus (notamment lors de la conférence annuelle EUCAR).

ZOOM sur le partenariat avec le CEA :

Le partenariat stratégique entre Renault et le Commissariat à L'énergie Atomique et Aux Energies Alternatives (CEA) regroupe l'ensemble des collaborations entre Renault et les différentes entités du CEA (LIST, LETI, LITEN, INES.2S). Ces collaborations couvrent de nombreux domaines technologiques : l'architecture électrique et électronique des véhicules, l'électronique de puissance, la cybersécurité, l'IA, les modèles de vieillissement des batteries de traction, le démontage automatisé des batteries, mais aussi la fabrication additive (Renault est partenaire du Hub 3D Print HP-CEA), l'usine 4.0 et la décarbonation de nos sites de fabrication. Renault et le CEA s'associent également pour candidater à des appels à projets Européens permettant un financement des activités de Recherche (exemple : projet européen Battereverse sur le vieillissement des batteries pour la seconde vie.

A titre d'exemple, le projet d'innovation sur la « **structure architecturée en mailles complexes** » a été mené pendant 2 ans avec à la clé le dépôt d'une dizaine de brevets. Cette innovation permet d'obtenir, avec une seule et même matière et en une seule étape de fabrication additive d'impression 3D, des éléments offrant un comportement mécanique adaptatif et des performances accrues. Les potentiels d'applications à l'automobile sont prometteurs, avec en premier lieu le confort à bord : en effet, plus performants, plus légers et personnalisables, les éléments ainsi créés pourraient venir remplacer d'autres composants habituellement obtenus par l'assemblage de plusieurs matériaux comme les assises et dossiers de sièges, les accoudoirs ou la console centrale.

1.4.2.5 Partenaires technologiques

Afin d'explorer, sans cesse, de nouvelles opportunités d'innover, Renault Group s'associe aux meilleures entreprises du marché dans de multiples domaines.

En ce qui concerne les cellules de batterie électrique Renault Group a fait le choix de s'associer à **Envision AESC qui développera à Douai une gigafactory** d'une capacité de 9 GWh en 2024 avec pour objectif d'atteindre 24 GWh en 2030. Proche de Renault ElectriCity, le partenaire de Renault Group produira des batteries de dernière technologie, à coût compétitif, avec une empreinte carbone réduite pour les futurs modèles électriques, dont la Renault 5.

Renault Group a également signé un protocole d'accord pour devenir actionnaire de la **start-up française Verkor**

avec une participation 10 % dans le capital. Les deux partenaires souhaitent co-développer une batterie haute performance adaptée aux **segments C et supérieurs** de la gamme Renault, ainsi qu'aux modèles de la gamme Alpine. Le partenariat prévoit le développement d'une ligne pilote de production de prototypes de cellules et de modules de batteries produits en France à partir de 2022. Dans un second temps, Verkor vise à construire à partir de 2026 la première **gigafactory** de batteries haute performance en France, avec une capacité initiale de 10 GWh pour Renault Group, pouvant atteindre par la suite 20 GWh en 2030.

En ce qui concerne l'électronique de puissance, Renault Group va étendre le contrôle de sa chaîne de valeur en intégrant l'onduleur, le convertisseur DC-DC et le chargeur embarqué (OBC) dans un boîtier unique développé en interne. De conception compacte, ce boîtier unique sera compatible avec le 800V, avec moins de pièces pour réduire le coût, et sera utilisé sur toutes les plateformes et tous les groupes motopropulseurs (BEV, HEV, PHEV) pour un effet d'échelle supplémentaire. Les modules de puissance pour l'onduleur, le DC-DC et l'OBC reposeront respectivement sur le carbure de silicium **(SiC)** et le nitrure de gallium (GaN) grâce au **partenariat stratégique signé avec STMicroelectronics**.

En plus de ces nouvelles technologies, Renault Group travaille également sur un **groupe motopropulseur plus compact** appelé « système tout-en-un ». Ce groupe motopropulseur réunit moteur électrique, réducteur et électronique de puissance dans un seul et même ensemble : cela permet de gagner **45 % de volume** au total (soit l'équivalent du volume du réservoir de la Clio actuelle), de réduire de **30 % le coût** du groupe motopropulseur global (cette économie en valeur étant l'équivalent du coût du moteur électrique), et de diminuer de **45 % l'énergie perdue** en WLTP, permettant un gain d'autonomie supplémentaire de 20 km pour un véhicule électrique.

D'autres partenariats technologiques en innovation sont présentés dans le **Chapitre 1.3.5. : Partenariats et Coopérations.**

1.4.2.6 Dépôt de brevets

Avec les défis que posent le changement climatique et le développement du digital, la mobilité est en pleine mutation. Ce véritable changement d'ère ouvre de nouveaux champs et les ruptures technologiques éclatent de plus en plus vite sur des domaines multiples sur lesquels Renault Group adapte sa stratégie pour se positionner comme acteur majeur du secteur. Renault Group a toujours su innover, et au travers de l'accélération significative et constante constatée depuis 2022 (+92 % en 2024 vs 2021) des dépôts de brevets en pleine propriété se reflète l'ampleur du virage technologique que prend l'entreprise, par exemple dans le logiciel, les batteries et leur intégration, ou encore dans les services. Par exemple, une proportion croissante des nouveaux brevets déposés est en lien avec nos roadmaps technologiques centrées sur le véhicule connecté et le véhicule électrique, atteignant 60 % en fin d'année 2024. Un chiffre qui démontre la vitalité de l'innovation au sein de Renault Group et sa volonté d'accentuer la protection de ses inventions en interne ou avec ses partenaires sur ces domaines stratégiques, laissant également de la place à la protection de la créativité en dehors de ces domaines.

Renault Group continue également d'être inventif dans ses domaines d'expertise reconnus, notamment en matière de motorisation. La technologie de rotor bobiné, issue du développement de la Zoe est un très bon exemple. Le partenariat avec Whylot, annoncé en 2022, pour créer un nouveau type de moteur électrique, en est un autre. Les nouveaux brevets déposés dans le cadre de ces partenariats couvrent un ensemble d'innovations applicables au moteur, mais également au système de charge, à la batterie, à la combinaison des énergies (électrique et hydrogène), à la gestion thermique, à l'architecture ou encore à l'acoustique.

Des solutions d'industrialisation sont également brevetées. La capacité d'intégrer une nouvelle technologie à l'échelle industrielle est l'un des points forts de Renault Group et un apport certain dans les partenariats dans lesquels s'implique Renault Group.

En 2024, le portefeuille de brevets Renault Group s'élève à plus de 15 000 titres.

1.4.2.7 Transformation digitale

Du fait de la complexité grandissante des véhicules (électrification, véhicules connectés, aides à la conduite…), de l'explosion des logiciels embarqués et d'une pression règlementaire de plus en plus forte, Renault Group renforce par sa transformation digitale les processus de gestion de configuration et de développement des systèmes et software ainsi que leur validation. Cette transformation permettra à l'ensemble de l'entreprise de collaborer en toute sécurité, de façon fluide et efficace, au sein d'un environnement unique. Tous les acteurs de la conception (Process, Achat, Costing, Design, Qualité…), de la validation, ainsi que les partenaires et les fournisseurs, rendront accessibles autour de jumeaux numériques (Digital Twins) les données du produit véhicule et cela tout au long de son cycle de vie, dans un objectif de réduction des coûts et des délais.

La transformation digitale de Renault Group se poursuit avec le programme « *Renaulution Virtual Twin* ». Le projet Enterprise PLM (*Product Life cycle Management*), rebaptisé « *Renaulution Virtual Twin* », est un programme d'envergure qui vise à transformer et à faire entrer la conception de Renault dans une nouvelle ère. Ce projet va doter l'ingénierie et l'ensemble des métiers amont de l'entreprise d'un nouvel outil digital de gestion de ses données produits et services de mobilité. Cet outil va offrir, grâce à l'extension de la digitalisation de l'Ingénierie au reste de l'entreprise, une plateforme de collaboration de la conception à l'après-vente autour du jumeau numérique (*single source of truth*).

Dans la continuité de 20 ans de collaboration, Renault Group et Dassault Systèmes renforcent leur partenariat pour contribuer au plan stratégique « Renaulution ». Dans le cadre d'un déploiement d'une ampleur inédite pour une entreprise industrielle, Renault Group adopte à l'échelle mondiale la plateforme 3DEXPERIENCE de Dassault Systèmes sur le Cloud.

Cette plateforme d'entreprise va permettre de réduire les coûts et le temps de développement des véhicules. Elle constituera une nouvelle colonne vertébrale pour partager,

en temps réel, l'ensemble des données liées au produit tout au long de son cycle de vie et gérer les jumeaux numériques dans toutes les configurations requises.

Plus de 20 000 collaborateurs de Renault Group bénéficieront d'expériences de jumeaux numériques pour améliorer le partage des données et la collaboration au sein de l'entreprise.

Ce programme a permis, dès 2022, les premiers déploiements de la conception à l'après-vente en passant par l'industrialisation. Il a pour objectif une solution complètement déployée en 2025.

En 2023, plus de 4 000 utilisateurs ont été formés. Dès le jalon concept freeze, un nouveau véhicule innovant de la Renaulution (plateforme et upperbodies) a été développé avec Renaulution Virtual Twin, embarquant tous les métiers de l'amont (ingénieries produit/process/après-vente, achats, *costing*, qualité, ...). Après ce premier programme pilote réussi, tous les nouveaux véhicules sont maintenant conçus dans la plateforme 3DExpérience. La réduction du coût des véhicules en vie série a aussi été outillée avec les solutions de datascience et d'intelligence artificielle (IA) de Dassault Systèmes en désilotant les datas gérées par les systèmes legacy des grandes fonctions (Ingénieries, Achats, *Costing, Manufacturing*).

Les progrès réalisés en simulation numérique ont permis d'améliorer la robustesse de conception, la correction des anomalies en amont et l'efficacité des validations. Cette rupture a contribué à une réduction des coûts de validations (prototypes et essais physiques) de plus de 50 % entre 2019 et 2024, et contribue au programme d'accélération d'un an des développements de nouveaux véhicules.

La simulation numérique permet de simuler et d'évaluer les prestations véhicules comme le crash, l'aérodynamique, l'acoustique, l'endurance, la thermique... sans recours à des prototypes physiques onéreux et en amont de la phase industrielle. Elle permet aussi de simuler les systèmes embarqués (ADAS, Systèmes et Softwares, gestion de l'énergie...) et d'anticiper leur mise au point. La simulation immersive permet de remettre l'humain dans la boucle de conception ou de validation du produit grâce au jumeau numérique par l'utilisation d'outils de réalité virtuelle ou de simulateurs de conduite. Ainsi, Renault Group a inauguré ROADS en 2023, le plus grand simulateur de conduite au monde. Le simulateur est, depuis, utilisé très tôt en phase de conception pour tester des hypothèses de dimensionnement ou de performance du châssis, des pneus, ou de la direction par exemple. Ces activités de simulation permettent d'anticiper certains choix techniques et ainsi d'optimiser les essais qui sont plus coûteux et qui interviennent en général plus tard.

L'arrivée massive des technologies d'intelligence artificielle et de gestion de la data au sein de l'ingénierie constitue un nouveau levier pour accélérer l'efficacité du numérique dans la conception et contribuer à la réduction des temps de développement des véhicules de la Renaulution. Transitions numérique et énergétique : un défi pour l'innovation.

1.4.2.8 Transition numérique

Le Logiciel va jouer un rôle de plus en plus important dans le véhicule de demain, que ce soit pour les interfaces homme-machine, le multimédia et les services connectés, ou encore les systèmes d'aides à la conduite. Il faut répondre au besoin croissant pour le client d'un contenu prestation et de services qui s'enrichissent au fur et à mesure et tout au long de la vie du véhicule, et ceci grâce au logiciel. Il faut également être en mesure d'accueillir l'arrivée à maturité de nouvelles solutions technologiques pour l'automobile.

Software Defined Vehicle

Pour relever un tel défi de transition numérique, l'entreprise s'est mise en ordre de marche afin de répondre aux évolutions nécessaires de l'architecture logicielle embarquée. Le partenariat avec Google et Qualcomm annoncé fin 2022 permettra de développer la voiture connectée de demain. Le « *Software Defined Vehicle* » rassemblera le meilleur des mondes de l'automobile et du numérique, pour proposer de nouveaux services à la demande et permettre des mises à jour continuelles sur les véhicules, en s'appuyant sur la collaboration existante autour d'Android Automotive qui sera consolidé par Renault Group avec ses partenaires dans un système d'exploitation du véhicule (CAR-OS).

Le « *Software Defined Vehicle* » permettra d'introduire de nouvelles fonctionnalités et services de plus en plus rapidement à partir d'un développement dans le Cloud, et porté automatiquement dans le véhicule. Cette centralisation de l'architecture a l'avantage de diminuer les coûts grâce à la réduction du nombre de calculateurs, d'améliorer le débit et la fluidité des échanges de données ainsi que de permettre une meilleure valorisation des données pour étendre les prestations offertes aux clients. Le véhicule « défini autour du logiciel » ouvre ainsi un champ des possibles immense avec de nouvelles perspectives de marché et d'innovations technologiques.

1.4.3 Transition énergétique

Renault Group a pris l'engagement d'atteindre un impact zéro CO_2 d'ici 2040 en Europe et d'ici 2050 dans le monde. Pour soutenir la réalisation de ses objectifs de développement durable, le Groupe développe des solutions innovantes pour réduire les émissions de ses véhicules et développer une batterie bas carbone, en prenant en compte l'ensemble de son cycle de vie.

Technologie batterie

Depuis 2022, tous les nouveaux modèles commercialisés disposent d'une version électrique ou électrifiée, dans un marché européen qui, en 2035 sera 100 % électrique.

Depuis l'annonce de son offensive sur le véhicule électrique début 2007, Renault Group s'appuie sur une expertise interne reconnue (électrochimie, science des matériaux, modélisation

thermique, électronique de contrôle, réseau haute tension, packaging mécanique…) pour opérer les choix les plus judicieux en matière de cellules, modules et packs batteries lithium-ion (Li-ion), afin de proposer dans ses véhicules électriques et hybrides des solutions au meilleur niveau en terme d'autonomie (densité énergétique), de tenue dans le temps (durabilité), de fiabilité, de coût et bien sûr de sûreté, qui reste l'objectif prioritaire. En témoignent les plus de 760 000 véhicules électriques Renault vendus en Europe depuis 2011 sans aucun incident majeur lié à la batterie (aucun choc électrique, aucun incendie).

L'ambition de Renault Group est aujourd'hui de développer une batterie « *made in France* », verte, décarbonée et responsable, visant à réduire jusqu'à 35 % l'empreinte carbone de ses batteries, d'ici 2030 (référence : Zoe 2019).

Son expertise a permis à Renault Group de construire des coopérations efficaces avec des fournisseurs de cellules de rang mondial, dans une logique de création d'écosystèmes, et des collaborations prometteuses sur les différentes étapes du cycle de vie ou les services énergétiques associés à la charge du véhicule.

Renault Group continue de pousser la technologie Li-ion actuelle, suivant plusieurs axes : la densité énergétique (pour encore accroître l'autonomie du véhicule ou pour pouvoir réduire le volume du pack batteries), mais également la puissance de charge ou le coût des batteries, en fonction des usages et prestations ciblées pour chaque véhicule.

Renault Group explore également des solutions technologiques visant à proposer le meilleur compromis coût-performance en fonction des types de véhicules et des usages. Ces pistes d'exploration concernent tant la chimie des batteries que de la structure des cellules et du pack.

Des alternatives « post Li-ion » sont également étudiées, notamment des technologies « tout-solide » (cellules de batteries ASSB (*All Solid State Battery*), voire des solutions mixtes solide-liquide ou de type gel.

Réparabilité, réemploi et recyclage des batteries

Cette expertise amont s'est étendue à l'ensemble du cycle de vie des batteries Li-ion, de l'extraction des matières premières jusqu'au démantèlement et au recyclage. Renault Group est pionnier dans cette approche globale et participe au développement de filières industrielles plus vertueuses, ainsi qu'à l'émergence d'applications de « seconde vie » des batteries. (Voir 2.2.2.5.3).

En phase d'usage du véhicule, Renault Group développe des solutions « *vehicle-to-grid* » (V2G), permettant de renvoyer de l'énergie vers le réseau électrique à partir de la batterie d'une voiture électrique. La nouvelle Renault 5 électrique est la première voiture de Renault permettant, grâce au service Mobilize V2G, de faire du véhicule électrique une source d'énergie pour la maison et pour le réseau électrique, apportant une flexibilité supplémentaire et facilitant l'intégration des énergies renouvelables dans le mix énergétique.*

À l'issue de leur première vie dans le véhicule, les batteries offrent encore jusqu'à 2/3 de leur capacité initiale. Mobilize développe de nouvelles applications de stockage stationnaire ou mobile, dans lesquelles les batteries sont réemployées pour une seconde vie.

Renault Group bénéficie d'un solide savoir-faire en matière de collecte et de recyclage des batteries de véhicule électrique. Au global, près de 6 000 batteries ont déjà été recyclées. Sur son site Refactory de Flins, dédié à l'économie circulaire, Renault Group dispose d'installations pour le rétrofit, le réemploi, le démantèlement et le recyclage des batteries. En 2023, le Centre Expert de Réparation des Batteries de Flins a doublé sa capacité de réparation de batteries et de préparation pour une deuxième vie.

Pour aller plus loin dans le recyclage, Renault Group a annoncé le 13 octobre 2022 la création de The Future Is NEUTRAL, la première entreprise à opérer sur l'ensemble de la chaîne de valeur de l'économie circulaire automobile, qui ambitionne notamment de devenir un leader européen du recyclage des batteries en boucle fermée. (Voir 2.2.2.5.4 et 2.2.2.5.5)

Moteur électrique sans terres rares

Premier constructeur à développer son propre moteur électrique – sans terres rares (ie. Sans aimants permanents) et basé sur la technologie des machines synchrones à rotor bobiné **(EESM Electrically Excited Synchronous Motor)** – et son propre réducteur, Renault Group garde une longueur d'avance sur la concurrence. En ayant déjà réalisé l'essentiel des investissements nécessaires pour maîtriser ces technologies, Renault Group a pu diviser par deux le coût de ses batteries au cours des dix dernières années, et le divisera à nouveau par deux au cours de la prochaine décennie. Renault Group intégrera progressivement **de nouvelles améliorations technologiques à partir de 2024** sur son moteur synchrone à rotor bobiné ; ce qui permettra de réduire les coûts et d'améliorer l'efficacité du moteur.

L'hydrogène

Si l'électrification reste l'arête dorsale de la stratégie de Renault Group pour réduire les émissions de CO_2 de ses véhicules particuliers, d'autres technologies sont étudiées sur les véhicules utilitaires, voire sur des véhicules particuliers pour ne rater aucune opportunité sur des niches d'usage. Renault Group a très tôt engagé des études amont afin d'évaluer le potentiel de l'hydrogène, dans une approche globale du cycle de vie « du berceau à la tombe ».

Renault Group explore également d'autres applications de l'hydrogène, en particulier à travers des prototypes et des concept-cars, ainsi qu'une veille active sur l'évolution de l'écosystème hydrogène, en particulier à l'échelle européenne. L'hydrogène est également étudié comme source d'énergie pour nos usines. (Voir 2.2.2.1.5.2).

Moteurs thermiques et hybrides à faible émission

Dans sa stratégie de décarbonation des moteurs thermiques et hybrides, Renault Group s'appuie sur la technologie E-Tech hybride, après le lancement de la première génération en 2020 sur la gamme Renault puis son déploiement sur la gamme Dacia, une seconde génération a été lancée en 2022 avec Austral. Cette technologie consiste en cinq organes principaux :

- une boîte de vitesse intelligente sans embrayage, multimodes, issue de notre expérience en Formule 1, a été développée pour réduire les pertes d'énergie. Elle permet une grande capacité d'accélération, une vivacité en phase de reprise et une réduction de la consommation et des émissions de CO_2 ;

- un e-moteur, principal moteur électrique, qui démarre le véhicule, assure la conduite 100 % électrique, entraîne les roues et permet la recharge de la batterie ;
- un moteur électrique secondaire qui fait office de démarreur et générateur à haute tension pour le moteur à essence. Il fait également office de régénérateur de batterie – et de stabilisateur dans les changements de rapports de vitesse ;
- une batterie qui stocke l'énergie nécessaire au déplacement du véhicule et assure ensuite l'autonomie du véhicule en mode électrique (batterie de 2kWh sur Austral) ;
- un moteur thermique spécialement conçu pour réduire la consommation et les émissions de CO_2. Il est équipé d'un filtre à particules et allie économie, efficacité et performance.

1.4.4 Zoom sur quelques concepts, prototypes et démonstrateurs de 2024

L'Ingénierie est au service de Renault Group et de ses marques. La sélection ci-dessous n'est pas exhaustive.

1.4.4.1 Des navettes autonomes pour Roland-Garros et pour le transport public

Partenaire premium du tournoi de Roland-Garros 2024, **Renault a innové avec WeRide en mettant en place une expérimentation de navettes électriques et autonomes**. L'objectif était de **faciliter l'accès au stade tout en montrant la maturité des nouvelles technologies** pour des services de transport public automatisé.

Rien qu'en Europe, plus de 400 grandes villes vont progressivement élaborer des plans de mobilité urbaine durable pour promouvoir la mobilité zéro et à faibles émission tout en devant continuer à assurer la mobilité de leurs populations.

Pour Renault Group, le transport automatisé est une solution pertinente et nécessaire pour répondre efficacement à ces besoins croissants. **Avant la fin de cette décennie, Renault Group développera une plateforme robotisée de miniBus électrique capable d'intégrer les solutions d'automatisation de partenaires spécialisés**.

Plus flexibles, les miniBus autonomes sans opérateurs à bord pourront fonctionner **7 j/7 et 24h/24** en toute sécurité et seront une alternative zéro émission ou un complément **efficient en coûts et CO_2 / km.passager** aux solutions existantes (train, tramway, bus). Une simple **supervision à distance** sera nécessaire pour opérer une flotte de véhicules.



1.4.4.2 « U1st Vision », des services mobiles innovants centrés sur l'humain

C'est en mai 2024, à VivaTech, que **la Software République - un écosystème d'innovation pour une mobilité intelligente, sécurisée et durable** - a dévoilé le concept « U1st Vision » (You First Vision). Il s'agit d'un démonstrateur technologique innovant mettant en scène sa **vision de services « plus proches du citoyen », en lui offrant un accès facilité à une gamme de services de proximité variés, personnalisés et sécurisés**.



Le premier cas d'usage est le module de services de santé « Health Pop-Up ». Il intègre 21 paramètres médicaux parmi lesquels 12 innovations, dont un avatar alimenté par l'Intelligence Artificielle. Ce module apporte **une solution aux difficultés rencontrées dans les « déserts médicaux »** en fournissant un service mobile intégré à guichet unique pour des soins préventifs, des diagnostics et le suivi de maladies. Il est géré par un assistant médical et permet des téléconsultations réalisées avec des professionnels de la santé.

Au total, 22 entreprises ont participé à ce projet :

- Les 7 entreprises membres de la Software République (Renault Group, Dassault Systèmes, Eviden du Groupe Atos, JCDecaux, Orange, STMicroelectronics et Thales) ;
- 3 entreprises partenaires du domaine de la santé (EssilorLuxottica, Praesens et Withings) ;
- 12 autres contributeurs (ANCT, Emsense, Flexis, Kanopymed, Loxamed, Mon Espace Santé, NorbertHealth, OneVisage, Orosound, Sonup, TIB, Usense).

1.4.4.3 Renault Estafette Concept : l'utilitaire pensé pour la ville, 100 % électrique, intelligent et évolutif

Estafette Concept est une vision de Renault pour ses futurs fourgons électriques qui **préfigure ce que produira Flexis**, l'entreprise indépendante fondée par Renault Group, Volvo Group et CMA CGM Group **pour répondre aux défis de la transition énergétique et de la logistique du dernier kilomètre**.

Pensé pour la ville, Estafette Concept est à la fois **compact et spacieux**. Il conjugue l'empreinte au sol de Kangoo L2 avec l'agilité de Clio et le volume de chargement de Master. Conçu pour les chauffeurs, Estafette Concept optimise grâce à son **design ergonomique** le déroulé de leurs opérations en termes de temps et de sécurité.

Connecté et intelligent, le véhicule profite de l'architecture électronique SDV (*Software Defined Vehicle* ou véhicule conçu autour du logiciel) **de la plateforme FlexEVan, développée par Ampere**. Elle permet d'intégrer des fonctions évoluées comme les **mises à jour en temps réel** ou la **maintenance prédictive**, et contribue à une **réduction des coûts d'usage d'environ 20 %**.



1.4.4.4 A390_β : la nouvelle silhouette sport *fastback* d'Alpine avec des technologies révolutionnaires

Fluidité, sportivité et habitabilité : le show-car A390_β (bêta) préfigure le deuxième des trois modèles du Dream Garage imaginé par Alpine. **Ses formes affutées et aérodynamiques laissent entrevoir le futur modèle de série 5 places, 100 % électrique, pensé pour un usage au quotidien, et capable de se métamorphoser en bête de course** pour une conduite beaucoup plus sportive.

Basé sur une version fortement remaniée de la plateforme AmpR Medium d'Ampere, ce dernier sera équipé de **trois moteurs électriques** (un à l'avant et deux à l'arrière) et il disposera d'un **système quatre roues motrices non-permanent innovant**. Concrètement, la motricité aux essieux sera gérée par une logique de **gestion du couple intelligente** entièrement développée et mise au point par les ingénieurs d'Alpine : **l'Active Torque Vectoring**.

En contrôlant intelligemment la répartition du couple entre les essieux avant et arrière, et indépendamment à la roue arrière gauche et à la roue arrière droite, cette technologie permet d'optimiser les performances longitudinales du véhicule et le dynamisme en virage, tout en garantissant un haut niveau de réassurance et de confiance, quel que soit le niveau d'adhérence sous chaque roue.

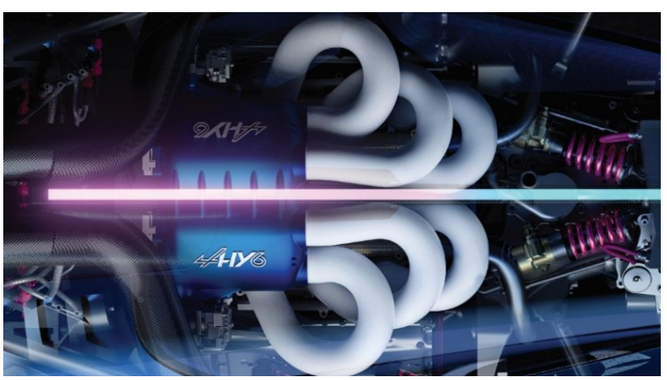
La combinaison de trois moteurs électriques monitorés par l'Active Torque Vectoring, **jusqu'ici réservé aux hypercars** fabriquées en petite série, **est une première mondiale dans le segment**.



1.4.4.5 Alpenglow Hy6, le prototype équipé du premier moteur thermique 6 cylindres à hydrogène d'Alpine

Présenté pour la première fois en 2022 sous la forme d'un concept-car, Alpenglow est revenu au Mondial de l'Auto de Paris 2024 dans sa version la plus aboutie : Alpenglow Hy6.

Première mondiale et pièce maîtresse de cette évolution, son tout nouveau **moteur thermique V6 3,5 litres biturbo** est spécifiquement conçu pour être **alimenté à l'hydrogène**. Il a été développé en deux ans par les équipes d'Alpine à Viry-Châtillon. En plus de ses **performances** exceptionnelles (740 chevaux à 600 tours/minute pour une vitesse de pointe dépassant les 330 km/h) et de sa **musicalité**, la technologie du moteur à combustion interne à hydrogène fait d'Alpine un précurseur en proposant **une nouvelle voie prometteuse pour la décarbonation des véhicules sportifs et du sport automobile**.



1.4.4.6 Renault Emblème, le démonstrateur qui relève le défi de la mobilité décarbonée



Exposé au Mondial de l'Auto de Paris 2024 et dévoilé par Ampere, le démo-car Renault Emblème est **un chef-d'œuvre d'ingénierie et un laboratoire d'innovations**. Son objectif ambitieux est de concevoir un prototype familial roulant - habitable, confortable et high-tech - tout en atteignant un niveau inédit de décarbonation.

Pour cela, Renault Emblème a été imaginé autour d'**un cahier des charges basé sur l'éco-conception**. Ingénieurs et designers ont travaillé ensemble pour **trouver les meilleures solutions d'aérodynamisme et d'efficience**. Le résultat est bluffant : un élégant break de chasse de 4,80 mètres de long qui incarne le futur langage design de la marque et qui embarque notamment **le nouveau grand écran openR panorama** à l'intérieur. Logée à l'arrière, **la motorisation 100 % électrique « bi-énergie », alimentée en électricité et hydrogène**, offre une combinaison avantageuse pour des trajets décarbonés aussi bien sur courtes que longues distances.

Une méthodologie basée sur l'Analyse du Cycle de Vie du véhicule

L'analyse du cycle de vie ou ACV est un outil scientifique qui permet l'évaluation quantitative des impacts environnementaux d'un véhicule tout au long de sa vie (du berceau à la tombe), de l'extraction des matières premières, à la production des composants, en passant par l'assemblage, le transport, l'utilisation du véhicule, son entretien et, enfin, son recyclage. Il s'agit d'un outil multicritères international et utilisé par Renault Group. Il permet notamment de calculer le potentiel de réchauffement climatique lié aux émissions de gaz à effet de serre mesurées en CO_2 équivalent (CO_2e) par véhicule. À noter que Renault Group a choisi comme base de calcul les consommations réelles de ses véhicules sur 200 000 km. Par ailleurs, Renault Group et Ampere soutiennent la proposition de la filière automobile française sur une mesure de l'impact sur le cycle de vie complet du véhicule. Le résultat de l'analyse du cycle de vie d'une Renault Mégane E-Tech électrique est de 24 tonnes. Ce chiffre, presque deux fois moins élevé que celui d'un modèle équivalent carburant à l'énergie fossile (50 tonnes de CO_2e pour un Captur essence) prouve qu'en termes de CO_2e, la mobilité 100 % électrique est plus vertueuse. Sur cette base, l'ambition du projet Emblème est d'atteindre seulement 5 tonnes de CO_2e du berceau à la tombe. Soit une réduction de près de 90 % !

1.5 Environnement règlementaire

1.5.1 Règlementations transverses en matière de durabilité et de transition écologique

1.5.1.1 Principaux objectifs de ce domaine règlementaire

Dans le contexte du changement climatique et de transition écologique, l'Union Européenne et la France ont adopté des réglementations ambitieuses telles que la CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), la « Taxonomie Verte », le MACF (Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières), et l'AGEC (loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire). Ces initiatives règlementaires visent à encourager la durabilité, à stimuler les investissements dans l'économie verte et à garantir une transition équitable vers une économie à faible émission de carbone. Les constructeurs automobiles, y compris Renault Group, participent activement à l'élaboration de ces règlementations à travers des groupes de travail, assurant ainsi que les nouvelles normes prennent en compte leurs capacités techniques et industrielles ainsi que leurs délais de mise en œuvre.

1.5.1.2 Impact de ce domaine sur les activités de Renault Group

Ces règlementations récentes imposent à Renault Group d'adapter ses processus et de se conformer à des standards de durabilité renforcés, influençant ses opérations et ses finances. Sur le plan opérationnel, elles requièrent une révision des processus existants et l'adoption de normes de durabilité plus strictes, tout en imposant des obligations de reporting détaillé. Par exemple, la CSRD demande à Renault Group de divulguer l'impact de ses activités sur l'environnement et la société ainsi que les risques et opportunités financiers afférents, tandis que la « Taxonomie Verte » évalue l'alignement des activités avec les objectifs environnementaux de l'UE. Le MACF, indirectement, nécessite dès à présent un reporting accru sur les empreintes carbone des produits importés pour calculer la taxe carbone applicable à compter de 2026.

D'un point de vue financier, ces réglementations engendrent des coûts de mise en conformité, allant de l'investissement dans des systèmes d'information à l'adaptation des processus pour répondre aux critères de durabilité. Elles peuvent également entraîner des coûts supplémentaires liés aux taxes carbone. Cependant, elles offrent des opportunités financières en améliorant l'accès au capital grâce à des instruments financiers verts et en ouvrant de nouveaux marchés pour les produits et services durables, contribuant ainsi à atténuer les risques environnementaux sur le long terme.

1.5.1.3 Textes de référence

Les bases de ces règlementations proviennent de diverses autorités, incluant les États, les communautés d'États, et les Nations Unies. Parmi elles, nous retrouvons :

- la règlementation en matière de reporting de durabilité, qui évolue avec la mise en application de la Corporate Sustainability Reporting Directive ou CSRD (directive n° 2022/2464) au sein de l'UE. Cette directive, transposée en droit français par l'ordonnance 2023-1142 du 6 décembre 2023, prend la suite de la Déclaration de Performance Extra-Financière ou DPEF. Elle exige la publication d'un rapport extra-financier approfondi, normé et fondé sur l'analyse de l'impact des activités économiques sur leur environnement et des risques et opportunités financiers afférents. Elle s'appuie sur douze normes d'information de durabilité, les European Sustainability Reporting Standards ou ESRS, couvrant les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance des entreprises au travers d'environ 800 points de données pour cette première année, tant quantitatifs que qualitatifs. Renault Group, en tant que répondant à la DPEF, est éligible dès l'exercice 2024 et intègre donc au chapitre 2 du présent Document d'enregistrement universel le rapport de durabilité conforme à la CSRD ;
- les règlements européens n° 2020/852 et n° 2023/2486 de la « Taxonomie Verte » visant à favoriser les investissements durables au sein de l'UE, où l'objectif Économie Circulaire est soumis à la notion d'alignement pour la première fois cette année, actant ainsi la prise en compte de la notion d'alignement sur tous les objectifs de la « Taxonomie Verte » ;
- en France, la loi AGEC « Anti-gaspillage pour une économie circulaire » promulguée le 10 février 2020 vise à étendre la responsabilité des industriels dans la gestion de leurs déchets, selon le principe de la Responsabilité Elargie du Producteur (REP). Renault Group est concerné en 2024 au titre des REP pneumatiques, huiles et lubrifiants et plus particulièrement de la REP Véhicule Hors d'Usage (VHU). Le Groupe a choisi de répondre à cette dernière obligation par la constitution d'un Système Individuel en s'appuyant sur l'expertise d'INDRA Automobile Recycling, filiale de The Future Is NEUTRAL et réseau leader en France du traitement des VHU. Ce Système Individuel a reçu son agrément ministériel le 20 juin 2024 ;
- le nouveau règlement MACF « Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières » (EU) 2023/956, qui vise à soumettre une liste de produits importés dans le territoire douanier de l'UE à une tarification du carbone équivalente à celle appliquée aux industriels fabriquant ces produits sur le territoire européen, et qui est complété par le règlement d'exécution (UE) 2023/1773, est entré en vigueur au 1er octobre 2023.

1.5.2 Réglementation en matière de construction automobile

1.5.2.1 Principaux objectifs de ce domaine règlementaire

La règlementation relative à la construction automobile répond aux exigences des États en ce qui concerne, d'une part, la sécurité des personnes et, d'autre part, l'impact environnemental du parc automobile (réduction des émissions polluantes, du CO_2, du bruit, de la pression sur les ressources, etc.).

Le cadre règlementaire de l'Union Européenne s'appuie notamment sur le règlement (UE) n° 2018/858, modifié par le règlement (UE) n° 2019/2144, relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, dit « *General Safety Regulation* » (GSR) qui concerne la sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, renforçant les contrôles d'homologation et de process de production, ainsi que la surveillance statistique et continue des véhicules mis sur le marché.

Les constructeurs automobiles participent également activement au renforcement règlementaire au niveau mondial, par le biais des groupes de travail encadrés (Commission européenne, ONU, etc.), afin que ces évolutions règlementaires tiennent compte de leurs capacités techniques et industrielles, et de leurs délais de mise en œuvre.

1.5.2.2 Impact de ce domaine sur les activités de Renault Group

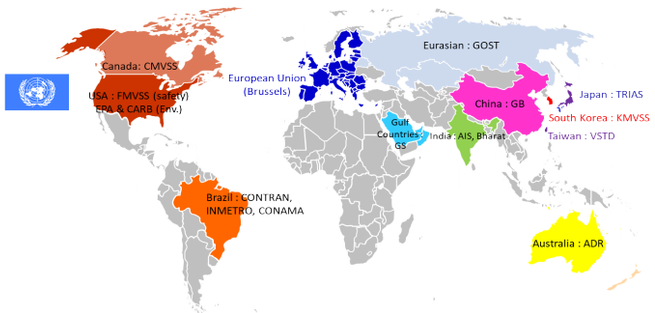
Ce domaine règlementaire a des impacts très significatifs sur les activités de Renault Group de par le nombre, la diversité et la fréquence d'application de l'ensemble des règlements qu'il couvre. Ainsi ces règlementations concernent directement les définitions techniques de nos véhicules, les moyens et systèmes d'information associés, et elles impactent concrètement nos systèmes de conception, de production, de commercialisation et d'après-vente.

Elles impliquent d'une part des enjeux en termes d'innovations, d'investissements et de coûts de développement pour que nos produits répondent en tout point aux exigences règlementaires définies. Et d'autre part, elles imposent une capacité à délivrer nos véhicules dans le respect des dates d'application fixées par l'obtention d'une certification tierce partie permettant leur vente et leur immatriculation sur les différents marchés de commercialisation.

Ce domaine règlementaire oblige aussi Renault Group à contrôler systématiquement la conformité de ses productions lors de la fabrication et pendant la vie des véhicules, et à être en capacité de démontrer de manière permanente la maîtrise de cette conformité auprès d'une autorité de surveillance. Un manque de maîtrise de conformité peut règlementairement engendrer des pénalités financières et représenter un risque juridique majeur.

1.5.2.3 Textes de référence

Globalement, les sources pour les règlementations viennent des états, ou de communautés d'états ou des nations unies (UN) tel que représentées sur la map monde ci-dessous. Notamment les Nations-Unies créent des *UN Regulations* (UN-R) et des *Global Technical Regulations* (GTR).



Ces règlementations sont regroupées dans plusieurs dizaines domaines règlementaires. Parmi, les domaines règlementaires les plus importants, nous pouvons par exemple cités :

- Le règlement (UE) n° 2018/858, sur lequel s'appuie le **cadre réglementaire de l'Union Européenne**, il a été modifié par le règlement (UE) n° 2019/2144, relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, dit « *General Safety Regulation* » (GSR) qui concerne la sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, renforçant les contrôles d'homologation et de process de production, ainsi que la surveillance statistique et continue des véhicules mis sur le marché.
- **Pour les émissions polluantes**, elles sont cadrées par le règlement (CE) n° 715/2007 amendé par le règlement (UE) n° 2018/858 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, complété par le règlement (UE) n° 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017, amendé par (UE) 2018/1832. Le prochain step dénommé Euro7 doit entrer en vigueur fin 2026.
- **Pour le CO_2,** le règlement (UE) 2019/631 établit les normes de performance en matière d'émissions de CO_2 applicable aux véhicules particuliers ainsi qu'aux véhicules utilitaires légers neufs. Amendé par la réglementation (UE) 851/2023, il définit les objectifs à atteindre jusqu'en 2035 avec des risques de pénalités financières s'ils ne sont pas respectés.
- **En termes de sécurité passive et active**, l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2019/2144 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et

des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés oblige les constructeurs à intégrer toute une série d'équipements de sécurité et à concevoir la structure des nouveaux véhicules en tenant compte d'exigences nouvelles visant à minimiser la gravité des accidents. Dans les derniers règlements majeurs, nous pouvons souligner ceux relatifs aux aides à la conduite (ADAS) s'appliquant à tous les véhicules depuis mi 2024.

- Le volet sécurité s'enrichit aussi d'un volet **Cybersécurité** avec l'entrée en vigueur du règlement CE n° 661/2009 introduisant des exigences en matière de mise en place d'un système de gouvernance de la cybersécurité structuré, permettant d'assurer la traçabilité et la transparence de toutes les décisions et validations vis-à-vis des autorités de contrôle, et la prise en compte dans la conception des véhicules de toutes les solutions techniques à l'état de l'art visant à limiter le risque cyber. Ce système doit être accrédité par une tierce partie. En parallèle de ces exigences, les constructeurs doivent mettre en place un **système de management des évolutions de logiciels** (*Software Update Management System – Règlement de l'ONU n° 156*), afin d'assurer la traçabilité des décisions de mises à jour logicielles et de leurs impacts sur le produit et sur son homologation, ainsi que celle des compatibilité et configuration des véhicules en circulation. Ce dispositif facilitera la démonstration du maintien de la conformité des véhicules, même après d'éventuelles mises à jour logicielles *via* FOTA (*Firmware Over The Air updates*).
- Pour ce qui est des véhicules électriques et/ou hybrides, de nouvelles règlementations se développent très rapidement, et en particulier autour des **batteries de traction.** Ainsi, les évolutions sur la règlementation batterie vont conduire à couvrir la totalité de leur cycle de vie depuis l'approvisionnement des matières premières jusqu'au traitement des batteries en tant que déchets en fin de vie, tout en introduisant les conditions pour faciliter la prolongation de la vie des batteries y compris dans le cadre d'une 2ème vie des batteries et le réemploi de leurs pièces. En termes de nouvelles exigences nous pouvons notamment citer : les performances, la durabilité, l'empreinte carbone, la recyclabilité, la mise en place de règles d'éthique auditables sur toute la chaine d'approvisionnement (*due diligence*), l'obligation de communication vers les clients par un passeport digital, et l'implication renforcée dans le fonctionnement des filières de collecte et de recyclage *via* la Responsabilité Etendue du Producteur (REP).

  Il est à noter aussi une très forte évolution des exigences actuelles en matière de sécurité des batteries pour inclure des exigences relatives au risque de propagation thermique.
- En ce qui concerne **les substances, les matériaux interdits et le recyclage**, la règlementation porte sur l'enregistrement de l'ensemble des substances et matières présentes dans les véhicules et prévoit des interdictions et limitations de celles-ci avec un suivi de chaque véhicule, afin d'éviter de diffuser sur le marché des produits nocifs ou interdits et de faciliter le recyclage des véhicules et leurs batteries en fin de vie. Les orientations règlementaires mondiales sur les substances et le recyclage des véhicules et des batteries sont majoritairement données par l'Union européenne. Il peut être cité notamment les règlementations européennes REACH (*Registration, Evaluation, Authorization and restriction of Chemicals*), POP (polluants organiques persistants), et produits biocides pour les substances.
- La règlementation des **véhicules « autonomes »** peut sommairement se scinder en deux. D'une part et sans revêtir un caractère d'équipement obligatoire, la règlementation sur les véhicules offrant des prestations de délégation de conduite encadre les systèmes permettant la délégation de conduite sur les autoroutes (*Advanced Lane Keeping Systems*). D'autre part, le cas des véhicules « sans conducteur » est abordé au travers d'expérimentations menées au niveau national, et d'autorisations délivrées localement, notamment pour les transports en commun. Le Règlement (UE) 2019/2144, complété par le Règlement d'exécution (UE) 2022/1426 du 5 août 2022, permet déjà l'homologation de ces véhicules.
- Le « **véhicule connecté** » induit un enjeu fort autour de la ***data***, et en particulier « de l'accès et du transfert de données », que ce soit à destination du véhicule, ou en provenance de celui-ci. Ainsi le Data Act européen est un règlement horizontal (qui s'applique à toutes sortes de produits et services) qui vise à règlementer ce « business » de la donnée, dans lequel il est nécessaire pour les fabricants de produits et fournisseurs de services, de veiller notamment au maintien de l'équilibre entre la libre concurrence et la propriété intellectuelle, sous l'arbitrage des lois sur la protection des données privées (*General Data Protection Regulation*). Ce Data Act européen entrera en vigueur d'ici fin 2026.
- La règlementation porte aussi sur le **renforcement de la surveillance**. A titre d'exemple, les Etats membres de l'Union européenne ont mis en place la surveillance de marché demandée par le Règlement (UE) 2018/858 de réception des véhicules et assurent les prélèvements et les contrôles de conformité sur des véhicules représentatifs de leur marché respectif. La réalisation de ces essais repris des tests d'homologation permet d'assurer l'objectif de l'Union européenne d'avoir une surveillance de l'industrie automobile, constructeur et équipementiers, et une surveillance du fonctionnement des services techniques pour détecter et corriger les dysfonctionnements du système d'homologation européen.

1.5.3 Règlementation environnementale pour les sites opérationnels

1.5.3.1 Principaux objectifs de ce domaine règlementaire

L'objectif de la règlementation environnementale est de protéger les écosystèmes et de réduire l'impact environnemental et sanitaire des activités humaines.

En fonctions des activités industrielles et de leurs importances, des textes différents s'appliquent aux sites opérationnels du groupe. De façon générale, plus les impacts environnementaux sont conséquents plus les exigences des textes sont fortes.

1.5.3.2 Impact de ce domaine sur les activités de Renault Group

Le cadre règlementaire est très important puisque pour exercer nos activités, les sites de production doivent obtenir des autorisations environnementales des administrations. Ces autorisations conditionnent le fonctionnement des sites et donc la production de nos produits.

Globalement, dans tous les pays, les autorisations d'exploitation sont données après examen d'un dossier présentant les impacts environnementaux des activités et les moyens mis en place pour les réduire et être conforme aux réglementations en vigueur.

Pour respecter les normes environnementales, les sites sont dotés d'équipements visant à prévenir les pollutions ou à les traiter. Ces équipements représentent un investissement de plusieurs dizaines de millions d'euros pour chaque site industriel (CAPEX). Des frais de fonctionnement (OPEX) estimés à 25€ par véhicule sont également induits par ces réglementations et une hausse de ces frais est attendue avant l'application complète du plan de décarbonation du groupe.

1.5.3.3 Textes de référence

- La Directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution), dite « **directive IED** » (*Industrial Emissions Directive*) révisée en date du 15/07/2024.
- Les **documents de références sur les meilleures techniques disponibles** associés à la directive précédente (IED) et applicables à nos sites :
  - Le **BREF STS** de 2020 « *Best Available Techniques Reference Document for the Surface Treatment using organic Solvents* » pour les activités de peinture automobile ;
  - Le **BREF STM** « *Best Available Techniques Reference Document for the Surface Treatment of Metals and Plastics* » de 2006 (révision en cours) pour le traitement de surface des métaux et matières plastiques ;
  - Le **BREF SF** « *Best Available Techniques Reference Document for the Smitheries and Foundries Industry* » de 2005 (révision en cours) pour les activités de fonderie ;
  - Le **BREF LCP** « *Best Available Techniques Reference Document for Large Combustion Plants* » de 2017 pour les grandes installations de combustion.
- La **Directive (UE)** 2015/2193 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative à la **limitation des émissions** de certains polluants dans **l'atmosphère** en provenance des **installations de combustion moyennes** ;
- Les **directives européennes cadres :**
  - La Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives, dite « **directive cadre déchets** » ;
  - La Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, dite « **directive cadre sur l'eau** ».
- La **convention de Bâle**, sur le contrôle des **mouvements transfrontaliers des déchets et de leur élimination** approuvée par la Décision 93/98/CEE du Conseil des Communautés Européennes le 1er février 1993 et ses textes associés ;
- Le Règlement (UE) 2024/573 du Parlement européen et du Conseil du 7 février 2024 relatif **aux gaz à effet de serre fluorés**, modifiant la directive (UE) 2019/1937 et abrogeant le règlement (UE) n° 517/2014, dit **règlement F-gaz III** ;
- La Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil modifiée par la Directive (UE) 2023/959 du 10 mai 2023 ;
- Au-delà des règlementations européennes il faut aussi prendre en compte les règlementations spécifiques à chaque pays et localité.

1.5.4 Règlementation en matière de dessins et modèles communautaires appliquée aux pièces détachées

1.5.4.1 Principaux objectifs de ce domaine règlementaire

Cette règlementation européenne est en cours d'évolution ; elle concerne les pièces de rechange et plus précisément les dessins et modèles communautaires. L'objectif vise à harmoniser dans tous les pays de l'UE la libéralisation du marché de la pièce de rechange en mettant fin à la protection de ces pièces par les dessins et modèles. Aujourd'hui il est encore possible d'attaquer des tiers contrefacteurs proposant à la vente des pièces de rechange de pièces visibles externe (*lighting*, pare choc, portière, rétroviseur...) cela ne sera plus possible dans quelques années lorsque la proposition de directive sera promulguée et transposée nationalement.

1.5.4.2 Impact de ce domaine sur les activités de Renault Group

L'impact pour le domaine pièces de rechange (dessins et modèles communautaires) est financier et est important car il ne sera plus possible d'empêcher les tiers de « copier » nos pièces pour le marché de la rechange. Aujourd'hui il est encore possible d'agir sur la base de la contrefaçon dans certains pays comme en France mais bientôt il ne sera plus possible de le faire.

1.5.4.3 Textes de référence

Règlement européen N° 6/2002 en cours de révision suite à une proposition de Directive en date du 20 décembre 2023 qui vise à mettre fin dans tous les pays de l'UE à la protection par les dessins et modèles des pièces de rechange.

1.5.5 Règlementation en matière bancaire

1.5.5.1 Principaux objectifs de ce domaine règlementaire

- **L'objectif de la règlementation bancaire est de mettre en place un dispositif qui assure la solidité financière des banques, leur bonne gouvernance et la stabilité du système financier en définissant notamment :**
  - les règles relatives aux conditions d'agrément des établissements de crédit, à la gouvernance des établissements de crédit, au contrôle interne et à la rémunération des dirigeants ceci afin d'harmoniser au niveau européen la réglementation applicable aux établissements de crédit dans ces domaines ;
  - les exigences prudentielles applicables aux établissements de crédit sont de nouvelles exigences en termes de ratio de fonds propres, de ratio de liquidité et de ratio de levier ;
  - les règles relatives aux estimations de probabilité de défaut et aux estimations de perte en cas de défaut, les bonnes pratiques de gestion des risques des établissements de crédit en matière de gestion des expositions non performantes (ENP), des expositions renégociées et des actifs saisis ainsi que des orientations touchant aux dispositifs et aux procédures de gouvernance interne des établissements en ce qui concerne les processus d'octroi de crédit, et procédures de gestion des risques associées, en particulier l'évaluation de la solvabilité ;
  - la gestion des faillites des banques européennes de façon à préserver la stabilité financière et à minimiser les coûts pour les contribuables. Les autorités compétentes ont ainsi les moyens d'intervenir avant que les difficultés n'apparaissent et, le cas échéant, dès le début du processus de résolution ;
  - le niveau d'accessibilité aux registres des bénéficiaires effectifs pour renforcer la transparence des personnes morales et structures juridiques complexes ainsi que les mesures de vigilance renforcées à mettre en œuvre à l'égard des relations d'affaires ou des opérations impliquant des pays tiers à haut risque ;

et une supervision homogène par des autorités de manière à protéger les clients et leurs dépôts en définissant :

- une meilleure protection des consommateurs en harmonisant les règles nationales en matière de distribution de crédit ;
- une meilleure protection des consommateurs en harmonisant les règles nationales en matière de distribution des produits d'assurances.

1.5.5.2 Impact de ce domaine sur les activités de Renault Group

- **Ce domaine règlementaire a effectivement un impact significatif notamment en terme financier sur Renault Group. MFS doit notamment respecter en permanence certains ratios en termes de fonds propres et de liquidité, ce qui implique notamment d'immobiliser des capitaux propres de manière significative.**

1.5.5.3 Textes de référence

La Directive 2013/36 du 26 juin 2013 concernant l'accès à l'activité des établissements de crédit et la surveillance prudentielle des établissements de crédit et des entreprises d'investissement, dite « **directive CRD IV** », a été transposée en France par l'ordonnance 2014/158 et par l'arrêté du 3 novembre 2014.

La Directive 2019/878 est venue modifier la directive 2013/36 en ce qui concerne les entités exemptées, les compagnies financières holding, les compagnies financières holding mixtes, la rémunération, les mesures et pouvoirs de surveillance et les mesures de conservation des fonds propres. Cette directive a été transposée en droit français par l'ordonnance n° 2020-1635 du 21 décembre 2020 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'union européenne en matière financière.

Le règlement européen 575/2013 du 26 juin 2013

Ce texte a été modifié par le règlement 2019/630 en ce qui concerne la couverture minimale des pertes sur les expositions non performantes.

Le CRR a également été amendé par le règlement (UE) 2019/876 du 20 mai 2019 en ce qui concerne le ratio de levier, le ratio de financement stable net, les exigences en matière de fonds propres et d'engagements éligibles, le risque de crédit de contrepartie, le risque de marché, les expositions sur contreparties centrales, les expositions sur organismes de placement collectif, les grands risques et les exigences de déclaration et de publication, ainsi que le règlement (UE) 2020/873 du 24 juin 2020 en ce qui concerne certains ajustements à apporter en réponse à la pandémie de covid-19.

La Directive 2014/59 du 15 mai 2014 établissant un cadre pour le redressement et la résolution des établissements de crédit et des entreprises d'investissement, dite « directive BRRD », a établi un cadre pour le redressement et la résolution des établissements de crédit.

Ces mesures ont été complétées par **le règlement 806/2014 du 15 juillet 2014** établissant un mécanisme de résolution unique (MRU) et un fonds de résolution unique (FRU). Enfin, cette directive a été modifiée par la **Directive 2019/879 du 20 mai 2019** en ce qui concerne la capacité d'absorption des pertes et de recapitalisation des établissements de crédit. Cette directive apporte notamment des précisions sur la fixation du **MREL** (Exigence minimale de fonds propres et d'engagements éligibles propre à chaque établissement), et a été transposée en droit français *via* l'ordonnance n° **2020-1636 du 21 décembre 2020** relative au régime de résolution dans le secteur bancaire.

La Directive 2008/48 du 23 avril 2008 concernant les contrats de crédit aux consommateurs a été transposée en France par la loi 2010737 du 1er juillet 2010 portant réforme du crédit à la consommation. Ces textes ont pour objectifs d'assurer une meilleure protection des consommateurs et d'harmoniser les règles nationales en matière de distribution de crédit. Ces textes ont notamment imposé aux établissements de crédit de renforcer l'information des consommateurs en remettant à ces derniers une fiche européenne normalisée d'informations précontractuelles. Cette directive sera abrogée par la Directive 2023-2225 avec effet au 20 novembre 2026.

La Directive 2018/843 du 30 mai 2018 est venue modifier la directive 2015/849 relative à la prévention de l'utilisation du système financier aux fins du blanchiment de capitaux ou du financement du terrorisme. Ce texte a été transposé en France par l'ordonnance 2020-115 du 12 février 2021.

La Directive 2016/97 du 20 janvier 2016 sur la distribution d'assurance, transposée en France par l'ordonnance 2018361 du 16 mai 2018.

L'autorité bancaire européenne a publié le 18 janvier 2017 des orientations sur l'application de la définition du défaut (EBA/GL/2016/07). Ce texte s'applique à compter du 1er janvier 2021.

En complément, la commission européenne a adopté **le règlement délégué 2018/171 intitulé *« final report on materiality threshold for credit obligation past due »*** (rts/2016/06). Ce texte introduit une méthodologie unique pour le comptage des jours en arriérés (*day past due counting*) basée sur l'application de seuils de matérialité absolus et relatifs.

Dans son règlement 2018/1845 du 21 novembre 2018, la BCE a fixé le seuil absolu à 100 euros pour les expositions sur la clientèle de détail et à 500 euros pour les autres expositions. Ces règles sont à respecter à compter du 31 décembre 2020.

Enfin, l'autorité bancaire européenne a également publié des orientations sur les estimations de probabilité de défaut et les estimations de perte en cas de défaut (EBA-GL-2017-16). L'autorité bancaire européenne a également publié le 31 octobre 2018 des orientations présentant les bonnes pratiques de gestion des risques des établissements de crédit en matière de gestion des expositions non performantes (ENP), des expositions renégociées et des actifs saisis (EBA/GL/2018/06), ainsi que des orientations touchant aux dispositifs et aux procédures de gouvernance interne des établissements en ce qui concerne les processus d'octroi de crédit, et procédures de gestion des risques associées, en particulier l'évaluation de la solvabilité (EBA/GL/2020/06).

Ces orientations font partie des travaux plus vastes de l'autorité bancaire européenne visant à réduire la variabilité injustifiée des résultats des modèles internes, tout en préservant la sensibilité au risque des exigences de fonds propres et les estimations de perte en cas de défaut (EBA-GL-2017-16).

1.6 Évènements post-clôture

Renault Group et Geely Holding Group signe un accord-cadre au Brésil

Le 17 février 2025, Renault Group et Geely Holding Group ont annoncé la signature d'un accord-cadre qui étend leur coopération stratégique à la production et la commercialisation par Renault do Brasil de véhicules zéro et à faibles émissions, renforçant ainsi leur partenariat stratégique. Geely Holding investirait dans Renault do Brasil pour en devenir son actionnaire minoritaire, ce qui permettrait ainsi à Geely Holding l'accès à des ressources de production, de vente et de services locales. Le projet reste sujet à la signature d'accords définitifs et à l'approbation préalable des autorités réglementaires compétentes. Dans le cadre de cette coopération, les deux sites de production de pointe du complexe Ayrton Senna de Renault Group à São José dos Pinhais, Paraná, seraient mis à disposition pour produire ces tous nouveaux véhicules pour Geely Holding et pour Renault, en complément de la gamme Renault actuelle. Sur le plan commercial, Renault do Brasil deviendrait un distributeur du portefeuille de véhicules zéro et faibles émissions de Geely Holding au Brésil.


EMBLEME

2 Développement durable

2.1 Créer une valeur économique, sociale et environnementale 82

2.1.1 Stratégie développement durable 82
2.1.2 Gouvernance dédiée au développement durable 86
2.1.3 Référentiels et standards 87
2.1.4 La Politique Environnementale du Groupe 91
2.1.5 La Fondation d'Entreprise Renault Group et le Fonds pour l'art et la culture 92

RFA 2.2 État de durabilité 94

2.2.1 Informations générales 94
2.2.2 Informations environnementales 116
2.2.3 Informations sociales 181
2.2.4 Informations sur la gouvernance 226

2.3 Plan de vigilance 245

2.3.1 Gouvernance du plan de vigilance 245
2.3.2 Droits humains et libertés fondamentales 246
2.3.3 Santé, sécurité, ergonomie 250
2.3.4 Environnement 258
2.3.5 Fournisseurs et sous-traitants 263
2.3.6 Dispositif d'alerte professionnelle 267
2.3.7 Annexes 268

2.4 Sustainability Accounting Standards Board (SASB) Index 269

RFA 2.5 Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 de Renault S.A 271

2.5.1 Conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par Renault S.A. pour déterminer les informations publiées, et respect de l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L. 2312-17 du code du travail 273
2.5.2 Conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le rapport de gestion du groupe à la section 2.2 Etat de durabilité avec les exigences de l'article L. 233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS 275
2.5.3 Respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 277

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés dans le sommaire à l'aide du pictogramme. RFA

Préambule

Le présent chapitre a été entièrement remanié cette année, pour se conformer à la CSRD de l'Union européenne (Corporate Sustainability Reporting Directive - 2022/2464/EU) et à la loi française sur le Devoir de Vigilance (loi 2017-399 relative au Devoir de vigilance).

Les deux réglementations sont fondées sur une approche par le risque, avec quelques différences méthodologiques : par exemple, ce qui est appelé « risque » par le Devoir de Vigilance et est évalué en net, est nommé « impact » par la CSRD et fait l'objet d'une évaluation en brut. Elles sont néanmoins compatibles avec l'approche adoptée par la gestion des risques majeurs du Groupe, détaillée au chapitre 4 du présent document. Des renvois ont été établis chaque fois que nécessaires pour éviter la redondance des déclarations.

Les informations de ce chapitre couvrent les exigences de la CSRD. En tant qu'entreprise industrielle qui conçoit et fabrique des produits complexes et fournit des services de mobilité et de financement à des millions de clients dans le monde, Renault Group interagit fortement avec l'environnement et les sociétés humaines. Cela a conduit à retenir 69 impacts, risques et opportunités comme importants (et appelés IRO matériels), selon la méthodologie de double matérialité de la CSRD. Sur chacun desquels la gouvernance, les politiques, les objectifs et les plans d'action de Renault Group sont exposés, en suivant l'ordre des exigences des normes européennes de reporting de durabilité (European Sustainability Reporting Standards ou ESRS) et indexés d'après la liste des points de données du European Financial Reporting Advisory Group (ou EFRAG). Comme l'exige le CSRD, la présentation de la Taxonomie européenne est intégrée dans cette partie (Voir 2.2.2.6).

Renault Group présente également, à la fin de ce chapitre (Voir 2.4), des informations relatives aux cadres précédemment communiqués (Sustainability Accounting Standards Board ou SASB), avec des références croisées aux points de données de la CSRD et/ou du Devoir de Vigilance le cas échéant.

L'essentiel du développement durable de Renault Group est décrit dans le chapitre suivant.

2.1 Créer une valeur économique, sociale et environnementale

2.1.1 Stratégie développement durable

Trois piliers structurent la stratégie Développement Durable du Groupe. Ces trois piliers soutiennent la transformation opérée par la Renaulution. Vers une entreprise plus durable, plus technologique, tournée vers la donnée, l'énergie et les services :

- tout d'abord, l'environnement : la lutte contre le réchauffement climatique et un usage optimisé des ressources au travers du développement des activités d'économie circulaire du Groupe ;
- ensuite, la sécurité : en s'appuyant sur la technologie embarquée dans nos véhicules au service de la sécurité des usagers, ainsi que les services lors de la conduite. Ce pilier embrasse aussi la sécurité des collaborateurs sur le lieu de travail ;
- enfin, l'inclusion : le basculement vers les nouveaux métiers liés à l'électrification, la donnée et l'économie circulaire se fera en accompagnant la transformation des compétences et en faisant la promotion de la diversité au sein du Groupe. Dans ce pilier rentre aussi « CarMaker et CareMakers » : nous fabriquons des voitures tout en prenant soin de ceux qui les conçoivent et les fabriquent, de ceux qui les utilisent, et tout en limitant notre impact sur la planète qui nous sert à les produire.

Cette stratégie est le fruit d'un processus collaboratif et fédérateur majeur associant les instances de direction de l'entreprise, le Comité de Groupe, l'ensemble des salariés dans le monde (via une enquête globale ouverte) ainsi que des panels de parties prenantes externes. Une étude sur la culture de l'entreprise a également été réalisée à cette occasion. Les membres du Comité de la Stratégie et du Développement Durable, ainsi que le Leadership Team sont régulièrement informés de l'avancement des travaux.

Les étapes clés de notre engagement

Bien avant l'apparition du concept de développement durable, Renault Group met en œuvre des actions sociales, sociétales et environnementales, dont voici un aperçu :

2024

- ● Offensive électrique sans précédent : Renault Scenic e-Tech, Renault 5 et Alpine A290 élues voiture de l'année 2024 & 2025.
- ● Mobilize Duo et Bento intègrent un taux record de 40 % de matériaux issus de l'économie circulaire. Les principales pièces de carrosserie sont composées à 60 % de polypropène recyclé, la moitié provenant de véhicules en fin de vie en partenariat avec The Future Is NEUTRAL.
- ● Révélation de Renault Emblème, démo car familial éco-conçu avec une empreinte carbone réduite de 90 % par rapport à un modèle actuel équivalent.
- ● The Future Is NEUTRAL accueille Suez comme actionnaire stratégique, à hauteur de 20 %, et étend son portefeuille d'activités au remanufacturing de pièces automobiles avec la création de The Remakers.
- ★ Campagne nationale de communication Renault Group présentant 'les voitures de future fonction', initiative en faveur du retour à l'emploi, dans le cadre de son programme de mobilité solidaire CareMakers.
- ▲ Renault Group annonce avoir atteint en 2023 0 % d'écart de salaire entre les collaboratrices et les collaborateurs, au niveau monde, avec deux ans d'avance sur son ambition.
- ▲ Lancement de OneHealth, 4 engagements pour permettre aux salariés de l'ensemble du Groupe de prendre soin de leur santé et de leur bien-être.
- ▲ Signature d'un nouvel accord social triennal sur quatre thématiques : la protection des salariés, la transformation et le développement des compétences, la performance et l'organisation, ainsi que le partage de la valeur.
- ★ Certification ISO 7001 (efficacité du système de management anticorruption) de l'ensemble du Groupe.
- ★ Signature de Rise Ahead Pledge (Rallying Private-Sector Investments into the Social Economy) du Forum Economique Mondial, confirmant l'engagement de Renault Group dans l'innovation sociale.



2023

- ▲★● Capital Market Day annonçant Ampere à la 1ère place de l'industrie automobile au rating ESG par Sustainalytics, avec une stratégie ESG définie, dont l'objectif d'atteindre la neutralité carbone dès 2035.
- ● Présentation de Twingo EV, véhicule développé par Ampere portant les ambitions ESG d'Ampere.
- ★● Intégration de Renault Group dans l'indice CAC 40 ESG.
- ★ Annonce du programme « Human First », développé avec des chercheurs, experts et sapeurs-pompiers, avec un seul objectif : fair e progresser chaque jour la sécurité de l'ensemble des usagers de la route.
- ● Renault Group présent au Sommet ChangeNow avec un Focus sur l'économie circulaire.
- ★ Suite aux séismes ayant touché la Turquie et le Maroc en 2023, Renault Group et sa Fondation ont réalisé des dons exceptionnels à fin s humanitaires d'un montant de plus de 1,5 million d'euros.
- ★ -28 % en intensité de l'empreinte carbone du Groupe par rapport à 2010 (Renault, Dacia, Alpine et Mobilize)

2022

- ★ Création de l'association AUTO ADE-RE avec the Adecco Groupe dédiée à l'accompagnement des évolutions de l'emploi dans le secteur automobile.
- ▲ Démarrage de Reknow University 7 800 apprenants en 2022.
- ● Présentation de Renault Scenic Vision H2-Tech incarnant les engagements stratégiques de développement durable de Renault, en matière d'environnement, de sécurité, d'inclusion.
- ● Création de The Future Is NEUTRAL, première entreprise opérant sur l'ensemble de la chaîne d e valeur de l'économie circulaire automobile et ayant pour vocation d'engager l'industrie vers la neutralité en ressources.
- ▲★● Publication du premier rapport intégré.
- ▲★● Obtention du 1er prix de la 1ère édition des Transparency Award Ethics & Compliance par l'agence Labrador.

2020 2021

- ★ **Crise sanitaire (COVID-19) :** 2,3 M€ alloués par la Fondation Renault au titre du mécénat associatif et de projets d'engagement des collaborateurs (2020).
- ★ Nouvelle feuille de route de la Fondation Renault Group qui met en avant l'insertion sociale par l'emploi New (2020).
- ● Création de la Refactory à Flins (région parisienne) : 1re usine européenne d'économie circulaire dédiée à la mobilité (2020).
- ★ Annonce de la stratégie de développement durable autour de 3 piliers : l'environnement, la sécurité et l'inclusion (2021).
- ★ Publication du premier rapport climat (2021).
- ★ Lancement de la Software république (2021).
- ● Inauguration de the Renew Factory, usine de reconditionnement de véhicules usagés à Flins (2021).
- ● Hackathon pour la décarbonisation des usines Renault Group (2021).

2016 2019

- ● ZOE Z.E. 40 avec une autonomie record de 400 km(2) (2016).
- ★ Renault signataire de l'Appel national (FR) des entreprises en faveur de la sécurité routière au travail (2016).
- ★▲ Signature de l'Accord France CAP 2020 – Contrat d'Activité pour une Performance durable avec les représentants des organisations syndicales (2017).
- ★ Renault Foundation s'étend au Maroc, au Portugal et en Roumanie (2018).
- ★ Lancement du mouvement HeForShe, initié par l'ONU, en faveur de l'égalité F/H, dans le Groupe (2018).
- ● Engagement du Groupe pour la biodiversité dans l'initiative act4nature (2018).
- ★ Renault Group partenaire de Paris 2018 Gay Games, événement sportif et culturel, inclusif, international (2018).
- ★ 50 ans du LAB, une collaboration Renault/PSA au service de la sécurité routière (2019).
- ● Renault Group, premier constructeur automobile à faire valider des objectifs de décarbonation auprès de l'initiative Sciences Based-Targets (SBTi) (2019).

2011 2015

- ● Lancement de la gamme électrique : KANGOO Z.E, FLUENCE Z.E., TWIZY (2011) et ZOE (2013).
- ● Usine de Tanger, conçue zéro rejet d'eaux industrielles et Low carbon emission (2012).
- ★ Création de Mobilize Invest (société d'investissement en entrepreneuriat social) (2012). (Deviendra Caremakers Invest en 2021)
- ▲ Accord-cadre mondial pour une croissance et un développement durables (2013).
- ● Concept-car Eolab affichant une consommation de 1 l/100 km sans compromis sur les prestations (2014).
- ● Alliance Renault - Nissan partenaire de la Conférence de Paris sur le Climat (COP 21) (2015).
- ★ Lancement du FCPE Renault Mobilize solidaire (2015).

2000 2010

- ★ Lancement de Sécurité Pour Tous, programme international de sécurité routière pour les enfants (2000).
- ★ Fondation d'Entreprise Renault (2001).
- ● Concept car Ellypse avant-gardiste aux matériaux recyclés et à la conception frugale (2002).
- ▲ Signature de la Déclaration des droits sociaux fondamentaux, de la Charte diversité (2004).
- ● Première analyse de cycle de vie (ACV) sur SCENIC II (2004).
- ● Lancement de la signature Renault Eco2, fondée sur 3 critères environnementaux (fabrication, émissions, recyclage) (2007).
- ● Renault Group fait sa place dans le business de l'économie circulaire avec Renault Environnement et la JV Indra avec Suez (2008).
- ★ Institut de la Mobilité Durable (IMD), Renault – ParisTech (2009).
- ▲ « Accord social de crise » (2009).
- ● Renault partenaire fondateur de la Fondation Ellen MacArthur pour le développement de l'économie circulaire (2010).
- ● Lancement du suivi de l'empreinte carbone du Groupe (2010).
- ★ Lancement du partenariat avec les pompiers (2010).

1900 1950

- ▲ Service médical (1914).
- ▲ École d'apprentissage des Usines Renault (1919).
- ▲ Première entreprise à se doter d'un Comité d'Établissement (1944).
- ● Activité échange standard (rénovation d'organes mécaniques) à l'usine de Choisy-le-Roi (1949).

1951 1960

- ★ Laboratoire de physiologie et de biomécanique (1954).
- ▲ Contrat social : paiement des jours fériés, troisième semaine de congés payés et instauration de la retraite complémentaire (1955).
- ★ Fondation Renault Argentine qui innovera de par ses actions en matière d'environnement et de mobilité (1960).

1961 1970

- ▲ Laboratoire d'hygiène industrielle de Renault contrôlant les produits chimiques utilisés (1962).
- ▲ Quatrième semaine de congés payés, retraite à 61 ans pour les femmes et 63 ans pour les hommes (1962).
- ▲ Première Fondation en Espagne finançant des bourses d'études pour les enfants de salariés (1963).
- ★ Laboratoire d'accidentologie et de biomécanique Renault / PSA – LAB (1969).
- ● Premières stations d'épuration dans les usines (1970).

1971 1999

- ● En 1995, Création d'une Direction de L'Environnement, pour piloter la consommation d'énergie et les rejets des sites industriels et tertiaires.
- ● Creation de la Direction de L'Environnement, pour piloter la consommation d'énergie et les rejets des sites industriels et tertiaires.
- ● Le concept-car Renault VESTA 2 affiche une sobriété record de 2 l/100 km (1987).
- ▲ Signature de l'« accord à vivre » visant à assurer l'essor de Renault et à contribuer à l'évolution professionnelle, personnelle et culturelle de ses salariés (1989).
- ● Première attestation des données environnementales par les Commissaires aux comptes (1998).
- ● Premières usines certifiées ISO 14001 (1999).



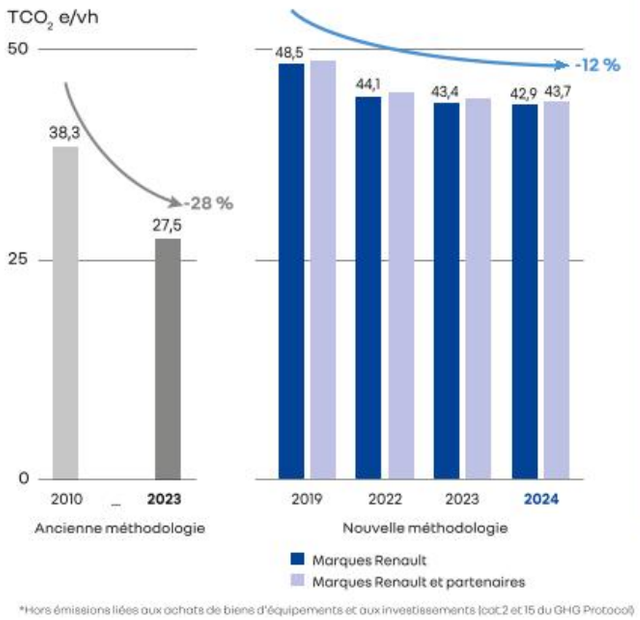
(1) Empreinte carbone par véhicule vendu dans le monde, sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules. Voir note méthodologique et périmètre couvert en 2.6.1.2.
(2) En cycle d'homologation normalisé NEDC, soit 300 km en usage réel et périurbain.

▲ SOCIAL
● ENVIRONNEMENT
★ SOCIÉTAL

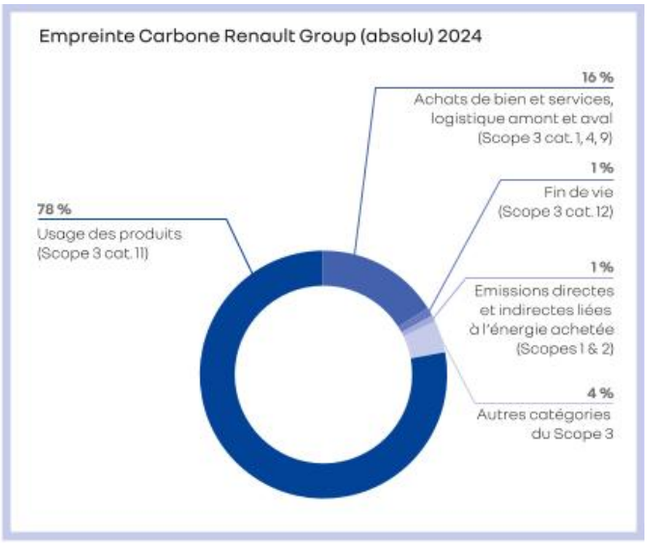
Le Groupe reconnaît les changements climatiques et les données publiées par le GIEC et prend des mesures pour lutter contre le réchauffement climatique. Des progrès importants ont été réalisés depuis 2019 en ce sens.

Empreinte carbone Scopes 1 + 2+ 3

Empreinte carbone par véhicule vendu (Intensité*)



*Hors émissions liées aux achats de biens d'équipements et aux investissements (cat.2 et 15 du GHG Protocol)



Les piliers et objectifs développement durable du Groupe

Stratégie Développement Durable : du volume à la valeur

VISION	**NOUS NOUS ENGAGEONS POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES**		
	ENVIRONNEMENT 'GREEN AS A BUSINESS'	**SÉCURITÉ** 'CARING CARS'	**INCLUSION** 'CARING COMPANY'
ENGAGEMENT	« Carmaker et caremakers » : nous fabriquons des voitures tout en prenant soin de ceux qui les conçoivent et les fabriquent, de ceux qui les utilisent, et tout en limitant notre impact sur la planète qui nous sert à les produire.		
PRIORITÉS	Economie circulaire Décarbonation Biodiversité Tech4Sustainability	Voitures sûres Croissance durable	Santé et sécurité au travail Transformation des compétences
PROPOSITION DE MOBILITÉ	Nous croyons au progrès responsable et respectueux de chacun. Nous agissons donc pour participer au mieux vivre et limiter notre impact sur le climat et les ressources	Nous nous attachons à progresser pour que la mobilité en toute sécurité soit mieux partagée	Chez nous, chacun peut trouver sa place et participer à une aventure collective. Nous sommes attachés à notre diversité. Nous nous mettons au défi de rendre la mobilité plus inclusive

PARTIES PRENANTES	**CLIENTS**	**EMPLOYÉS**	**FOURNISSEURS**	**ONG**	**INVESTISSEURS**	**ÉTUDIANTS / UNIVERSITAIRES**	**COMMUNAUTÉS LOCALES**	**POUVOIRS PUBLICS**	**MEDIA**

Annoncée lors de l'Assemblée générale du 23 avril 2021, la stratégie Développement Durable se structure autour de trois piliers : environnement, sécurité, inclusion. Ces trois piliers se déclinent en objectifs précis et mesurables, comprenant des échéances à horizon 2025 et 2030. Au total, 20 ambitions et objectifs ont été identifiés.

Stratégie développement durable : 20 ambitions, objectifs et KPIs

Dimension		Domaine	Ambition/Objectif	KPI	Référence dans l'état de durabilité
Environnement		Décarbonisation	**Projet phare:** Neutralité carbone Groupe (EU : 2040 – Monde : 2050)	t CO_2 e par véhicule vendu	2.2.2.1
		Cycle de vie étendu	Croissance des activités d'économie circulaire telle que définies par la Taxonomie européenne	Chiffre d'affaires	2.2.2.6
		Gestion des déchets	Atteindre 15,4 kg/véh d'ici 2030 (*vs* 21,6 en 2021)	kg de déchets non recyclés par véhicule produit	2.2.2.5 E5-3
		Eco-conception	Jusqu'à 33 % de matériaux issus de l'économie circulaire dans les véhicules d'ici 2030	% de matériaux recyclés par véhicule vendu	2.2.2.5 E5-4
		Qualité de l'air	Atteindre 25,5 g/m³ au moins d'ici 2030 (*vs* 35,5 g/m³ en 2021)	g de COV émis par m² de surface véhicule peinte	2.2.2.2 E2-3
		Quantité d'eau	Atteindre 3 m³ au moins d'ici 2030 (*vs* 4,79 g/m³ en 2021)	m³ d'eau par véhicule produit	2.2.2.3 E3-3
		Biodiversité et eaux usées	100 % des sites du Groupe diagnostiqués d'ici 2025 Atteindre 0,45 g/m³ au moins d'ici 2030	Nombre de sites diagnostiqués ; Quantité de nickel et de zinc présents dans les effluents (par véhicule)	2.2.2.5 E5-4 2.2.2.2 E2-3
Sociétal et Social	Inclusion	Droits humains dans la chaîne d'approvisionnement	Chaîne d'approvisionnement conforme	Nombre de fournisseurs audités ESG, avec plan d'action correctif en place	2.2.2.2 S2-5
		Diversité	30 % des postes de cadres dirigeants occupés par des femmes en 2030	% femmes dans le top 11 000	2.2.3.1 S1-5.A
		Développement des salariés	**Projet phare :** 30 000 salariés formés par ReKnow University d'ici fin 2025	# employés ayant suivi un parcours de perfectionnement ou de reconversion	2.2.3.1 S1-5.B
		Engagement auprès des communautés	10 000 bénéficiaires de véhicules en micro-crédit d'ici 2030	# bénéficiaires	2.2.3.4 S4-5
		Développement local	20 000 personnes aidées dans leur insertion pro d'ici 2025 [objectif atteint dès 2023, nouvel objectif en cours de définition]	# personnes aidées par les Fondations	2.1.5
	Sécurité	Santé et sécurité des salariés	Zéro accidents en 2030	% accidents avec jours d'arrêt par million d'heures travaillées (FR2)	2.2.3.1 S1-5
		Sécurité routière	**Projet phare :** Déployer la roadmap Safety Coach d'ici 2030	Taux de couverture des causes premières d'accident	2.2.3.4 S4-5
Gouvernance		Gouvernance responsable	Promouvoir le dialogue social	% de consultations réalisées et dans les délais	2.2.3.1.5
		Éthique	Déploiement de la nouvelle politique Groupe	% pays avec comités Éthique ; % personnes formées	2.2.4.1 G1-1
		Transparence	Publication d'un nouveau code de déontologie actualisé d'ici fin 2024	% avancement	2.2.4.1 G1-5
		Cybersecurité	Performance au niveau des autres constructeurs automobiles	Note BitSight	S4-5
		Achats durables	95 % des fournisseurs de pièces évalués « High-RSE » d'ici 2030	% fournisseurs avec note EcoVadis > 45	S2-5
		Reporting extra-financier	Promouvoir la performance ESG avec transparence et dans le cadre réglementaire demandé	Publication des KPIs et informations conformément aux attentes réglementaires et des parties prenantes	2.2 à 2.4

Ces KPIs sont utilisés pour le pilotage des projets d'amélioration de la performance.

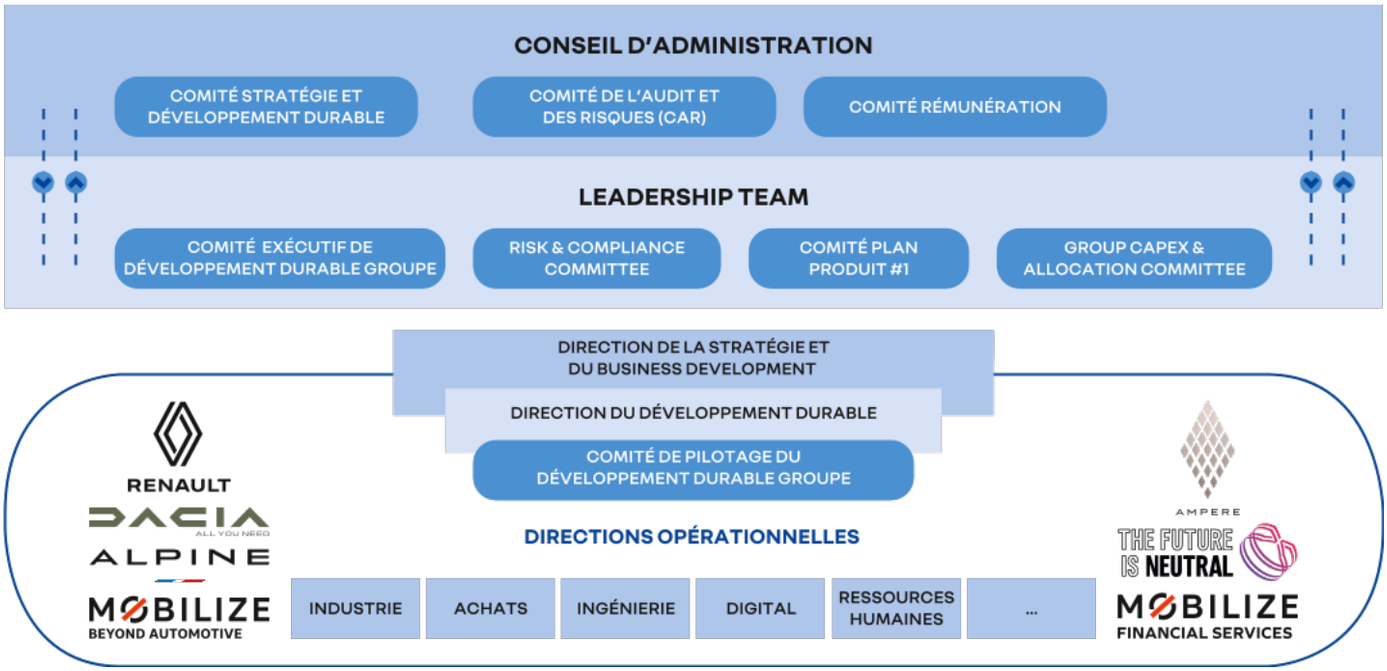
Reconnaissance extérieure

Agences	CDP	ecovadis	EURONEXT	Moody's Analytics	ISS Corporate Solutions	Sustainalytics	MSCI
Évaluations et notations extra-financières 2024	Climat : A- (dernière notation, parue en février 2023)	73/100 (Dans le top 1 % des constructeurs automobiles les mieux notés)	Listé dans l'indice CAC 40 ESG	73 (La moyenne du secteur est 47)	C+ Prime status	20,1 Medium risk	BB Average

2.1.2 Gouvernance dédiée au développement durable

La Direction Développement Durable rapporte à la Direction Stratégie. Les 20 ambitions et objectifs, répartis au sein des trois dimensions ESG (environnement – social et sociétal – gouvernance) sont pilotés par des groupes de travail transverses et identifiés, et un indicateur clé de performance a été défini pour chacun d'eux.

Une gouvernance dédiée



Les domaines d'action du développement durable sont rattachés à un membre du Comité exécutif ou à un membre du Comité de direction du Groupe et sont coordonnés par la Direction Développement Durable. Les principales Directions impliquées dans le déploiement des engagements du Groupe sont :

- la Direction Développement Durable en charge d'une approche interdisciplinaire et partenariale du développement durable sur toute la chaîne de valeur, des actions et des innovations environnementales et sociétales. Elle vise à réduire l'empreinte et les impacts négatifs des activités, produits et services sur le cycle de vie et à mettre en œuvre des « business models » d'économie sociale et solidaire et/ou circulaire pour contribuer à la compétitivité de l'entreprise à moyen et long terme. Cette Direction est rattachée à la Direction de la Stratégie et du Business Development dont le directeur est membre du Comité de direction de Renault Group ;
- la Direction des Ressources Humaines en charge de l'optimisation des ressources allouées, du développement des compétences, de l'engagement des salariés, du dialogue social, de l'éthique et de l'hygiène, santé, ergonomie et environnement (HSEE). Elle déploie la politique Santé-Sécurité de Renault Group. Son but est de tendre vers zéro accident et maladie liés au travail. Cette dernière comprend également le département Environnement qui met en œuvre la réduction des risques et des impacts environnementaux en définissant les règles, en contrôlant leur application, et en animant un réseau de correspondants ;
- la Direction des Achats, en charge de la décarbonation des matières et composants achetés et de la mise en œuvre de la politique d'achat responsable ;
- la Direction Ingénierie, en charge conjointement avec la Direction du Produit du déploiement des engagements de sécurité embarquée dans les véhicules du Groupe ainsi que des objectifs d'électrification et de décarbonation de la gamme ;
- la Direction Industrie, en charge notamment de la décarbonation des sites de production et plus généralement de l'impact environnemental des activités ;
- la Direction Finance, en charge de la connectivité du rapport de durabilité avec les états financiers et de la conduite de l'audit externe ;
- enfin, les Directions des marques (Renault, Dacia, Alpine, Mobilize) déploient également les objectifs de la nouvelle stratégie au sein de leur Business Unit.

Individuellement ou conjointement, selon la nature transversale des thématiques, la Direction du Développement Durable et ces Directions opérationnelles portent les dossiers à orientations stratégiques dans les instances de décision au niveau du Directeur général ou des membres du Comité exécutif du Groupe. Elles les déclinent dans l'entreprise via les programmes, les fonctions et les

métiers, en s'appuyant sur des réseaux internes et le développement si nécessaire de partenariats externes.

La **Direction Développement Durable** alimente l'analyse des risques du Groupe, notamment ceux associés au réchauffement climatique, aux pratiques de la chaîne d'approvisionnement, à la santé et aux conditions de travail, aux dommages à l'environnement et aux hommes en cas de dysfonctionnement des installations opérées par le Groupe.

Le **Comité d'Audit et des Risques** du Conseil d'administration examine le rapport annuel de durabilité.

Le **Comité de la Stratégie et du Développement Durable** a pour principales missions de :

- s'assurer du bon niveau d'engagement en matière de conformité extra-financière, d'éthique et de responsabilité sociale et environnementale ;
- examiner les politiques, référentiels et chartes du Groupe ;
- passer en revue et évaluer les procédures de reporting et de contrôle des indicateurs extra-financiers ;
- passer en revue le déploiement des projets et initiatives.
- fournir une expertise au Comité d'Audit et de Gestion des Risques lors de la revue du rapport.

En 2024, il s'est réuni tous les trimestres.

2.1.3 Référentiels et standards

Renault Group adhère aux normes ou standards internationaux dont la finalité est de soutenir ou de réguler les pratiques environnementales, sociales et sociétales des entreprises. Il s'engage à respecter les Principes fondateurs et à promouvoir les valeurs universelles du Pacte Mondial.

Le Groupe intègre ces Principes à ses politiques et les déploie en cohérence avec des référentiels internes.

Les principaux textes de référence sont :

- la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme ;
- les Dix principes du Pacte mondial, adoptés à l'initiative des Nations Unies et auxquels Renault Group a adhéré le 26 juillet 2001 (Voir ci-après) ;
- la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones de 2007 ;
- les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, mis à jour le 25 mai 2011 ;
- Renault Group publie un reporting selon le standard SASB Transportation (Sustainability Accounting Standards Board) : voir Section 2.4 ;
- la Charte éthique du Groupe et ses déclinaisons, approuvées par le Conseil d'administration de Renault Group le 3 octobre 2012 ;
- l'Accord-Cadre Mondial (ACM) portant sur la responsabilité sociale, sociétale et environnementale, signé le 2 juillet 2013, et fondé notamment sur les normes de l'OIT et ISO 26000, ainsi que son déploiement auprès des fournisseurs ;
- l'accord de Paris du 30 novembre 2015 (COP 21) : Renault Group aligne sa réduction de l'empreinte carbone de ses activités sur l'objectif fixé de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) afin de maintenir l'augmentation de la température mondiale « nettement en dessous de 2 °C et même de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C » ;
- l'Accord-Cadre Mondial du 9 juillet 2019 « portant sur l'évolution de la vie au travail » ;
- la norme ISO 9001 (tous les sites de production de véhicules de Renault Group sont certifiés ISO 9001) ;
- la norme ISO 14001 pour le management environnemental ;
- les normes ISO 14040 et 14044 pour l'analyse du cycle de vie des véhicules ;
- la norme ISO 14021 pour la définition de la matière recyclée ;
- le GHG Protocol pour le reporting des émissions de gaz à effet de serre ;
- la norme IATF 16949, la norme de gestion de la qualité dans l'industrie automobile. Renault Group fait partie des neuf constructeurs fondateurs de l'IATF World Wide (propriétaire de cette norme) ;
- les Objectifs de Développement Durable (ODD) des Nations Unies ;
- la Plateforme mondiale pour le caoutchouc naturel durable (en anglais Global Platform for Sustainable Natural Rubber ou GPSNR) ;
- le Moratoire sur l'exploitation minière en haute mer de la Coalition pour la conservation des grands fonds marins (DSCC).

Pacte mondial des Nations Unies

NOUS SOUTENONS LE PACTE MONDIAL
UN GLOBAL COMPACT

« Renault s.a.s. s'engage depuis plus de 20 ans auprès du Pacte mondial (Global Compact) des Nations Unies et de ses 10 principes autour des droits humains, des normes du travail, de l'environnement et de la lutte contre la corruption.

Nous réaffirmons aujourd'hui notre engagement à respecter et à promouvoir les valeurs universelles du Pacte mondial et à contribuer à l'atteinte des Objectifs de Développement Durable.

Nous nous sommes engagés à mener la « Renaulution », le plan stratégique de transformation de l'entreprise, en ligne avec notre Raison d'Être, « nous faisons battre le cœur de l'innovation pour que la mobilité nous rapproche les uns les autres », et avec notre stratégie de développement durable. Avec la troisième phase de ce plan stratégique, Révolution, nous déployons pour chaque entité du Groupe des ambitions concrètes portant sur le climat, la préservation des ressources, les énergies renouvelables et la transition juste, représentant chacune un levier clé pour une performance durable. »

Luca de Meo, Directeur général de Renault Group

Notre contribution aux Objectifs de Développement Durable (ODD) des Nations Unies

Par sa présence géographique, par la diversité de ses métiers et par son engagement en terme d'ESG, Renault Group apporte sa contribution – de manière plus ou moins prononcée – aux 17 objectifs de développement durable identifiés par l'ONU. Cette contribution est mise en avant dans le tableau ci-après à partir des cibles dans lesquelles l'entreprise s'inscrit et d'exemples d'actions. A noter que le Groupe contribue directement aux ODD 3, 5, 8, 9, 11, 12, 13 et 16.

ODD	Exemples d'actions mises en place
ODD1 Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde (cibles : 1.3, 1.4, 1.5, 1.b)	• La Fondation Renault Group soutient 30 associations liées à l'insertion par l'emploi pour les plus démunis. • Actions des Fondations du Groupe. Par exemple : – l'Institut Renault du Brésil soutient l'association Borda Viva en formant des femmes à la couture en utilisant des produits recyclés issus de l'automobile ; – Programmes de formation professionnelle pour les jeunes issus des quartiers difficiles au Maroc avec l'association Second Chance ; – Programmes de formation professionnelle pour plus de 90 personnes mis en place par Renault Argentine en collaboration avec le gouvernement de Córdoba des organisations privées (ML Comunicación, Aramark et ISCOT), des ONGs (Las Omas, Pallets Guru, Fundación Pircas et Fundación Holcim) et d'autres partenaires (El Torgo, Hamilto...). – Don de vélos par la Fondation en Colombie pour permettre aux femmes les plus démunies de travailler ou de se former. • Soutien aux personnes fragiles économiquement dans le cadre du programme CareMakers (CareMakers Invest société d'investissement, CareMakers Mobility programme de mobilité solidaire en achat ou location avec option d'achat, actions philanthropiques des pays).
ODD2 Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable (cible : 2.1)	• Déploiement depuis 2022 d'une Politique Renault Group pour les matériaux bio-sourcés, refusant les biomasses de génération 1 afin de ne pas contribuer à l'insécurité alimentaire.
ODD3 Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge (cibles : 3.5, 3.6, 3.8, 3.9)	• Fireman Access sur tous les véhicules électriques et hybrides rechargeables du Groupe. • Installation systématique en usine du QRescue pour les modèles des marques Renault et Dacia. • Soutien de la Fondation Renault Group à la mobilité des personnes déficientes visuelles. • Plus de 5 000 pompiers formés dans 21 pays depuis 2024 (programme Human First). • Objectif de réduire à 28,5 g/m² en 2025 les émissions de COV rapportées à la surface peinte des véhicules pour préserver la qualité de l'air. • Objectif de réduction de 50 % entre 2021 et 2030 du nombre de produits chimiques à risque utilisés sur les sites du Groupe atteint en 2024 (55,5 % de réduction fin 2024).
ODD4 Assurer l'accès de tous à une éducation de qualité, sur un pied d'égalité, et promouvoir les possibilités d'apprentissage tout au long de la vie (cibles : 4.3, 4.4, 4.5)	• Poursuite des soutiens de la Fondation Renault Group à la Fondation Georges Besse et aux écoles de productions. • Actions des Fondations du Groupe dans de nombreux pays (par exemple, bibliobus et reconstruction d'écoles au Maroc notamment suite au tremblement de terre de fin 2023, fournitures d'équipements automobiles pour l'apprentissage des jeunes. • Formation interne et e-learning. Déploiement d'une formation ESG à destination de tous les collaborateurs. • People@RenaultGroup : politique d'évaluation de la performance. • Apprentissage, stages, formations. • 4ème édition du Concours Excellence Mécanique Alpine s'adressant aux élèves inscrit(e)s en sections Maintenance Automobile et Après-Vente Automobile en France, de niveau BAC et BAC+1. • ReKnow University accompagne la montée en compétences et la reconversion des salariés du Groupe pour préparer la mobilité du futur : plus de 38 500 collaborateurs du Groupe formés par ReKnow University depuis 2021 pour assurer la transition juste.

ODD		Exemples d'actions mises en place
	**ODD5** Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles (cibles : 5.1, 5.5, 5.a, 5.c)	• Soutien aux femmes en précarité dans le nord-est de la Colombie pour un accès à l'emploi et à la formation. • Signataire du WEP (Women Empowerment Principles) d'ONU Femmes. • Signataire en France de la Charte #StOpE pour lutter contre le sexisme dit ordinaire en entreprise. • Charte Diversité & Inclusion Renault Group, qui encourage ses propres employés, mais aussi ses partenaires à embrasser la diversité, à promouvoir l'équité et l'égalité des chances, à défendre la non-discrimination et à garantir un environnement inclusif. • Politique Corporate Zéro Discrimination qui vise à assurer un environnement respectueux pour tous et éliminer toutes les formes de discrimination dans les activités quotidiennes et à toutes les étapes de la vie professionnelle, y compris le recrutement, la formation, la rémunération et l'évolution de carrière. • Programmes de sensibilisation au sexisme et à la discrimination de genre. • Plan d'action global avec objectifs visant une plus forte proportion de femmes notamment dans les postes de management. • Réseau affinitaire Corporate Women@RenaultGroup : une dizaine d'évènements en ligne sur l'année autour d'invités externes, de webinars de développement personnel, de découverte de portraits de collaboratrices. • Alpine Rac(H)er, un programme d'égalité des chances dans l'industrie et le sport automobile.
	**ODD6** Garantir l'accès de tous à l'eau et à l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau (cibles : 6.3, 6.4, 6.6)	• Engagé dans act4nature. • Réduire à 0,60 g/veh en 2025 les rejets de métaux lourds (nickel et zinc) dans les eaux usées des usines pour préserver la qualité de la ressource eau. • Réduire à 3,2 m^3/véh en 2025 l'approvisionnement externe en eau du Groupe par véhicule produit.
	**ODD7** Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable (cibles : 7.1, 7.2, 7.a)	• Atteindre d'ici 2035, 80 % d'énergies renouvelables dans l'électricité consommée et 40 % dans la chaleur consommée.
	**ODD8** Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous (cibles : 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.7, 8.8)	• 305 garages solidaires en France Métropolitaine, au cumul, près de 3 400 personnes ont pu bénéficier d'un véhicule dans le cadre du programme de mobilité solidaire en achat ou location avec option d'achat CareMakers Mobility. • Référencement des offres inclusives sur «mesaidesverslemploi.fr» : la nouvelle plateforme du Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion pour recenser les aides à la mobilité. • Politique d'achats responsables. • Guide d'achats responsables à destination des acheteurs. • « Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE) pour les fournisseurs ». • Accord-Cadre mondial de responsabilité sociale, sociétale et environnementale (2013). • Politique de Renault Group en matière d'approvisionnement de cobalt et de minerais provenant de conflit ou de zones à haut risques. • Moratoire sur l'extraction minière dans les grands fonds marins. • Lettre envoyée aux fournisseurs pour les informer de leur accès au système de lanceur d'alerte.
	**ODD9** Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation (cibles : 9.1, 9.2, 9.4)	• Certification ISO 14001 de 100 % des sites de fabrication de Renault Group. • Le Groupe s'est engagé dans une roadmap globale de certification ISO 50001 de ses sites industriels avec en première étapes les sites français. A fin 2024, 50 % de nos sites sont certifiés : Sandouville, Le Mans, Flins, Ruitz, Douai, Maubeuge, Cléon, Pitesti, Bursa et Revoz. 70 % des sites seront certifiés d'ici fin 2025 avec un atterrissage à 100 % fin Q1 2026. • La renew factory reconditionne 100 véhicules par jour et ambitionne d'en faire plus, grâce à la mise en place d'un processus standardisé. • The Future Is NEUTRAL, filiale créée en 2022, est la première entreprise opérant sur l'ensemble de la chaîne de valeur de l'économie circulaire automobile, et ayant pour vocation d'engager l'ensemble de l'industrie automobile à tendre vers la neutralité en ressources. The Future Is NEUTRAL ajoute les activités de « Remanufacturing » de la Refactory de Flins à son portefeuille de filiales opérationnelles, en lançant la filiale The Remakers, avec comme ambition de se positionner en leader du marché de reconditionnement de pièces en Europe. • Renault, premier constructeur automobile à commercialiser un kit de retrofit pour véhicules utilitaires en partenariat avec la start-up Tolv. Assemblés à la Refactory de Flins, ces kits permettent de convertir les Renault Master III diesel au tout électrique avec environ 200km d'autonomie. • Lancement de Re-Industry, un plan ambitieux de transformation en profondeur du système industriel Renault Group (avec un objectif de réduction de ses coûts industriels par véhicule d'ici à 2027 : de 30 % sur les véhicules thermiques et de 50 % sur les véhicules électriques) en s'appuyant notamment sur son Metaverse Industriel.
	**ODD10** Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre (cibles : 10.2, 10.3, 10.4)	• Charte Diversité & Inclusion Renault Group, qui encourage ses propres employés, mais aussi ses partenaires à embrasser la diversité, à promouvoir l'équité et l'égalité des chances, à défendre la non-discrimination et à garantir un environnement inclusif. • Politique Corporate Zéro Discrimination, qui vise à assurer un environnement respectueux pour tous et éliminer toutes les formes de discrimination dans les activités quotidiennes et à toutes les étapes de la vie professionnelle, y compris le recrutement, la formation, la rémunération et l'évolution de carrière. • La politique Corporate d'Inclusion Handicap, qui vise à développer un lieu de travail et une culture d'inclusion, y compris pour les personnes en situation de handicap, à encourager davantage de salariés à faire part de leur statut de handicap, et à se positionner comme un employeur de choix pour tout le monde, y compris pour les candidats en situation de handicap. • Signataire des standards des Nations Unies Free and Equal pour lutter contre la discrimination des personnes LGBT+. • Signataire en France de la Charte d'engagement de L'Autre Cercle. • Signataire en France de la Charte Handicap de l'OIT. • Signature de la Charte Manifeste Inclusion en France • Signataire en France de la Charte des 50 ans +.

02

Renault Group

Développement durable

ODD		Exemples d'actions mises en place
	**ODD11** Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables (cibles : 11.2, 11.a, 11.b, 11.6)	• Carsharing: Mobilize met à disposition 10 000 véhicules en autopartage en Europe. • Programme CareMakers.
	**ODD12** Établir des modes de consommation et de production durables (cibles : 12.4, 12.5, 12.6)	• Valorisation des déchets industriels à plus de 85 %, hors déchets métalliques qui sont recyclés à près de 100 %. • Refactory de Flins et de Séville, usines européennes d'économie circulaire dédiées à la mobilité. • The Future Is NEUTRAL, filiale créée en 2022, est la première entreprise opérant sur l'ensemble de la chaîne de valeur de l'économie circulaire automobile, et ayant pour vocation d'engager l'industrie automobile à tendre vers la neutralité en ressources. • Renault Group et The Future Is NEUTRAL lancent une nouvelle gamme de pièces automobiles reconditionnées dédiées au véhicule électrique (moteur électrique, éléctronique de puissance et batterie) : une première européenne. • Mobilize Duo et Bento, micro-citadines 100 % électriques et accesibles avec et sans permis, intègrent un taux record de 40 % de matériaux issus de l'économie circulaire. • Renault 5, Renault Scenic E-Tech et Dacia Duster intègrent des taux de plastique recyclé sans équivalent sur le marché (respectivement 19,4 %, 17 % et 20 %. • Membre fondateur de la Fondation Ellen MacArthur depuis 2010, Renault Group a également rejoint en 2024 le Club Circul'R qui vise à promouvoir l'économie circulaire et stimuler la collaboration dans ce domaine en France.
	**ODD13** Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions (cibles : 13.1, 13.3)	• Les objectifs du Groupe sont d'atteindre des émissions carbone Net Zéro en 2040 en Europe et en 2050 dans le monde (en EN : Net Zero carbone emissions) et ainsi contribuer à la neutralité carbone de cette manière. La stratégie de décarbonation s'étend sur l'ensemble du cycle de vie des produits. • Renault Group s'engage à baisser de minimum 62,5 % son empreinte carbone Scope 1 et 2 en absolu d'ici 2030 par rapport à l'année 2019. • Renault Group s'engage à baisser de minimum 27,5 % son empreinte carbone Scope 3 en absolu d'ici 2030 par rapport à l'année 2019. • Atteindre 33 % de matériaux issus de l'économie circulaire (en masse) dans les nouveaux véhicules produits par le Groupe dans le monde en 2030.
	**ODD14** Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable (cibles : 14.1, 14.2)	• Recyclage en boucle fermée des eaux industrielles dans l'usine de Tanger au Maroc (zone de stress hydrique). • Engagé dans act4nature. • Soutient le moratoire sur l'exploitation minière des grands fonds marins.
	**ODD15** Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité (cibles : 15.1, 15.2)	• Engagé dans act4nature. • Réalisation de diagnostics de biodiversité sur nos sites industriels. • Réalisation de fiches bonnes pratiques biodiversité à destination des sites du Groupe (ex. éclairages, espaces verts…). • Engagé dans la plateforme Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR). • Politique Caoutchouc Naturel Durable, un ensemble d'engagements alignés avec les objectifs de la GPSNR. • Politique matériaux biosourcés.
	**ODD16** Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et ouvertes à tous aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous (cibles : 16.2, 16.5, 16.7, 16.b)	• Mise en œuvre des 8 piliers de la Loi Sapin II. • Code de Conduite anticorruption actualisé et déployé fin 2021 à l'ensemble des collaborateurs Renault Group périmètre monde. • Charte Éthique de Renault Group actualisée et déployée fin 2024 à l'ensemble des collaborateurs Renault Group périmètre monde. • Possibilité de lancer une Alerte Professionnelle depuis la plateforme WhistleB accessible en interne Renault Group et en externe sur un site dédié. • Accord-Cadre mondial de responsabilité sociale, sociétale et environnementale (2013).
	**ODD17** Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser (cibles : 17.7, 17.15, 17.16, 17.17)	• Institut de la Mobilité Durable. • Membre du Pacte Mondial de l'ONU.

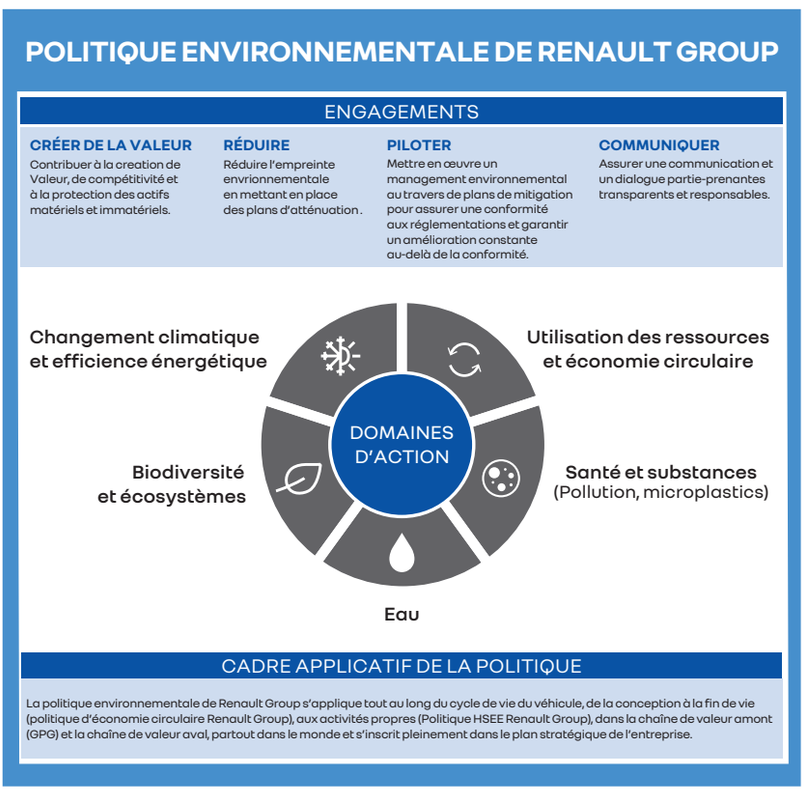
2.1.4 La Politique Environnementale du Groupe

Gouvernance

La politique environnementale est pilotée par l'instance de gouvernance ESG.

Renault Group possède une politique environnementale depuis la fin des années 90.

L'actualisation réalisée en 2024 de la politique environnementale de Renault Group a été validée par la Directrice du Développement Durable du Groupe.



2.1.5 La Fondation d'Entreprise Renault Group et le Fonds pour l'art et la culture

La Fondation d'Entreprise Renault Group et le Fonds pour l'art et la culture s'inscrivent en 2024 dans l'activité de la nouvelle Direction Art, Patrimoine & Mécénat. Cette Direction, dont la mission consiste à définir et à piloter l'ensemble des actions de mécénat sociétal, patrimonial et artistique pour le Groupe, est alignée sur la Raison d'Être et la stratégie ESG du Groupe.

La nouvelle feuille de route de la Fondation d'Entreprise Renault Group

La Fondation a mis en place son Manifeste décliné de la nouvelle feuille de route sur la Mobilité inclusive (cycle 2024-2028), « Pour que la mobilité nous rapproche », pour rapprocher les gens de ce qui est essentiel à leur vie et à leurs projets. Ce Manifeste est construit pour partager, avec les publics de la Fondation d'Entreprise Renault Group, la part d'émotion de cette nouvelle stratégie.

La feuille de route est organisée autour des piliers Sécurité, Soutien et Secours, la Fondation d'Entreprise Renault Group.

Pilier Sécurité

La sécurité est un temps fort de la nouvelle feuille de route. Quatre grands projets ont été déroulés en 2024 :

- le démarrage du projet « Impact » avec l'association Antoine Alléno, concernant la sensibilisation et la protection des jeunes de la violence routière ;
- le projet relatif à la sécurité des enfants en voiture porté par le collectif composé du LAB (Laboratoire d'Accidentologie), du CEESAR (Centre d'Études Européen Sur l'Accidentologie Routière) et de l'association Prévention Routière ;
- les premiers déploiements terrain du projet Mobilisafe, porté par l'association Prévention Routière avec des toises distribuées aux enfants et leur famille dans les écoles pour sensibiliser au choix du bon siège auto et de la bonne manière de s'attacher en voiture ;
- un projet directement porté par la Fondation Renault Group, les Écoles by Art, qui, grâce à un marquage au sol réalisé par des artistes aux abords des écoles, incite les conducteurs à réduire leur vitesse.

Pilier Soutien

Ce pilier reste prédominant en valeur et en nombre de soutiens parmi les activités de la Fondation d'Entreprise Renault Group avec plus de 20 projets soutenus.

A noter, deux soutiens d'envergure en 2024 :

- le lancement du programme Mobil'Derm avec le Fonds de Dotation de la Société Française de Dermatologie dédié à des consultations mobiles dans les déserts médicaux en France. La Fondation aide au financement du véhicule pour les dépistages dermatologiques de premier niveau ;
- le déploiement en Colombie d'un programme avec l'ONG World Bicycle Relief pour permettre aux femmes colombiennes les plus démunies dans le nord-est désertique du pays de pouvoir bénéficier d'un vélo pour créer leur entreprise ou leur faciliter l'accès à une formation.

Pilier Secours

L'activité de ce pilier est particulièrement liée au contexte géo-climatique.

En 2024, la Fondation d'Entreprise Renault Group a soutenu la Fédération Nationale des Sapeurs-Pompiers Française (FNSPF) pour leur permettre de mettre en place une flotte d'intervention d'urgence pour l'aide aux victimes de catastrophes naturelles (inondations, incendies). Grâce au soutien de la Fondation, la FNSPF a pu faire l'acquisition de 18 Trafic répartis dans les SDIS (Services Départementaux d'Incendie et de Secours) les moins équipés de France. Cette flotte a été activée au moment des inondations françaises en octobre 2024.

La Fondation d'Entreprise Renault Group a également apporté son soutien à la Fondation Renault Espagne pour venir en aide aux victimes des graves intempéries dans le sud-est et le sud de l'Espagne fin octobre 2024.

Le Fonds pour l'Art et la Culture

Créé en juillet 2024, le Fonds pour l'art et la culture perpétue, enrichit et diffuse la collection d'art de l'entreprise.

Son ambition est de devenir un acteur incontournable dans les domaines de l'art, de la culture et du patrimoine.

Pour 2025 et 2026, les objectifs s'articuleront comme suit :

- développer un écosystème inédit d'acteurs du street art jouant un rôle moteur et rassembleur ;
- développer la collection de référence d'art urbain et de la présenter au grand public ;
- le tout dans le but de créer de l'émotion pour les contemporains et de la valeur pour les générations futures.

En 2024, Les activités concernant le mécénat artistique ont permis de faire l'acquisition de nouvelles oeuvres d'art urbain, avec l'entrée d'artistes comme Dan Rawlings, JonOne, Invader, Zlotykamien, Cleth Abraham, César Malfi ou encore Jérôme Mesnager dans la collection d'art.

Deux grandes expositions d'œuvres de la Fondation d'Entreprise Renault Group, ouvertes au grand public, ont également eu lieu, en collaboration avec le marketing Renault à Maison5, lieu éphémère dédié à la sortie de la nouvelle R5 E-Tech :

- en juin 2024, une rétrospective des œuvres de la collection de l'artiste Erro montrées pour la première fois au public, et la présentation, en avant-première, de l'œuvre « Bourgeon » de Dan Rawlings créée à l'usine de Douai, sur la base de la nouvelle R5 E-Tech ;
- en septembre 2024, une exposition 100 % Collection Renault sur la thématique de l'art urbain avec la présentation d'oeuvres de street-artistes récemment entrés dans la collection Renault.

Fin 2024, le Fonds pour l'art et la culture est désormais doté de l'ensemble des œuvres de la collection Renault.

La Fondation Renault Group à l'international

Pays	Nom	Année de création	Activités principales	Périmètre d'action	Budget annuel 2024
Argentine	Fundacion Renault Argentina	1960	Mobilité inclusive / Education	Local, régional	35 k euros
Brésil	Instituto Renault do Brasil	2010	Mobilité inclusive (Sécurité, Social, Secours)	Local, régional	220 k euros
Colombie	Fundacion Renault Colombia	2014	Insertion par l'emploi	Local	80,5 k euros
Espagne	Fondation Renault Group Espagne	2012	Mobilité inclusive (Sécurité, Social, Secours)	National, régional, local	499 k euros
France (Corporate)	Fondation d'entreprise Renault Group	2001	Mobilité inclusive (Sécurité, Social, Secours)	International, national	4 000 k euros
Maroc	Fondation Renault Maroc	2018	Insertion par l'emploi Éducation / Sécurité routière	National	327 k euros
Roumanie	Fondation Dacia pour la Roumanie[1]	2018	Mobilité inclusive / Éducation / Emploi	National, local	119 k euros

(1) En 2024, la Fondation Renault en Roumanie a fait évoluer ses statuts pour devenir une fondation de droit publique, portant le nom de la marque Dacia, marque populaire dans le pays, pour plus d'impact sur les actions de mécénat.

2.2 État de durabilité

2.2.1 Informations générales

2.2.1.1 Gouvernance et stratégie

2.2.1.1.1 SBM-1 – Stratégie, modèle d'affaires et chaîne de valeur

Les activités de Renault Group comprennent une large gamme de produits et de services liés au transport routier à différents stades de la chaîne de valeur automobile, et principalement :

- la production de véhicules de tourisme et utilitaires légers, de pièces de rechange et d'accessoires, ainsi que la distribution, le reconditionnement et le recyclage de ces véhicules, pièces et accessoires ;
- des solutions de financement pour ces véhicules destinés aux clients finaux et aux concessionnaires, ainsi que d'autres services tels que l'assurance automobile ;
- des solutions de mobilité, telles que l'autopartage et les bornes de recharge. *[DP SBM-1_01]*

Renault Group s'appuie pour cela sur un effectif de 98 636 salariés, dont la répartition par zone géographique est présentée dans le chapitre 2.2.2.3.1. *[SBM-1_03, SBM-1_04]*

Tout au long de l'année 2024, le Groupe a poursuivi le développement de sa gamme de véhicules en procédant aux lancements et arrêts suivants :

- le lancement de quatre véhicules électriques :
  - pour la marque Renault : Renault 5 E-Tech, Scenic E-Tech ;
  - pour la marque Dacia : Nouvelle Spring ;
  - pour la marque Alpine : A290.
- le lancement de quatre véhicules hybrides :
  - pour la marque Renault : Rafale E-Tech, Symbioz E-Tech et Grand Koleos ;
  - pour la marque Dacia : Nouveau Duster HEV.
- le lancement d'un véhicule utilitaire léger Master thermique et électrique ;
- l'arrêt de la production de la ZOE, la première citadine électrique de la marque Renault, lancée il y a 12 ans et arrivée en fin de vie, et de la Spring 1, à laquelle succède Nouvelle Spring.

Renault Group distribue ses produits et services dans plus de 110 pays à travers le monde. En 2024, le Groupe réalise un chiffre d'affaires de 56232 millions d'euros[1], dont près de 80 % en Europe. Le Groupe est également présent en Amérique latine (Brésil, Argentine et Mexique), en Afrique et au Moyen-Orient (notamment au Maroc), et en Asie-Pacifique (principalement en Inde et en Corée du Sud). Cette couverture géographique n'a pas connu d'évolution majeure en 2024.

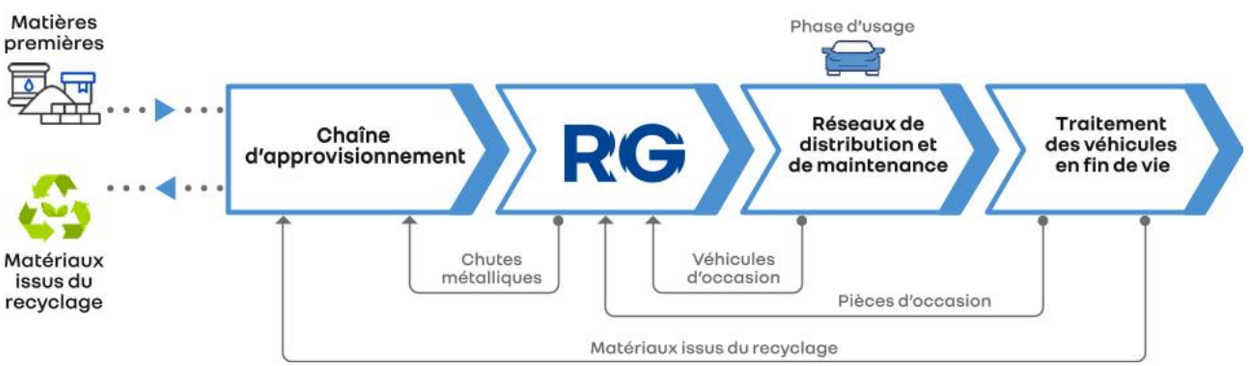
Renault Group commercialise ses produits et services auprès de trois grandes catégories de clients :

- les clients particuliers ;
- les réseaux de distribution ;
- les entreprises qui opèrent des flottes de véhicules : flottes d'entreprise, flottes de sociétés de gestion, agences de location et de leasing, etc.

Ces typologies de clientèle et de marché n'ont pas connu d'évolution majeure en 2024. *[DP SBM-1_02]*

Les informations complémentaires suivantes sont disponibles dans d'autres sections du DEU :

- sur le modèle d'affaires de Renault Group (Voir l'introduction du DEU) ;
- sur les produits et services (Voir section 1.3 du DEU) et sur les marchés (Voir section 1.3.1 du DEU). *[DP BP-2_20]*



1 Renault Group ne génère aucun revenu d'aucune sorte issu de la fabrication de produits chimiques ou d'armes controversées. *[DP SBM-1_16 ; DP SBM-1_18]*

Les activités de Renault Group s'appuient sur deux chaînes de valeur interconnectées :

- pour l'automobile :
  - en amont, la chaîne d'approvisionnement est principalement formée de fournisseurs de produits sidérurgiques, de pièces et d'équipements automobiles ; ces fournisseurs sont eux-mêmes alimentés par d'autres fabricants de composants, et ainsi de suite jusqu'aux producteurs et distributeurs de matières premières ou recyclées. En 2024, cette chaîne a considérablement évolué en raison de la cession de HORSE, l'activité chargée de la conception et de la fabrication des moteurs thermiques ;
  - en aval, on trouve différents réseaux de distribution et de maintenance (entités de Renault Retail Group, réseaux indépendants, importateurs, partenaires distributeurs, etc.) et des acteurs industriels du recyclage, du reconditionnement et de la gestion de la fin de vie des véhicules et des batteries.
- pour le financement des ventes et les services de mobilité :
  - outre des constructeurs automobiles dont Renault Group en tête de file, la chaîne d'approvisionnement forme un réseau diversifié, constitué notamment de concepteurs et de distributeurs de services informatiques (dont le cloud), de logiciels de gestion financière et bancaire, de plateforme de vente en ligne de comptes d'épargne, de services marketing, de producteurs et de distributeurs d'énergie, et de fabricants de bornes de recharge ;
  - en aval, les activités de services de financement et de mobilité interagissent directement avec la chaîne de valeur aval qui correspond aux clients finaux et aux réseaux de distribution. *[DP SBM-1_25 ; DP SBM-1_28]*

Une automobile étant essentiellement constituée de métaux, de polymères et de verre, les activités de Renault Group dépendent fortement de la disponibilité de ces matériaux qui sont issus, de façon croissante pour l'acier, les polymères et l'aluminium, du recyclage. Ces approvisionnements sont garantis par des contrats à long terme, comme en témoignent les engagements hors bilan. Pour limiter sa dépendance aux matières premières, le Groupe a renforcé son implication dans les activités de reconditionnement, de rétrofit et de recyclage. *[DP SBM-1_26]*

Renault Group est un acteur majeur du développement économique et social des territoires dans lesquels il opère, et considère qu'il a la responsabilité de veiller à ce que son impact y soit positif et qu'il contribue à leur développement durable. L'ambition du Groupe est de créer de la valeur partagée pour l'entreprise et l'ensemble de ses parties prenantes, dont il prend soin d'identifier les besoins et les attentes (Voir chapitre 2.2.1.1.3), auxquels il s'efforce de répondre. *[DP SBM-1_27]*

Les cibles du Groupe en matière de développement durable qui concernent particulièrement ses produits et/ou ses clients sont les suivantes :

Objectif	Cible, périmètre, horizon temporel	Performances 2024
Emissions de gaz à effet de serre (tous scopes)	Zéro émission nette [1] en Europe d'ici 2040 Zéro émission nette [1] dans le monde d'ici 2050	42,9 t CO_2/véhicule (Marques Renault Group)
Part de matériaux issus de circuits circulaires dans les véhicules	33 % dans le monde d'ici 2030	30 %
Couverture accidentologique de la politique de sécurité routière	70 % pour la marque Renault en Europe d'ici 2030	52 %
Bénéficiaires des solutions de mobilité inclusive	10 000 personnes en Europe d'ici 2030	3 400

(1) Voir la définition de la neutralité carbone pour Renault Group dans le chapitre 2.2.2.1.1.

[DP SBM-1_21 ; DP SBM-1_22 ; DP SBM-1_23]

2.2.1.1.2 Instances de gestion et de contrôle

2.2.1.1.2.1 GOV-1 – Rôle des instances d'administration, de direction et de surveillance

Le Conseil d'administration de Renault S.A. et ses comités spécialisés représentent les instances administratives, de direction et de surveillance de Renault Group.

Composition des instances de gouvernance

Des informations détaillées sur la composition du Conseil d'administration et de ses Comités sont fournies dans la section 3.1 du Document d'enregistrement universel (DEU).

Pour chaque administrateur, la section 3.1 du DEU fournit les informations suivantes :

- son identité ;
- son rôle au sein du Conseil d'administration de Renault S.A. et de ses Comités spécialisés ;
- ses mandats et fonctions actuels et passés, y compris en dehors de Renault Group ;
- ses expertises et expériences, en particulier celles pertinentes pour les activités et les implantations géographiques de Renault Group. *[DP BP-2_20 ; DP GOV-1_08 ; DP GOV-1_04]*

Diversité des instances de gouvernance

En application de l'article L. 22-10-10 du Code de commerce français, le Conseil d'administration a défini une politique de diversité fondée sur ses pratiques passées et en visant un équilibre dans sa composition (représentation des femmes et des hommes, nationalités, âge, qualifications et expériences professionnelles). Pour plus de détails sur la procédure de nomination des administrateurs et la politique de diversité, voir la section 3.1.2 du DEU.

En 2024, le Conseil d'administration est composé d'un administrateur exécutif, Luca de Meo, Directeur général, et de quinze administrateurs non exécutifs.

Composition du Conseil d'administration

	2024
Membres exécutifs	1
Membres non exécutifs	15
TOTAL	16

Au 31 décembre 2024, le nombre de femmes membres du Conseil d'administration s'élève à cinq, soit un taux de féminisation de 31 %.

Composition du Conseil d'administration par genre

	2024	
	Effectifs	%
Femmes	5	31 %
Hommes	11	69 %
Autres genre [1]	0	0 %
Non reporté	0	0 %
TOTAL	16	100 %
Ratio de diversité au sein du Conseil d'administration [2]		31 %

(1) Genre tel que spécifié par les administrateurs eux-mêmes

(2) A noter que, en application des dispositions du Code de commerce français, le calcul du ratio de diversité de genre du Conseil d'administration est calculé dans le cadre du rapport sur le gouvernement d'entreprise figurant à la section 3.2 du DEU, en excluant les trois administrateurs représentant les salariés et l'administrateur représentant les salariés actionnaires. Ainsi calculé, le ratio de diversité du Conseil d'administration est de 41,7 % (Voir section 3.1.2 du DEU).

Conformément aux critères fixés par le Code AFEP-MEDEF, les sept administrateurs suivants sont qualifiés d'administrateurs indépendants au 31 décembre 2024 : Mme Catherine Barba, Mme Miriem Bensalah-Chaqroun, Mme Marie-Annick Darmaillac, Mme Annette Winkler, M. Bernard Delpit, M. Pierre Fleuriot et M. Jean-Dominique Senard. Conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF, les trois administrateurs représentant les salariés et l'administrateur représentant les salariés actionnaires ne sont pas pris en compte dans le calcul du taux d'indépendance qui s'établit ainsi à 58,3 %. *[DP GOV-1_03]*

Membres du Conseil d'administration par indépendance

	2024
Membres indépendants	7
Membres non indépendants	9
TOTAL	16

Pour plus de détails sur l'indépendance du Conseil d'administration, voir la section 3.1.5.1 du DEU.

Rôles et responsabilités des organes de gouvernance en matière de durabilité

A. Général

Conformément à son règlement intérieur, le Conseil d'administration détermine, sur proposition du Directeur général, les orientations stratégiques de l'activité de la société et veille à leur mise en œuvre, conformément à son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité, ainsi que ceux de la Raison d'Être du Groupe.

Dans le cadre de ses missions énumérées dans le règlement intérieur du Conseil d'administration, ce dernier doit :

- examiner régulièrement les opportunités et les risques associés à la stratégie qu'il a définie ;
- veiller à l'intégrité des informations de durabilité figurant dans le rapport de gestion du Groupe et sa publication par la société conformément au cadre de publication de l'Union Européenne. *[DP GOV-1_09]*

En ce qui concerne les questions de durabilité, le Conseil d'administration s'appuie sur les travaux de deux comités spécialisés selon la répartition suivante : *[DP GOV-1_11 ; DP GOV-1_12]*

- le Comité de l'Audit et des Risques, qui :
  - suit le processus d'élaboration de l'information en matière de durabilité ;
  - suit le processus mis en œuvre pour déterminer les informations à publier conformément aux normes pour la publication d'informations en matière de durabilité ;
  - le cas échéant, émet des recommandations pour garantir l'intégrité de ces processus ; et
  - contrôle la sélection, l'indépendance, la répartition des honoraires et les travaux des auditeurs de durabilité.
- le Comité de la Stratégie et du Développement Durable qui :
  - examine la stratégie et les actions à mettre en œuvre en matière de responsabilité environnementale, sociale et sociétale de l'entreprise, ainsi que de développement durable ;
  - valide les cibles dans le cadre des informations en matière de durabilité ainsi que la nature des indicateurs associés ; *[DP GOV-1_14]*
  - examine la politique de communication extra-financière ainsi que les notations extra-financières. *[DP GOV-1_13]*

Le Conseil d'administration est également chargé de promouvoir la responsabilité éthique, sociale et environnementale dans les processus de création de valeur de l'entreprise. Il veille aussi à l'efficacité des dispositifs de prévention et de détection des pratiques contraires à l'éthique telles que la corruption et le trafic d'influence, préservant ainsi l'intégrité et la réputation de l'entreprise. *[DP GOV-1_10]*

B. Éthique et conformité

Le Directeur de l'Éthique et de la Conformité est au cœur de la gouvernance éthique du Groupe. Il conseille la Direction, gère les protocoles d'alerte et préside le Comité Éthique et Conformité Groupe (CECG) pour assurer la conformité à l'échelle mondiale. Chargé de mettre à jour les politiques pour répondre aux nouvelles réglementations, le Directeur de l'Éthique et de la Conformité collabore également avec les représentants locaux de l'éthique et de la conformité dans chaque pays pour inculquer des valeurs, superviser les systèmes d'alerte et guider les Comités Éthique et Conformité Pays (CECP). En collaboration avec le Comité Éthique et Conformité Groupe, le Directeur de l'Éthique et de la Conformité revoit et précise les procédures, tandis que les Comités Éthique et Conformité Pays assurent l'application des politiques du Groupe et la gestion des incidents. *[DP G1. GOV-1_01]*

C. Influence politique et représentation d'intérêts

La Direction des Affaires Publiques de Renault Group est responsable de la mise en œuvre du Code de déontologie dédié aux activités de représentation d'intérêts. Le Comité de l'Audit et des Risques du Conseil d'administration suit la mise en œuvre de ce Code dans le cadre de son suivi global du dispositif éthique déployé au sein du Groupe par la Direction de l'Éthique et de la Conformité. De plus, le Comité de la Stratégie et du Développement Durable examine régulièrement un tableau de bord environnemental, social et de gouvernance (ESG) contenant de nombreux indicateurs de performance, dont ceux relatifs à la transparence. Ce Comité suit également certaines activités de représentation d'intérêts dans le cadre de la réflexion sur la stratégie et les actions à mettre en œuvre en matière de responsabilité environnementale, sociale et sociétale du Groupe. *[DP G1. GOV-1_01]*

D. Gestion des relations avec les fournisseurs

Le Directeur Général établit les orientations stratégiques et les politiques en matière d'approvisionnement et de gestion de la chaîne d'approvisionnement, en veillant au maintien de pratiques éthiques et durables et de relations de collaboration avec les fournisseurs. Il en informe le Conseil d'administration. Il supervise les règles applicables aux fournisseurs, surveille les performances et gère les risques de la chaîne d'approvisionnement. La nouvelle politique d'Achats responsables externe de Renault Group traite notamment du processus d'approvisionnement, de l'éthique des affaires et du développement durable. *[DP G1. GOV-1_01]*

Compétences et expertises des instances de gouvernance

Les candidats à un poste d'administrateur sont choisis sur la base de critères précis, notamment selon leur expérience professionnelle et leurs compétences, en adéquation avec la stratégie et la présence géographique du Groupe. *[DP GOV-1_15]*

Une cartographie des compétences des membres du Conseil d'administration figure à la section 3.1.2 du DEU. Parmi les huit domaines d'expertise répertoriés dans cette cartographie, trois sont dédiés au développement durable et couvrent les connaissances et expériences des membres du Conseil d'administration en matière de gestion des questions environnementales, sociales ou de gouvernance. *[DP G1. GOV-1_02 ; DP GOV-1_16]*

La matrice de compétences décrit les critères à remplir pour valider chacune des compétences. Elle identifie également les compétences de chaque administrateur, en tenant compte de ses principaux domaines d'expertise et d'expérience. Ainsi, sept administrateurs sont identifiés dans la cartographie comme possédant une compétence spécifique dans l'un des trois domaines ESG.

Conformément aux dispositions légales et règlementaires, les mandats et fonctions exercés par les administrateurs, ainsi que leurs biographies, sont décrits chaque année dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise. Tout poste exercé dans l'administration publique au cours des deux dernières années, le cas échéant, est présenté dans la biographie des administrateurs. *[DP G1-5_11]*

Au-delà de l'expertise individuelle des administrateurs, le fonctionnement même du Conseil d'administration et de ses Comités favorise le développement continu de son expertise collective en tant qu'organe de gouvernance, notamment sur les enjeux en constante évolution en matière de développement durable. Les échanges entre les administrateurs et les experts internes et externes sur les sujets ESG permettent au Conseil d'administration de développer une compréhension approfondie de ces questions et de leurs enjeux pour Renault Group.

Les administrateurs ont pu bénéficier d'une expertise interne dans le domaine de la durabilité grâce aux présentations récurrentes des départements suivants lors des réunions du Conseil d'administration et des Comités : *[DP GOV-1_16 ; DP GOV-1_17 ; DP G1. GOV-1_02]*

Sujets	Directions disposant des compétences et de l'expertise sur le sujet
Environnement	
• Changement climatique • Pollution • Ressources hydriques • Biodiversité • Économie circulaire	• Direction du Développement Durable • Direction HSEE (Hygiène Sécurité Environnement et Ergonomie) • Direction de l'Ingénierie • Direction de l'Industrie
Social	
• Personnel de l'entreprise • Travailleurs de la chaîne de valeur • Communautés affectées • Consommateurs et utilisateurs finaux	• Direction des Ressources Humaines • Direction HSEE (Hygiène Sécurité Environnement et Ergonomie) • Direction des Achats • Direction de l'Ingénierie • Direction de la Qualité et de la Satisfaction Client • Direction du Développement Durable
Gouvernance	
• Droits humains • Conduite des affaires • Propriété intellectuelle • Concurrence libre et non faussée • Nouvelles règlementations	• Direction Juridique • Direction des Affaires Publiques • Direction Éthique et Conformité • Direction Informatique • Direction Financière

Le Conseil d'administration bénéficie également d'une expertise externe en matière de durabilité par le biais de présentations ad hoc ou de séminaires de formation. Par exemple :

- en 2023, le Conseil d'administration a organisé un séminaire ESG dédié au changement climatique. Dans le cadre de ce séminaire, le Conseil a visité le musée de Minéralogie de Paris à l'Ecole des Mines et a assisté à une présentation sur les différents enjeux climatiques par un membre du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat). Les administrateurs ont également participé à un atelier « Fresque du climat », afin d'explorer les impacts du changement climatique et les actions concrètes qui peuvent être prises pour y remédier ;
- en 2024, le Conseil d'administration a dédié son séminaire ESG à la biodiversité. Ce séminaire a été organisé conjointement avec le Leadership Team du Groupe. Au cours de ce séminaire, un professeur de biologie a présenté les enjeux clés de la biodiversité et les principaux enseignements de la conférence COP15 sur la biodiversité. Un consultant spécialisé dans les méthodes de mesure de la biodiversité a détaillé les risques de biodiversité évalués pour Renault Group et le plan d'action associé. En outre, des solutions potentielles pour produire sans détruire la nature ont été présentées par le directeur de l'environnement d'un grand groupe minier, un entrepreneur et un leader économique engagé dans l'écologie. *[DP GOV-1_16]*

2.2.1.1.2.2 GOV-2 – Informations et questions de développement durables transmises et traitées par les instances d'administration, de gouvernance et de surveillance de Renault Group

Le Conseil d'administration et les Comités spécialisés sont informés de la mise en œuvre des mesures de vigilance et de l'efficacité des politiques, des actions, des mesures et des objectifs adoptés pour traiter les IRO importants.

Lors de chacune de ses réunions de 2024, le Comité de l'Audit et des Risques a systématiquement fait un point de suivi sur le processus d'élaboration de l'état de durabilité, en particulier sur la matrice de double matérialité et la définition des IRO, avec les Directions concernées. Les auditeurs de l'information en matière de durabilité ont participé aux réunions du Comité de l'Audit et des Risques afin de donner leur avis sur l'état de durabilité de Renault Group.

Par ailleurs, le Comité de l'Audit et des Risques a suivi l'adaptation par la Direction Financière de son organisation aux exigences de traitement des données extra-financières publiées dans l'état de durabilité.

Le Leadership Team prend systématiquement en compte les IRO stratégiques et critiques dans le cadre de la supervision de la stratégie, des transactions majeures et des processus de gestion des risques du Groupe. *[DP– GOV-2_01 ; DP– GOV-2_02]*

Au cours de l'exercice 2024, le Comité de la Stratégie et du Développement Durable a inscrit à l'ordre du jour de toutes ses réunions un suivi du tableau de bord du Développement Durable du Groupe qui comprend divers indicateurs permettant d'évaluer les progrès sur les sujets les plus importants de la stratégie de développement durable du Groupe. Le tableau de bord de Développement Durable du Groupe est également mis à la disposition de tous les administrateurs dans le cadre du rapport au Conseil d'administration sur les travaux des Comités.

Le Comité de la Stratégie et du Développement Durable examine trimestriellement l'avancement de 38 IRO, dont le changement climatique, via le tableau de bord du Développement Durable du Groupe. *[DP GOV-2_03]*

Le Comité de la Stratégie et du Développement Durable supervise également les principaux projets stratégiques, en veillant à la prise en compte des questions ESG. Les documents de présentation sont partagés avec l'ensemble du Conseil d'administration par rapports écrits avant de faire l'objet d'une présentation orale par la Présidente du Comité lors de la réunion du Conseil d'administration. *[DP– GOV-2_02]*

Pour plus de détails sur les activités du Conseil d'administration et de chacun de ses Comités spécialisés, voir les sections 3.1.5.3 et 3.1.5.4 du DEU.

Au cours de l'exercice 2024, le Conseil d'administration et le Leadership Team ont bénéficié d'un séminaire de sensibilisation aux sujets relatifs à la nature : changement climatique, changement d'usage des terres, pollution, gestion des ressources (Voir chapitre 2.2.2.4). *[DP GOV-2_03]*

2.2.1.1.2.3 GOV-3 – Intégration de critères de performance en matière de durabilité dans la politique de rémunération

Renault Group reconnaît l'importance d'aligner la rémunération des dirigeants sur les cibles de développement durable. Le Directeur général bénéficie dans sa rémunération variable de critères de performance liés aux questions de durabilité. *[DP– GOV-3_01 ; DP– GOV-3_03 ; DP– GOV-3_04]*

Le montant de la rémunération variable annuelle peut atteindre 225 % de la rémunération fixe versée si tous les critères de performance sont atteints. Cette rémunération variable annuelle du Directeur général comprend des cibles de durabilité, pour un maximum de 75 % de la rémunération fixe si les cibles suivantes sont atteintes :

- santé et sécurité : cible de 1,4 en 2024 pour le taux de fréquence des accidents du travail comportant des jours d'arrêts ;
- développement de ReKnow University : cible de plus de 5 000 personnes formées en 2024 ;
- économie circulaire : mise en place d'un partenariat stratégique pour The Future Is NEUTRAL ;
- nombre d'incidents : réalisation de la cible exprimée en nombre de cas pour mille (K°/°°). Cet indicateur, appelé « GMF 3MIS WORLD », mesure le nombre d'incidents sur les véhicules après trois mois de circulation ;
- le niveau de satisfaction des clients, mesuré par la « Dealer E-reputation » ou réputation numérique des points de distribution.

Le plan d'actions de performance rémunère le Directeur général à hauteur de 25 % de la valeur des 120 000 actions qui lui ont été attribuées, en fonction de l'atteinte d'une cible sur le climat. Cette cible est une combinaison à parts égales des scopes 1 et 2 (activités industrielles) d'une part, et du scope 3 aval (émissions dues à l'utilisation des véhicules) d'autre part, évalué sur des périodes cumulées de 3 ans. *[DP E1. GOV-3_01 ; DP E1. GOV-3_02 ; DP E1. GOV-3_03]*

Le plan Renaulution prévoit une attribution unique d'actions Renault en 2024, soumise à des conditions de présence et de performance évaluées sur une période cumulée de 4 ans, avec des critères sur le climat et la durabilité pour un maximum de 60 % :

- **transformer Renault Group :**
  - réaliser des performances durables tout en promouvant la Raison d'Être et la culture du Groupe ainsi qu'une vision partagée de la mobilité de demain : sobre en carbone, responsable et sûre, portée par l'innovation environnementale et sociale ;
  - garantir la réussite de la transformation stratégique et assurer sa continuité future grâce à des plans de succession des dirigeants de l'entreprise intégrant la diversité.
- **être pionnier de l'économie circulaire et de la transition énergétique pour une croissance durable :**
  - The Future Is NEUTRAL : développer une plateforme unique offrant des solutions d'économie circulaire tout au long du cycle de vie des véhicules pour l'ensemble de l'industrie automobile, des usagers aux constructeurs, en passant par les fournisseurs, les entités de démantèlement et les assureurs ;
  - Mobilize : développer, financer et exploiter des actifs, des technologies et des solutions de transition énergétique au profit de Renault Group et de ses entités.
- **maîtriser le développement technologique et l'innovation :**
  - Ampere : définir la prochaine gamme de véhicules électriques pour garantir l'excellence technique et d'innovation tout en s'inscrivant dans une trajectoire rentable ;
  - Flexis : tirer parti de la position historique de Renault Group en tant que leader dans le domaine des véhicules électriques et utilitaires pour répondre au marché croissant de la logistique du dernier kilomètre.

Plus de détails sur la rémunération du Directeur général sont disponibles à la section 3.2.2.2 du DEU. *[DP– GOV-3_02]*

Le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations et le Conseil d'administration sont chargés d'approuver et d'actualiser les termes de ces dispositifs incitatifs, en veillant à ce qu'ils reflètent l'engagement du Groupe en faveur du développement durable. *[DP– GOV-3_06]*

Systèmes d'incitation pour les membres du Conseil d'administration

	2024
Pourcentage de la rémunération variable des membres du Conseil d'administration liée à des cibles et (ou) impacts en matière de développement durable	27 %
Pourcentage de la rémunération variable des membres du Conseil d'administration liée à des considérations climatiques	0 %[1]

(1) Les éléments de rémunération variable liés à des considérations climatiques ne font pas partie de la rémunération variable annuelle 2024 mais de la rémunération variable pluriannuelle dont l'attribution sera statuée par le Conseil d'administration en 2026 et en 2028.

2.2.1.1.2.4 GOV-4 – Déclaration sur la due diligence

La due diligence est définie comme le processus par lequel les entreprises identifient, préviennent, atténuent et rendent compte de la manière dont elles traitent les impacts négatifs avérés et potentiels de leur activité sur l'environnement et les personnes. Le tableau suivant répertorie les principales étapes de la due diligence et explique comment ces étapes sont reflétées dans l'état de durabilité de Renault Group :

Éléments fondamentaux de la due diligence	Paragraphes de l'état de durabilité du DEU 2024
Intégration de la due diligence dans la gouvernance, la stratégie et le modèle d'affaires[1]	• voir ESRS 2 – Informations générales, GOV-2 – Informations et questions de développement durable transmises et traitées par les instances administratives, de gouvernance et de surveillance de Renault Group ; • voir ESRS 2 – Informations générales, GOV-3 – Intégration de critères de performance en matière de durabilité dans la politique de rémunération ; • voir ESRS 2 – Informations générales, SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires.
S'engager avec les parties prenantes concernées à toutes les étapes clés de la due diligence	• voir ESRS 2 – Informations générales, GOV-2 – Informations et questions de développement durable transmises et traitées par les instances administratives, de gouvernance et de surveillance de Renault Group ; • voir ESRS 2 – Informations générales, SBM-2 – Dialogue avec les parties prenantes ; • voir ESRS 2 – Informations générales, IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels.
Identification et évaluation des impacts négatifs	• voir ESRS 2 – Informations générales, IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels ; • voir ESRS 2 – Informations générales, SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires.
Prendre des mesures pour prévenir, atténuer et remédier à ces effets négatifs	• voir ESRS E1 – Changement climatique, E1-3 – Actions et ressources en rapport avec les politiques en matière de changement climatique ; • voir ESRS E2 - Pollution, E2-2 - Actions et ressources relatives à la pollution ; • voir ESRS E3 – Ressources hydriques et marines, E3-2 - Actions et ressources relatives aux ressources hydriques et marines ; • voir ESRS E4 – Biodiversité et écosystèmes, E4-3 – Actions et ressources relatives à la biodiversité et aux écosystèmes ; • voir ESRS E5 – Utilisation des ressources et économie circulaire, E5-2 – Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire ; • voir ESRS S1 – Travailleurs de l'entreprise, S1-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur le personnel de l'entreprise, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs au personnel de l'entreprise, et efficacité de ces actions ; • voir ESRS S2 – Travailleurs de la chaîne de valeur, S2-4 Actions relatives aux impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux travailleurs de la chaîne de valeur et efficacité de ces actions ; • voir ESRS S3 – Communautés affectées, S3-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur les communautés affectées, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux communautés affectées et efficacité de ces actions ; • voir ESRS S4 – Consommateurs et utilisateurs finaux, S4 – 4 Actions relatives aux impacts matériels sur consommateurs et utilisateurs finaux, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux consommateurs et utilisateurs finaux et efficacité de ces actions ; • voir ESRS G1 – Conduite des affaires, G1-1 – Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise, G1-3 – Prévention et détection des actes de corruption, G1-5 Activités d'influence politique et de représentation d'intérêts, G1-2 – Gestion des relations avec les fournisseurs, G1-6 Pratiques de paiement ; • voir Informations spécifiques à l'entité, Actions relatives aux questions de durabilité importantes liées à la concurrence libre et non faussée, à la conformité aux lois et réglementations et à la propriété intellectuelle.

Éléments fondamentaux de la due diligence	Paragraphes de l'état de durabilité du DEU 2024
Suivre et valoriser l'efficacité de ces efforts	• voir ESRS E1 – Changement climatique, E1-4 – Cibles relatives à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci ; • voir ESRS E2 – Pollution, E2-3 – Cibles en matière de pollution ; • voir ESRS E3 – Ressources hydriques et marines, E3-3 – Cibles en matière de ressources hydriques et marines ; • voir ESRS E4 – Biodiversité et écosystèmes, E4-4 – Cibles relatives à la biodiversité et aux écosystèmes ; • voir ESRS E5 – Utilisation des ressources et économie circulaire, E5-3 – Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire ; • voir ESRS S1 – Personnel de l'entreprise, S1-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels ; • voir ESRS S2 – Travailleurs de la chaîne de valeur, S2-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels ; • voir ESRS S3 – Communautés affectées, S3-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matérielles ; • voir ESRS S4 – Consommateurs et utilisateurs finaux, S4-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels ; • voir Informations spécifiques à l'entité, Suivi de l'efficacité des politiques et des actions à travers des cibles liées au respect des règles d'une concurrence libre et non faussée, à la conformité aux lois et réglementations et à la propriété intellectuelle.

(1) Pour plus de détails sur la manière dont la due diligence est mise en œuvre, voir la section 2.3 « Plan de Vigilance » du DEU. *[DP GOV-4_01]*

2.2.1.1.2.5 GOV-5 – Gestion des risques et contrôles internes relatifs à l'information en matière de durabilité

Dans le cadre de l'application de la CSRD, Renault Group a instauré un nouveau système de gestion des risques et de contrôle interne relatif à l'information de durabilité.

Les analyses de l'équipe projet CSRD et des échanges avec des tiers (entreprises de taille ou de modèle d'affaires comparables, consultants, auditeurs) ont conduit à l'identification des risques principaux suivants :

- absence par omission de points de données obligatoires dans le rapport ;
- erreurs de périmètre de mesure ou de calcul concernant les informations quantitatives ;
- difficulté à obtenir certaines informations, notamment quantitatives, dans les délais impartis ;
- non-conformité de l'information qualitative aux exigences de l'ESRS ;
- caractère invérifiable de l'information fournie.

Afin de les prévenir, les méthodes suivantes ont été adoptées :

- recensement des points de données obligatoires par l'équipe projet, attribution de chacun à un ou plusieurs contributeurs faisant autorité sur la question pour le Groupe et suivi de l'obtention de l'information, point par point ;
- définition de « fiches protocole » décrivant le périmètre et le processus de collecte ainsi que les méthodes de calcul ou d'estimation de chaque information quantitative ;
- réalisation d'une collecte à mi-année des données disponibles (« dry-run report ») afin d'identifier et de remédier aux difficultés de collecte en fin d'année ;
- assistance aux contributeurs dans l'interprétation des exigences et contrôle point par point de la conformité des informations qualitatives ;
- contrôle point par point de l'existence de preuves matérielles.

Un suivi hebdomadaire de la remédiation des points à risque a été assurée par l'équipe projet. *[DP GOV-5_01 ; DP GOV-5_02 ; DP GOV-5_03]*

Pour les informations qualitatives, l'analyse des risques adopte la même rigueur. Les responsables s'assurent de la qualité des textes et de la traçabilité des informations publiées. *[DP GOV-5_02 ; DP GOV-5_03]*

L'intégration des résultats de l'analyse des risques et des contrôles internes dans la production de l'état de durabilité du Groupe s'effectue de manière dynamique et réactive. Chaque responsable est tenu d'examiner et, au besoin, d'améliorer continuellement les contrôles précédemment déterminés en fonction des constats. Ce processus itératif permet de s'assurer de l'efficacité des contrôles internes et de procéder aux adaptations nécessaires en fonction des risques et des exigences en matière d'état de durabilité. *[DP GOV-5_04]*

Le Conseil d'administration est informé des constats par le biais du contrôle effectué par son Comité de l'Audit et des Risques a minima une fois par an. *[DP GOV-5_05]*

2.2.1.1.3 SBM-2 – Dialogue avec les parties prenantes

L'engagement des parties prenantes est la pierre angulaire de la stratégie de développement durable de Renault Group, permettant une meilleure compréhension des enjeux et des risques environnementaux, sociaux et économiques. Renault Group a mis en place des canaux d'échange avec les parties prenantes aux niveaux mondial, régional et local, notamment les clients et les utilisateurs finaux, le personnel de l'entreprise, les actionnaires, les fournisseurs, les partenaires commerciaux et leur personnel, les investisseurs, les communautés locales, les associations et les étudiants. Au cours des trois dernières années, le Président du Conseil d'administration a présidé le Comité de la Raison d'Être, composé de représentants du Leadership Team et d'intervenants des secteurs de l'économie, du social et de l'environnement représentant la plupart des parties prenantes de Renault Group. *[DP SBM-2_01 ; DP SBM-2_12]*

L'objectif de l'engagement des parties prenantes de Renault Group est d'éclairer sa stratégie à partir des résultats de ces consultations, tels que les besoins d'électrifier sa gamme de véhicules, d'améliorer la satisfaction des clients et des parties prenantes, de promouvoir la transparence et de contribuer au développement durable dans les territoires où le Groupe est présent. *[DP SBM-2_06]*

Ci-dessous figure un résumé du dialogue avec les parties prenantes en 2024 :

Parties prenantes	Modes de dialogue	Compréhension par Renault Group des intérêts et des points de vue des parties prenantes	Modifications de la stratégie ou du modèle d'affaires à la suite d'une consultation	Prochaines étapes et calendrier associé	Evolution envisagée des relations avec les parties prenantes et leurs points de vue
Consommateurs et utilisateurs finaux	• écoute directe au sein du réseau commercial ; • service relation client ; • enquêtes qualité et satisfaction client ; • études de marché, produits, groupes de discussion, entretiens individuels ; • événements commerciaux ; • sensibilisation, formation ; • réponses aux appels d'offres ; • notation produits, certificats ; • veille constante des médias et réseaux sociaux pour suivre les commentaires clients.	• disposer de véhicules attractifs, fiables, sûrs, innovants, durables adaptés à leur usage à un prix abordable ; • disposer d'offres de services attractifs et efficaces ; • disposer d'un concessionnaire à proximité ; • disposer des informations nécessaires pour bien choisir produits et services.	• ajustement des caractéristiques des produits et des offres de services en fonction des commentaires directs des études de marché et des groupes de discussion afin de mieux répondre aux besoins et aux préférences des clients.	N/A	• Renault et Dacia élues Service Client de l'année 2024 ;[1] • Renault et Dacia conjointement déclarées lauréates de la 17e édition de l'Élection du Service Client de l'Année 2024, dans la catégorie « Constructeur automobile » ; • les deux marques de Renault Group se placent en tête de leur catégorie avec une note globale de 17,01/20 et confirment ainsi leur stratégie commerciale commune orientée sur l'expérience client.
Personnel de l'entreprise	• dialogue avec la Direction locale ; • dialogue social : sites, pays, Comité de Groupe de Renault Group (niveaux mondial et européen) ; • communication interne ; • entretiens annuels et formations ; • Trophées de l'Innovation Renault Frères.	• comprendre la stratégie du Groupe ; • défendre les intérêts des salariés du Groupe.	• évolution de l'Accord-cadre mondial (ACM) de 2013 « S'engager ensemble pour une croissance et un développement durables » et de l'Accord-cadre mondial (ACM) de 2019 « Construire ensemble le monde du travail au sein de Renault Group » à la suite de discussions et de la situation mondiale (par exemple, addendum sur le travail hybride).	• plusieurs réunions en comité restreint concernant les ACM ; • suivi des ACM : session plénière annuelle pour faire le point sur la santé et la sécurité, l'éthique et la conformité, ainsi que sur d'autres sujets ; • amélioration continue (exemple : déploiement de l'addendum dans tous les pays où le Groupe est présent).	• invitation du représentant d'IndustriALL Global Union aux réunions de suivi de l'ACM.

Parties prenantes	Modes de dialogue	Compréhension par Renault Group des intérêts et des points de vue des parties prenantes	Modifications de la stratégie ou du modèle d'affaires à la suite d'une consultation	Prochaines étapes et calendrier associé	Evolution envisagée des relations avec les parties prenantes et leurs points de vue
Fournisseurs, partenaires commerciaux et leur personnel	• ACM de Renault Group sur la responsabilité sociale, sociétale et environnementale ; • politique d'Achats responsables Renault Group à l'attention des Fournisseurs ; • Corporate Social Responsibility Guidelines for suppliers ; • politique de Renault Group sur l'approvisionnement en cobalt et minerais provenant de zones de conflit ou à haut risque ; • informations envoyées aux fournisseurs les informant de leur accès au dispositif d'alerte ; • audits des fournisseurs et entretiens avec le personnel des fournisseurs ; • participation aux initiatives de la filière, échanges avec les pairs de l'industrie ; • présentations des fournisseurs aux opérationnels de Renault Group.	• assurer des relations commerciales durables avec Renault Group.	• projet de mise à jour du Code de conduite ; • décision de mise en œuvre d'une nouvelle politique externe d'approvisionnement.	• publication du nouveau Code de conduite ; • mise en application de la nouvelle politique externe en matière d'approvisionnement.	N/A
Investisseurs / actionnaires	• rencontres lors de conférences et roadshows avec des investisseurs et analystes ; • entretiens avec des investisseurs et des analystes ; • visites sur le terrain ; • communication d'informations financières et extra-financières ; • site internet et autres publications dédiées ; • application dédiée Invest'R ; • Document d'Enregistrement Universel du Groupe ; • Renault Group « Actu » Magazine ; • adresse e-mail dédiée ; • Comité Consultatif des Actionnaires depuis 1996 ; • Club des Actionnaires depuis 1995.	• réaliser une performance économique et financière durable.	N/A	• poursuite de cette communication transparente et régulière vis-à-vis des actionnaires et investisseurs.	• communication transparente et régulière, qui ouvre les portes du Groupe aux investisseurs et actionnaires au travers de visites terrain et accès au top management et à des responsables métiers ainsi qu'au travers de l'ensemble des publications de Renault Group, leur permet d'appréhender de façon concrète les fondamentaux, les atouts et la performance du Groupe et de mettre en avant les initiatives ESG. • renforce leur confiance dans la gestion et les perspectives du Groupe et favorise leur engagement de long terme. • contribue aussi à attirer de nouveaux investisseurs notamment soucieux de la durabilité et de la responsabilité sociale. • ces échanges permettent enfin de recueillir la perception des investisseurs dans une démarche de dialogue.

Parties prenantes	Modes de dialogue	Compréhension par Renault Group des intérêts et des points de vue des parties prenantes	Modifications de la stratégie ou du modèle d'affaires à la suite d'une consultation	Prochaines étapes et calendrier associé	Evolution envisagée des relations avec les parties prenantes et leurs points de vue
Communautés locales	• dialogue avec les pouvoirs publics et les acteurs économiques locaux ; • dialogue direct et visites d'usines ; • procédures de traitement des plaintes des riverains ; • brochures environnementales des sites, relations avec les médias locaux.	• minimiser les nuisances des usines et informer les acteurs locaux.	• les nouveaux impacts négatifs sur les communautés sont étroitement liés au développement de la nouvelle chaîne de valeur des véhicules électriques. Elle est fondée sur le respect des droits humains, la transparence et l'éthique : l'ESG est utilisée comme critère de présélection pour tous les fournisseurs, et c'est une clause inscrite dans les contrats.	N/A	N/A
Pouvoirs publics	• entretiens avec des représentants des autorités locales ou nationales ; • réponses aux appels d'offres ; • discussions au sein de comités spécifiques mis en place par les autorités locales.	• assurer une croissance économique durable pour le pays et sa population.	• modification de la stratégie au niveau des usines lorsque des exigences spécifiques ont été formulées par les autorités locales.	• veiller en permanence à ce que les élus locaux et les représentants des communautés locales soient correctement informés des plans d'aménagement des sites et de la création de nouvelles activités.	N/A
Les organismes de notation extra-financière	• réponses aux organismes de notation extra-financière ; • publications (site Finance RSE, Document d'Enregistrement Universel, Rapport Intégré, Rapport Climat, etc.), salle de presse.	• collecte d'informations brutes, qui seront standardisées pour être fournies à d'autres parties prenantes (notamment les investisseurs) et utilisées pour établir une notation.	• des axes de progrès définis par des notations alimentent en continu la revue de la stratégie de Développement Durable du Groupe.	• publication annuelle des notations, selon un calendrier propre à chaque agence ; il s'agit donc d'un processus continu.	• dans le cadre d'un processus continu, les relations et les demandes des organisations extra-financières évoluent chaque année.
Institutions et associations	• participation à des groupes de travail créés par des fédérations professionnelles ; • réponses à des consultations publiques d'associations ; • discussions informelles ; • dialogue avec les parties prenantes du secteur ; • études ; • partenariats ; • entretiens avec des représentants d'associations.	• influencer l'évolution du modèle d'affaires pour réduire les impacts RSE et encourager la transparence.	• de nouveaux engagements du Groupe ; • prise en compte des changements de processus et de politiques, comme la Politique sur les droits humains.	N/A	• accroître la confiance dans les engagements, les politiques et les processus de Renault Group.

Parties prenantes	Modes de dialogue	Compréhension par Renault Group des intérêts et des points de vue des parties prenantes	Modifications de la stratégie ou du modèle d'affaires à la suite d'une consultation	Prochaines étapes et calendrier associé	Evolution envisagée des relations avec les parties prenantes et leurs points de vue
Représentants académiques, universitaires, chercheurs et futurs salariés	• intégration en entreprise ; • conférences dans les écoles/sur les sites Renault ; • programmes de recherche et d'enseignement ; • ReKnow University.	• s'assurer que les programmes d'enseignement correspondent aux attentes des futurs employeurs, afin que les étudiants soient « employables » ; • développer des partenariats générateurs de revenus ; • s'assurer que le personnel enseignant n'est pas en décalage avec l'état de l'art dans l'industrie.	N/A	N/A	N/A

(1) Pour les marques Renault et Dacia – Etude BVA – Vidéo CI – Plus d'infos sur www.escda.fr

[DP SBM-2_02 ; DP SBM-2_03 ; DP SBM-2_04 ; DP SBM-2_07 ; DP SBM-2_08 ; DP SBM-2_09 ; DP SBM-2_10 ; DP SBM-2_11]

2.2.1.1.4 Notes méthodologiques

Renault Group définit ses indicateurs selon des méthodes éprouvées. Ils font l'objet de contrôles et vérifications internes, sans être systématiquement validés par un organisme tiers.

GOV-1 – Rôle des instances d'administration, de gouvernance et de surveillance

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Membres du Conseil d'administration par genre	Le pourcentage des membres du Conseil d'administration en fonction du genre.
Mixité au sein du Conseil d'administration	La mixité au sein du Conseil d'administration est calculée selon le nombre de femmes membres du Conseil d'administration par rapport au nombre total de membres.
Nombre de membres exécutifs	Un membre exécutif du Conseil d'administration est un membre du Leadership Team de Renault Group.
Nombre de membres non exécutifs	Un membre du Conseil d'administration qui n'est pas membre du Leadership Team de Renault Group.
Pourcentage de membres indépendants du Conseil d'administration	Un examen annuel de l'indépendance des administrateurs est effectué par le Conseil d'administration sur la base d'un questionnaire déclaratif des administrateurs.

GOV-3 – Intégration des critères de performance en matière de durabilité dans la politique de rémunération

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Pourcentage de la rémunération variable des membres du Conseil d'administration liée à des cibles et (ou) impacts en matière de développement durable	La politique de rémunération variable du Directeur général (DG) diffère de celle des autres membres du Conseil d'administration. La rémunération variable du DG est soumise à des cibles de développement durable incluant le climat. Pour les autres administrateurs, la rémunération variable est conditionnée à leur taux d'assiduité aux réunions du Conseil d'administration et aux Comités. Pour de plus amples informations sur la rémunération des membres Conseil d'administration, voir la section 3.2 du DEU.
Pourcentage de la rémunération variable des membres du Conseil d'administration liée à des considérations climatiques	

2.2.1.2 Gestion des impacts, des risques et des opportunités

2.2.1.2.1 IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels

2.2.1.2.1.1 Processus général

Pour identifier, évaluer, hiérarchiser et suivre les impacts, risques et opportunités (IRO) significatifs dans le cadre de l'analyse de double matérialité, Renault Group a développé la méthodologie suivante. *[DP IRO-1_01]*

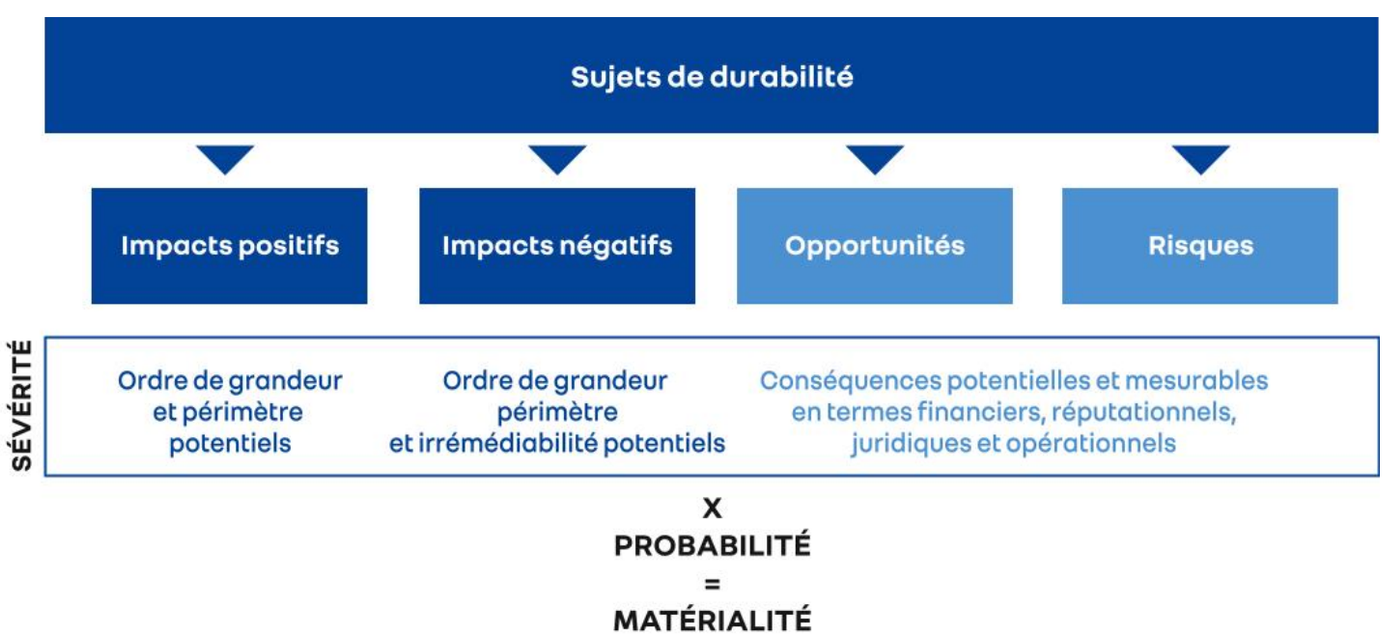
La première étape a consisté en un examen complet des 37 sous-thèmes définis dans les exigences générales de l'ESRS 1 de la CSRD. L'identification des IRO pour chacun des 37 sous-thèmes a été enrichie par des analyses d'impact existantes et d'autres sources telles que des cadres d'analyse de la responsabilité sociale des entreprises, des études scientifiques, des bases de données et les attentes des parties prenantes, y compris en s'appuyant sur des questionnaires et sur une revue des retombées médiatiques. Plus de détails sur les sources utilisées pour identifier les IRO liés à chaque ESRS thématique sont fournis dans les chapitres propres à chaque ESRS. Cette revue a aussi permis d'identifier des sujets qui ne sont pas pertinents pour Renault Group, ce qui a conduit à leur exclusion suite à une analyse plus approfondie. Des sujets additionnels, spécifiques au secteur automobile, ont été identifiés comme matériels et développés conformément aux exigences de l'ESRS 2. *[DP IRO-1_01 ; DP IRO-1_02 ; DP IRO-1_14]*

Pour évaluer l'impact et la matérialité financière des IRO, l'équipe projet CSRD de Renault Group a utilisé des échelles de notation allant de 1 à 4. Ces échelles ont été utilisées pour évaluer la gravité des impacts, des risques et des opportunités ainsi que la probabilité d'occurrence, le cas échéant, en fonction des exigences obligatoires de l'ESRS 1 :

- l'échelle utilisée pour la gravité des impacts comprend des critères d'ampleur, d'étendue et d'irrémédiabilité (sauf pour les impacts positifs). Chaque niveau de gravité a été défini avec des descriptions spécifiques pour les impacts environnementaux et humains ;
- l'échelle utilisée pour la gravité des risques et des opportunités a été classée en quatre types : financière (impact sur les états financiers), juridique (gravité des condamnations potentielles), réputationnelle (perception des parties prenantes) et opérationnelle (durée des perturbations), intégrant des facteurs qualitatifs et quantitatifs ;
- l'échelle de probabilité créée pour l'analyse de matérialité était identique pour la matérialité d'impact et financière, allant de 1 à 4. Cette échelle a été précisée par les mesures quantitatives et la fréquence des IRO qui ont fait l'objet d'une évaluation. *[DP IRO-1_01 ; DP IRO-1_06 ; DP IRO-1_07 ; DP IRO-1_09]*

Le score de matérialité a été calculé en prenant la racine carrée du produit de la gravité et de la probabilité (le cas échéant), avec un seuil de matérialité fixé à un score de 2 sur 4.

Pour les IRO liés aux droits humains, le score de matérialité est la racine carrée du produit de la gravité avec la valeur la plus élevée des deux scores de gravité et de probabilité, afin de faire prévaloir la gravité sur la probabilité. *[DP IRO-1_01 ; DP IRO-1_09]*



L'évaluation a été conduite en deux temps :

- si les analyses existantes de risques et d'impacts, ainsi que les processus de diligence raisonnable (par exemple, en lien avec l'analyse des risques réalisés dans le cadre de la loi française sur le « Devoir de vigilance ») avaient déjà identifié un sujet comme significatif, la note maximale a été attribuée a priori au sous-thème correspondant ; *[DP IRO-1_01]*
- les IRO correspondant à chaque sous-thème ont ensuite été identifiés et leur matérialité évaluée chaque fois que nécessaire par les experts, selon les échelles de notation ci-dessus. *[DP IRO-1_01 ; DP IRO-1_02]*

Les résultats de ces évaluations ont été revus et validés par les principales parties prenantes, ce qui a conduit à des ajustements des conclusions sur l'importance relative de certains IRO. *[DP IRO-1_05]*

Au cours du processus d'analyse de double matérialité, une attention particulière a été accordée à des activités spécifiques (y compris les activités financières dans le périmètre de la filiale Mobilize Financial Services), aux relations d'affaires, aux localisations géographiques et à d'autres facteurs pouvant conduire à un risque accru d'impacts négatifs. Par exemple, les impacts sociaux ont été évalués en fonction des implantations de Renault Group et des opérations de sa chaîne d'approvisionnement, ainsi que de la typologie d'acteurs impliqués dans la chaîne de valeur. De plus, Renault Group a mis l'accent sur ses activités principales, à savoir la fabrication et la vente de véhicules, car ce sont les principales sources d'impacts environnementaux. Pour plus d'informations sur les activités, les relations d'affaires, les zones géographiques et/ou d'autres facteurs qui ont conduit à l'identification d'IRO significatifs, voir chapitre 2.2.1.2.2. *[DP IRO-1_03 ; DP IRO-1_04]*

Tout au long du processus de double matérialité, les dépendances identifiées ont été reliées aux risques, via les risques opérationnels (perturbation ou interruption de l'exploitation) et financiers (augmentation des coûts ou perte de revenus dues à ces dépendances et à leur disponibilité). D'autre part, les impacts négatifs identifiés ont été reliés à des risques réputationnels et juridiques, car des impacts plus forts pourraient affecter la réputation du Groupe, ou entraîner des sanctions juridiques le cas échéant. *[DP IRO-1_08 ; DP IRO-1_09]*

L'identification des impacts négatifs et des dépendances a permis dans certains cas au Groupe de déterminer les opportunités, d'améliorer sa réputation ou sa performance et de réduire son exposition aux dépendances identifiées pour renforcer la résilience de ses opérations. *[DP IRO-1_08]*

L'identification et l'évaluation des IROs ont été gérées par l'équipe projet CSRD, composée de membres de l'équipe Développement Durable Groupe et de la Direction Financière. Elle était chargée de prendre des décisions au cours du processus, d'examiner les conclusions et de les présenter au Leadership Team et au Comité de d'Audit et des Risques. Des contrôles de l'analyse de double matérialité ont été effectués par l'équipe de projet CSRD en s'appuyant sur les commentaires d'experts thématiques. *[DP IRO-1_11]*

Le processus de double matérialité a été intégré dans le processus de gestion global, car il s'appuyait sur les évaluations existantes des risques, impacts et opportunités, ainsi que sur l'identification de nouveaux risques et impacts au cours de l'analyse de matérialité. De plus, l'échelle utilisée pour la notation de la matérialité financière était conforme à l'échelle d'évaluation des risques de la Direction du Management des Risques (DMR). Cependant, certains critères d'échelle, en particulier ceux conçus pour l'évaluation de la matérialité de l'impact, n'existaient pas auparavant. *[DP IRO-1_12]*

Les IRO matériels sont suivis par les Directions concernées au sein du Groupe, telles que la Direction du Management des Risques, la Direction Développement Durable Groupe, la Direction des Ressources Humaines, la Direction Santé, Sécurité, Environnement et Ergonomie (HSEE) et la Direction Supply Chain, par le biais de la collecte d'informations qualitatives et quantitatives le cas échéant. Les cibles les plus importantes pour les IRO sont intégrées dans les objectifs de durabilité du Groupe (Voir chapitre 2.2.1.1.1). *[DP IRO-1_13]*

Ce processus exhaustif reflète l'approche proactive et stratégique de Renault Group pour comprendre et gérer les IRO les plus importants pour son activité et pour ses parties prenantes, et pour s'assurer que l'état de durabilité soit précis, pertinent et aligné avec les attentes des parties prenantes de Renault Group et avec les exigences réglementaires. *[DP IRO-1_10]*

La méthode décrite ci-dessus a été utilisée pour la première fois cette année pour établir le présent rapport. En cas de nouvelles informations provenant d'experts internes ou de parties prenantes, celles-ci seront prises en compte dans l'analyse par des changements de matérialité des IRO concernés. Dans tous les cas, une revue de l'analyse de double matérialité sera effectuée chaque année dans le cadre des contrôles internes conduits par l'équipe projet CSRD pour s'assurer que ses conclusions restent pertinentes. *[DP IRO-1_15]*

2.2.1.2.1.2 Impacts, risques et opportunités liés à la conduite des affaires

Toutes les descriptions des impacts, risques et opportunités matériels liés à la conduite des affaires sont disponibles dans le chapitre 2.2.1.2.2 ci-dessous.

Les IRO liés à la conduite des affaires ont été identifiés à la suite du processus général décrit précédemment, tenant compte de l'étendue et de la taille du Groupe, ainsi que de de la diversité de ses implantations dans plus de 110 pays impliquant un suivi des cadres réglementaires locaux. Ce processus a également considéré les attentes élevées des parties prenantes en matière de conduite des affaires, tout en offrant au Groupe la possibilité de partager ses valeurs. En outre, le rôle du Groupe en tant que constructeur automobile mondial, qui implique un vaste volume de transactions avec un large éventail de fournisseurs, a été pris en compte dans l'évaluation.

2.2.1.2.2 SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires

Comme l'exige l'ESRS 1, la matérialité des impacts et des risques ci-dessous est basée sur une évaluation de leur sévérité et de leur probabilité potentielles, sans tenir compte des politiques et actions de prévention et d'atténuation existantes (évaluation brute).

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Adaptation au changement climatique	Risque	Perte de chiffre d'affaires et augmentation des coûts de remédiation liés aux événements climatiques	Long terme (2040-2050)	L'ensemble des actifs Renault et des acteurs de la chaîne de valeur
Atténuation du changement climatique	Opportunité	Nouvelles opportunités commerciales liées aux solutions de mobilité à faible émission de carbone	Court terme (avant 2030), moyen terme (2030-2040), long terme (2040-2050)	Toutes les activités du Groupe et les produits et services associés en aval
Atténuation du changement climatique	Impact positif	Impact positif du financement de nouvelles solutions de mobilité sur l'environnement	Moyen terme (2030-2040)	Services de mobilité
Atténuation du changement climatique	Impact négatif	Dégradations du climat dues aux émissions de gaz à effet de serre	Long terme (2040-2050)	• toutes les activités du Groupe ; • toute la chaîne de valeur amont et aval.
Atténuation du changement climatique	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des réglementations liées au climat ou des nouvelles obligations de reporting	Court terme (avant 2030), moyen terme (2030-2040), long terme (2040-2050)	• toutes les activités du Groupe ; • toute la chaîne de valeur aval.
Atténuation du changement climatique	Risque	Perte de valeur résiduelle des véhicules, en particulier des véhicules thermiques, due à l'application des réglementations sur le climat et l'environnement, et des évolutions technologiques	Court terme (avant 2030), moyen terme (2030-2040)	• toutes les activités du Groupe ; • toute la chaîne de valeur aval.
Atténuation du changement climatique	Risque	Perte de chiffre d'affaires liée au non-respect de la réglementation sur le climat ou à l'incapacité à répondre aux attentes du marché	Court terme (avant 2030), moyen terme (2030-2040)	• toutes les activités du Groupe ; • toute la chaîne de valeur aval.
Dépendance à l'égard de la consommation d'énergie	Risque	Perte de chiffre d'affaires liée à l'inflation et à la volatilité des prix de l'énergie	Court terme (avant 2030)	• toutes les activités du Groupe • chaîne de valeur amont liée à l'acier, au fer et au plastique ; • activités aval liées aux fournisseurs d'énergie.
Pollution de l'air	Impact négatif	Impact des émissions directes de polluants atmosphériques sur l'environnement	Court terme	• ensemble des activités industrielles et logistiques du Groupe ; • chaîne de valeur amont ; • chaîne de valeur aval (y compris la phase d'utilisation) liée aux produits et services dans le monde entier.
Pollution de l'air	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect de la réglementation sur la pollution de l'air	Court terme	Toutes les activités industrielles et logistiques du Groupe

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Pollution de l'eau	Impact négatif	Impact de la pollution de l'eau sur l'environnement	Court terme	• toutes les activités industrielles et logistiques du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour les acteurs de l'exploitation minière et du raffinage ; • phase d'utilisation (lavage des véhicules).
Pollution de l'eau	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect de la réglementation sur la pollution de l'eau	Court terme	Toutes les activités industrielles et logistiques du Groupe
Utilisation de substances préoccupantes dans la chaîne de valeur	Impact négatif	Impacts potentiels des substances préoccupantes sur la santé	Court et moyen termes	• toutes les activités industrielles et logistiques du Groupe ; • acteurs de la chaîne de valeur en amont de l'UE ; • chaîne de valeur en aval, y compris la phase d'utilisation du véhicule, les activités de réparation et de démontage.
Utilisation de substances préoccupantes dans la chaîne de valeur	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison de la non-conformité à la réglementation sur les substances	Court terme	• toutes les activités industrielles et logistiques du Groupe ; • acteurs de la chaîne de valeur en amont de l'UE ; • chaîne de valeur en aval, y compris la phase d'utilisation du véhicule, les activités de réparation et de démontage.
Microplastiques	Impact négatif	Impacts des microplastiques sur l'environnement	Court terme	En amont (fabricants de pneus) et en aval (phase d'utilisation).
Microplastiques	Risque	Atteinte à la réputation due au non-respect des règlementations concernant les particules émises durant l'usage	Moyen terme	En aval (phase d'utilisation).
Pollution des sols	Impact négatif	Impact potentiel d'une pollution des sols générée par les activités actuelles sur l'environnement	Moyen terme	• ensemble des activités de fabrication, logistique et ventes/après-vente du Groupe ; • ensemble des acteurs de la chaîne de valeur en amont ; • chaîne de valeur aval liée aux activités de réparation et de démantèlement.
Pollution des sols	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison d'une pollution occasionnelle/accidentelle des sols générée par les activités actuelles	Court terme	• ensemble des activités de fabrication, logistique et vente/après-vente du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour les acteurs de l'exploitation minière et du raffinage.
Consommation d'eau	Impact négatif	Contribution au stress hydrique	Court terme	• opérations propres du Groupe ; • activités de la chaîne de valeur amont.
Consommation d'eau	Risque	Perte de chiffre d'affaires liée à l'arrêt de l'exploitation en raison de stress hydrique	Court terme	Opérations propres au Groupe

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Vecteurs directs de perte de biodiversité et de services écosystémiques	Impact négatif	Changement d'affectation des terres, dégradation, conversion, destruction affectant les espèces, les services écosystémiques et les communautés locales (ex. artificialisation des sols, déforestation)	Court terme	• ensemble des activités industrielles et logistiques du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour les acteurs de l'exploitation minière et du raffinage ; • chaîne de valeur aval liée à la phase d'usage des véhicules, construction de routes.
Vecteurs directs de perte de biodiversité et de services écosystémiques	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des nouvelles réglementations sur l'environnement	Moyen terme	• ensemble des activités industrielles et logistiques du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour les acteurs du caoutchouc naturel ; • chaîne de valeur aval liée à la phase d'utilisation des véhicules.
Flux de ressources entrants, y compris l'utilisation des ressources	Risque	Perte de chiffre d'affaires liée à une pénurie de matières premières entraînant ruptures d'approvisionnement, inflation et volatilité des prix	Court et moyen termes	• opérations propres du Groupe ; • chaîne de valeur amont.
Flux de ressources entrants, y compris l'utilisation des ressources	Impact négatif	Contribution à l'épuisement des ressources dû à l'utilisation importante de matières premières primaires	Court terme	• opérations propres du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour l'extraction minière, l'extraction de pétrole et de matériaux biosourcés, la première transformation et le raffinage.
Flux de ressources entrants, y compris l'utilisation des ressources	Impact négatif	Impacts de l'extraction des matières premières et de la première transformation sur l'environnement	Court terme	• opérations propres du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour l'extraction minière, l'extraction de pétrole et de matériaux biosourcés, la première transformation et le raffinage.
Flux de ressources sortants liés aux produits et services	Opportunité	Nouvelles opportunités commerciales liées au recyclage et à la réutilisation	Moyen terme	• opérations propres du groupe (après-vente, Refactory…), filiales (The Future Is NEUTRAL) et partenaires impliqués dans le recyclage, la réparation et le reconditionnement ; • chaîne de valeur aval liée au recyclage automobile.
Flux de ressources sortants liés aux produits et services	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en cas de non-respect de la réglementation sur la gestion des produits en fin de vie / Responsabilité Élargie des Producteurs (REP)	Moyen terme	• activités du Groupe liées à l'après-vente, au recyclage et au reconditionnement de véhicules et de pièces • chaîne de valeur aval liée à l'entretien et au recyclage des voitures.
Déchets	Impact négatif	Impact des déchets sur l'environnement	Court terme	• ensemble des activités industrielles et logistiques du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour les fournisseurs de rang 1 ; • chaîne de valeur aval liée à l'entretien et au démantèlement des voitures.

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Déchets	Opportunité	Nouvelles opportunités commerciales liées au recyclage et à la réutilisation	Moyen terme	• opérations propres du Groupe (production, après-vente, Refactory…), filiales (The Future Is NEUTRAL) et partenaires impliqués dans le recyclage, la réparation et le reconditionnement ; • chaîne de valeur en amont pour les fournisseurs de rang 1.
Déchets	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des réglementations en matière de gestion et de traitement des déchets	Moyen terme	• opérations propres au Groupe ; • chaîne de valeur amont pour les fournisseurs non européens de rang 1.
Santé et sécurité, conditions de travail et environnement de travail	Impact négatif	Conséquences des conditions de travail et de l'environnement de travail sur la santé physique et mentale	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Santé et sécurité, conditions de travail et environnement de travail	Impact négatif	Conséquences des accidents du travail sur la santé	Court terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Santé et sécurité, conditions de travail et environnement de travail	Risque	Perte de productivité de la main-d'œuvre et augmentation des coûts liés aux conditions de travail et à l'absentéisme	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Santé et sécurité, conditions de travail et environnement de travail	Impact positif	Améliorations de la santé et du bien-être	Court terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Négociation collective et dialogue social	Impact négatif	Impact négatif potentiel de l'absence de négociation collective ou de dialogue social sur le bien-être psychologique et physique des salariés	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Négociation collective et dialogue social	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou dommages et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des obligations de négociation collective	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Négociation collective et dialogue social	Risque	Rupture potentielle des activités dans toutes les fonctions (de la production jusqu'aux activités commerciales) en raison de protestation/grève du personnel/des syndicats	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Égalité de traitement et égalité des chances pour tous	Impact négatif	Impact négatif potentiel de l'absence d'égalité des chances, de discrimination, de harcèlement sur le bien-être psychologique et physique des salariés	Court terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Égalité de traitement et égalité des chances pour tous	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou dommages et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des réglementations en matière d'égalité des chances, de non-discrimination ou de non-harcèlement	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Autres droits liés au travail	Impact négatif	Impact négatif potentiel du non-respect des droits du travail et des droits humains sur les salariés	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Autres droits liés au travail	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou dommages et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des droits du travail et des droits humains	Court terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Développement des compétences et attractivité	Risque	Perte de productivité du personnel due à des salariés insuffisamment qualifiés	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Développement des compétences et attractivité	Risque	Perte de productivité du personnel due au turnover des salariés	Court et moyen termes	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Développement des compétences et attractivité	Opportunité	Nouvelles opportunités commerciales liées à la montée en compétences des salariés	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Développement des compétences et attractivité	Impact négatif	Manque de dialogue avec le personnel	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Conditions et environnement de travail et autres droits liés au travail	Risque	Coûts de remédiation et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des exigences du devoir de vigilance (ou de la CS3D) et/ou de la violation du droit du travail et/ou des droits humains	Long terme	Travailleurs de la chaîne de valeur identifiés comme critiques par Renault Group en raison de la localisation des opérations ou de la nature de leurs activités
Conditions et environnement de travail	Impact négatif	Conséquences psychologiques et physiques des conditions et de l'environnement de travail ou de la violation du droit du travail sur les travailleurs de la chaîne de valeur	Court terme	Travailleurs de la chaîne de valeur identifiés comme critiques par Renault Group en raison de la localisation des opérations ou de la nature de leurs activités
Transition juste	Impact positif	Reconversion des travailleurs dont l'emploi est menacé par la transition vers les véhicules électriques	Court terme	Chaîne de valeur amont des véhicules thermiques
Droits économiques, sociaux et culturels des communautés et droits des peuples autochtones	Opportunité	Développement d'un sourcing local compétitif	Long terme	Tous les sites du Groupe
Droits économiques, sociaux et culturels des communautés et droits des peuples autochtones	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation et/ou arrêt d'exploitation en raison du non-respect des règlementations locales	Long terme	• tous les sites du Groupe ; • chaînes de valeur amont liée aux activités minières et de raffinage.
Droits économiques, sociaux et culturels des communautés et droits des peuples autochtones	Impact positif	Développement de l'emploi local et de la formation	Court terme	Tous les sites du Groupe
Droits économiques, sociaux et culturels des communautés et droits des peuples autochtones	Impact négatif	Détérioration des conditions de vie des communautés locales et autochtones, en raison de violations des droits par Renault Group ou ses fournisseurs	Court terme	Activités de Renault Group sur la chaîne de valeur amont
Impacts liés aux informations sur les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux	Risque	Gestion inappropriée des réclamations et/ou autres demandes des clients	Court terme	• activités du Groupe liées à la qualité et à la satisfaction du client ; • opérations propres et fournisseurs de rang 1.
Impacts liés aux informations sur les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux	Risque	Manque d'adéquation de l'offre de produits et services, des pratiques de publicité et de vente avec le besoin du client	Court terme	Tous les utilisateurs individuels de la chaîne de valeur en aval

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Impacts liés aux informations sur les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux	Impact négatif	Manque d'exactitude de la documentation relative aux produits et services (y compris documentation commerciale)	Court terme	• activités du Groupe liées à l'information et au marketing ; • opérations propres et réseaux de distribution.
Sécurité des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Impact négatif	Impact potentiel des produits non conformes sur la santé des utilisateurs	Court terme	• activités du Groupe liées à la conception, à la qualité et à la sécurité des produits ; • tous les utilisateurs individuels de la chaîne de valeur en aval.
Sécurité des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison de produits non conformes	Court terme	Activités du Groupe liées à la conception et à la qualité des produits
Confidentialité des données	Impact négatif	Mauvais usage des données personnelles	Moyen terme	Activités du Groupe liées à la collecte de données des consommateurs
Confidentialité des données	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect de la réglementation sur les données ou dysfonctionnement, organisation inadéquate, sécurité insuffisante des systèmes d'information	Court et moyen termes	Activités du Groupe liées à la collecte de données des consommateurs
Inclusion sociale des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Impact positif	Amélioration de l'accessibilité des produits et services pour les personnes en situation de handicap	Court terme	Utilisateurs individuels en situation de handicap
Inclusion sociale des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Impact négatif	Mobilité inaccessible ou perte de ressources pour les clients en raison d'une offre de produits ou de services inadaptée à des clients à faible revenu ou d'offres de financement inadaptées ou d'un refus de financer/d'assurer certaines activités	Moyen terme	Utilisateurs individuels à faible revenu dans la chaîne de valeur aval
Inclusion sociale des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Risque	Perte de chiffre d'affaires liée à des clients insolvables ou commettant des fraudes	Moyen terme	Activités de services financiers du Groupe
Culture d'entreprise	Impact positif	Développement de valeurs éthiques par la communication, les formations et les exigences vis-à-vis des partenaires commerciaux (code de conduite)	Court terme	• toutes les activités du Groupe ; • tous les partenaires commerciaux de la chaîne de valeur amont et aval
Protection des lanceurs d'alerte	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en cas de non-respect de la réglementation en matière de lancement d'alertes	Court terme	• toutes les activités du Groupe ; • tous les partenaires commerciaux de la chaîne de valeur amont et aval
Engagement politique et activités de représentation d'intérêts	Impact négatif	Non-conformité de la gestion des activités de représentation d'intérêts avec les réglementations internationales et les codes internes en matière de transparence	Moyen terme	Toutes les activités du Groupe
Gestion des relations avec les fournisseurs, y compris les pratiques de paiement (fournisseurs à risques RSE inclus)	Impact négatif	Problèmes de trésorerie affectant les fournisseurs pouvant les conduire à la faillite	Moyen terme	• toutes les activités du Groupe ; • petits et moyens fournisseurs de rang 1 dans la chaîne de valeur amont.

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Anticorruption (prévention et détection, y compris la formation, la gestion des incidents)	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect de la réglementation anticorruption	Court terme	Toutes les activités de Groupe
Concurrence libre et non faussée	Risque	Amendes, inopposabilité des contrats, injonctions d'arrêter ou de modifier les pratiques commerciales, demandes d'indemnisation et atteinte à la réputation, et sanctions personnelles à l'encontre des employés, administrateurs et dirigeants (amendes pénales et emprisonnement, interdiction d'agir en tant que dirigeant de société ou de gérer certaines activités, sanctions disciplinaires) en raison du non-respect de la réglementation antitrust	Court terme	Toutes les activités du Groupe
Conformité aux lois et règlements	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect de la réglementation interne et externe	Court terme	Toutes les activités du Groupe

[DP SBM-3_01 ; DP SBM-3_02 ; DP SBM-3_06 ; DP SBM-3_07]

La définition et la mise à jour de la stratégie de Renault Group (Renaulution), dont l'objectif est de remodeler son modèle d'affaires et sa chaîne de valeur, prennent en compte les IRO énumérés ci-dessus. Cette transition stratégique est en cours et est soutenue par l'ensemble de la chaîne de valeur, des fournisseurs aux consommateurs en passant par les acteurs du recyclage. Pour une vue d'ensemble des politiques et actions mises en œuvre et en cours, voir les chapitres thématiques par ESRS. *[DP SBM-3_03]*

Chaque impact énuméré ci-dessus est lié à la stratégie ou au modèle d'affaires. Il découle soit directement de la nature des produits et services commercialisés ainsi que des activités impliquées dans leur fabrication, soit de relations (directes ou indirectes) avec les acteurs de la chaîne de valeur et les communautés locales. *[DP SBM-3_05]*

Les IRO significatifs liés au changement climatique identifiés par l'analyse de double matérialité avaient déjà été identifiés comme critiques par la Direction du Management des Risques (Voir section 4.2 du DEU). Depuis 2020, Renault Group évalue la résilience de sa stratégie et de son modèle d'affaires au regard de ces impacts et risques, en suivant les recommandations de la Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). La nature et l'importance des conséquences de chaque risque sur la performance à court, moyen et long terme du Groupe ont été évaluées, afin de hiérarchiser les enjeux. Ces conséquences sur la performance ont été évaluées selon plusieurs critères, chacun d'entre eux ayant été décomposé en sous-critères pour une analyse plus granulaire. *[DP SBM-3_10]*

2.2.1.3 Base générale de préparation de l'état de durabilité

L'état de durabilité de Renault Group a été établi sur un périmètre conforme à celui des comptes consolidés (Cf. section 1.1.2.2 du DEU pour plus de détails sur les entités de Renault Group). Le périmètre de consolidation comprend les entités contrôlées selon les normes IFRS, telles que détaillées à la section 5, note 31. Lorsque certaines informations sont présentées sur un périmètre différent, celui-ci est explicité. Les données d'activité de l'entité HORSE du 1er janvier à la date de déconsolidation ont été intégrées aux indicateurs clés de performance, lorsque c'est pertinent. *[DP BP-1_01 ; DP BP-1_02]*

Dans le cadre de la transposition de la CSRD en droit français, l'ensemble des entités du Groupe sont dispensées de publication, à l'exception de MFS et DIAC. *[BP-1_03]*

Dans les ESRS E1, E2 et E4, pour lesquels le Groupe doit rendre compte non seulement de son périmètre de consolidation financière mais également des entités sous contrôle opérationnel au sens de la CSRD, les entités ORFIN, Select Vehicle Holdings et Flexis ont été ajoutées.

A compter du 31 mai 2024, la holding HORSE Powertrain Solutions S.L.U. et ses filiales ne sont plus sous le contrôle de Renault Group et il n'a pas été considéré qu'elles étaient sous son contrôle opérationnel.

Les cibles décrites dans le présent rapport ont été définies en fonction du périmètre au 31 décembre 2024.

L'état de durabilité de Renault Group couvre la chaîne de valeur en amont et en aval (Voir description au chapitre 2.2.1.1.1). De nombreuses informations requises concernant la chaîne de valeur n'étant pas disponibles, des estimations ont été faites chaque fois que possible. Il est à noter que le Groupe n'a pas la possibilité légale d'exiger ces informations, qui restent déclaratives et dont la fourniture peut parfois être refusée par son détenteur en se référant au secret des affaires. *[DP BP-1_04]*

Dans une optique de clarté et lisibilité du rapport, Renault Group a choisi d'utiliser la convention « - » dans les tableaux présentés dans le rapport, pour indiquer une valeur nulle ou infinitésimale.

Les informations en matière de durabilité ont été établies dans un contexte de première application des exigences légales et réglementaires caractérisée par des incertitudes

sur l'interprétation des textes, l'absence de pratiques établies ou de données comparatives ainsi que par des difficultés de collecte de données. Le Groupe s'est attaché à appliquer les exigences normatives fixées par les ESRS, telles qu'applicables à la date d'établissement de l'état de durabilité, sur la base des informations disponibles, dans les délais d'établissement de l'état de durabilité. Le Groupe attire l'attention sur les faits, limites et potentielles futures évolutions suivantes :

- l'état de durabilité a été préparé et présenté conformément aux exigences des normes ESRS et de la réglementation applicable, y compris la transposition française de la CSRD ; *[DP BP-1_06]*
- une meilleure compréhension des exigences pourra être obtenue lorsque des directives de mise en œuvre ou des questions-réponses supplémentaires seront disponibles ;
- les estimations pourront être affinées au cours des prochaines périodes de déclaration lorsque des informations plus pertinentes seront disponibles ;
- il existe peu d'informations permettant d'évaluer certains points de référence de l'industrie automobile et ceux-ci pourraient n'apparaître qu'avec l'augmentation du nombre de déclarants et l'établissement des pratiques de déclaration ;
- les pratiques de contrôle interne liées aux rapports sur le développement durable seront encore renforcées lors des prochains exercices ;
- des comparaisons progressivement disponibles après la première année d'établissement des rapports rendraient les informations plus utiles ; et
- l'état de durabilité doit indiquer les principaux jugements portés et les seuils utilisés pour appliquer le processus d'évaluation de l'importance relative. L'évaluation de la double matérialité est appelée à s'améliorer au fil du temps.

Renault Group se conforme aux horizons temporels définis par la CSRD, à l'exception de l'ESRS E1, qui prévoit des horizons spécifiques pour les cibles de réduction des émissions de GES, à savoir un horizon court terme d'ici 2030, un horizon moyen terme compris entre 2030 et 2040 et un horizon long terme de 2040 à 2050. *[BP-2_01 ; BP-2_02]*

Les indicateurs s'appuyant sur des données issues de la chaîne de valeur ont pu être déterminés principalement à l'aide de sources de données directes. Seuls quelques cas particuliers ont nécessité le recours à des informations indirectes :

- scope 3, catégories 1 et 12 : émissions liées à la production et au traitement en fin de vie des matières et pièces constituant les véhicules, dans le cas où des résultats d'analyses de cycle de vie n'étaient pas disponibles (soit 22 % des véhicules vendus) ;
- scope 3, catégorie 1 : émissions liées aux achats de services et biens (autres que matières et pièces pour les véhicules) ;
- scope 3, catégorie 2 : émissions liées aux achats de biens d'équipement.

Des sources de données robustes et reconnues sont utilisées, telles que LCA for Experts (GaBi), CITEPA, IEA, etc. Pour des informations détaillées sur les sources de données utilisées, voir les notes méthodologiques liées à chaque indicateur *[BP-2_04 ; BP-2_05]*

Les seuls indicateurs identifiés comme pouvant présenter un fort niveau d'incertitude sont les indicateurs de quantité de substances préoccupantes et extrêmement préoccupantes (E2-5) notamment en raison de difficultés méthodologiques d'extrapolation et d'estimation. Pour mieux refléter la variabilité de ces données, elles sont fournies sous forme de fourchettes de calcul formalisées entre crochets ([xx - zz]). Le Groupe est dans une démarche continue d'amélioration de la précision et de la fiabilité des données. *[BP-2_03 ; BP-2_04 ; BP-2_05 ; BP-2-06 ; BP-2_07 ; BP-2_08 ; BP-2_09]*

En dépit des efforts déployés, certains points de données n'ont pas pu être documentés pour l'exercice 2024 :

- les indicateurs de réparabilité et de durée de vie des produits (Voir détails en 2.2.2.5.3 Utilisation des ressources et économie circulaire - Flux de ressources sortants) ;
- les quantités de certaines substances préoccupantes émises, ainsi que leurs conditions d'usage (Voir détails en 2.2.2.6.1 Taxonomie - Méthodologie) ;
- la prise en compte des contrats à durée déterminée dans le calcul du taux d'attrition (Voir détails en 2.2.3.1.7.1 Personnel de l'entreprise - Notes méthodologiques) ;
- le calcul des délais de paiement (Voir détails en 2.2.4.1.6 Conduite des affaires - Pratiques de paiement).

L'efficacité des politiques n'est pas toujours mesurée aujourd'hui par le Groupe de la façon requise par l'exigence générique MDR-T. De ce fait, certaines cibles n'ont pas pu être décrites.

Renault Group n'a intégré aucune information provenant d'autres législations ou cadres à son état de durabilité. *[BP-2_16]*

Les incorporations par référence suivantes ont été appliquées :

ESRS concerné	Type d'information incorporée	Référence incorporée
ESRS 2	Point de donnée	BP-1_02
ESRS 2	Point de donnée	GOV-1_04
ESRS 2	Point de donnée	GOV-1_08
ESRS 2	Point de donnée	GOV-1_16
E1	Point de donnée	E1-3_06
E1	Point de donnée	E1-3_07
E1	Point de donnée	E1-3_08
E1	Point de donnée	E1-6_32

[DP BP-2_20]

2.2.2 Informations environnementales

2.2.2.1 Changement climatique (ESRS E1)

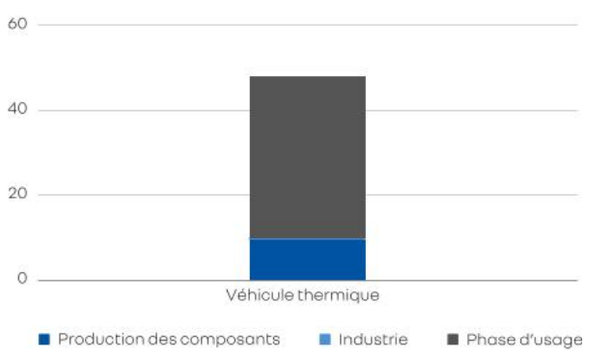
2.2.2.1.1 E1-1 – Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique

Suite à l'Accord de Paris sur le climat (COP 21) en 2015, Renault Group a adapté sa stratégie pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de ses activités et contribuer à limiter le réchauffement climatique nettement en dessous de 2 °C et même de poursuivre ses efforts pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C. Précédemment, le Groupe a réduit son empreinte carbone automobile en intensité de 28 % entre 2010 et 2023[2].

Ces efforts se poursuivront d'ici 2050, date à laquelle Renault Group s'est fixé un objectif de zéro émission nette pour contribuer à l'objectif de neutralité carbone, avec un objectif intermédiaire pour atteindre cette ambition pour les activités en Europe d'ici 2040. Pour ce faire, le Groupe combinera des réductions d'émissions de 90 % et des mesures de compensation pour les 10 % d'émissions restantes de l'année de référence 2019. *[DP E1-1_01, DP E1-1_02]*

Depuis 2010, Renault Group calcule ses émissions de gaz à effet de serre et réalise des analyses de cycle de vie pour évaluer le potentiel de réchauffement climatique de ses produits vendus (Voir chapitre 2.2.1.2.1). Le potentiel de réchauffement climatique d'un véhicule thermique montre que plus de 80 % des gaz à effet de serre sont émis pendant la phase d'usage (scope 3 cat. 11), environ 17 % par la production de composants des véhicules (scope 3 cat 1 et 12) y compris la fin de vie et 1 % viennent des opérations du Groupe (scope 1 et 2) (données issues des résultats moyens 2024 du bilan de gaz à effet de serre en intensité de Renault Group par véhicule).

Potentiel de réchauffement climatique (t CO_2e/véhicule)

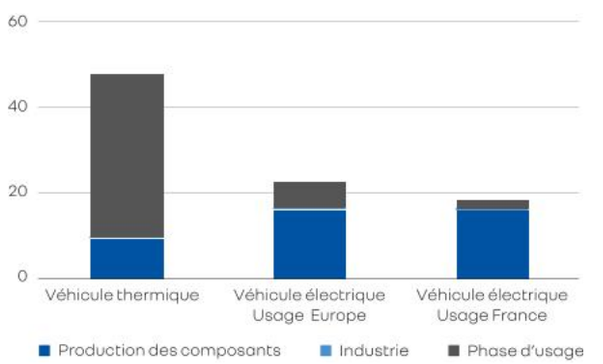


Cela constitue le socle du plan de transition : Renault Group a mis en place 3 grands axes de décarbonation dans l'ensemble de ses opérations pour atteindre ses objectifs 2030 :

- **usage des véhicules** : privilégier le développement de technologies à faible émission de carbone, en mettant l'accent sur les véhicules électriques tout en développant l'hybridation et l'hydrogène, en particulier dans les véhicules utilitaires légers. L'adaptation des technologies pour répondre aux diverses demandes et réglementations du marché est également un objectif clé à long terme ;
- **achat de matières premières** : mettre en œuvre des mesures proactives dès le début de la chaîne de valeur, collaborer tout au long de la chaîne d'approvisionnement pour adopter des pratiques d'approvisionnement plus responsables et sobres en carbone, y compris la gestion de la fin de vie et le recyclage ;
- **processus de production** : améliorer l'efficacité énergétique des sites ; développer l'utilisation d'énergies renouvelables dans ses propres opérations. *[DP E1-1_03]*

L'analyse du cycle de vie d'un véhicule électrique par rapport à un véhicule à moteur à combustion interne équivalent montre qu'il réduit d'un à deux tiers son impact potentiel sur le réchauffement climatique (selon le mix électrique des pays) (données issues des résultats moyens 2024 du bilan de gaz à effet de serre de Renault Group par véhicule).

Potentiel de réchauffement climatique (t CO_2e/véhicule)



Le plan de transition vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le Groupe mesure et surveille les émissions de GES en intensité des véhicules vendus (y compris la phase « Utilisation des produits vendus » catégorie 11, scope 3 du protocole GES comme émissions verrouillées). Les émissions de GES devraient diminuer grâce à la baisse des ventes de véhicules à moteur à combustion interne, de leur consommation de combustibles fossiles et à l'augmentation des ventes de véhicules électriques. *[DP E1-1_07]*

2 Champ d'application limité aux ventes mondiales des marques Renault, Dacia, Alpine et Mobilize (scopes 1,2 et 3)

Pour en savoir plus sur les leviers de décarbonation, voir les chapitres 2.2.2.1.5 et 2.2.2.1.6. *[DP E1-1_03]*

Les dépenses opérationnelles (OpEx) et (ou) les dépenses d'investissement (CapEx) nécessaires à la mise en œuvre du plan d'action sont intégrées dans le plan stratégique Renaulution. Pour plus de détails sur les ressources liées à ces plans d'action, voir chapitre 2.2.2.1.5. *[DP E1-1_04]*

Renault Group n'est pas exclu des indices de référence de l'UE alignés sur l'Accord de Paris. *[DP E1-1_12]*

Le plan de transition et ses engagements font partie intégrante de la stratégie « Renaulution ». Approuvé par le Conseil d'administration et le Directeur général Luca de Meo en avril 2021, il englobe l'ensemble de la chaîne de valeur, visant la réduction des émissions de GES et l'efficacité énergétique. Le Comité de la Stratégie et du Développement Durable, composé d'une forte représentation de membres indépendants du Conseil, examine régulièrement la stratégie de développement durable du Groupe, afin de s'assurer de son alignement avec ses objectifs ambitieux. *[DP E1-1_13 ; DP E1-1_14]*

En 2024, Renault Group a déjà progressé significativement dans la mise en œuvre de son plan de transition à travers divers efforts et initiatives, avec une réduction de 12 % des émissions par véhicule vendu par rapport aux données de 2019. Le Groupe a atteint les objectifs CAFE 2024 en Europe pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, et ce malgré un contexte de marché du véhicule électrique particulièrement défavorable. *[DP E1-1_15]*

Le changement climatique étant l'un des cinq facteurs identifiés par la Plateforme Intergouvernementale Scientifique et Politique sur la Biodiversité et les Services Ecosystémiques (IPBES), limiter le réchauffement climatique permettra de préserver les écosystèmes naturels et leur résilience. Pour plus de précisions sur la biodiversité et les écosystèmes, voir chapitre 2.2.2.4.

2.2.2.1.2 SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires

Le Groupe a réalisé une analyse de résilience à l'aide de scénarios climatiques (Voir chapitre 2.2.2.1.3) afin d'évaluer l'impact des risques et opportunités climatiques identifiés sur ses performances à court, moyen et long terme, qui éclaire ses priorités stratégiques. L'analyse porte sur l'ensemble du périmètre des activités du Groupe avec le même horizon temporel que celui décrit dans le chapitre 2.2.2.1.3. Cette analyse, alignée sur les recommandations de la TCFD, a été réalisée en 2020 et finalisée en 2021 avec le plan Renaulution et la stratégie d'affaires. Elle permet aussi de donner des orientations sur la chaine de valeur (par exemple sur les batteries des véhicules électriques). *[DP E1. SBM-3_02 ; DP E1-SBM-03_03 ; DP E1.SBM-3_04 ; DP E1. SBM-3_05]*

Deux fois par an, le Leadership Team de Renault Group examine la stratégie commerciale et ses impacts sur le réchauffement climatique lors des Journées Stratégiques.

Les données d'entrée utilisées dans l'analyse de résilience comprennent les volumes de ventes, les hypothèses de line-up et les prévisions de mix de groupes motopropulseurs, la stratégie des marques, la stratégie industrielle. Les réglementations régionales, telles que le Corporate Average Fuel Economy (CAFE) ou les systèmes d'échange de quotas d'émissions, fournissent un cadre pour la gestion des objectifs de réduction des émissions. *[DP E1.SBM-03_03 ; DP E1.SBM-03_06]*

Ces données sont analysées plus en détail en termes de taille et de structure du marché, de revenus, de coût des ventes et d'autres coûts :

- des facteurs structurels de marché tels que l'impact du TIV (quantité vendue), l'évolution du parc automobile (âge moyen des véhicules, taux de renouvellement), le pourcentage de mix de véhicules électriques, la part de marché de Renault Group et le développement de nouvelles activités (pourcentage de chiffre d'affaires, d'augmentation ou de diminution par rapport à la référence) ;
- les impacts sur les prix, y compris le prix des véhicules électriques (VE), les valeurs résiduelles et les frais de marketing variables (VME, FME) ;
- les impacts du coût des marchandises vendues (COGS) tels que le prix et la taille des batteries et l'augmentation des COGS en raison de mécanismes tels que le Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) ;
- le coût de la main-d'œuvre ;
- les impacts sur les coûts fixes, y compris les impacts sur la recherche et le développement (R&D), les dépenses d'investissement (CapEx) et les dépenses opérationnelles (OpEx). *[DP E1-SBM-03_03 ; DP E1-SBM-03_06]*

Dans le cadre de l'analyse de la résilience, deux incertitudes principales ont été identifiées. Premièrement, l'utilisation de scénarios introduit une incertitude en raison de la dépendance à l'égard d'hypothèses et de projections qui peuvent ne pas se matérialiser comme prévu (par exemple les évolutions du marché du véhicule électrique). Deuxièmement, l'analyse est d'abord menée à un niveau macro, puis plus détaillée pour des segments de marché spécifiques, qui peuvent révéler diverses vulnérabilités. Ces incertitudes sont prises en compte dans la stratégie, les décisions d'investissement et les actions d'atténuation de Renault Group. Le résultat de cette analyse est présenté dans le tableau situé à la fin du chapitre 2.2.2.1.3. *[DP E1. SBM-3_06]*

L'analyse est quantitative. Elle produit entre autres résultats des trajectoires de réduction des gaz à effet de serre et permet d'établir des sensibilités pour évaluer et prioriser les plans d'actions. Voici quelques exemples :

- pour les scopes 1 et 2 : évaluer les effets de l'introduction des énergies renouvelables ;

- pour le scope 3 amont : mesurer les impacts de l'augmentation de la production des batteries de véhicules électriques et des efforts de décarbonation de la chaîne de valeur ;
- pour le scope 3 aval : vérifier les résultats attendus sur la phase d'usage en lien avec les nouveaux produits et technologies.

L'analyse de scénarios climatiques fait partie intégrante de la réflexion stratégique du Groupe. La capacité du Groupe à ajuster ou adapter sa stratégie et son modèle d'affaire au changement climatique à court, moyen et long terme est au cœur de la stratégie Renaulution, avec le développement de technologies avancées, notamment de nouveaux véhicules électriques, de systèmes hybrides et de solutions complémentaires comme l'hydrogène et d'autres technologies émergentes, tout en développant de nouvelles activités de mobilité, d'énergie et de services de données et d'économie circulaire (Voir chapitre 2.2.1.1). *[DP E1.SBM-3_07]*

2.2.2.1.3 IRO-1 - Impacts, risques et opportunités matériels liés au climat

Tous les impacts, risques et opportunités matériels liés au changement climatique sont décrits dans le tableau ci-dessous. *[DP E1. IRO-1_05]*

Pour chaque risque, des horizons temporels sur lesquels le risque pourrait se matérialiser (à court terme – avant 2030, à moyen terme – 2030-2040 et à long terme – 2040-2050) ont été déterminés. *[DP E1. IRO-1_03 ; DP E1. IRO-1_05, BP-2_01 ; DP E1. IRO-1_02]*

Comme le demande l'ESRS 1, la matérialité des impacts et des risques ci-dessous est basée sur une évaluation de leur gravité et de leur probabilité potentielles, sans tenir compte des politiques et actions de prévention et d'atténuation existantes (évaluation brute).

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Type de risque	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Adaptation au changement climatique	Risque	Risque physique	Perte de chiffre d'affaires et augmentation des coûts de remédiation liés aux événements climatiques	Long terme (2040-2050)	L'ensemble des actifs Renault et des acteurs de la chaîne de valeur
Atténuation du changement climatique	Opportunité		Nouvelles opportunités commerciales liées aux solutions de mobilité à faible émission de carbone	Court terme (avant 2030), moyen terme (2030-2040), long terme (2040-2050)	Toutes les activités du Groupe et les produits et services associés en aval
Atténuation du changement climatique	Impact positif		Impact positif du financement de nouvelles solutions de mobilité sur l'environnement	Moyen terme (2030-2040)	Services de mobilité
Atténuation du changement climatique	Impact négatif		Dégradations du climat dues aux émissions de gaz à effet de serre	Long terme (2040-2050)	• toutes les activités du Groupe ; • toute la chaîne de valeur amont et aval.
Atténuation du changement climatique	Risque	Risque de transition	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des réglementations liées au climat ou des nouvelles obligations de reporting	Court terme (avant 2030), Moyen terme (2030-2040), Long terme (2040-2050)	• toutes les activités du Groupe ; • toute la chaîne de valeur aval.
Atténuation du changement climatique	Risque	Risque de transition	Perte de valeur résiduelle des véhicules, en particulier des véhicules thermiques, due à l'application des réglementations sur le climat et l'environnement, et des évolutions technologiques	Court terme (avant 2030), Moyen terme (2030-2040)	• toutes les activités du Groupe ; • toute la chaîne de valeur aval.
Atténuation du changement climatique	Risque	Risque de transition	Perte de chiffre d'affaires liée au non-respect de la réglementation sur le climat ou à l'incapacité à répondre aux attentes du marché	Court terme (avant 2030), moyen terme (2030-2040)	• toutes les activités du Groupe ; • toute la chaîne de valeur aval.
Dépendance à l'égard de la consommation d'énergie	Risque	Risque de transition	Perte de chiffre d'affaires liée à l'inflation et à la volatilité des prix de l'énergie	Court terme (avant 2030)	• toutes les activités du Groupe ; • chaîne de valeur amont liée à l'acier, fer et plastique ; • activités aval liées aux fournisseurs d'énergie.

[DP E1. SBM-3_01 ; DP E1. IRO-1_03 ; DP E1. IRO-1_05]

Afin de quantifier les impacts, risques et opportunités climatiques avérés et potentiels, Renault Group procède périodiquement à une évaluation de ses activités et de l'ensemble de sa chaîne de valeur, notamment à travers l'approche de l'Analyse du Cycle de Vie (ACV). Renault Group réalise des analyses de cycle de vie pour trois types d'activités clés :

- tout d'abord, lors du lancement de chaque nouveau véhicule, Renault Group compare ses émissions de gaz à effet de serre (GES) avec celles du véhicule remplacé ;
- d'autre part, lors des phases de développement des nouveaux véhicules, Renault Group évalue les impacts environnementaux des produits à venir au sein de son plan à moyen terme (MTP) ;
- enfin, dans la phase de recherche, le Groupe évalue les futurs composants technologiques de son plan à long terme (LTP) afin de comprendre leurs impacts environnementaux réels et potentiels.

Ces évaluations sont cruciales pour favoriser l'amélioration continue de la réduction de l'empreinte environnementale de Renault Group. Cette approche permet d'identifier les risques climatiques réels et potentiels. *[DP E1. IRO-1_ 01]*

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) comprennent les émissions directes et indirectes de GES et sont exprimées en tonnes métriques d'équivalent CO_2 (tCO_2eq).

Les risques liés au climat ont été analysés et classés en deux catégories (Voir chapitre 2.2.1.2.2.) :

- les risques de transition, liés au passage à une économie sobre en carbone et à tous les changements qu'il implique ;
- les risques physiques, ainsi que leurs répercussions potentielles sur l'activité des entreprises et sur les chaînes d'approvisionnement.

Pour chaque risque, des horizons temporels sur lesquels le risque pourrait se matérialiser ont été déterminés (court terme – avant 2030, moyen terme – 2030-2040, et long terme – 2040-2050). *[DP E1.IRO-1_03; DP E1.IRO-1_05; BP-2_01; DP E1.IRO-1_02]*

Depuis 2020, en ligne avec les recommandations de la TCFD, Renault Group a élargi et approfondi son analyse des scénarios climatiques et des implications des risques climatiques sur ses performances à court, moyen et long terme, qui permettent de définir les sensibilités sur lesquelles repose à travers les scénarios suivants :

- **scénario New Green Deal +1,5°C :** il y a une prise de conscience mondiale des risques climatiques, conduisant à une évolution vers des réglementations et des modes de vie durables. Ce scénario envisage un monde où les secteurs public et privé collaborent pour une transition à faible émission de carbone, où des technologies adaptées au climat sont développées et où une approche systémique de la mobilité garantit la croissance de services multimodaux efficaces (scénario utilisé pour les risques de transition) ;
- **scénario Eco-Techno Driven +3°C :** la croissance économique est propulsée par les régions développées, en conciliant de faibles niveaux d'émissions locales et des activités économiques axées sur le climat. Cependant, ce scénario est marqué par un manque d'engagement et de coordination à l'échelle mondiale, conduisant à une augmentation de 3°C des températures mondiales avec des impacts physiques importants, et à une variation régionale des usages et des demandes de mobilité (scénario utilisé pour les risques de transition et physiques) ;
- **scénario repli et fragmentation +4°C :** la gouvernance mondiale et la technologie font défaut, ce qui entraîne un déclin économique général et un recul de la mondialisation en raison des crises climatiques, économiques et politiques. Ce scénario est caractérisé par des risques physiques récurrents tels que les inondations, les incendies et les sécheresses, entraînant des migrations de populations et des inégalités croissantes, avec une prédominance de solutions low-tech/low-cost et un découragement des déplacements longue distance (scénario utilisé pour les risques physiques). *[DP E1. IRO-1_07 ; DP E1. IRO-1_08 ; DP E1. IRO-1_09]*

Ces scénarios intègrent également des données d'entrée issues de référence externes, notamment :

- World Automotive Powertrain Outlook, utilisé par la Plateforme automobile (PFA) ;
- scénarios 1.5TECH et 1.5LIFE présentés par la Commission européenne ;
- Energy Technology Perspectives, Global EV Outlook, Net Zero Roadmap publié par l'Agence internationale de l'énergie ;
- les scénarios climatiques du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), qui comprennent une gamme d'avenirs possibles en fonction des différents niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de leurs impacts sur les températures mondiales. (SSP2-4.5 et SSP5-8.5).

A. Analyse des risques physiques

Une analyse des risques physiques pour les années 2030 et 2050 a été réalisée en 2022 sur l'ensemble des sites de Renault Group, identifiant les chaleurs extrêmes, les inondations et le stress hydrique comme des risques clés pour le Groupe. Compte tenu de l'augmentation prévue de la fréquence et de l'intensité de ces événements, Renault Group s'attend à des répercussions importantes sur les salariés, les installations industrielles et logistiques et la gestion globale des risques. L'analyse des risques climatiques physiques s'appuie sur les coordonnées géospatiales des implantations du Groupe, des données nationales ou régionales larges, et les deux scénarios « *Eco-Techno Driven* » et « repli et fragmentation ». *[DP E1. IRO-1-04]*

Cette analyse a permis de mettre en évidence l'impact potentiel des risques physiques sur les actifs du Groupe, dans le but de préparer des réponses appropriées pour renforcer la résilience. Le périmètre comprend l'ensemble des sites industriels de Renault Group, les principales implantations logistiques et une sélection de sites critiques de fournisseurs en fonction de leur situation géographique et de leur importance pour les activités du Groupe. Les résultats de l'étude fournissent pour chaque site des indicateurs climatiques et des risques physiques quantifiés

(probabilité, gravité), y compris la saisonnalité. Les impacts potentiels sur les opérations sont évalués en termes de continuité des activités et de répercussions financières. *[E1. IRO-1-01]*

L'analyse utilise une approche quantitative, avec des paramètres clés tels que :

- les facteurs de risque physique aigu, comme la fréquence et l'intensité des événements météorologiques extrêmes (typhons, inondations, glissements de terrain, incendies de forêt, etc.);
- les facteurs de risque chroniques, y compris les changements progressifs de la température et des précipitations entraînant un stress hydrique, une élévation du niveau de la mer et d'autres changements à long terme.

Analyse des risques physiques – sites Renault Group

Selon cette analyse, 20 sites de Renault Group sont exposés à un risque élevé d'inondation fluviale et de surface, 4 sites sont situés dans des régions où le stress hydrique est extrême et où la consommation d'eau dépasse la disponibilité, et 6 sites sont exposés à des conditions de chaleur extrême qui pourraient potentiellement mettre en danger la santé et le bien-être des salariés. Les principaux impacts sont l'interruption des activités due à des événements climatiques extrêmes et l'augmentation des dépenses opérationnelles (OpEx) pour contrôler la température des ateliers, des chaînes de montage et des entrepôts de stockage. Pour relever ces défis, Renault Group prévoit d'élaborer un plan d'actions d'adaptation et de résilience, sur la base d'ateliers, de visites de terrain sur l'adaptation au climat, des meilleures pratiques lean et durables, et au respect de la norme sur l'adaptation au changement climatique ISO 14090. Renault Group évaluera également les coûts et les bénéfices de chaque action avec les équipes locales sur les sites prioritaires, évaluera les émissions de gaz à effet de serre (GES) associées à chaque action et priorisera leur mise en place. *[E1. IRO-1-04]*

Analyse des risques physiques – sites fournisseurs

Pour les sites fournisseurs, un système de gestion des risques multicritère incluant les risques physiques climatiques à court terme a été mis en place. Depuis 2024, les fournisseurs présentant un risque d'impact sur la continuité d'activité de Renault Group font l'objet d'une analyse renforcée de leur plan de continuité d'activité (PCA) avec des plans d'actions de suivi. *[E1. IRO-1-06]*

B. Analyse des risques de transition

L'analyse des risques de transition réalisée dans le cadre de la TCFD a couvert la fabrication, la vente et le financement des véhicules, ainsi que l'ensemble des actifs que le Groupe possède pour opérer ses activités. Les résultats de cette analyse ont été intégrés à l'analyse de double matérialité, et les risques identifiés ont été considérés comme des risques importants, cotés au maximum pour leur probabilité et leur gravité. La probabilité a été évaluée au maximum car certains événements de transition sont déjà certains (par exemple, la fin des ventes de véhicules thermiques neufs en Europe d'ici 2035). En ce qui concerne l'ampleur et la durée, deux scénarios (+1,5°C et +3°C) ont été envisagés, décrits ci-dessus, allant du court terme au long terme. *[DP E1. IRO-1-12 ; DP E1. IRO-1-10 ; DP IRO-1-11 ; DP IRO-1-13]*

Les risques identifiés sont au nombre de quatre et concernent le respect des règlementations, les évolutions technologiques, les attentes des marchés, et les prix de l'énergie. La transformation de l'industrie automobile est un processus de long terme. Le développement d'un produit, de sa conception à sa commercialisation, peut prendre jusqu'à 5 ans, avec l'objectif de le réduire à 2 ans. Les changements technologiques, tels que les véhicules électriques (VE), nécessitent que l'infrastructure évolue en conséquence. Ce calendrier a été segmenté de la manière suivante : à court terme (moins de 10 ans), l'accent est mis sur les produits en cours de développement ; à moyen terme (10 à 20 ans), les scénarios jouent un rôle crucial dans la compréhension des grandes tendances ; et à long terme (au-delà de 20 ans), les technologies de rupture et l'innovation devraient remodeler l'industrie. En outre, l'acceptation par les consommateurs et l'adaptation au marché sont essentielles. Sans soutien du marché, ces transitions prennent beaucoup plus de temps. En fin de compte, la préparation et le rythme du marché sont essentiels pour stimuler l'évolution de l'industrie ce que les scénarios +1,5 et +3°C permettent d'évaluer. Les scénarios +1,5°C (forte part des ventes électriques) et +3°C (développement plus lent des marchés de l'électrique) permettent d'évaluer les risques et impacts en fonction du mix d'électrification de chaque région et d'évaluer les tendances des émissions verrouillées (pour plus d'informations, voir chapitre 2.2.2.1.1) et les incidences sur le Group en termes d'activité et d'adaptation des actifs industriels. La transition consiste à faire évoluer progressivement la gamme pour chaque région et site logistique et industriel. C'est le principal moteur de la lutte contre le changement climatique. Le Groupe peut ainsi conduire la transformation nécessaire de la chaine de valeur. Ces mesures intégrées assurent la résilience et l'adaptabilité de Renault Group face au changement climatique. *[E1. IRO-1-14 ; E1. IRO-1-15]*

Renault Group a mis en place des mesures pour faire face aux 4 risques de transition liés au changement climatique :

- pour atténuer les risques liés au non-respect des réglementations liées au climat ou aux nouvelles obligations de reporting, tels que le coût des actions d'assainissement, la perte de revenus, les pénalités et les dommages à la réputation, Renault Group a mis en place un plan d'action, mis en place des processus de vérification de la conformité et des dispositions relatives aux pénalités potentielles, dont les scénarios +1,5 et +3°C permettent d'évaluer les ordres de grandeur ;
- la coordination avec Mobilize Financial Services (MFS) permet d'atténuer la perte de valeur résiduelle des véhicules en raison de l'évolution des réglementations et des technologies ;
- pour atténuer les pertes de revenus, le Groupe identifie les nouvelles technologies et effectue des tests de sensibilité par type de véhicules (électrique, hybride, etc.) à l'aide de scénarios de température et des analyses cycles de vie. Il teste également de nouveaux modèles d'affaires, qui renouvellent les gammes de produits et services, y compris les services de mobilité, en assurant leur alignement avec les transformations nécessaires de l'industrie ;

- de plus, un plan de décarbonation industrielle passe de l'énergie de marché à des contrats à long terme de Power Purchase Agreement (PPA) et Heat Purchase Agreement (HPA) pour se protéger de l'inflation et la volatilité des prix de l'énergie.

De plus, le plan de transition introduit des matières bas carbone et des matériaux recyclés, la mise en œuvre de processus industriels moins énergivores dans la chaîne de valeur et les opérations en propre ainsi que la bascule vers les énergies renouvelables, tandis que les efforts concernant la phase d'usage se concentrent sur la conception de véhicules moins énergivores et sur la compatibilité avec les carburants les plus décarbonés afin de réduire le bilan des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble des scopes des nouveaux projets.

La compatibilité des hypothèses climatiques dans le Rapport d'activité avec les scénarios climatiques utilisés dans les projections financières est soigneusement étudiée et intégrée dans la planification stratégique. Cela permet de s'assurer que les informations financières et les évaluations des risques sont alignées sur les dernières données scientifiques sur le climat, les attentes réglementaires et les objectifs de l'Accord de Paris. Cela permet à Renault Group d'anticiper les impacts sur les opérations, la chaîne d'approvisionnement et les conditions du marché, ce qui renforce sa résilience et son adaptabilité. *[E1. IRO-1-16]*

		Scénario à +1,5°C				Scénario à +3°C				Scénario à +4°C			
Risques et opportunités		Taille et structure du marché	Chiffre d'affaires	Coût des ventes	Autres coûts (CapEx, R&D, financement, main-d'œuvre, etc.)	Taille et structure du marché	Chiffre d'affaires	Coût des ventes	Autres coûts (CapEx, R&D, financement, main-d'œuvre, etc.)	Taille et structure du marché	Chiffre d'affaires	Coût des ventes	Autres coûts (CapEx, R&D, financement, main-d'œuvre, etc.)
Adaptation au changement climatique													
Risque physique	Perte de chiffre d'affaires et augmentation des coûts de remédiation liés aux événements climatiques					⊗	●	⊗	●	●	●	⊗	●
Atténuation du changement climatique													
Opportunité	Nouvelles opportunités commerciales liées aux solutions de mobilité à faible émission de carbone	●	●		⊗	⊗	⊗						
Impact positif	Impact positif du financement de nouvelles solutions de mobilité sur l'environnement	●	●			⊗	⊗						
Impact négatif	Dégradations du climat dues aux émissions de gaz à effet de serre					⊗	⊗		⊗	●	●	⊗	⊗
Risque de transition	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des réglementations liées au climat ou des nouvelles obligations de reporting	⊗	●	●	●			⊗	⊗				
Risque de transition	Perte de valeur résiduelle des véhicules, en particulier des véhicules thermiques, due à l'application des réglementations sur le climat et l'environnement, et des évolutions technologiques		●	●	⊗		⊗	⊗	⊗				
Risque de transition	Perte de chiffre d'affaires liée au non-respect de la réglementation sur le climat ou à l'incapacité à répondre aux attentes du marché	●	●	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗				
Risque de transition	Perte de chiffre d'affaires liée à l'inflation et à la volatilité des prix de l'énergie	⊗	●	●	⊗		⊗		⊗				

● = impact élevé / ⊗ = impact moyen

[DP E1-SBM-03_06]

2.2.2.1.4 E1-2 – Politiques liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci

La stratégie de développement durable inscrite au cœur du plan Renaulution de Renault Group s'articule autour de trois piliers clés qui renforcent sa responsabilité et son impact positif, dont la politique environnementale :

- premier pilier : l'environnement, soit la lutte contre le réchauffement climatique et un usage optimisé des ressources au travers du développement des activités d'économie circulaire ;
- deuxième pilier : la sécurité, en s'appuyant sur la technologie embarquée dans nos véhicules au service de la sécurité des usagers de nos véhicules et services lors de la conduite. Ce pilier embrasse aussi la sécurité des salariés sur le lieu de travail ;
- troisième pilier : l'inclusion. Le basculement vers les nouveaux métiers liés à l'électrification, la donnée, l'économie circulaire, se fera en accompagnant la transformation des compétences et en faisant la promotion de la diversité au sein du Groupe.

Politique environnementale de Renault Group

Renault Group s'engage à :

- **créer de la valeur** en contribuant à la création de valeur, à la compétitivité et à la protection des actifs corporels et incorporels ;
- **réduire** l'empreinte environnementale en mettant en place des plans d'atténuation ;
- **piloter** la mise en œuvre du management environnemental au travers de plans de mitigation pour assurer une conformité aux réglementations et garantir une amélioration constante de la conformité ;
- **communiquer** en assurant un dialogue et une communication transparents et responsables avec les parties prenantes.

La politique environnementale de Renault Group s'articule autour de 5 champs d'action représentatifs de l'impact matériel clé :

- changement climatique et efficacité énergétique ;
- santé et substances (pollution, microplastiques), voir chapitre 2.2.2.2 ;
- eau (politique de l'eau de Renault Group), voir chapitre 2.2.2.3 ;
- biodiversité et services écosystémiques (politique biodiversité de Renault Group), voir chapitre 2.2.2.4 ;
- utilisation des ressources et économie circulaire (politique d'économie circulaire de Renault Group), voir chapitre 2.2.2.5.

La politique environnementale de Renault Group s'applique au produit tout au long du cycle de vie des véhicules, de la conception à la fin de vie, aux activités en propre (politique HSEE de Renault Group), à la chaîne de valeur amont (Green Procurement Guidelines) et à la chaîne de valeur aval, dans le monde entier. *[DP E1-2_01, DP – MDR-P_02]*

La politique climatique de Renault Group est applicable à l'ensemble du Groupe et est supervisée par le Conseil d'administration. Le Conseil examine chaque année les enjeux liés au changement climatique (adaptation et atténuation), la stratégie d'émissions de GES du Groupe, l'électrification de sa gamme de produits et l'impact des nouvelles réglementations sur les émissions. *[DP – MDR-P_03]*

Deux fois par an, le Directeur de la Stratégie et du Business Development, avec l'approbation du Directeur général, définit les priorités stratégiques proposées pour la politique environnementale du Groupe afin qu'elles soient discutées et délibérées par les membres du Leadership Team, avec l'appui du Comité du Développement Durable du Groupe. La Direction de la Stratégie et du Business Development est responsable de la mise en œuvre opérationnelle du plan stratégique et s'assure du respect de ses délais et jalons par l'ensemble des équipes de Renault Group. *[DP – MDR-P_03]*

En mars 2019, Renault Group est devenu le premier constructeur automobile à faire valider ses objectifs de réduction des émissions par l'initiative Science Based Targets (SBTi). Deux ans plus tard, le Groupe a poursuivi son engagement en rejoignant la campagne « Business Ambition for 1,5°C » menée par SBTi, s'engageant à adopter des objectifs scientifiques solides, alignés sur les attentes de l'Accord de Paris. Renault Group étend sa contribution en répondant à des questionnaires d'organisations telles que le CDP et EcoVadis. *[DP – MDR-P_03]*

En 2020, en amont des annonces du plan Renaulution lors de l'Assemblée générale des actionnaires, Renault Group a coordonné un groupe de travail pluridisciplinaire impliquant différentes unités opérationnelles. Ce groupe a collaboré à la conception et à l'ajustement de la politique, de la stratégie et des objectifs de l'entreprise afin d'assurer l'alignement avec les objectifs budgétaires. Après l'approbation du Conseil d'administration, ces propositions ont été présentées en 2021 aux salariés, puis déployées dans l'ensemble de l'organisation. *[DP – MDR-P_05]*

Pour renforcer sa politique environnementale, Renault Group adhère aux normes internationales qui soutiennent ou régulent les pratiques environnementales, sociales et sociétales des entreprises, s'engageant à respecter les principes fondamentaux et à promouvoir les valeurs universelles du Pacte Mondial. Les principaux textes de référence concernés sont l'Accord de Paris (COP 21), les normes ISO 9001 et 14001 pour le management environnemental, les normes ISO 14040, 14044 et 14021 pour l'analyse du cycle de vie des véhicules et le Protocole des gaz à effet de serre pour la publication de ses émissions de GES. *[DP – MDR-P_04]*

Le Groupe prend en compte les intérêts des principales parties prenantes oir ESRS 2) lors de l'élaboration de ses politiques. Les consultations sont réalisées par le biais de différents canaux, tels que les services directs, les études, les formations, les évaluations de produits, les interactions avec les médias, les événements commerciaux et l'examen annuel du Comité économique et social sur les questions liées au climat. *[E1 MDR-1, DP E1-2_01]*

La politique environnementale est mise à la disposition des parties prenantes par le biais des Green Procurement Guidelines, des Corporate Social Responsibility Guidelines, du Rapport climat en ligne et du site internet de Renault Group. *[DP – MDR-P_06]*

2.2.2.1.5 E1-3 – Actions et ressources en rapport avec les politiques en matière de changement climatique

2.2.2.1.5.1 Plan d'actions d'adaptation des sites de Renault Group au changement climatique

Pour maîtriser les risques physiques liés aux pics de chaleur, les mesures de prévention et de protection existantes permettent d'agir sur le court terme. Il s'agit de mesures techniques (ventilation, rafraichissement des locaux, conditions de stockage des batteries des véhicules électriques (VE) ou des véhicules électriques hybrides rechargeables (PHEV), produits chimiques…) et organisationnelles (mise en œuvre du plan canicule, horaires de travail, pauses…).

La Direction HSEE, en coordination avec d'autres fonctions expertes, anime l'ensemble des sites concernés sur ces questions. Un comité de pilotage est organisé 4 fois par an pour suivre les avancées et décider des actions complémentaires. Ce risque fait l'objet d'une gouvernance transverse dans l'entreprise, au sein d'une équipe multi-métiers (fonctions Ingénierie, Achats et Supply chain) pour avoir une vision holistique et construire des stratégies industrielles de résilience partagées.

La prochaine étape consiste à identifier et calibrer en 2025 des valeurs seuil pour tous les sites de Renault Group en intégrant les principaux facteurs physiques : température ambiante, hygrométrie, caractéristiques du processus d'activité puis à développer un plan d'adaptation pour le moyen terme.

Pour maîtriser les risques physiques liés au stress hydrique, le Groupe a mis en place depuis 2023 une politique dédiée à la gestion de l'eau dite « Full Power Water » sur l'ensemble de ses sites industriels (Voir chapitre 2.2.2.3.2).

Pour maîtriser les risques physiques liés aux inondations, Renault Group a précédemment réalisé des actions sur les sites industriels. Il engage les actions de maintenance nécessaires afin de maintenir l'efficacité de ces installations. La démarche a été étendue aux réseaux hydrauliques d'évacuation des eaux pluviales depuis fin 2024.

2.2.2.1.5.2 Plan d'actions d'atténuation du changement climatique

Les actions stratégiques de Renault Group, dans le cadre de sa décarbonation, embrassent les trois étapes de sa chaîne de valeur. Un objectif carbone interne est fixé pour chaque nouveau projet de véhicule en phase de conception en amont. Tous les domaines d'expertise impliqués dans la conception (aérodynamique du véhicule, poids, choix des matériaux, taille de la batterie, etc.) identifient et valorisent les solutions disponibles pour réduire son impact carbone.

A. Approvisionnement en matières premières

Sur l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule à moteur à combustion interne, 17 % de l'empreinte carbone (en intensité) proviennent des matériaux qui le composent. Ce pourcentage peut représenter plus 50 % pour les véhicules électriques (moyenne Europe) : la batterie double les émissions à la production quand les émissions à l'usage baissent (voir les graphiques dans le chapitre 2.2.2.1.1). Renault Group a pris des engagements internes pour réduire l'impact carbone des matériaux et développer des solutions d'économie circulaire :

- éco-conception des matériaux : le Groupe s'engage dans une démarche d'éco-conception en optant pour des solutions plus durables, innovantes et bas carbone, notamment par l'incorporation de matériaux recyclés. Par exemple, l'aluminium est utilisé pour les capots et les portes des modèles Megane et Scenic comme substitut plus léger à d'autres matériaux, et les chutes de découpe et d'emboutissage sont retournées aux fournisseurs d'aluminium pour être réintégrées dans la production de nouvelles pièces. Une partie des déchets ferreux des usines françaises et espagnoles sont également recyclés en boucle fermée dans les fonderies du Groupe ou de ses fournisseurs. De plus, le cuivre est récupéré sur des véhicules en fin de vie pour être réutilisé dans la production de nouvelles pièces, des textiles sont créés à partir de bouteilles en plastique recyclées et des chutes de tissus de ceintures de sécurité, et les plastiques incorporent une part croissante issue du recyclage, à l'image de la nouvelle Renault 5 E-Tech et du nouveau Dacia Duster qui contiennent entre 19 % et 20 % de plastiques recyclés, des taux sans équivalent aujourd'hui sur le marché automobile ;
- des batteries plus efficaces, plus durables, décarbonées et réutilisables : en partenariat avec ses fournisseurs, Renault Group a pour objectif de réduire l'empreinte carbone de la production de batteries en utilisant des énergies et des matériaux décarbonés. Le Groupe a conclu des accords avec des fournisseurs de matériaux : avec Terrafame pour un approvisionnement durable en nickel (garantissant de faibles émissions de carbone et une traçabilité complète de la chaîne d'approvisionnement), avec Averne et Vulcan pour du lithium à faible intensité de carbone, et avec Managem pour du sulfate de cobalt à faible teneur en carbone produit au Maroc. Ces accords complètent les partenariats existants avec Verkor et Envision-AESC pour fabriquer des batteries en France à partir de 2025 et avec LG Energy Solution en Europe. Le Groupe met également en place le recyclage en boucle fermée de matériaux stratégiques (cobalt, nickel, lithium) pour produire de nouvelles batteries (Voir chapitre 2.2.2.5). De plus, le Groupe fait progresser la durée de vie (via la réparation) et la réaffectation (par la seconde vie) des batteries lithium-ion grâce au déploiement de centres de réparation de batteries de véhicules électriques et d'applications de seconde vie pour les batteries du Groupe avec des solutions mobiles et du stockage stationnaire d'énergie renouvelable (Mobilize Advanced Battery Storage), contribuant ainsi à éviter les émissions de gaz à effet de serre associées à la production de nouvelles batteries à ces fins ;

- s'engager avec l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement : Renault Group a établi un cadre commun pour les fournisseurs, à travers ses Green Procurement Guidelines et ses Corporate Social Responsibility Guidelines for Suppliers. Il met également en œuvre une vérification indépendante des engagements de ses fournisseurs à travers le top 500 des fournisseurs de Renault Group soumis au CDP et élabore une cartographie des fournisseurs montrant leur trajectoire climatique et leur empreinte carbone ;
- décarboner le transport logistique : le Groupe a rejoint la Coalition des Nouvelles Energies qui regroupe les principaux acteurs internationaux de la logistique pour développer des solutions innovantes pour le fret et l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) dans la supply chain. De plus, l'utilisation du rail est privilégiée pour la logistique en amont et la distribution des véhicules, et un système d'optimisation est mis en place pour les itinéraires de chargement et de livraison des camions. Enfin, le Groupe a déployé une flotte de camions biogaz et biocarburants et a utilisé des camions 100 % électriques autour du pôle industriel ElectriCity (Voir le chapitre 2.2.1.2.2. et la section 1 du DEU pour plus d'informations sur ElectriCity).

B. Processus de production

Le Groupe transforme ses usines, dont les émissions représentent 2 % de l'empreinte carbone de ses véhicules :

- Renault Group a investi dans ElectriCity, son pôle industriel dédié aux véhicules électriques qui dispose d'une capacité installée (et déjà investie) de 400 000 unités (qui sera montée à 620 000 unités en 2028) ;
- améliorer l'efficacité énergétique des sites : Renault Group a mis en place des procédés de fabrication plus sobres, des systèmes de récupération d'énergie et une meilleure compacité des sites pour réduire les surfaces à éclairer et à chauffer. Le Groupe a également mis en place un nouvel outil de gestion et d'optimisation des données pour suivre en temps réel les consommations d'électricité, de gaz et d'air comprimé, via un portail Ecogy qui est connecté à un réseau de 10 000 capteurs et compteurs ;
- augmenter l'utilisation des énergies renouvelables : le Groupe a pour objectif d'augmenter l'utilisation des énergies renouvelables dans ses propres activités comme le fait aujourd'hui le site de Tanger avec 90 % de ses besoins énergétiques couverts grâce aux énergies renouvelables, notamment une chaufferie biomasse complétée par un contrat d'achat d'électricité (PPA) Green of Africa qui sécurise sur le long terme l'électricité renouvelable de Tanger et Somaca (100 % éolien pour Tanger et Somaca en 2026). Renault Group s'engage également dans des partenariats stratégiques pour accélérer son utilisation des énergies renouvelables, à l'image de Cormec Ernegia au Brésil, ce qui permet à Renault Group de devenir l'auto-producteur de l'un des cinq parcs de panneaux photovoltaïques de Castilho. En France, l'installation de panneaux photovoltaïques avec Voltalia vise à couvrir au moins la moitié des besoins en électricité des activités du Groupe d'ici 2027.

C. Utilisation du véhicule

L'électrification de la gamme est un levier essentiel de la décarbonation, la phase d'usage des véhicules générant plus de 80 % des émissions de Renault Group :

- électrification de l'offre : le Groupe investit depuis près de 15 ans dans le développement de l'électrique d'abord grâce à ZOE et Twingo, puis Spring, Megane E-Tech, Kangoo ZE. Pour accélérer l'adoption des véhicules électriques, le Groupe a lancé différentes initiatives. La création d'Ampere, son entité dédiée au véhicule électrique et aux logiciels, développe, fabrique et commercialise des véhicules particuliers électriques sous la marque Renault pour le marché européen (Renault 5 E-Tech, Scenic E-Tech en 2024 et Renault 4 en 2025). Le développement d'Alpine vise à proposer une gamme de véhicules 100 % électriques (lancement de l'A290 et de l'A390 en 2025). Renault Group poursuit le développement de l'offre électrique avec la Nouvelle Dacia Spring, un véhicule électrique de la marque Renault pour l'international ainsi qu'un véhicule utilitaire léger, Master électrique. Par ailleurs, Renault Group investit pour électrifier les derniers kilomètres de livraison et décarboner la mobilité urbaine, notamment en créant Flexis s.a.s avec Volvo Group et CMA CGM, qui vise à créer des fourgons 100 % électriques (Voir ESRS 2) ;
- poursuite du développement de l'offre hybride : pour accompagner la transition vers des véhicules plus durables à court terme, le Groupe poursuit le développement de son offre hybride tant pour la marque Renault (Rafale E-Tech, Symbioz E-Tech et Grand Koleos) que pour la marque Dacia (nouveau Duster hybride) ;
- développement de l'usage de l'hydrogène : Renault Group développe des projets de véhicules utilitaires légers à hydrogène et des solutions de recharge et d'approvisionnement en hydrogène, et a établi un partenariat avec HYPE (pionnier des taxis hydrogène) pour accélérer la mobilité urbaine grâce à l'installation de stations hydrogène. De plus, Renault Group poursuit au travers de sa filiale Alpine engagée en compétition la veille et le développement de moteur à combustion interne avancé fonctionnant à l'hydrogène gazeux ;
- les fonctions d'aides à l'écoconduite sont un ensemble de briques complémentaires (scoring, coaching et mode éco) : elles aident les conducteurs à moins consommer d'énergie (carburant ou électricité) en les incitant à une conduite plus prudente et soucieuse de son bilan énergétique ;
- Mobilize, la marque dédiée aux nouvelles mobilités et aux services autour du véhicule, facilite l'adoption des véhicules électriques en fournissant des solutions de Charge Pass (carte d'accès aux bornes publiques en Europe) et de Smart Charge pour optimiser les coûts et réduire l'empreinte carbone. Mobilize va encore plus loin grâce à la technologie « vehicle-to-grid » (qui gère la recharge domestique et le retour d'énergie au réseau lors des pics de consommation), avec des stations de recharge via la filiale Mobilize Power Solutions (pour les professionnels et particuliers), et grâce à la création d'un réseau de stations ultra-rapides ;

- suivi des émissions à l'usage : Renault Group a créé la Control Tower CAFE pour suivre la réduction des émissions de GES à l'échappement et superviser la feuille de route chaque année (suivi des émissions verrouillées, pour plus d'informations, voir chapitre 2.2.2.1.1). Le Groupe a également développé un outil de prévision des niveaux de CO_2 de ses véhicules immatriculés en Europe. La Control Tower CAFE rend compte chaque mois de ses résultats au Comité Opérationnel de Renault Group. En dehors de l'Europe, le Groupe est soumis à des normes réglementaires similaires. Au total, environ 70 % des ventes mondiales du Groupe sont ainsi soumises à une réglementation de type CAFE. Le Groupe a atteint les objectifs CAFE 2024 en Europe pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, et ce malgré un contexte de marché du véhicule électrique particulièrement défavorable.

D. Gestion de la fin de vie

Intégrer les principes de l'économie circulaire dans la chaîne de valeur : Renault Group a créé en 2022 l'entité « The Future Is NEUTRAL » qui gère l'approvisionnement en matières premières recyclées en boucle fermée, assure la distribution des pièces d'occasion et remanufacturées, et supervise la gestion de la fin de vie des produits (Voir chapitre 2.2.2.5). *[DP E1-MDR-7, DP E1-3_01]*

E. Ressources mobilisées pour la mise en place de ces actions

Les actions du Groupe sont guidées par sa revue stratégique et couvrent de multiples aspects de la chaîne de valeur, tels que la sélection des matériaux, les partenariats avec les fournisseurs et les processus de production. Par exemple, le choix des matériaux est une décision stratégique qui est prise dans le respect du double objectif de développement durable et d'innovation technologique. De même, des travaux sont en cours avec les fournisseurs pour aligner les capacités de production et les normes de qualité sur les nouvelles orientations stratégiques. Pour assurer la mise en œuvre effective de ses actions climat, Renault Group alloue un budget annuel organisé par catégorie et par étape de la chaîne de valeur (émissions de gaz d'échappement, type de carburant, industrie, approvisionnement en batteries, approvisionnement en matières). Les émissions moyennes de GES des véhicules sont suivies en plus de l'empreinte carbone de Renault Group, dans le tableau de bord mensuel du Leadership Team, et des objectifs spécifiques de compétitivité des produits sont fixés en termes de consommation de carburant et d'émissions de GES. Le Leadership Team de Renault Group examine deux fois par an ces indicateurs et l'exécution du plan d'action afin de s'assurer de leur alignement avec la stratégie à court, moyen et long terme. *[DP E1-3_0]*

Les ressources en OpEx et CapEx allouées par Renault Group à ses actions en faveur du climat portent principalement sur les trois axes suivants :

- les véhicules électriques : depuis près de 15 ans le Groupe investit dans le développement de l'électrique et compte près de 1 million de véhicules électriques vendus. Pour la période 2025-2027, le Groupe prévoit d'investir chaque année un minimum de 1,2 Mds € sur les véhicules électriques ;
- l'optimisation de l'empreinte carbone des matières premières, que ce soit par leur substitution par d'autres matières moins consommatrices de CO_2 ou par une amélioration de l'efficacité énergétique de leur processus de production : les matières premières concernées ont été identifiées, de même que les projets véhicules auxquels elles s'appliquent, et selon les volumes actuellement estimés par le Groupe, les premiers coûts supplémentaires de ces initiatives interviendront en 2028. Les OpEx associées sont appelées à croître d'année en année pour représenter, en régime stabilisé, plusieurs dizaines de millions d'euros par an sur l'horizon connu ;
- l'optimisation de la consommation énergétique des sites industriels du Groupe : l'approvisionnement en énergies renouvelables de ces sites se traduit notamment par la mise en place de contrats d'achat à long terme en France, en Espagne et au Brésil qui figurent à la note 28 de la section 5 du DEU au titre des engagements hors bilan à hauteur de 476 M€, un montant qui sera comptabilisé en coût des ventes sur la durée d'exécution de ces contrats. A cela s'ajoutent 22 M€ figurant dans les comptes au titre de la dette financière contractée sur un projet d'énergie solaire au Brésil mis en service en 2023.

La mise en œuvre des actions ci-dessus dépend de la disponibilité des ressources et de leur allocation. *[DP E1 MDR-12-13-14-15-16 ; E1-3_05]*

Les dépenses d'investissement et de R&D présentées ici font partie intégrante de celles divulguées dans le cadre de la Taxonomie verte. *[E1-3_06, E1-3_07, E1-3_08, E1-1_08]*

2.2.2.1.6 E1-4 – Cibles liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci

Des cibles ont été fixées par Renault Group pour traiter efficacement les impacts, risques et opportunités significatifs identifiés liés au climat pour le Groupe (Voir chapitre 2.2.2.1.3). Elles visent à gérer à la fois les impacts négatifs sur les émissions de GES et les risques de transition associés. Ces cibles permettent également de suivre la mise en œuvre des plans d'atténuation du changement climatique, notamment en ce qui concerne les émissions de Scope 3.

Elles sont régulièrement revues en Journées Stratégiques afin de planifier les étapes suivantes par exemple fixer les cibles et point de référence au-delà de 2030. *[DP E1-4_01]*

Le tableau ci-dessous présente les cibles de Renault Group en matière d'**émissions de scopes 1, 2 et 3**, en détaillant l'approche stratégique de réduction de l'impact environnemental :

Description de la cible	Année de référence 2019 (en t CO_2eq)	Cible 2030 (en valeur absolue) par rapport à l'année de référence	Cible de réduction 2030 (en %) par rapport à l'année de référence	Statut à la fin de l'exercice 2024 (en t CO_2eq)
Émissions de Scopes 1 & 2 basées sur le marché	1 428 867	à venir en 2025	Réduction combinée minimum de 62,5 %	694 718
Émissions de Scope 3	172 432 633	à venir en 2025	Réduction combinée minimum de 27,5 %	107 410 856
Émissions totales de GES (Scope 2 basé sur le marché)	173 861 504	à venir en 2025	A venir en 2025	108 105 575

[DP E1-4_02 ; DP E1-4_03 ; DP E1-4_04 ; DP E1-4_06 ; DP E1-4_07 ; DP E1-4_12 ; DP E1-4_13 ; DP E1-4_15 ; DP E1-4_16. Les DP E1-4_05 ; E1-4_08; E1-4_11; E1-4_09 et E1-4_10 ne sont pas suivis]

Le tableau ci-dessous présente les cibles de Renault Group en matière de **neutralité carbone** :

Description de la cible	Portée	Année cible	Valeur cible (%/valeur absolue)	Année de référence	Valeur de référence	Statut à la fin de l'exercice 2024 (en t CO_2eq)
Contribuer à la neutralité en réduisant les émissions	Europe – tous les scopes	2040	-90 %	2019	98 858 482	69 544 248
	Monde – tous les scopes	2050	-90 %	2019	173 861 504	108 105 575

[DP E1 MDR-21 ; DP E1 MDR-22 ; DP E1 MDR-23 ; DP E1 MDR-24 ; DP E1 MDR-25 ; DP E1 MDR-26 ; DP E1 MDR-27]

Le tableau ci-dessous présente les cibles de Renault Group en matière de **consommation et de gestion de l'énergie**.

Description de la cible	Portée	Année cible	Valeur cible (%/valeur absolue)	Année de référence	Valeur de référence	Objectifs intermédiaires 2025	Statut à la fin de l'exercice 2024
Réduire l'intensité énergétique (MWh/véhicule produit)	Usines de production de véhicules et mécanique	2025	-30 % monde	2021	1,67 MWh/veh	-30 % monde	-26 % (1,24 MWh/veh)
Augmenter la part des énergies renouvelables dans l'électricité consommée	Sites du Groupe	2035	80 %	2019		17,6 %	48 %
Augmenter la part des énergies renouvelables dans la chaleur consommée	Sites du Groupe	2035	40 %	2019		1,4 %	4 %

[DP E1 MDR-21; DP E1 MDR-22; DP E1 MDR-23; DP E1 MDR-24; DP E1 MDR-25; DP E1 MDR-26; DP E1 MDR-27]

Les performances de Renault Group s'alignent sur ses cibles fixées pour 2025, 2030, 2035, 2040 et 2050. *[DPE1 MDR-32]*

Le Groupe se conforme à diverses normes et standards internationaux relatifs à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique (Voir chapitre 2.2.2.1.4). Comme toutes les cibles découlent du plan de transition, voir chapitre 2.2.2.1.1. Les cibles ont été définies par le même groupe multidisciplinaire qui a élaboré la politique. *[DP E1 MDR-29 ; DP E1 MDR-28 ; DP E1 MDR-30]*

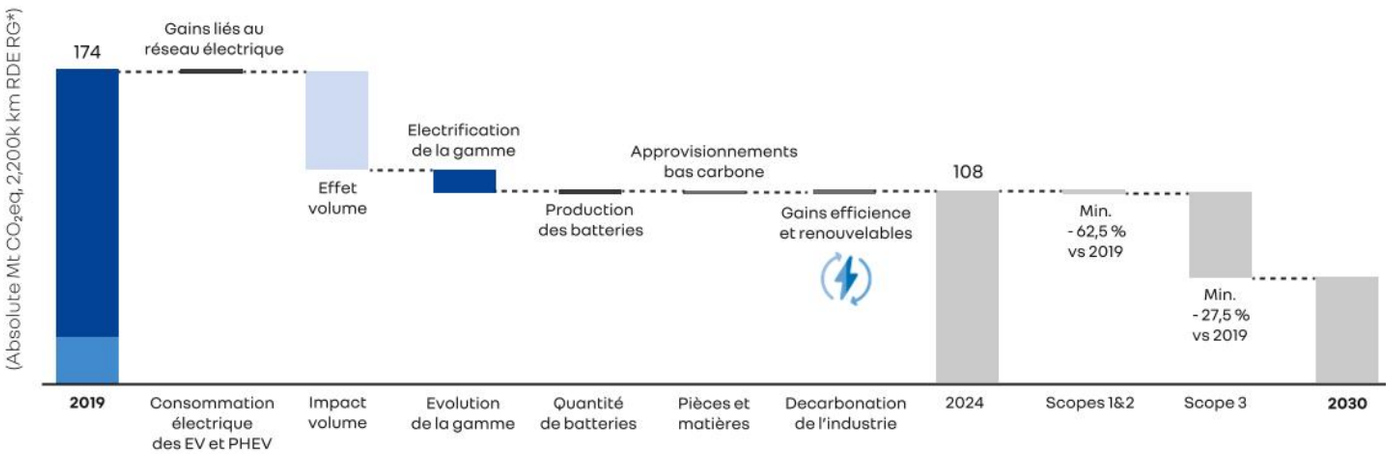
2019, année de référence pour le calcul des cibles du Groupe pour les émissions de GES est représentative d'une activité non perturbée par des évènements majeurs (type Covid-19 ou pénuries d'approvisionnement). Elle a été entièrement recalculée dans la nouvelle méthodologie en 2024 (Voir chapitre 2.2.2.1.8). L'objectif de réduction de l'intensité énergétique a été ajouté en 2021 (avec cette année de référence) en raison de la hausse des coûts de l'énergie au cours de cette période. *[DP E1-4-21]*

Les cibles visant à réduire l'intensité énergétique (MWh par véhicule produit), à augmenter la proportion d'énergie renouvelable dans la consommation d'électricité et à augmenter la part des énergies renouvelables dans l'approvisionnement en chauffage sont conçues pour suivre et atténuer les impacts négatifs des émissions de GES et de la consommation d'énergie, ainsi que pour gérer les risques liés à l'inflation des coûts de l'énergie et aux changements du marché. De plus, contribuer à l'objectif de neutralité carbone en réduisant les émissions est également crucial pour gérer les effets néfastes des émissions de GES et de la consommation d'énergie. *[DP E1-MDR-20 ; DP E1-MDR-18]*

Pour plus de détails concernant les cibles liées aux émissions de GES, voir chapitre 2.2.2.1.8.

Un large éventail de scénarios climatiques a été pris en compte pour détecter les évolutions pertinentes liées à l'environnement, à la société, à la technologie, au marché et aux politiques et déterminer les leviers de décarbonation (Voir le chapitre 2.2.2.1.3 pour plus d'informations sur les processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités significatifs liés au climat). *[DP E1-4_24]*

Plan de transition climatique de Renault Group, avancement à 2024 et cibles 2030



[DP – E1-4_02 ; DP – E1-4_23]

2.2.2.1.7 E1-5 – Consommation d'énergie et mix énergétique

Consommation d'énergie et mix énergétique

(En MWh PCI)	2024		
	Groupe consolidé[1]	Entité sous contrôle conjoint[2]	TOTAL
Consommation de combustible provenant du gaz naturel	1 560 352	-	1 560 352
Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources fossiles	417 056	4 514	421 569
Consommation de combustible provenant du pétrole brut et de produits pétroliers	194 222	2 971	197 192
Consommation de combustible provenant du charbon et des produits à base de charbon	-	-	-
Consommation de combustible provenant d'autres sources fossiles	-	-	-
Consommation totale d'énergie fossile	**2 171 629**	**7 484**	**2 179 113**
Part des sources fossiles dans la consommation totale d'énergie (%)	**57%**	**83%**	**57%**
Consommation totale d'énergie produite à partir de sources nucléaires	**636 642**	**151**	**636 793**
Part de la consommation provenant de sources nucléaires dans la consommation totale d'énergie (%)	**17%**	**2%**	**17%**
Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources renouvelables	993 847	1 049	994 896
Consommation d'énergie renouvelable non combustible autoproduite	3 204	317	3 521
Consommation de combustible provenant de sources renouvelables, y compris la biomasse (incluant également des déchets industriels et municipaux d'origine biologique), les biocombustibles, l'hydrogène provenant de sources renouvelables, etc.	3 075	-	3 075
Consommation totale d'énergie renouvelable	**1 000 126**	**1 366**	**1 001 492**
Part des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie (%)	**26%**	**15%**	**26%**
Consommation totale d'énergie	**3 808 396**	**9 001**	**3 817 397**
Consommation totale d'énergie d'activités relevant de secteurs à fort impact climatique	3 808 396	9 001	3 817 397

(1) Les données environnementales des entités sous contrôle opérationnel sont intégrées dans la colonne « Groupe consolidé ». Ces entités ne peuvent être isolées en raison des limitations des systèmes du Groupe.

(2) Renault Nissan Technology & Business Center India Private Limited (RNTBCI), intégrée à 51%.

Production totale d'énergie

(En MWh PCI)	2024
Production d'énergie renouvelable	3 204
Production d'énergie non-renouvelable	-

Conformément au DR E1-5, le ratio d'intensité énergétique est calculé comme le rapport de la consommation d'énergie des activités à fort impact climatique par le chiffre d'affaires de ces activités. Renault Group attire l'attention sur la difficulté à interpréter ce ratio, égal à 68 MWh/MEUR en 2024, du fait de sa sensibilité à de nombreux facteurs comme le niveau d'intégration industrielle ou la gamme de produits. *[E1-5_18]*

2.2.2.1.8 E1-6 – Émissions brutes de GES des scopes 1, 2 et 3 et émissions totales de GES

Alors que 2024 marque la première année de conformité à la CSRD, Renault Group a revu son périmètre, sa méthodologie et d'autres aspects pour s'assurer de l'alignement avec les exigences.

Aucun événement subséquent n'a été relevé après la fin de l'exercice de déclaration. *[E1-6_16]*

Renault Group calcule son empreinte carbone, avec 200 000 kilomètres parcourus en WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure) pour la phase d'usage. L'hypothèse de 200 000 km pour tous les véhicules est basée sur des sources externes telles que l'étude réalisée par le cabinet Ricardo pour la Commission européenne (Determining the environmental impacts of conventional and alternatively fuelled vehicles through LCA – European Commission, 2020), complétée par des données internes sur la répartition des ventes de Renault Group entre les différents segments de véhicules. Afin d'offrir une évaluation plus réaliste, Renault Group augmente de 20 % les valeurs d'émissions de CO_2 et de consommation électrique des véhicules en phase d'usage, afin de mieux représenter les conditions réelles de conduite. Ce facteur d'estimation est basé sur une analyse des données de consommations réelles (On-Board Fuel Consumption Monitoring, OBFCM) collectées par la Commission européenne. Voir en particulier le « Rapport sur les émissions de CO_2 réelles des voitures et des fourgonnettes utilisant des données provenant de dispositifs de surveillance de la consommation de carburant embarqués ». En 2024, Renault Group a mis à jour la méthodologie de calcul de la phase de production des matériaux et a complété l'inventaire des catégories du GHG Protocol avec les catégories 2, 3 et 15 Les émissions de l'année de référence ont été recalculées pour s'aligner sur cette nouvelle méthodologie. *[DP E1-6_15]*

Le Groupe applique à la fois des méthodes basées sur la localisation et sur le marché pour calculer les émissions de GES de scope 2 et utilise des contrats d'achat d'électricité (PPA) et des contrats d'achat de chaleur (HPA). *[DP E1-6_19]*

Les sources de données suivantes sont utilisées pour le calcul des émissions de GES :

Aspect du calcul des émissions de GES	Méthodologie et source de données/Référence standard
Électricité achetée	Facteurs d'émission du mix énergétique national rapportés par l'Agence Internationale de l'Energie (AIE)
Émissions de vapeur	Calculs locaux ou évaluation de la récupération de la biomasse
Émissions de fuite de réfrigérant	Émissions des fournisseurs ou des données locales
Émissions des tests de véhicules	Conformité aux normes internationales
Émissions de CO_2 des fonderies	Méthode de bilan matière interne
Composés organiques volatils incinérés	Facteur d'émission EU-ETS

[DP E1-6_23 ; DP E1-6_15]

Dans le reporting des émissions de gaz à effet de serre (GES) de scope 3, les catégories 8 (actifs loués en amont), 10 (traitement des produits vendus) et 13 (actifs loués en aval) sont considérées comme non applicables pour les raisons suivantes :

- la catégorie 8 n'est pas applicable car Renault Group ne dispose pas d'actifs loués en amont de sa chaîne de valeur ;
- la catégorie 10 n'est pas applicable car il n'y a pas de traitement en aval des produits vendus par Renault ;
- la catégorie 13 n'est pas applicable car Renault Group ne dispose pas d'actifs loués en aval de sa chaîne de valeur. *[DP E1-6_26 ; DP E1-6_27]*

Le champ d'application de l'information extra-financière s'aligne sur celui de l'information financière tel qu'il est décrit à la section 5.1 du DEU. Pour toutes les informations sur le contrôle opérationnel et l'étendue du calcul, voir chapitre 2.2.1.3. *[E1-6_32]*

Renault Group a réalisé des progrès significatifs dans la réduction de ses impacts environnementaux par rapport à l'année de référence, avec une réduction de 38 % de émissions absolues de carbone (GES en absolu). *[DP E1-4_19 ; DP E1 MDR-27 ; DP E1 MDR-25 ; DP E1 MDR-23 ; DP E1 MDR-21; DP E1 MDR-26 ; DP E1 MDR-22]*

Des cibles ont été établies pour gérer les impacts négatifs des émissions de GES et les risques associés aux transitions réglementaires, tels que la réduction de l'intensité carbone

(GES par véhicule produit) et l'atteinte des cibles liées au scope 3. Renault Group s'assure de la validité de sa méthodologie de calcul carbone grâce à des examens critiques réguliers par des tiers, examens effectués par un consultant externe spécialisé. Le Groupe respecte la norme ISO 14064 pour son inventaire GES. *[DP E1-MDR-20 ; DP E1-MDR-28 ; DP E1-4_18]*

L'année de référence 2019 a été choisie parce qu'elle représente la dernière année avant la pandémie de Covid-19 et que les données sont les plus représentatives d'un niveau standard d'activité commerciale en termes de ventes et de production. *[DP E1-4-20]*

Jusqu'en 2024, les objectifs de Renault Group étaient fixés en intensité, plus précisément en tonnes équivalentes CO_2 par véhicule vendu pour les marques du Groupe. Ces objectifs seront convertis en valeur absolue dès que l'approche sectorielle de décarbonation de l'industrie automobile aura été établie. Pendant la période de transition, Renault Group a mis en place des objectifs minimum en absolu sur le scope 1 et 2 combinés (market-based uniquement) ainsi que sur le scope 3 au global. Ces objectifs intermédiaires permettent au Groupe d'assurer à minima une trajectoire « well below 2 degrees ». Le Groupe poursuit l'animation des nouveaux projets véhicules avec les objectifs en intensité. *[DP E1 MDR-28]*

Renault Group poursuit avec diligence son engagement à l'horizon 2030 de réduire ses émissions pour limiter le réchauffement bien en-deçà de 2°C (Voir chapitre 2.2.2.1.1). *[DP E1-4-22 ; DP E1-4-24]*

Émissions de GES de Scopes 1,2, 3 et émissions totales de GES - Chaîne de valeur

(En tCO_2eq)				2024
	Amont	Opérations propres	Transport	Aval
Émissions de GES de Scope 1		406 440		
Émissions de GES de Scope 2 (basées sur le marché)		289 750		
Émissions de GES de Scope 2 (basées sur la localisation)		504 850		
Émissions de GES de Scope 3	17 382 636		901 382	89 130 935
TOTAL	**17 382 636**	**1 201 040**	**901 382**	**89 130 935**

Émissions de GES de Scopes 1 et 2 - Groupe consolidé et entité sous contrôle conjoint

(En tCO_2eq)			2024
	Groupe consolidé (1)	Entité sous contrôle conjoint (2)	TOTAL (1)
Émissions de GES de Scope 1	406 440	745	407 185
Émissions de GES de Scope 2 (basées sur le marché)	289 750	5 146	294 896
Émissions de GES de Scope 2 (basées sur la localisation)	504 850	5 146	509 996
TOTAL	**1 201 040**	**11 037**	**1 212 077**

(1) Les données environnementales des entités sous contrôle opérationnel sont intégrées dans la colonne « Groupe consolidé ». Ces entités ne peuvent être isolées en raison des limitations des systèmes du Groupe.

(2) Renault Nissan Technology & Business Center India Private Limited (RNTBCI), intégrée à 51%.

Émissions de GES de Scopes 1,2, 3 et émissions totales de GES

(en tCO_2eq)	Année de référence - 2019	2024
Émissions de GES de Scope 1		
Émissions de GES de Scope 1	647 420	406 440
Pourcentage des émissions de GES de Scope 1 règlementées par les systèmes d'échange de quotas d'émissions (%)	67 %	53 %
Émissions de GES de Scope 2		
Émissions de GES de Scope 2 basées sur le marché	781 447	289 750
Émissions de GES de Scope 2 basées sur la localisation	919 214	504 850
Émissions de GES de Scope 3		
Émissions de GES de Scope 3	172 432 633	107 414 952
Pourcentage des GES de Scope 3 calculées en utilisant des données primaires		87 %
1. Biens et services achetés	22 361 600	16 310 804
2. Biens d'équipement	1 232 855	807 282
3. Activités liées au carburant et à l'énergie (non incluses dans le Scope 1 ou 2)	135 697	86 881
4. Transport et distribution en amont	590 480	449 456
5. Déchets générés dans les opérations	72 470	52 378
6. Voyages d'affaires	47 378	34 164
7. Trajets domicile-travail des employés	203 521	91 127
9. Transport en aval	625 168	451 925
11. Utilisation des produits vendus	139 710 265	83 890 767
12. Traitement de fin de vie des produits vendus	2 442 123	1 577 847
14. Franchises	329 138	265 512
15. Investissements	4 681 936	3 396 809
8. Actifs loués en amont	-	-
10. Traitement des produits vendus	-	-
13. Actifs loués en aval	-	-
TOTAL des émissions de GES		
Total des émissions de GES basées sur le marché	173 861 500	108 111 142
Total des émissions de GES basées sur la localisation	173 999 267	108 326 242

Émissions biogènes de CO_2 résultant de la combustion ou de la biodégradation de la biomasse

(en tCO_2eq)	2024
Émissions biogènes de CO_2 de Scope 1	1 072
Émissions biogènes de CO_2 de Scope 2	34 411
Émissions biogènes de CO_2 de Scope 3	-

Instruments contractuels - Scope 2

(en %)	2024
Instruments contractuels, émissions de GES de Scope 2 (basées sur le marché)	38%
Instruments contractuels utilisés pour la vente et l'achat d'énergie groupée avec des attributs sur la génération d'énergie en relation avec les émissions de GES de Scope 2	37%
Instruments contractuels utilisés pour la vente et l'achat de revendications d'attributs énergétiques non groupés en relation avec les émissions de GES de Scope 2	1%

Intensité des émissions des GES par kilomètre par rapport au chiffre d'affaires [1]

(en $kCO_2eq/km/M€$)	2024
Total des émissions de GES (basées sur le marché) par kilomètre par rapport au chiffre d'affaires	9,6
Total des émissions de GES (basées sur la localisation) par kilomètre par rapport au chiffre d'affaires	9,6

(1) L'intensité des gaz à effet de serre est calculée en divisant le total des GES (scopes 1, 2 et 3) par 200 000 km (pour le ramener à 1 km parcouru, tel que détaillé en début de section) puis par le chiffre d'affaires.

2.2.2.1.9 E1-7 – Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone

Dans son ambition de contribuer à la neutralité carbone (Voir chapitre 2.2.2.1.6), Renault Group concentre ses efforts sur la réduction des émissions de 90 % et pour les 10 % restants mise sur des investissements ciblés de compensation carbone. Ces 10 % d'émissions restantes correspondent à ce que Renault Group appelle les émissions résiduelles.

En 2024, Renault Group n'a pas acheté de crédits carbones. À l'avenir, ces compensations seront achetées sur le marché volontaire du carbone, certifiées selon des normes nationales ou internationales telles que le Gold Standard, Verra (VCS), ou le label bas carbone français. Les projets seront de nature variée, notamment la production d'énergie renouvelable, l'entretien de forêts, la création de forêts ou de mangroves et des projets agroécologiques, tous visant à avoir des impacts positifs sur plusieurs Objectifs de Développement Durable (ODD). Renault Group n'envisage pas d'investir dans la compensation carbone à court terme. *[DP E1-7_20 ; DP E1-7_21]*

2.2.2.1.10 E1-8 – Tarification interne du carbone

Renault Group applique des systèmes internes de tarification du carbone, à travers trois prix internes différents, pour éclairer la prise de décision sur l'ensemble des activités du Groupe :

installations industrielles, projets de véhicules, matériaux et composants des véhicules tout au long de la chaîne de valeur :

- les émissions liées aux activités industrielles (émissions de scope 1 et 2) sont couvertes par un prix interne appliqué pour les CapEx et les OpEx. Le prix interne, qui est révisé chaque année, est basé sur une projection influencée par le coût des émissions dans le cadre des systèmes d'échange de quotas d'émissions (SEQE), tels que le SEQE de l'Union européenne. Les scénarios actuels varient entre 75 € par tonne d'équivalent CO_2 en 2025 et 120 € par tonne d'équivalent CO_2 en 2030 ;
- pour les émissions à l'usage des véhicules, y compris les véhicules électriques (scope 3 aval), un prix interne compris entre 15 € et 95 € par gramme de CO_2eq est appliqué à toutes les décisions sur les briques technologiques qui améliorent l'efficacité des véhicules. Ce prix est indexé sur les pénalités régionales CAFE appliquées à l'intensité des kilogrammes de CO_2 par kilomètre ;
- les émissions liées à la production de matériaux et de composants (scope 3 amont) sont soumises à un prix interne par tonne d'équivalent CO_2, piloté par le MACF (Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières) et l'ETS (même montant que le scénario ETS).

Les prix internes du carbone sont conformes aux dispositions relatives au risque de pénalités CAFE dans plusieurs régions et aux coûts potentiels de mutualisation dans l'UE. Renault Group veille à la cohérence des prix internes du carbone utilisés dans les états financiers pour l'évaluation de la durée de vie utile et de la valeur résiduelle des actifs, la dépréciation de la valeur nette recouvrable de ses actifs (Voir section 5.1 du DEU). *[DP E1-8_02 ; DP E1-8_03 ; DP E1-8_04 ; DP E1-8_05 ; DP E1-8_09]*

Types de prix internes du carbone

	Volume concerné (En tCO_2eq)	Scope couvert (%)	Prix appliqués (En €/tCO_2eq)
Prix fictif - Scope 1	406 440	100 %	[75 € - 120 €]
Prix fictif - Scope 2 (basées sur le marché)	289 750	100 %	[75 € - 120 €]
Prix fictif - Scope 2 (basées sur la localisation)	504 850	100 %	[75 € - 120 €]
Prix fictif - Scope 3 en amont	17 382 636	100 %	[15 € - 95 €]
Prix fictif - Scope 3 aval	89 130 935	100 %	[15 € - 95 €]

2.2.2.1.11 Notes méthodologiques

Renault Group définit ses indicateurs à l'aide de mesures physiques basées sur des méthodes éprouvées. Le calcul du bilan carbone est revu par le cabinet de conseil EcoAct. Les autres indicateurs font l'objet de contrôles et vérifications internes, sans être systématiquement validés par un organisme tiers.

Si un indicateur est reporté et non listé ci-dessous, cela signifie qu'il a été calculé à partir de plusieurs indicateurs également listés ci-après, et que la formule de calcul est indiquée soit dans l'intitulé de l'indicateur, soit dans la description de l'exigence de divulgation associée.

E1-5 – Consommation d'énergie et mix énergétique

Tous les indicateurs mentionnés ci-dessous sont exprimés en MWh PCI (Mégawatt heure Pouvoir Calorifique Inférieur), sauf indication contraire. Les indicateurs présentant une valeur nulle n'ont pas été inclus ici, car cela signifie qu'aucun site de Renault Group n'a rapporté de consommation correspondante. Sont exclus du périmètre les sites dont les effectifs sont faibles et, par conséquent, l'impact négligeable (essentiellement sur des activités tertiaires).

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02 ; DP E3-4_06]*
Consommation de combustible provenant du pétrole brut et de produits pétroliers Consommation de combustible provenant du gaz naturel	Ces indicateurs correspondent à la consommation de fioul lourd, de fioul domestique, d'essence, de gazole et de GPL (pour les indicateurs de pétrole brut et de produits pétroliers) ou de gaz (pour l'indicateur de gaz naturel) sur les sites de Renault Group. Ils sont consolidés sur la base des rapports de mesures directes des quantités consommées par chaque site de Renault Group, dans leur unité de livraison respective. Lorsque le site n'est pas en mesure de fournir les quantités consommées, il peut les estimer sur la base des quantités livrées. Les quantités déclarées sont ensuite converties de leur unité de livraison en MWh PCI conformément au règlement (UE) 2018/2066, en tenant compte des exceptions autorisées.
Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources fossiles Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources renouvelables Consommation totale d'énergie produite à partir de sources nucléaires	Pour l'électricité, ces indicateurs sont calculés sur la base de la consommation d'électricité des sites de Renault Group, en appliquant le mix énergétique de l'électricité achetée communiqué directement par les fournisseurs ou, si cette information n'est pas disponible, ceux publiés par l'AIE (Agence Internationale de l'Énergie). Seule l'eau chaude achetée par le site de Tanger est d'origine renouvelable. Toute la vapeur et tout le froid achetés par les sites de Renault Group sont d'origine fossile. Les consommations énergétiques des sites de Renault Group sont obtenues auprès des fournisseurs d'énergie. Dans le cas où toutes les consommations réelles d'électricité, de chauffage ou de refroidissement ne seraient pas disponibles, des méthodologies alternatives telles que le ratio de consommation en kWh par mètre carré (kWh/m²) sont utilisées pour les estimer.
Consommation d'énergie renouvelable non combustible autoproduite Production d'énergie renouvelable	Ces indicateurs mesurent la proportion d'électricité consommée provenant de sources d'énergies primaires renouvelables, produite et autoconsommée sur les sites de Renault Group. L'indicateur est consolidé à partir des rapports de mesures directes d'électricité renouvelable autoproduite sur chaque site de Renault Group. Renault Group consomme l'intégralité de l'énergie renouvelable qu'il produit.
Consommation de combustible provenant de sources renouvelables y compris la biomasse (incluant également des déchets industriels et municipaux d'origine biologique), les biocombustibles, l'hydrogène provenant de sources renouvelables, etc.	Cet indicateur mesure la biomasse consommée sur les sites de Renault Group. La valeur est obtenue par la mesure directe de l'énergie produite à partir des chaudières à bois. Pour déterminer la quantité de biomasse brûlée, un rendement de 80 % ainsi qu'un Pouvoir Calorifique Inférieur (PCI) a été pris en compte, conformément à l'étude intitulée « Mesure des caractéristiques des combustibles bois » publiée par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).
Consommation totale d'énergie d'activités relevant de secteurs à fort impact climatique	Renault Group précise que l'ensemble de ses activités sont considérées comme des activités sectorielles à fort impact climatique, notamment dû à la fabrication de véhicules automobiles, de remorques, de semi-remorques, de pièces et d'accessoires pour véhicules automobiles, ainsi que la réparation et l'entretien d'autres matériels de transport. Cela s'étend également au commerce de gros et de détail ainsi qu'à la réparation de véhicules à moteur et de motocycles. Le périmètre de reporting des données extra-financières est aligné sur le périmètre financier, comme détaillé dans la section 5.1 du DEU. Par conséquent, cet indicateur est le même que la consommation totale d'énergie calculée. [DP E1-5_20]

E1-6 – Émissions brutes des GES de scopes 1, 2 et 3 et émissions totales de GES

Les calculs des émissions des scopes 1, 2 et 3 incluent les entités consolidées au sens financier et sous contrôle opérationnel. Les entités sous contrôle opérationnel ont été déterminées selon les critères suivants :

- Renault Group contrôle intégralement l'entité au sens de la norme IFRS 10 ;
- l'entité exerce ses activités dans les installations de Renault Group (exclusivement) ;
- l'entité fonctionne comme une entreprise conjointe, c'est-à-dire qu'elle a des droits sur les actifs et des obligations sur les passifs ;
- Renault Group dispose d'une licence ou d'une autorisation d'exploitation des actifs industriels ;
- l'entité est gérée uniquement par des salariés détachés de Renault Group qui appliquent les politiques de Renault Group ;
- l'entité est contractuellement liée par les attentes de Renault Group en matière de politiques environnementales au-delà des conditions normales de vente. *[DP E1-6_29]*

Libellé de l'indicateur		Description et méthodologie *[DP MDR-M_02 ; DP E1-6_29]*
Émissions de GES de scope 1		Les émissions directes proviennent de la combustion de combustibles, de l'incinération de composés organiques volatils, des processus de fonderie, des fuites lors du remplissage des systèmes de climatisation des locaux et des bâtiments, des fuites lors du remplissage des systèmes de climatisation des véhicules fabriqués et réparés, des essais de moteurs, de boîtes de vitesses et de véhicules d'essai, ainsi que des véhicules de l'entreprise. Ces émissions directes sont calculées en appliquant des facteurs d'émission à la consommation de carburant déclarée. Les facteurs d'émission utilisés sont obtenus à partir du règlement (UE) 2018/2066 pour le CO_2, du rapport OMINEA du CITEPA pour le CH_4 et le N_2O, et convertis en CO_2eq avec les facteurs de potentiel de réchauffement global du GIEC.
Pourcentage des émissions de GES de scope 1 règlementées par les systèmes d'échange de quotas d'émissions		Le pourcentage a été déterminé en extrayant les émissions de GES des installations règlementées par un système d'échange de quotas d'émission. Le Groupe possède des installations règlementées par les systèmes d'échange de quotas d'émission de l'UE (EU-ETS) et de la Corée.
Émissions de GES de scope 2 basées sur la localisation		Les émissions indirectes liées à l'énergie électrique et thermique achetée sont calculées en appliquant des facteurs d'émission à la consommation d'électricité et d'énergie thermique déclarée par les sites de Renault Group. Les facteurs d'émission pour le calcul du scope 2 basé sur la localisation sont obtenus auprès de l'AIE. Les facteurs d'émission pour le calcul basé sur le marché sont obtenus auprès du fournisseur d'énergie, en particulier lorsque le Groupe utilise des contrats d'achat d'électricité (PPA) ou des contrats d'achat de chaleur (HPA). Sinon, les facteurs d'émission de l'AIE sont utilisés pour le calcul.
Émissions de GES de scope 2 basées sur le marché		
Emissions de GES de scope 3	Biens achetés – matériaux et pièces	Correspondent aux émissions du « berceau à la porte » (cradle-to-gate) liées à l'extraction des matériaux et carburants, à la transformation des matières en pièces et à la logistique entre l'extraction et le site du fournisseur de niveau 1, ramenées au nombre de véhicules vendus. Les émissions sont obtenues à partir de la base de données LCA (Life-Cycle Assessment) for Experts (émissions provenant de la production de matériaux, de pièces de rechange et de traitements nécessaires pour un type de véhicule). Ces ACV (analyses du cycle de vie, ou LCA) permettent d'estimer les émissions à partir de la base de données de conception de Renault Group (composition des véhicules, matériaux recyclés). Les émissions de chaque véhicule sont multipliées par le nombre de véhicules vendus et selon le type de véhicule, qui est obtenu à partir du bilan des ventes par pays.
	Biens achetés – véhicules	Correspondent aux émissions liées à la fabrication des véhicules de Renault Group dans les usines où le Groupe ne détient pas de participation majoritaire. Ces émissions sont directement calculées à partir du volume des ventes et de la production annuelle des véhicules de Renault Group.
	Déchets générés dans les opérations	Correspondent aux émissions liées au traitement des déchets générés sur les sites du Groupe. Les quantités de déchets générés sont obtenues à partir du reporting des sites de Renault Group. Les facteurs d'émission appliqués sont les mêmes que ceux utilisés dans les ACV des véhicules, issus de la base de données LCA for Experts.
	Biens d'équipement	Correspondent aux émissions liées à l'achat d'actifs à long terme utilisés dans la production de biens, tels que les machines, les équipements et les bâtiments. Pour déterminer les émissions générées, Renault Group utilise des facteurs d'émission basés sur des ratios monétaires par catégorie de biens achetés auprès de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME).
	Logistique (en amont)	Les émissions du transport routier, maritime et ferroviaire des pièces et matériaux sont calculées sur la base des activités logistiques selon le type de transport utilisé, les kilomètres parcourus, les volumes de véhicules transportés et le taux de remplissage des conteneurs. Les facteurs d'émission utilisés sont obtenus auprès du Clean Cargo Working Group pour le transport maritime et de l'ADEME pour les autres types de transport.
	Logistique (en aval)	
	Voyages d'affaires	Les émissions liées aux déplacements professionnels des salariés (train, avion) sont calculées sur la base des rapports de l'agence de voyages : elles intègrent le nombre de kilomètres parcourus, le type de transport, le type de service (économie, affaires, etc.) et utilisent les facteurs d'émission publiés par le Département de l'Environnement, de l'Alimentation et des Affaires rurales (DEFRA) du Royaume-Uni, mis à jour annuellement.
	Trajet domicile-travail des salariés	Les émissions relatives aux trajets domicile-travail des salariés sont calculées à partir des informations fournies par les salariés dans la base de données du personnel de Renault Group. Les salariés renseignent le type de moyen de transport utilisé (véhicule privé ou transports en commun) et la distance domicile-travail. Pour déterminer les émissions générées, le Groupe utilise les facteurs d'émission moyens de l'ADEME. Les émissions évitées grâce au travail à domicile sont déduites. Cet indicateur est calculé sur la base des déplacements quotidiens des salariés de Renault Group France et extrapolé à l'échelle mondiale.

Libellé de l'indicateur		Description et méthodologie *[DP MDR-M_02 ; DP E1-6_29]*
	Franchises	Les émissions directes et indirectes du réseau de vente des véhicules non vendus par le réseau Renault Retail Group (RRG) sont estimées par extrapolation de la valeur obtenue par le biais de RRG. Les facteurs d'émission utilisés sont les mêmes que ceux utilisés pour les émissions de GES de scopes 1 et 2.
	Utilisation des produits vendus	Correspondent à tous les véhicules vendus (de tourisme et utilitaires légers) dans le monde. Les émissions « du puits à la roue » (well-to-wheel) sont calculées pour un cycle de vie de 15 ans/200 000 km. Les émissions des véhicules sont obtenues à partir des données d'homologation ou des définitions techniques (pour les pays dans lesquels il n'existe pas d'homologation CO_2). Les émissions « du réservoir à la roue » (tank-to-wheel) sont basées sur la procédure d'essai mondial harmonisée pour les véhicules légers (WLTP). Les valeurs obtenues à partir de la procédure WLTP sont majorées de 20 % pour obtenir des valeurs plus proches de l'utilisation réelle par les consommateurs. Le calcul intègre les gains des éco-innovations et des fonctionnalités d'éco-conduite, qui sont obtenus à partir d'études internes et appliqués en fonction des taux d'équipement des véhicules à l'aide de données d'ingénierie. Les émissions « du puits au réservoir » (well-to-tank) sont liées à la production d'énergie consommée par les véhicules vendus (extraction de pétrole, transport, raffinage, production d'électricité consommée par les véhicules électriques) et sont calculées pour une durée de vie de 15 ans/200 000 km. Pour les carburants, les facteurs d'émission sont obtenus à partir du rapport JRC-Eucar-Concawe (JEC) sur les émissions de CO_2 « du réservoir à la roue » (tank-to-wheel). Ces facteurs sont appliqués au calcul des émissions « du réservoir à la roue » (Voir ci-dessus), en tenant compte du type de carburant et de la plaque géographique ou du pays. Les facteurs d'émission d'électricité sont obtenus auprès de l'AIE, mis à jour annuellement.
	Traitement en fin de vie des produits vendus	Les émissions des véhicules en fin de vie sont calculées à partir de la base de données LCA for Expert, qui inclut l'intensité carbone des matériaux de fabrication, des pièces et des traitements. Ces estimations sont issues de la base de données de conception de Renault Group, en tenant compte de la composition des véhicules et des matériaux recyclés. Les émissions de chaque type de véhicule sont multipliées par le nombre de véhicules vendus, tel qu'enregistré dans le bilan des ventes par pays. Le traitement des véhicules en fin de vie est conforme à la norme ISO 22628 pour les taux de recyclabilité et de récupération pour chaque type de véhicule.
	Autres émissions liées aux activités liées aux combustibles et à l'énergie (non incluses dans le scope 1 ou le scope 2)	Les autres émissions provenant de l'utilisation de carburants sur les sites du Groupe (tels que le gaz naturel, les carburants, etc.) sont calculées à partir de la base LCA for Expert. Cette base de données quantifie l'intensité carbone liée à l'extraction et à la transformation des matières premières nécessaires à la production, ainsi qu'au transport de ces matières vers les sites.
	Investissements	Les véhicules financés par Mobilize Financial Services (MFS), et qui ne sont pas des marques Renault, Dacia, Alpine ou Mobilize, sont inclus dans cette catégorie. Le calcul tient compte des véhicules présents dans le portefeuille actuel de MFS. Les émissions sont calculées du « puits à la roue » (well-to-wheel), en utilisant les mêmes facteurs d'émission et la même méthodologie que dans les catégories « Utilisation des produits vendus » et « Carburant ». Celle-ci est basée sur les spécifications du véhicule (données d'homologation, définitions techniques) et les volumes de vente par pays.
Émissions biogènes de CO_2 provenant de la combustion ou de la biodégradation de la biomasse non incluses dans les émissions de GES de scope 1		Les émissions biogènes de CO_2 provenant de la combustion de la biomasse sur les sites de Renault Group sont calculées à l'aide des facteurs d'émission du CITEPA, appliqués à la consommation d'énergie déclarée par chaque site.
Émissions biogènes de CO_2 provenant de la combustion ou de la biodégradation de la biomasse non incluses dans les émissions de GES de scope 2		Les émissions biogènes de CO_2 provenant de l'électricité achetée sont calculées à l'aide des facteurs d'émission du CITEPA et du pourcentage d'électricité biogénique, basé sur les données de l'AIE, avec un rendement de chaudière biomasse de 70 %. L'eau chaude achetée provenant de sources de biomasse, les facteurs d'émission du CITEPA sont également utilisés. A l'inverse, la vapeur achetée provenant de sources fossiles, aucune émission biogène de CO_2 n'est générée.
Émissions biogènes de CO_2 provenant de la combustion ou de la biodégradation de la biomasse qui se produisent dans la chaîne de valeur non incluses dans les émissions de GES de scope 3		Les émissions biogènes provenant de la combustion de biocarburants, incluses dans le mix énergétique moyen, sont un sujet relativement récent. Par conséquent, à ce jour, il n'existe pas de facteur d'émission reconnu pour les émissions biogènes provenant de la combustion de biocarburants. Étant donné que le mix de biocarburants est d'environ 7 %, les émissions biogènes sont considérées comme non significatives par rapport aux émissions totales de scope 3 de Renault Group et ne sont pas reportées.

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02 ; DP E1-6_29]*
Pourcentage des instruments contractuels, émissions de GES de scope 2	Cet indicateur correspond à la part des instruments contractuels, en MWh PCI, qui sont regroupés ou non regroupés avec des attributs concernant la production d'énergie. La part est calculée sur la base de l'énergie totale achetée, en MWh PCI, utilisée pour calculer les émissions de GES de scope 2.
Pourcentage d'instruments contractuels utilisés pour la vente et l'achat d'énergie groupés avec des attributs relatifs à la production d'énergie par rapport aux émissions de GES de scope 2	Cet indicateur correspond à la part des instruments contractuels, en MWh PCI, qui sont regroupés avec des attributs relatifs la production d'énergie. Renault Group souscrit, à titre d'exemple, des contrats de type PPA et HPA avec ses fournisseurs d'énergie. Le pourcentage est calculé en divisant l'énergie achetée par le biais de ces contrats par l'énergie totale achetée en MWh PCI utilisée pour calculer les émissions de GES de scope 2.
Pourcentage d'instruments contractuels utilisés pour la vente et l'achat de réclamations d'attributs énergétiques non groupés par rapport aux émissions de GES de scope 2	Cet indicateur correspond à la part des instruments contractuels, en MWh PCI, qui sont non regroupés avec des attributs relatifs à la production d'énergie. Le poucentage est calculé en divisant l'énergie achetée par le biais de ces contrats par l'énergie totale achetée, en MWh PCI, utilisée pour calculer les émissions de GES de scope 2.
Pourcentage des émissions de GES de scope 3 calculées à partir de données primaires	Les données sont considérées comme primaires lorsque le facteur d'émission ou les données d'activité sont directement collectés à partir d'activités, de processus ou de sources spécifiques au sein de la chaîne de valeur. En fonction du sujet, les données peuvent provenir de sources externes (telles que l'AIE, CITEPA, GaBi, etc.) ou de données transmises par les fournisseurs (quantité, facteur d'émission spécifique).
Pourcentage des émissions brutes de GES de scope 1 couvertes par le système de tarification interne du carbone	Se référer au chapitre 2.2.2.1.10 pour obtenir des informations relatives aux prix internes du carbone. Les pourcentages ont été calculés en divisant les émissions couvertes par le système de tarification interne du carbone de chaque scope du tableau par les émissions totales du scope correspondant.
Pourcentage des émissions brutes de GES de scope 2 couvertes par le système de tarification interne du carbone	
Pourcentage des émissions brutes de GES de scope 3 couvertes par le système de tarification interne du carbone	

2.2.2.2 Pollution (ESRS E2)

Comme le demande l'ESRS 1, la matérialité des impacts et des risques ci-dessous est basée sur une évaluation de leur gravité et de leur probabilité potentielles, sans tenir compte des politiques et actions de prévention et d'atténuation existantes (évaluation brute).

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Pollution de l'air	Impact négatif	Impact des émissions directes de polluants atmosphériques sur l'environnement	Court terme	• l'ensemble des activités industrielles et logistiques du Groupe ; • chaîne de valeur amont ; • chaîne de valeur aval (y compris la phase d'utilisation) liée aux produits et services dans le monde entier.
Pollution de l'air	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect de la réglementation sur la pollution de l'air	Court terme	Toutes les activités industrielles et logistiques du Groupe
Pollution de l'eau	Impact négatif	Impact de la pollution de l'eau sur l'environnement	Court terme	• toutes les activités industrielles et logistiques du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour les acteurs de l'exploitation minière et du raffinage ; • phase d'utilisation (lavage des véhicules).
Pollution de l'eau	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect de la réglementation sur la pollution de l'eau	Court terme	Toutes les activités industrielles et logistiques du Groupe
Utilisation de substances préoccupantes dans la chaîne de valeur	Impact négatif	Impacts potentiels des substances préoccupantes sur la santé	Court et moyen termes	• toutes les activités industrielles et logistiques du Groupe ; • acteurs de la chaîne de valeur en amont de l'UE ; • chaîne de valeur en aval, y compris la phase d'utilisation du véhicule, les activités de réparation et de démontage.
Utilisation de substances préoccupantes dans la chaîne de valeur	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison de la non-conformité à la réglementation sur les substances	Court terme	• toutes les activités industrielles et logistiques du Groupe ; • acteurs de la chaîne de valeur en amont de l'UE ; • chaîne de valeur en aval, y compris la phase d'utilisation du véhicule, les activités de réparation et de démontage.
Microplastiques	Impact négatif	Impacts des microplastiques sur l'environnement	Court terme	En amont (fabricants de pneus) et en aval (phase d'utilisation)
Microplastiques	Risque	Atteinte à la réputation due au non-respect des règlementations concernant les particules émises durant l'usage	Moyen terme	En aval (phase d'utilisation)
Pollution des sols	Impact négatif	Impact potentiel d'une pollution des sols générée par les activités actuelles sur l'environnement	Moyen terme	• ensemble des activités de fabrication, logistique et ventes/après-vente du Groupe ; • l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur en amont ; • chaîne de valeur aval liée aux activités de réparation et de démantèlement.

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Pollution des sols	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison d'une pollution occasionnelle/accidentelle des sols générée par les activités actuelles	Court terme	• ensemble des activités de fabrication, logistique et ventes/après-vente du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour les acteurs de l'exploitation minière et du raffinage.

2.2.2.2.1 IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels en matière de pollution

Dans le cadre des opérations propres de Renault Group, les activités ayant les impacts les plus significatifs font l'objet d'études d'impact supervisées par les autorités locales. Ces études sont soumises à consultation publique dans la plupart des pays où Renault Group est présent. *[DP E2. IRO-1_02]*

Des consultations, en particulier auprès des communautés affectées, ont été menées pour tous les projets ou modifications majeurs ayant un impact lorsque la loi l'exige. *[DP E2. IRO-1_02]*

Par ailleurs, en ce qui concerne la pollution de l'air, de l'eau et des sols, le Groupe suit les réglementations et lignes directrices émises par les administrations et agences locales, qui élaborent des cadres sur la base de consultations sur le terrain avec les parties prenantes concernées. Ces consultations sont effectuées dans le cadre des modifications de processus lors de la préparation des dossiers de demande d'autorisation d'exploitation des sites industriels. *[DP E2. IRO-1_02]*

Les questions et les réclamations des parties prenantes sont traitées par le biais du système de management environnemental, déployé sur l'ensemble des sites. *[DP E2. IRO-1_02]*

Dans l'amont de sa chaîne de valeur, Renault Group mène des consultations avec des ONG pour comprendre les impacts de la pollution dans la chaîne d'approvisionnement indirecte, comme ceux issus de l'exploitation minière. Dans le cadre de ces discussions, les ONG partagent leurs analyses avec Renault Group, tandis que le Groupe conduit des recherches pour clarifier certains points. Par ailleurs, les ONG demandent à Renault Group de formaliser des réponses officielles afin d'assurer la transparence de ses engagements pour lutter contre la pollution. *[DP E2. IRO-1_02]*

Pour compléter son analyse de matérialité, Renault Group a classé ses sites et ses activités commerciales qui sont à l'origine d'impacts matériels en termes de pollution, en tenant compte des risques et opportunités associés. La liste des sites et des activités commerciales matériels est présentée dans le chapitre 2.2.2.4.1. *[DP E2. IRO-1_03]*

Renault Group évalue également les impacts de ses produits et services liés aux pollutions par le biais d'analyses du cycle de vie (ACV) (Voir chapitre 2.2.2.1.3 pour plus de détails sur les ACV). *[DP E2. IRO-1_03]*

En ce qui concerne les microplastiques, Renault Group a conduit une analyse interne de ses activités afin d'identifier les impacts avérés et potentiels de la pollution liée aux microplastiques ainsi que les risques et les opportunités associés. L'analyse a permis d'identifier les phases d'essais de véhicules ainsi que la R&D comme les principales activités de Renault Group sources de pollution par les microplastiques. De plus, d'après les études existantes sur le sujet, l'essentiel de la pollution par les microplastiques dans le secteur automobile est localisé en aval de la chaîne de valeur, en raison de l'abrasion des pneus lors de l'utilisation des véhicules. Etant donné que l'abrasion des pneus n'est pas significative lors des phases d'essais et de R&D par rapport au volume de véhicules vendus, Renault Group considère uniquement la pollution par les microplastiques en aval de sa chaîne de valeur. *[DP E2. IRO-1_01]*

Les impacts, risques et les opportunités liés à la consommation d'eau sont présentés dans les impacts, les risques et les opportunités liés aux ressources hydriques et marines (Voir chapitre 2.2.2.3).

2.2.2.2.2 E2-1 – Politiques en matière de pollution

Pollution globale

La santé et les substances (pollution, microplastiques) constituent l'un des cinq champs d'action de la politique environnementale de Renault Group. Pour plus d'informations sur cette politique, voir le chapitre 2.2.1.1.1.

Cette politique a été déclinée en une politique Santé, Sécurité, Environnement, Ergonomie (HSEE) applicable à l'ensemble des sites industriels du Groupe et signée par le Directeur HSEE, le Directeur de l'Environnement du Groupe, le Directeur des Ressources Humaines, de l'Environnement de Travail et de l'Organisation et le Directeur général du Groupe. Elle décrit l'engagement du Groupe à offrir un lieu de travail et un environnement sûrs et sains à toutes les personnes impactées par ses activités et précise les rôles et responsabilités des managers et des collaborateurs.

La politique HSEE, qui est validée par le Leadership Team, respecte les réglementations locales et prend en compte les intérêts des parties prenantes dans les domaines de l'environnement, de l'économie, de la santé et de la sécurité. Les intérêts sont déterminés par des consultations publiques et des échanges avec les autorités publiques. En interne, la politique est disponible sur l'intranet du Groupe et dans les rapports environnementaux. *[DP MDR-P_03 ; DP MDR-P_04 ; DP MDR-P_05 ; DP MDR-P_06]*

Renault Group applique la norme ISO 14001, qui vise à réduire l'impact environnemental d'une organisation en tenant compte des attentes des différentes parties prenantes. Afin de suivre l'application de cette norme ISO 14001 et des normes internes de protection de l'environnement, le Groupe procède à des audits internes de l'ensemble de ses sites industriels et de ses principaux sites logistiques et d'ingénierie. Ces audits internes complètent les audits externes réalisés annuellement par un organisme tiers accrédité. *[DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_04 ; DP MDR-P_05*

D'autre part, la gestion des risques est suivie dans le cadre des Mandatory Rules Environnement (MR#E), lancées en 2021. Ce cadre impose la mise en œuvre de plans d'actions adaptés au niveau de chaque site, en fonction du niveau de risque identifié. En prévoyant des exigences précises à respecter dans tous les domaines, les Mandatory Rules Environnement (MR#E) contribuent à prévenir les incidents et les situations d'urgence. En cas de situation d'urgence, les procédures établies à l'échelle du site et du Groupe sont appliquées pour prévenir les incidences possibles et rétablir les conditions d'exploitation normales. *[DP E2-1_03]*

Renault Group a développé une note méthodologique qui permet d'éviter et de prévenir les incidents et les situations d'urgence. Ces documents sont mis à la disposition de tous les salariés.

Renault Group réalise chaque année une cartographie des risques afin d'identifier, analyser et hiérarchiser les risques en matière d'environnement, droits humains, santé et sécurité et gouvernance dans sa chaîne de valeur. L'approche de Renault Group pour identifier les risques et les opportunités matériels s'applique à l'ensemble de sa chaîne de valeur plutôt qu'à des secteurs particuliers. Cependant, deux sujets se démarquent qui concernent le sujet pollution des sols : la mise en œuvre du Règlement européen contre la déforestation (EUDR), qui étend la responsabilité de diligence des entreprises jusqu'aux parcelles de production, et le Règlement européen sur les batteries, qui impose une diligence raisonnable portant sur quatre matériaux (le cobalt, le lithium, le nickel et le graphite naturel) sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, jusqu'aux mines.

L'ensemble des fournisseurs de Renault Group sont couverts par la stratégie d'achats responsables, qu'il s'agisse d'achats directs ou indirects.

Renault Group a mis en place les politiques suivantes pour prévenir les impacts négatifs et les risques liés à l'ESG, dont l'environnement, y compris la pollution des sols :

- le Plan de Vigilance ;
- l'Accord-cadre mondial (ACM) de 2013 de responsabilité sociale, sociétale et environnementale ;
- la politique d'Achats de Renault Group à l'attention des Fournisseurs ;
- les Corporate Social Responsibility (CSR) Guidelines for Suppliers ;
- les Green Procurement Guidelines (GPG) ;
- la Politique de Renault Group en matière d'approvisionnement de cobalt et de minerais provenant de zones de conflit ou à haut risque ;
- la Politique Caoutchouc Naturel Durable de Renault Group.

Ces politiques sont disponibles sur le site internet de Renault Group et sont accessibles à l'ensemble des parties prenantes. *[DP MDR-P_06]*

En particulier, les Green Procurement Guidelines décrivent les attentes de Renault Group envers tous ses fournisseurs sur les questions environnementales, dont la pollution des sols. *[DP E2-1_01; DP E2-1_03 ; DP MDR-P_01; DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_03 ; DP MDR-P_04]*

Concernant la chaîne de valeur aval, les contrats liant Renault Group à ses réseaux de distribution impliquent le respect par ces derniers de la politique environnementale réseau du Groupe, dont le traitement en conformité règlementaire des véhicules en fin de vie. *[DP MDR-P_06]*

Pollution de l'air

La politique de gestion de la pollution de l'air, partie intégrante de la politique environnementale du Groupe (Voir chapitre 2.2.2.1.4), se concentre sur la réduction des émissions dans l'ensemble de ses opérations et de sa chaîne de valeur aval et repose sur trois piliers :

- réduire et traiter les émissions de Composés Organiques Volatils (COV) provenant de la peinture des véhicules ;
- mettre en œuvre des plans d'amélioration ou de remplacement des chaudières afin de réduire les émissions de dioxyde de soufre (SO_2) et d'oxyde d'azote (NO_x) ;
- réduire la pollution de l'air provenant des produits de Renault Group. *[DP E2-1_01 ; DP E2-1_03 ; DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_02]*

La politique environnementale s'inscrit en cohérence avec la norme ISO 14001 et couvre l'ensemble des sites de production. La réduction des émissions de GES est basée sur la méthodologie du Protocole des gaz à effet de serre. *[DP MDR-P_04]*

Pollution du sol

Renault Group a mis en place une politique de prévention de la pollution des sols afin d'éviter tout impact sur les sols dû à des incidents de pollution. Sa mise en œuvre est supervisée par le Leadership Team. Elle couvre l'ensemble des sites industriels et s'inscrit en cohérence avec la norme ISO 14001.

Des directives ont été établies pour évaluer les nouvelles installations ainsi que les sites existants. Les sites sont ainsi évalués tous les trois ans, et font l'objet de plans d'actions et d'allocations de moyens en fonction des résultats de l'évaluation (Voir chapitre 2.2.2.2.3).

Pollution de l'eau

Renault Group entend minimiser l'impact de ses activités sur la qualité de l'eau par l'application de la politique HSEE :

- minimiser l'empreinte environnementale des rejets d'eaux usées traitées en :

- optimisant l'efficacité des installations de traitement de l'eau ;
- favorisant les processus industriels moins polluants (phosphatation par exemple) ;
- utilisant autant que possible les eaux usées comme une ressource pour minimiser l'approvisionnement en eau provenant de l'extérieur (mise en œuvre des meilleures pratiques de réutilisation et de recyclage) ;
- visant le niveau d'excellence sur chaque site dans la gestion de l'eau.

- gérer les risques opérationnels en :
  - réduisant les risques liés à la capacité, la sécurité et l'obsolescence des installations de traitement des effluents ;
  - entretenant les installations de traitement des effluents au bon niveau ;
  - contrôlant les rejets par un système de surveillance adapté ;
  - maîtrisant et prévenant les risques de pollution accidentelles.

La politique s'étend à l'ensemble des sites industriels, logistiques, d'ingénierie et commerciaux de Renault Group, le Leadership Team étant responsable en dernier ressort de son exécution, conformément à la norme ISO 14001. Parallèlement à sa politique de l'eau, Renault Group a développé une note méthodologique pour aider à prévenir et à éviter les incidents et les situations d'urgence. Les détails de ces documents sont partagés avec l'ensemble des salariés. *[DP E2-1_01 ; DP E2-1_03 ; DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_03 ; DP MDR-P_04]*

Microplastiques

Le Groupe se prépare à se mettre en conformité avec la future réglementation sur le taux d'abrasion des pneus, en définissant des spécifications visant à réduire le taux d'abrasion et limiter l'impact des microplastiques sur l'environnement. Le cadre réglementaire à venir sera applicable en Europe sur la phase d'usage des véhicules, aussi bien pour les constructeurs automobiles que pour les fabricants de pneus. Le Groupe attend la mise en application de la norme « taux d'abrasion des pneus » pour formaliser une politique et des objectifs mettant l'accent sur la chaîne de valeur amont. *[DP E2. MDR-P_07-08]*

Substances préoccupantes et substances extrêmement préoccupantes

La politique substances de Renault Group vise à gérer l'utilisation des produits chimiques dans le monde entier sur ses sites industriels, logistiques et tertiaires, ainsi que la présence de substances dangereuses dans ses produits manufacturés. Cette politique garantit la conformité réglementaire sur les substances préoccupantes et anticipe les exigences pour les substances extrêmement préoccupantes (SVHC) et les CMR1 (substances cancérigènes, mutagènes et toxiques sur la reproduction humaine) afin d'éviter toute perturbation de la chaîne d'approvisionnement liée à des restrictions ou des interdictions de ces substances et de garantir la sécurité d'utilisation des produits par une gestion appropriée.

Renault Group dispose d'une organisation dédiée à la gestion des substances dangereuses, qui prend en compte les réglementations relatives aux substances ainsi que le suivi réglementaire. Trois équipes dédiées à cette activité accompagnent le déploiement d'actions spécifiques dans ce domaine :

- le Pôle Ingénierie des matériaux est en charge du contrôle de l'utilisation des substances dans la conception des véhicules et d'anticiper l'interdiction des substances les plus problématiques plusieurs années avant qu'elles ne soient interdite par la réglementation, via la norme GDN-1903-2024-0002 de Renault Group. Ce pôle est aussi chargé de surveiller les substances contenues dans les pièces et dans les véhicules à partir des informations déclarées par les fournisseurs via l'International Material Data System (IMDS), un système partagé avec 35 constructeurs automobiles et équipementiers internationaux. Ce système permet à Renault Group de répondre aux exigences d'information et de transparence de REACH, de la directive européenne sur les déchets, et de la CSRD. Parmi les responsabilités du Pôle Ingénierie des matériaux, figure également la recherche de solutions techniques alternatives pour les substances à risque, en collaboration avec les équipes de l'ingénierie et de l'après-vente. Elle permet également la définition et le pilotage des actions de mise en conformité, et l'anticipation des risques de ruptures d'approvisionnement. Au-delà des substances connues et des risques avérés, Renault Group est attentif aux impacts potentiels des matériaux innovants ;
- la Direction HSEE, en lien avec la Direction de l'Ingénierie et avec les sites, veille à la protection des salariés et de l'environnement, conformément à la politique Santé-Sécurité de Renault Group, signée en 2021 par le Directeur général et le Directeur des Ressources Humaines. En anticipation de la réglementation, cette politique garantit que les produits chimiques utilisés dans le Groupe sont non seulement conformes à la réglementation européenne (REACH, CLP, etc.), mais aussi à sa propre norme 00-10-050, qui interdit les substances dangereuses pour la santé ou l'environnement, telles que les SVHC, les SVHC non encore règlementées, les CMR1, les perturbateurs endocriniens et celles spécifiées dans les normes internes de Renault Group GDN-1903-2024-0002. En collaboration avec la Direction de l'Ingénierie et avec les sites, l'équipe HSEE travaille sur des solutions techniques pour éliminer ou remplacer les substances en question. En cas d'impossibilité de substituer le produit, pour des raisons techniques ou par manque de solutions alternatives, un comité semestriel examine les demandes de dérogations. Des contrôles réguliers sont réalisés pour s'assurer de la protection des salariés et de l'environnement. Enfin, des lignes directrices sur les Mandatory Rules Santé (MR#Health) et des Mandatory Rules Environment (MR#E) ont été définies et mises en œuvre depuis 2022 pour encadrer la gestion des produits chimiques et prévenir tout dommage à l'environnement dû à un rejet accidentel ; *[DP MDR-A_02 ; DP E2. MDR-A_13-14]*

- le Pôle Conformité réglementaire de l'après-vente veille à ce que les fournisseurs de l'après-vente soient en conformité avec la réglementation et avec la norme 00-10-050 de Renault Group, et, si nécessaire, à ce qu'ils remplacent les substances contenues dans les pièces, accessoires et autres produits chimiques vendus. De plus, la décision, de ne pas vendre de produits chimiques CMR1 dès qu'une solution alternative est disponible, a été prise. *[DP E2-1_02 ; DP MDR-1_01 ; DP MDR-1_02 ; DP MDR-1_04]*

La mise en œuvre des politiques relatives aux substances relève de la responsabilité de la Direction HSEE et de la Direction de l'Ingénierie des Matériaux. *[MDR-1_03]*

Les politiques actuelles de Renault Group sont conformes à la réglementation européenne sur les substances, y compris les substances SVHC et CMR1. Dès lors que des substances préoccupantes ou assimilées (SOC) sont soumises à une restriction d'utilisation, Renault Group élargit le champ d'application de sa politique à ces substances. *[DP E2. MDR-P_07-08]*

2.2.2.2.3 E2-2 – Actions et ressources relatives à la pollution

Pollution globale

Renault Group a entrepris une série d'actions pour réduire la pollution dans l'ensemble de ses activités et de sa chaîne de valeur, couvrant différents aspects de la pollution, avec un engagement à long terme de maintenir et développer ces efforts. *[DP MDR-A_03]*

De nombreux plans d'action qui participent à garantir la conformité réglementaire avec des réglementations nouvelles ou devant s'appliquer prochainement sont mis en œuvre dans le Groupe, et ce en particulier afin de prévenir tout risque de pénalités, réputationnel ou de dépollution. Ces plans d'actions sont explicités dans le Vade-Mecum, où l'on peut citer en particulier :

- la Roadmap COV's (18 M€ d'investissements entre 2018 et 2024) visant à mettre toutes les usines du Groupe en conformité avec la nouvelle réglementation COV's applicable à compter du 1er janvier 2025 ;
- le plan d'actions pour l'eau « Full Power Water » visant également au respect des nouvelles réglementations sur le stress hydrique (et allant bien au-delà) ;
- le plan de décarbonation Groupe ;
- la Roadmap biodiversité visant à être conforme et à anticiper les réglementations biodiversité (et au-delà) ;
- le management de la conformité réglementaire en environnement et la veille réalisée sur les projets de textes.

Les initiatives liées à la pollution sont souvent intégrées dans des plans d'action plus larges, qui ne disposent pas toujours de la granularité nécessaire pour suivre le budget spécifique des actions liées à la pollution.

Les actions relatives à la chaîne de valeur amont sont décrites au chapitre 2.2.3.2.1.1.F. *[E4. MDR-A_06]*

Pollution de l'air

Renault Group concentre ses actions sur son activité propre et sur sa chaîne de valeur aval. Le Groupe a structuré son plan d'action contre la pollution de l'air autour de deux piliers :

- **réduction des émissions de Composés Organiques Volatiles (COV) sur l'ensemble de ses sites :** les actions mises en œuvre par Renault Group pour réduire la consommation de peintures à base de solvants, et les émissions associées concernent :
  - l'installation ou le remplacement d'installations d'incinération pour le traitement des COV ;
  - l'utilisation de robotique pour réduire les quantités de produits utilisées ;
  - l'optimisation des consommations de mastic et de peinture pour réduire les émissions à la source (poursuite du déploiement initié en 2021, par exemple en optimisant la quantité de solvant utilisée pour la dilution sur le site de Douai) ;
  - amélioration de la récupération des solvants usagés (solvants de purge et de nettoyage) sur l'ensemble des sites (par exemple, mise en place de caissons de purge automatiques sur le site de Busan en 2024) ;
  - réduction des NO_x : sur l'ensemble de ses sites, il est effectué un suivi des émissions de NO_x, principalement issues des installations de combustion. Les actions de décarbonation (réduction de puissance et suppression d'équipements) contribuent à réduire ces émissions de NO_x, sans qu'une cible de réduction ne soit défini. Sur ce périmètre, les efforts se concentrent sur les principaux polluants que sont les COV.
- **réduction de la pollution de l'air de ses véhicules :** les véhicules de Renault Group sont conformes en matière d'émissions polluantes aux réglementations en vigueur localement. Des technologies qui visent à réduire significativement les particules et les émissions de NO_x ont été mises en œuvre pour atteindre ces réductions. Par exemple : les pièges à NO_x, dispositifs qui captent les oxydes d'azote des gaz issus des moteurs à mélange pauvre et les systèmes de réduction catalytique sélective (SCR) qui réduisent les émissions de NO_x en injectant de l'urée dans les gaz d'échappement, celle-ci réagissant avec les NO_x sur un catalyseur pour former de l'azote et de l'eau. Lors de la conception des véhicules, Renault Group prend en compte les problématiques de polluants de l'air extérieur utilisé pour le chauffage et la climatisation ainsi que les émissions polluantes issues des matériaux de l'habitacle pour y maintenir une bonne qualité de l'air. *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02 ; DP MDR-A_04]*

Le principal impact de la pollution de l'air dans la chaîne de valeur aval est lié à l'usage des véhicules. Renault Group a déjà lancé ou prévu de nombreuses actions pour réduire significativement la pollution de ses véhicules en phase d'usage, notamment en développant des véhicules hybrides et électriques (Voir chapitre 2.2.2.1.5). *[DP E2-2_02]*

Pollution du sol

Le Groupe concentre ses actions sur son activité propre. La démarche volontariste du Groupe en matière de prévention de la pollution des sols s'applique à l'ensemble des sites présentant des risques potentiels de pollution et s'articule autour de deux piliers :

- pour les installations nouvelles ou existantes, le risque de pollution des sols est évalué. Un plan d'action approprié est ensuite établi pour les installations identifiées comme étant à risque, et les Mandatory Rules Environnement (MR#E) sont mises en œuvre ;
- pour les nouveaux sites, une due diligence environnementale est systématiquement effectuée. *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02]*

Compte tenu des mesures de prévention qui ont été mises en place, les activités courantes de Renault Group n'ont pas généré en 2024 de pollution des sols. En cas d'accident générant des pollutions, les autorités locales sont informées et leurs exigences sont mises en œuvre. *[DP MDR-A_04]*

Concernant les activités minières et forestières :

- depuis 2021, Renault Group noue des partenariats stratégiques avec des fournisseurs pour sécuriser l'approvisionnement de certaines matières premières de la chaîne d'approvisionnement des batteries électriques et pour construire une chaîne de valeur de la batterie plus durable et transparente ;
- en 2024, Renault Group a confié au cabinet TRANSITIONS la réalisation d'une étude approfondie intitulée « Cartographie des Risques Matériaux / Pays ». Cette étude vise à évaluer et prioriser les risques environnementaux, sociaux, droits humains, santé et sécurité et de gouvernance pour les processus d'extraction de 18 minerais et pour 81 pays regroupant les principaux pays d'extraction de minerais, ainsi que les pays de la base fournisseurs de Renault Group. La méthodologie de cette cartographie des risques s'appuie sur 14 grandes catégories de risques, dont l'une est la pollution des sols. Cette étude vient orienter les actions du Groupe pour la maîtrise des risques (Voir section 2.3.3.1 du DEU) ;
- le Groupe est membre de la Responsible Minerals Initiative (RMI), de la Global Battery Alliance (GBA), de Recharge (association industrielle européenne des batteries rechargeables et lithium avancées), de la Plateforme automobile (PFA, qui regroupe l'industrie automobile en France) et de la Plateforme Mondiale pour le Caoutchouc Naturel Durable (GPSNR). Renault Group a également rejoint l'organisation multipartite Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA), dédiée à la promotion de pratiques minières responsables. Cette initiative établit un standard de mine responsable et conduit également des évaluations de mines pour déterminer leur conformité avec ce standard. Ce standard inclut les risques de pollution des sols. *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02 ; DP MDR-P_04; DP E2-2_02]*

Pollution de l'eau

Renault Group s'engage à réduire les rejets dans les effluents industriels de ses sites. La feuille de route de Renault Group en matière d'eaux usées fixe des cibles à l'horizon 2030. Ce plan global s'articule autour de deux piliers principaux et s'applique aux activités propres de Renault Group :

- **optimisation des procédés de traitements des eaux usées :** le déploiement renforcé des bonnes pratiques permet de réduire les pollutions résiduelles et d'adapter l'efficacité des traitements associé à un suivi amélioré des consommations et des rejets. A terme, ces actions favorisent également les possibilités de recyclage des effluents et la diminution des rejets. Par ailleurs, les polluants huileux sont soit collectés pour l'élimination externe, soit font l'objet de traitements par filtration et évaporation pour réutiliser plus de 90 % de l'eau et réduire la production de déchets ;
- **mise en œuvre progressive d'innovations technologiques :** le passage d'une technologie conventionnelle à une technologie sans nickel est progressivement déployé dans le processus de peinture par les équipes des ateliers de peinture de Renault Group.

Ces actions étant en cours de mise en œuvre, leurs effets seront à suivre sur le long terme. *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02 ; DP MDR-A_03 ; DP MDR-A_04 ; DP E2-2_02]*

Microplastiques

À l'heure actuelle, il n'existe pas de seuils pour les émissions de particules de microplastiques provenant des activités de Renault Group, tels que ceux provenant des essais de véhicules. La réglementation européenne sur les taux d'abrasion des pneus devrait être clarifiée prochainement et définir les seuils de dégradation des pneus (taux d'usure) et les cibles de réduction associées. Lorsqu'elle sera disponible, Renault Group prévoit d'intégrer ces seuils de taux d'abrasion et d'émissions de particules dans les sélections des fournisseurs. Cette mesure favorisera l'intégration de technologies conçues pour émettre moins de particules lors de l'usage des véhicules de Renault Group.

Dans le cadre de ses activités en propre, Renault Group quantifie les émissions de microplastiques des essais de véhicules en surveillant les taux d'abrasion des pneus afin de mieux comprendre l'impact sur sa chaîne de valeur aval, avant la mise en œuvre de tout plan d'action. *[DP E2. MDR-A_13-14]*

Substances préoccupantes et substances extrêmement préoccupantes

Renault Group a mis en place un plan d'actions couvrant ses opérations en propre, sa chaîne de valeur amont et aval :

- l'enregistrement et la documentation, dans ses systèmes de gestion de données, de toutes les substances (CMR1, identifiées comme SVHC ou soumises à déclaration telles que les SOC) restreintes soit par la réglementation (annexes XIV et XVII de REACH), soit par sa propre décision ;

- interdiction de l'utilisation des SVHC et des CMR1 dans de nouveaux projets au sein de ses propres opérations pour assurer la sécurité des salariés, en visant à les remplacer lorsque des solutions alternatives sont disponibles ;
- minimiser l'utilisation des SVHC et des CMR1 au sein de sa chaîne de valeur, amont et aval, en exigeant de ses fournisseurs qu'ils se conforment aux normes 00-10-050 et GDN-1903-2024-0002 de Renault Group (portant sur les produits chimiques et les véhicules) ; ainsi qu'à une obligation de déclarer les substances ;
- conformément au décret n° 2022-748 du Conseil d'Etat français relatif à l'information des consommateurs sur les qualités et caractéristiques environnementales des produits générateurs de déchets, Renault Group publie sur son site internet des informations sur les substances règlementées et les caractéristiques environnementales de ses véhicules (https://www.renaultgroup.com/reglementation-reach/). Des informations similaires sont déclarées dans la base de données SCIP (« Substances of Concern In articles as so or in complex objects (Products) », établie par l'Agence européenne des produits chimiques) pour les informations sur les substances préoccupantes dans les articles établis en vertu de la directive-cadre sur les déchets (DCE) ;
- audits réguliers des sites industriels, logistiques et après-vente de Renault Group sur les Mandatory Rules Health et Environment. *[DP E2-2_02 ; DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02 ; DP MDR-A_04]*

Les actions réalisées par Renault Group évoluent en permanence pour se conformer aux changements réglementaires (jusqu'à deux mises à jour annuelles pour REACH et au moins une fois par an pour CLP). *[DP MDR-A_05]*

Renault Group investit de manière continue, en conformité avec l'évolution des réglementations en vigueur et à venir. *[DP MDR-A_06]*

2.2.2.2.4 E2-3 – Cibles en matière de pollution

Pollution globale

Pour définir des cibles air, eau et substances, le Groupe a adopté une approche mixte, en fixant un niveau d'ambition élevé au niveau du Groupe et en analysant les informations et les possibilités des sites pour affiner et ajuster ces cibles. Cette démarche prend en compte l'amélioration continue des sites, les contraintes et défis environnementaux locaux et mondiaux, les évolutions réglementaires, les productions et projets prévus, les évolutions technologiques et les ressources allouées à chaque site. La définition de ces cibles prend également en compte la position des autorités locales. En se fondant sur une approche scientifique, Renault Group fixe ses cibles environnementales au travers des mesures physiques basées sur des normes reconnues et suit un processus d'amélioration continue tel que requis par la norme ISO 14001. *[DP MDR-T_09 ; DP MDR-T_10 ; DP MDR-T_11]*

Les cibles sont adaptées en fonction des polluants et de leurs impacts potentiels sur l'environnement et sur la santé, dans le cadre d'une approche fondée sur les risques, afin d'atteindre les objectifs des politiques définies. *[DP MDR-T_01]*

La performance par rapport aux cibles de pollution de l'air et de l'eau fait l'objet d'un suivi mensuel au travers du tableau de bord HSEE, et d'un examen trimestriel par le Comité de la Stratégie et du Développement Durable ainsi que le Leadership Team. Les écarts ou les tendances sont analysés et les plans d'action font l'objet d'un suivi. Les contrôles sont menés par le responsable environnement du site avec le support des spécialistes métiers de la direction HSEE, avec un contrôle renforcé en fin d'année lors d'un audit réalisé par un tiers.

Les cibles relatives à la chaîne de valeur amont sont décrites au chapitre 2.2.3.2.1.1.F *[DP MDR-T_13]*

Alors que 2024 marque la première année de mise en œuvre de la CSRD, Renault Group a revu son périmètre, sa méthodologie et d'autres aspects pour s'assurer de l'alignement avec les nouvelles exigences introduites par cette directive. *[MDR-T_12]*

Description de la cible	Portée	Année cible	Valeur cible	Situation à la fin de l'exercice 2024
Certification ISO 14001 de 100 % des sites de Renault Group	Tous les sites de production de Renault Group	Continu	100 % (1)	100 %

(1) Pour plus d'informations sur l'exclusion des sites Horse, voir chapitre 2.2.1.1.3.

[DP MDR-T_02 ; DP MDR-T_03 ; DP MDR-T_04 ; DP MDR-T_07]

Pollution de l'air

Renault Group fixe ses cibles en tenant compte de la charge spécifique et de l'impact des polluants émis, afin d'assurer une prévention et un contrôle efficaces. À ce titre, une cible a été fixé pour les COV, qui sont les principaux polluants liés au processus de fabrication automobile. La cible liée à la pollution de l'air est volontaire et adaptée aux sites. *[DP E2-3_09]*

Description de la cible	Portée	Année cible	Valeur cible	Année de référence	Valeur de référence	Cibles intermédiaires - 2025	Situation à la fin de l'exercice 2024
Réduire les émissions de COV (1)	Tous les sites de production de Renault Group	2030	25,5 g/m²	2021	34,5 g/m²	28,5 g/m²	28,0 g/m²

(1) Comptabilisation uniquement des COV émis lors de la peinture des véhicules sur les sites de carrosserie-montage.

[DP E2-3_01 ; DP MDR-T_02 ; DP MDR-T_03 ; DP MDR-T_04 ; DP MDR-T_05 ; DP MDR-T_06 ; DP MDR-T_07 ; DP MDR-T_08]

Pollution du sol

Cette année, à notre connaissance, les activités de Renault Group n'ont pas introduit dans les sols de substances polluantes allant au-delà des limites règlementaires. Une cible spécifique liée aux mesures de prévention de la pollution des sols sera fixée en 2025. *[DP E2. MDR-T_14-19]*

Pollution de l'eau

Afin d'assurer une prévention et un contrôle efficaces, Renault Group a fixé ses cibles par rapport à ses résultats afin de réduire son empreinte eau et améliorer la qualité de l'eau en tenant compte de la charge spécifique et de l'impact des polluants rejetés.

Une cible a été fixée pour les rejets de nickel et de zinc dans ce cadre. Cette cible est volontaire et s'appuie sur les recommandations des parties prenantes comme par exemple l'Agence de L'Eau en France. *[DP E2-3_09]*

Description de la cible	Portée	Année cible	Valeur cible	Année de référence	Valeur de référence	Cibles intermédiaires - 2025	Situation à la fin de l'exercice 2024
Réduire les rejets de nickel et de zinc dans les eaux usées des usines du Groupe par véhicule produit	Tous les sites de production de Renault Group	2030	0,45 g/ véhicule (1)	2021	1,0 g/ véhicule	0,6 g/ véhicule	0,6 g/véhicule

(1) Pour plus d'informations sur l'exclusion des sites HORSE, voir chapitre 2.2.1.1.3.]

[DP E2-3_02 ; DP MDR-T_02 ; DP MDR-T_03 ; DP MDR-T_04 ; DP MDR-T_05 ; DP MDR-T_06 ; DP MDR-T_07 ; DP MDR-T_08]

Microplastiques

Le Groupe attend la mise en application de la norme « taux d'abrasion des pneus » pour formaliser des objectifs mettant l'accent sur la chaîne de valeur amont. *[DP E2. MDR-T_14-19]*

Substances préoccupantes et substances extrêmement préoccupantes

En février 2021, Renault Group s'est fixé une nouvelle cible volontaire pour les produits chimiques : réduire de 50 % entre 2021 et 2030 le nombre de produits prioritaires à substituer, contenant au moins une substance interdite par la norme 00-10-050 de Renault Group. *[DP E2-3_04 ; DP E2-3_09 ; DP MDR-T_02 ; DP MDR-T_03 ; DP MDR-T_06 ; DP MDR-T_07]*

En 2024, une réduction de 55,5 % a été obtenue par rapport à 2021. *[DP MDR-T_13]*

Dès lors que des SOC ou une partie de SOC seront couverts par une restriction d'utilisation, Renault Group élargira le champ de ses cibles à ces substances. *[DP E2-3_04 ; DP MDR-T_14-19]*

Description de la cible	Portée	Année cible	Valeur cible	Année de référence	Valeur de référence	Cibles intermédiaires - 2025	Situation à la fin de l'exercice 2024
Réduire le nombre de produits prioritaires à substituer	Tous les sites de Renault Group	2030	-50 % (1)	2021	220	NC	-55,5 %

(1) Pour plus d'informations sur l'exclusion des sites HORSE, voir chapitre 2.2.1.1.3.

[DP MDR-T_02 ; DP MDR-T_03 ; DP MDR-T_04 ; DP MDR-T_05 ; DP MDR-T_06 ; DP MDR-T_07]

2.2.2.2.5 E2-4 – Pollution de l'air, de l'eau et des sols

Renault Group a mis en place un protocole complet de reporting environnemental, ainsi que l'outil de Reporting Energie & Environnement (REE) afin de suivre l'empreinte environnementale de ses sites et de l'ensemble du Groupe. Les protocoles de reporting du Groupe sont appliqués à l'ensemble des opérations en propre et aux entités sous contrôle opérationnel de Renault Group. Ces protocoles détaillent les méthodologies de mesure et les processus de collecte de données relatives à la pollution, en tenant compte des changements liés à l'évolution du périmètre géographique (ajout ou suppression de sites) et de la prise en compte d'émissions jusque-là non comptabilisées, telles que le CO_2 provenant de l'incinération des COV. Les changements méthodologiques sont peu fréquents, à l'exception de cette première année de CSRD (par exemple l'ajout d'une nouvelle définition de la consommation d'eau), ou des facteurs d'émission. Les méthodologies elles-mêmes restent stables. *[DP E2-4_08 ; DP E2-4_09 ; DP E2-4_10]*

Pollution de l'air

Renault Group publie les émissions par polluant dans l'air provenant de ses propres activités, conformément aux polluants énumérés à l'annexe II du règlement (CE) n° 166/2006 du Parlement européen, à l'exception des GES divulgués dans le chapitre 2.2.2.1.

Pollution de l'air

(En tonnes)	2024
Oxides d'azote (NO_x/NO_2)	-
Oxides de soufre (SO_x/SO_2)	-
Composés organiques volatils (COV)	7 468

Pollution du sol

Comme mentionné dans le chapitre 2.2.2.2.2 les activités actuelles de Renault Group n'introduisent aucune substance dans les sols. En 2024, aucun incident n'a été signalé.

Pollution de l'eau

Renault Group publie les émissions par polluant rejeté dans l'eau provenant de ses activités propres, conformément aux listes de polluants présentées à l'annexe II du règlement (CE) n° 166/2006 du Parlement européen.

Pollution de l'eau

(En tonnes)	2024
Azote total	-
Phosphore total	-
Arsenic et composés (exprimés en tant que As)	-
Cadmium et composés (exprimés en tant que Cd)	-
Chrome et composés (exprimés en tant que Cr)	-
Cuivre et composés (exprimés en tant que Cu)	-
Mercure et composés (exprimés en tant que Hg)	0,002
Nickel et composés (exprimés en tant que Ni)	0,330
Plomb et composés (exprimés en tant que Pb)	-
Zinc et composés (exprimés en tant que Zn)	0,366
Composés organohalogénés (exprimés en tant que AOX)	-
Carbone organique total (en tant que C total ou DCO/3)	120,141
Fluorures (en tant que F total)	-

2.2.2.2.6 E2-5 – Substances préoccupantes et extrêmement préoccupantes

Substances préoccupantes

La définition des substances préoccupantes, donnée en Annexe II de la CSRD, couvre plusieurs milliers de molécules. Ni les nomenclatures de véhicules de Renault Group ni les bases de données de substances utilisées par l'industrie automobile (IMDS) ne permettent d'extraire aisément les données requises par l'exigence E2-5. Les équipes de Renault Group ont d'abord recensé ces substances sur plusieurs sous-périmètres jugés représentatifs - les modèles Renault Mégane, Renault Scenic et Dacia Duster d'une part pour les substances présentes dans les produits, et le site de Douai pour les substances utilisées par les procédés de fabrication - puis les quantités utilisées de chacune de ces substances ont été évaluées selon différentes méthodes ; enfin, une extrapolation a été effectuée pour estimer les quantités totales utilisées et mises en circulation sur l'année 2024.

Ces analyses, menées sur plusieurs mois, ont permis d'identifier que 90% de la masse totale annuelle de ces substances est constituée de :

- cuivre, présent dans les câbles électriques et les pièces en laiton,
- zinc, également présent dans les pièces en laiton ainsi qu'en surface des tôles galvanisées, et
- distillats de pétrole, utilisés pour la lubrification des pièces en mouvement.

Les résultats n'ont néanmoins pas été concluants pour les autres substances préoccupantes analysées, en raison d'une trop forte dispersion des valeurs obtenues.

Un groupe de travail va être constitué en 2025 pour établir une méthode plus précise, en s'appuyant sur les enseignements de cette première année.

Substances extrêmement préoccupantes

Quantité totale de substances extrêmement préoccupantes (SVHC) présentes dans les véhicules et les produits d'après-vente mis en circulation en 2024

SVHC en tonnes *[Min - Max]*	2024 (1)	Substances cancérogènes, mutagènes, toxiques (CMT) pour la reproduction de catégorie 1 ou 2	Substances persistantes, bioaccumulatives et toxiques (PBT)	Substances très persistantes et très bioaccumulatives (vPvB)	Autres
TOTAL	**[22 961 - 34 410]**	**[22 936 - 34 319]**	**[0 - 1]**	**[22 - 45]**	**[4 - 188]**
En tant que produits	**[22 961 - 34 410]**	[22 936 - 34 319]	[0 - 1]	[22 - 45]	[4 - 188]
Dont plomb	**[22 770 - 33 579]**	[22 770 - 33 579]	-	-	-
Dont autres	**[191 - 831]**	[166 - 740]	[0 - 1]	[22 - 45]	[4 - 188]
En tant que services (2)	**< 0,5**	< 0,5	< 0,5	< 0,5	[0 - 0]

(1) Une substance est comptabilisée dans chaque classe de danger où elle est identifiée et peut donc apparaître plusieurs fois. Par conséquent, le total publié peut différer de la somme des catégories de danger

(2) Correspondant aux substances présentes dans les produits chimiques vendus par le service après-vente

Quantité totale de substances extrêmement préoccupantes (SVHC) utilisées dans le cadre de la production

SVHC en tonnes *[Min - Max]*	2024 (1)	Substances cancérogènes, mutagènes, toxiques (CMT) pour la reproduction de catégorie 1 ou 2	Substances persistantes, bioaccumulatives et toxiques (PBT)	Substances très persistantes et très bioaccumulatives (vPvB)	Autres
TOTAL	**[34 - 34]**	**[23 - 23]**	**[11 - 11]**	**[11 - 11]**	**[20 - 20]**
Achetées / utilisées	[34 - 34]	[23 - 23]	[11 - 11]	[11 - 11]	[20 - 20]

(1) Une substance est comptabilisée dans chaque classe de danger où elle est identifiée et peut donc apparaître plusieurs fois. Par conséquent, le total publié peut différer de la somme des catégories de danger

Note : le plomb (99 % des SVHC comptabilisées ci-dessus) est utilisé pour stocker l'électricité (batteries 12 V) ; toutes les technologies électrochimiques compatibles avec les exigences de performance automobile reposent sur la présence de plomb.

2.2.2.2.7 E2-6 – Effets financiers anticipés des risques et opportunités liés à la pollution

Dépenses en lien avec des incidents ou des déversements majeurs

(En €)	2024
Dépenses d'exploitation (OpEx) en lien avec des incidents ou des déversements majeurs (pollution)	- €
Dépenses en capital (CapEx) en lien avec des incidents ou des déversements majeurs (pollution)	- €

2.2.2.2.8 Notes méthodologiques

Renault Group définit ses indicateurs selon des méthodes éprouvées. Ils font l'objet de contrôles et vérifications internes, sans être systématiquement validés par un organisme tiers.

E2-4 – Pollution de l'air, de l'eau et du sol

Tous les indicateurs énumérés ci-dessous sont exprimés en tonnes, sauf indication contraire. Tous les indicateurs ayant une valeur à zéro n'ont pas été listés ci-dessous, car cela indique qu'aucun site de Renault Group n'a signalé de quantité associée.

La quantité de polluants émis est documentée par chaque site sur la base de ses mesures réglementaires et consolidée au niveau du Groupe.

Sont exclus du périmètre les sites dont les effectifs sont faibles et, par conséquent, l'impact négligeable (essentiellement sur des activités tertiaires). *[DP E2-4_09]*

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02 ; DP E2-4_10 ; DP E2-4_15]*
Pollution de l'air	Les rejets atmosphériques de SO_2 et NO_x comptabilisés représentent les émissions issues de la combustion des énergies fossiles consommées dans les installations de combustion fixes sur la totalité des sites, hors transport sur site. Les émissions de SO_2 et NO_x liées aux essais moteurs ne sont pas prises en compte car elles ne sont pas significatives. Les facteurs d'émission utilisés pour le calcul des émissions de SO_2 et NO_x sont issus du rapport d'inventaire national OMINEA du CITEPA (mis à jour en juillet 2024). Le facteur d'émission des installations de combustion fixes de gaz naturel sous brûleur bas NO_x est issu d'un calcul mené en 2011, à partir d'une étude interne sur un échantillon de 88 % des sites du périmètre possédant des brûleurs bas NO_x. Le facteur ainsi obtenu (0,0266 kg/MWh PCI) est une moyenne des facteurs obtenus sur chaque site, pondérée par la puissance des installations. Les rejets atmosphériques de Composés Organiques Volatils (COV) comptabilisées représentent les émissions issues de l'application de peinture sur les carrosseries et boucliers (usines de carrosserie-montage et réseau commercial Renault Retail Group (RRG)). L'application de peinture sur les pièces et accessoires n'est pas prise en compte. Les émissions de COV sont calculées par bilan massique entre les solvants qui entrent dans le processus de peinture et les solvants qui sont réutilisés ou détruits pendant le processus de peinture. Pour les sites du réseau de vente RRG, lorsqu'il n'est pas possible de procéder à des calculs directs, les estimations sont effectuées sur la base des émissions des autres sites du réseau (ratio par heure facturée pour la carrosserie).
Pollution de l'eau	Les données relatives aux flux de polluants sont basées sur des mesures des effluents après leur traitement dans les usines du Groupe et/ou avant leur rejet vers l'extérieur. Les rejets de certaines usines peuvent être traités par la suite dans les stations d'épuration collectives. La fréquence d'analyse des rejets est au minimum conforme aux réglementations locales. Les données présentées se limitent aux rejets dont la concentration et le débit sont légalement tenus d'être mesurés, ainsi qu'aux rejets des usines de Bursa (Türkiye), Curitiba (Brésil), Santa Isabel de Córdoba (Argentine) et Casablanca (Maroc) pour lesquels des contrôles volontaires sont pris en compte, au vu de la contribution importante de ces rejets aux impacts du Groupe. Les sites de Santa Isabel de Córdoba, Curitiba, Casablanca (SOMACA) et Batilly (SOVAB) sont soumis à des exigences réglementaires spécifiques et font l'objet d'une méthodologie de calcul des flux spécifique. Les rejets d'eau domestique, pour lesquels il n'existe pas d'obligation réglementaire de mesure et/ou de déclaration, ne sont pas inclus dans les rejets aqueux.
Pollution du sol	Les activités actuelles de Renault Group n'introduisent aucune substance dans les sols. Afin de prévenir la pollution des sols, toutes les installations nouvelles et existantes sont évaluées tous les 3 ans et un plan d'action approprié est établi pour les installations identifiées comme étant à risque.

E2-5 – Substances extrêmement préoccupantes

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Quantité totale de substances extrêmement préoccupantes (SVHC) présentes dans les véhicules et les produits d'après-vente mis en circulation en 2024	Renault Group communique les informations suivantes relatives à son fonctionnement : • les « substances extrêmement préoccupantes achetées/utilisées » correspondant aux produits chimiques employés dans les sites industriels pour la production de véhicules ; • les « substances extrêmement préoccupantes qui sortent des installations en tant que produit » correspondant aux substances présentes dans les véhicules fabriqués ainsi que dans les pièces vendues en après-vente ; • les « substances extrêmement préoccupantes qui quittent les installations en tant que service » correspondant aux produits chimiques vendus en après-vente. Dans le cadre de ses activités, Renault Group ne génère pas de telles substances. En effet, le Groupe utilise des produits chimiques dans le cadre de ses activités industrielles mais n'en fabrique aucun. De plus, les émissions de substances extrêmement préoccupantes susceptibles d'être rejetées par les sites sont prises en compte au travers des impacts, risques et opportunités décrits dans le chapitre 2.2.2.2.1. Se référer aux indicateurs du chapitre 2.2.2.2.5. pour obtenir les valeurs associées. **Substances extrêmement préoccupantes achetées/utilisées** Afin de déterminer les quantités de substances achetées et employées pour la production, une analyse de l'ensemble des produits déclarés à l'article 57 du règlement REACH, présents et utilisés sur deux sites, est réalisée. Le premier site retenu est Douai, une usine de carrosserie-montage fabriquant des véhicules électriques. Le deuxième site est Cléon, une usine mécanique incluant une fonderie aluminium fabriquant des moteurs principalement pour les véhicules électriques et des boîtes de vitesse. Étant donné que les substances sont majoritairement présentes dans les batteries des véhicules, l'analyse est délibérément menée sur deux sites qui contribuent à la fabrication de véhicules électriques, considérés comme plus impactants. Pour estimer les substances achetées à l'échelle de Renault Group, les règles d'extrapolation suivantes sont établies : • pour les activités industrielles (usines de carrosserie-montage, usines mécaniques et fonderies), le ratio quantité de substances achetées par Douai et Cléon par rapport à la quantité de véhicules fabriqués par Douai est appliqué au nombre total de véhicules produits par le Groupe. Le nombre de véhicules fabriqués est cohérent avec les données utilisées pour les indicateurs du chapitre 2.2.2.2.5 ; • pour les activités de R&D, les quantités de substances ne sont pas significatives au regard de la fabrication et sont exclues du périmètre. Afin d'améliorer la fiabilité et la précision des données communiquées, Renault Group a initié une refonte de son système de gestion des produits chimiques, qui sera mis en œuvre d'ici fin 2025 et permettra d'élargir le périmètre des sites couverts. Les volumes de produits chimiques achetés sont fondés sur les données réelles à fin novembre, et les quantités annuelles de substances extrapolées sur cette base. **Substances extrêmement préoccupantes qui sortent des installations en tant que produit** Pour déterminer les quantités de substances qui quittent les sites de Renault Group au travers des véhicules produits, une analyse détaillée de la composition d'un véhicule électrique et d'un véhicule thermique est réalisée. Pour chaque véhicule, la quantité de substances est déterminée à l'aide de sa définition technique, qui fournit une ventilation détaillée des pièces qui le composent. Les quantités de substances contenues dans chaque pièce sont ensuite identifiées sur la base des « Material Data Sheets » (MdS). Cette analyse permet de déterminer une quantité minimale et maximale de substance contenue dans ces véhicules. Pour extrapoler les résultats à l'ensemble du périmètre, les valeurs d'intervalle sont multipliées par le nombre de véhicules fabriqués au cours de la période de reporting. Cette même analyse est conduite sur 80 % des volumes vendus par l'après-vente, correspondant aux valeurs minimales des intervalles. Les valeurs maximales sont extrapolées à l'ensemble du périmètre par proportionnalité. Afin d'améliorer la fiabilité et la précision des données communiquées, Renault Group travaille sur des développements informatiques permettant d'automatiser la collecte de données. Cela permettra à Renault Group de prendre en compte davantage de véhicules pour ajuster la précision et réduire la plage des valeurs publiées.

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
	Substances extrêmement préoccupantes qui quittent les installations en tant que service Afin de déterminer les quantités de substances qui quittent Renault Group sous forme de services, une analyse de l'ensemble des produits chimiques vendus par la Division Après-vente est effectuée (par exemple, liquide lave-glace, lubrifiant, vernis, etc.). La liste des produits, pour lesquels au moins une substance très préoccupante est déclarée à l'article 57 du règlement REACH, est établie. Sur la base de ces informations et des quantités vendues, les quantités totales de substances sont déterminées. Pour estimer les substances qui quittent les installations en tant que service, une règle d'extrapolation a été établie, appliquant une règle de trois sur la base du pourcentage de l'activité après-vente en local par rapport à l'activité totale de l'après-vente. Les volumes de produits chimiques achetés sont fondés sur les données réelles à fin novembre, et les quantités annuelles de substances extrapolées sur cette base.

E2-6 – Effets financiers anticipés des risques et opportunités liés à la pollution

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Dépenses d'exploitation (OpEx) en lien avec des incidents ou des déversements majeurs (pollution)	Un incident environnemental majeur est défini comme un événement résultant de développements incontrôlés d'importance majeure, tels qu'une émission de substances dangereuses ou un incendie, survenus au cours de l'exploitation d'un site de Renault Group et entraînant un danger grave, immédiat ou différé, pour la santé humaine ou l'environnement, à l'intérieur ou à l'extérieur de l'établissement. Dans le cas de la survenue d'un incident, une liste d'événements et des seuils indicatifs permettant de le qualifier d'incident environnemental majeur a été établi. Toutefois, cette liste est indicative et non exhaustive. La décision finale pour qualifier un événement de « majeur » est prise au cas par cas par le responsable environnement du site et les experts métiers corporate concernés en fonction des conditions spécifiques de l'événement et du site en question.
Dépenses en capital (CapEx) en lien avec des incidents ou des déversements majeurs (pollution)	

2.2.2.3 Ressources hydriques et marines (ESRS E3)

Comme l'exige l'ESRS 1, la matérialité des impacts et des risques ci-dessous est basée sur une évaluation de leur gravité et de leur probabilité potentielles, effectuée sans tenir compte des politiques et actions de prévention et d'atténuation existantes (évaluation brute).

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Consommation d'eau	Impact négatif	Contribution au stress hydrique	Court terme	• opérations propres du Groupe ; • activités de la chaîne de valeur amont.
Consommation d'eau	Risque	Perte de chiffre d'affaires liée à l'arrêt de l'exploitation en raison de stress hydrique	Court terme	Opérations propres du Groupe

2.2.2.3.1 IRO-1 – Description des processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels relatives aux ressources hydriques et marines

Renault Group analyse la consommation annuelle d'eau de ses sites, en suivant des méthodologies cohérentes avec les indicateurs publiés, afin d'identifier les impacts, les risques et les opportunités concernant les ressources hydriques et marines. Les activités industrielles représentent la part la plus importante des consommations d'eau de Renault Group (Voir chapitre 2.2.2.3.4). L'outil Aqueduct est utilisé pour identifier les zones exposées à un risque et à un stress hydrique élevé dans les territoires où Renault Group opère.

En outre, le Groupe a pris en compte sa chaîne de valeur, notamment via son Code de conduite, mis à jour en 2024, selon lequel les fournisseurs doivent établir et mettre en œuvre un système de gestion environnementale pour leur entreprise afin d'évaluer, de continuellement prévenir et d'atténuer en permanence les impacts environnementaux.

Conscient des risques liés à l'eau précédemment identifiés dans les analyses de risques, Renault Group a intégré ces considérations dans sa gestion des risques opérationnels et des coûts. *[DP- E3. IRO-1_01]*

En parallèle, Renault Group évalue les impacts liés à l'eau et aux ressources marines à travers des analyses du cycle de vie (ACV) réalisées sur ses produits et services (Voir chapitre 2.2.2.1.3 pour plus de détails sur les ACV). *[DP- E3. IRO-1_01]*

Dans la plupart des pays où Renault Group opère, les études d'impact font l'objet d'une consultation publique et d'enquêtes d'opinions. Des consultations, en particulier auprès des communautés affectées, ont été menées pour tous les projets ou modifications majeurs ayant un impact lorsque requis par la réglementation. Par exemple, en France, tous les projets à fort impact doivent faire l'objet d'un processus d'enquête publique, permettant aux communautés affectées et locales d'exprimer leur opinion. Les impacts et les risques sur les intérêts des parties prenantes sont pris en compte au travers d'un système de management environnemental mis en œuvre sur l'ensemble des sites. La prévention et la réduction des impacts, des risques et des opportunités liés à la pollution de l'eau sont publiés dans le chapitre 2.2.2.2. *[DP- E3. IRO-1_02]*

2.2.2.3.2 E3-1 – Politiques en matière de ressources hydriques et marines

Les ressources en eau constituent l'un des cinq champs d'action de la politique environnementale de Renault Group. Pour plus d'informations sur cette politique, voir la section relative aux politiques liées à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique dans le chapitre 2.2.2.1.

Cette politique a été déclinée en une politique Santé, Sécurité, Environnement, Ergonomie (HSEE) applicable à l'ensemble des sites industriels du Groupe (Voir chapitre 2.2.2.2.2).

Sur la base de l'engagement HSEE, Renault Group a défini et mis en œuvre, fin 2023, une politique dédiée à la gestion de l'eau appelée « *Full Power Water* », qui s'applique à l'ensemble des sites industriels de Renault Group (usines de carrosserie-montage, usines de mécanique et fonderies). Pour tous les autres sites de Renault Group, la politique globale du Groupe s'applique. Renault Group a mis en œuvre la politique « *Full Power Water* » pour mieux gérer les ressources et les risques liés à l'eau, son approvisionnement et son traitement, anticiper le risque de pénurie d'eau due au changement climatique et aux futures restrictions d'eau, et réduire les risques commerciaux et l'empreinte environnementale des activités de Renault Group. L'objectif global est de ne plus prélever d'eau à partir des ressources naturelles pour des besoins industriels, à l'exclusion de l'eau de pluie. La priorité est donnée aux sites situés dans des régions confrontées à des risques hydriques, telles que les zones en situation de pénurie d'eau ou soumises à des réglementations existantes ou émergentes sur les ressources en eau, et à la mise en œuvre de mesures de gestion de l'eau. *[DP E3-1_01 ; DP E3-1_02 ; DP E3-1_03 ; DP E3-1_04 ; DP- E3-1_06 ; DP MDR-P_01]*

Les principaux axes de cette politique sont les suivants :

- **concevoir de nouvelles installations** selon les meilleures pratiques de gestion de l'eau ;
- **suivre la consommation d'eau** : comptabilisation en temps réel de toutes les quantités d'eau en entrée des sites par le biais de compteurs connectés et équipement en compteurs d'eau connectés des processus internes les plus consommateurs en eau ;
- **améliorer la consommation d'eau** : minimiser les besoins en eau et atteindre un niveau d'excellence dans la gestion de l'eau ;
- **recycler l'eau :** mettre en place des boucles de recyclage de l'eau pour la consommation d'eau restante ;
- **atténuer le risque de stress hydrique** : évaluer les risques de restrictions d'eau, mettre en œuvre des contre-mesures d'urgence et surveiller l'état de la ressource hydrique pour chaque site à risque en temps réel. *[DP E3-1_01 ; DP E3-1_05 ; DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_02]*

2.2.2.3.3 E3-2 – Actions et ressources relatives aux ressources hydriques et marines

Renault Group a pris différentes mesures pour gérer l'impact sur l'eau et les ressources marines, avec un engagement à long terme pour maintenir et développer ces initiatives. *[DP MDR-A_03]*

La politique « *Full Power Water* » de Renault Group est conçue pour faire face aux risques liés à la pénurie d'eau, tenir compte du changement climatique et réduire l'empreinte environnementale de l'entreprise. Les principaux piliers de la feuille de route à horizon 2027 sont les suivants :

- **concevoir de nouvelles installations** selon les meilleures pratiques de gestion de l'eau. L'action clé en 2024-2025 est de travailler avec la Direction Corporate Stratégie Industrielle et Opérations pour harmoniser la liste des meilleures pratiques et de s'y référer dans les nouvelles spécifications des installations. Des réunions de suivi de l'efficacité et de l'avancement et un comité trimestriel sont organisés avec la Direction Corporate Stratégie Industrielle et Opérations afin d'harmoniser les bonnes pratiques et partager les sujets communs ;
- **suivre la consommation d'eau pendant le processus industriel** : raccordement et suivi à 100 % de l'approvisionnement externe en eau en temps réel d'ici fin 2025, amélioration du processus de suivi interne des consommations d'eau par le déploiement de compteurs d'eau, de détection de fuites et de réparation de celles-ci. Les actions clés sur ce pilier sont l'identification en 2024 des besoins de chaque site (par le biais d'un questionnaire et d'échanges directs) en matière de compteurs d'eau afin de suivre avec précision les consommations et les rejets d'eau au niveau du site (étape 1) puis au niveau de l'atelier (étape 2), et enfin le raccordement des compteurs existants et nouveaux à la plateforme de monitoring « Looker » pour disposer de données en temps réel (à ce jour 78 % des sites industriels disposent de compteurs d'eau connectés à « *Looker* » et 88 % de l'approvisionnement en eau est suivi en temps réel) ;
- **améliorer l'efficacité de la consommation d'eau** : optimisation de la consommation d'eau en réduisant les besoins en eau et en atteignant un niveau d'excellence dans la gestion de l'eau. Un responsable de la gestion de l'eau a été nommé sur chaque site industriel en 2024. Des comités mensuels ont été organisés sur la réduction de la consommation d'eau des sites industriels. Chaque site partage ses résultats du mois écoulé, ainsi que son plan d'action et ses progrès. Les meilleures pratiques ont été identifiées et répertoriées à chaque étape du processus en 2024 et mises à disposition dans l'outil « PEMLA

WATER » en cours de développement. Des campagnes ont été lancées pour rechercher les fuites d'eau dans les réseaux. En 2024, d'importantes fuites ont été constatées et réparées sur les sites de Douai et de Flins, par exemple. Un état des lieux de l'obsolescence des équipements de traitement et de production de l'eau sur les sites a été établi en 2024, en priorisant les risques pour la production, l'environnement et la sécurité. Un plan de renouvellement sera défini à partir de 2025, en tenant compte de cette priorisation. Enfin, des cibles de consommation d'eau sont fixées et suivies en tenant compte des opportunités d'amélioration sur site et des actions décrites ci-dessus (voir chapitre 2.2.1.1.4) ;

- **recycler l'eau** : mise en place de boucles de recyclage de l'eau pour la consommation d'eau restante. Les actions clés de ce pilier sont le lancement d'études techniques et économiques pour évaluer les possibilités de recyclage des eaux usées sur les sites en 2024 (lancées pour les usines de Sandouville, Casablanca et Tanger cette année) et l'établissement d'une feuille de route à l'horizon 2030 pour recycler l'eau sur les sites qui démontrent une bonne gestion de l'eau selon les cotations « PEMLA WATER ». La disponibilité et le budget de cette feuille de route seront arbitrés dès que les études seront finalisées ;
- **atténuer le risque de stress hydrique** : l'évaluation des risques de restriction d'eau dans chaque usine et le suivi de l'état de la ressource hydrique en temps réel pour chaque site à risque sont effectués chaque année. Dans le même temps, la consommation sur site est surveillée en temps réel. Pour ce pilier, quatre actions ont été identifiées. Tout d'abord, le risque de restriction hydrique dans chaque site industriel a été évalué en 2024, sur la base de données géographiques sur le stress hydrique et de réglementations actuelles ou émergentes sur ce sujet. Dans un deuxième temps, des plans d'action d'urgence sont définis et, pour les sites les plus à risque, en fonction des cas, un plan d'urgence dédiée est établi afin de réduire la consommation d'eau en fonction du degré d'urgence. Troisièmement, l'état des ressources hydriques externes est régulièrement suivi pour anticiper les épisodes de sécheresse. La fréquence de ce suivi dépend de la situation de stress hydrique. Enfin, une alerte est envoyée aux directeurs de site en fonction des cas, avec trois alertes envoyées en 2024. *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_03 ; DP MDR-A_06 ; DP MDR-A_07 ; DP MDR-A_08 ; DP MDR-A_09 ; DP MDR-A_10 ; DP MDR-A_11 ; DP MDR-A_12 ; DP E3-2_03]*

Ce plan d'action s'applique à l'ensemble des sites industriels et priorise ceux situés dans les régions à risque de pénurie d'eau, y compris les zones à fort stress hydrique. Il prend en compte les réglementations actuelles ou à venir pour la mise en œuvre et l'allocation des ressources. *[DP MDR-A_02]*

Les études étant en cours de réalisation, leurs conclusions ne sont pas encore établies pour l'ensemble des sites du Groupe, mais les plans de renouvellement des installations de traitement et de production d'eau, et les actions en matière de recyclage des eaux usées et d'atténuation du stress hydrique requerront dans les prochaines années des ressources significatives de la part du Groupe.

Les analyses de cycle de vie produit ont montré que la chaîne de valeur amont peut avoir un impact matériel en matière de stress hydrique. Des travaux de cartographie de la chaîne de valeur et d'analyse des états de durabilité des principaux fournisseurs sont prévus pour identifier les zones d'action prioritaires de la chaîne de valeur amont et définir politiques et plans d'action en regard. *[MDR-A_06]*

2.2.2.3.4 E3-3 – Cibles en matière de ressources hydriques et marines

Renault Group s'est fixé un objectif visant à réduire son empreinte eau.

Description de la cible	Portée	Année cible	Valeur cible	Année de référence	Valeur de référence	Cibles intermédiaires – 2025	Valeur 2024
Réduire l'approvisionnement externe en eau du Groupe par véhicule produit	Sites de production, tertiaires, logistiques et d'ingénierie de Renault Group [1]	2030	3 m^3/véh[2]	2021	4,8 m^3/véh	3,2 m^3/véh	3,3 m^3/véh

(1) Les garages et sites de démantèlement de Renault Group sont exclus de la portée de la cible

(2) Pour plus d'informations sur l'exclusion des sites Horse, voir chapitre 2.2.1.1.3.

[DP MDR-T_02 ; DP MDR-T_03 ; DP MDR-T_04 ; DP MDR-T_05 ; DP MDR-T_06 ; DP MDR-T_07 ; DP MDR-T_08]

Avec cette cible de réduction de la consommation externe en eau par véhicule produit, le Groupe vise à réduire sa consommation totale d'eau. La cible d'approvisionnement externe en eau par véhicule produit est lié à la politique de l'eau du Groupe, la performance de la cible étant fixée par la politique « *Full Power Water* » (Voir chapitre 2.2.2.3.2). *[DP MDR-T_01 ; DP- E3-3_03]*

Cette cible de consommation d'eau est volontaire, basé sur les objectifs de la politique de l'eau du Groupe, et vise à minimiser son empreinte eau, en particulier dans les zones de stress hydrique. La cible relative aux rejets d'eau dans les masses d'eau et leur lien avec la politique du Groupe sont abordés dans le chapitre 2.2.2.2.4. *[DP E3-3_01 ; DP E3-3_08]*

Pour déterminer sa cible de réduction des consommations d'eau, le Groupe a adopté une approche mixte en fixant un niveau d'ambition élevé au niveau du Groupe et en analysant les possibilités des sites de décliner et d'ajuster cette cible. Cette approche prend en compte l'amélioration continue des sites, les contraintes et défis environnementaux locaux et mondiaux, les évolutions réglementaires, les productions et les projets prévus, les évolutions technologiques et les ressources allouées à chaque site. La définition des cibles tient compte des recommandations des parties prenantes externes, telles que les agences de l'eau. Les prescriptions issues des arrêtés préfectoraux ont été intégrées lors des phases de mise en œuvre et d'adaptation de la cible aux sites, en allant au-delà des exigences réglementaires. Suivant une approche scientifique, Renault Group a fixé ses cibles de consommation d'eau en se basant sur des mesures physiques dans le cadre sur des normes reconnues. *[DP MDR-T_09 ; DP MDR-T_10 ; DP MDR-T_11]*

Le tableau de bord des performances est révisé mensuellement au niveau des sites du Groupe. Depuis sa mise en œuvre, les méthodologies relatives à la cible de réduction des consommations d'eau n'ont pas fondamentalement changé. Les mesures de réduction des consommations d'eau sont recalculées chaque année afin de tenir compte des variations de périmètre du Groupe. En mai 2024, la perte de contrôle des entités HORSE, vendues à HORSE Powertrain Limited, s'est traduite par une baisse des consommations estimée à 0,25 m³/véhicule, et l'exclusion de quatre sites supplémentaires, qui ont été cédés ou fusionnés avec d'autres sites (Fonderie de Bretagne, Choisy-le-Roi, ACI Villeurbanne, Moscou), représente 0,18 m³/véhicule. Les écarts ou les tendances sont analysés et les plans d'action font l'objet d'un suivi. Les contrôles sont effectués par le responsable environnement du site et au niveau du Groupe, avec un contrôle renforcé en fin d'année lors de l'audit réalisé par un tiers. *[DP MDR-T_12 ; DP MDR-T_13]*

2.2.2.3.5 E3-4 – Consommation d'eau

Consommation d'eau

(En m³)	2024
Consommation totale d'eau	2 378 353
Consommation totale d'eau dans les zones exposées à des risques hydriques, y compris les zones exposées à un stress hydrique élevé	1 432 424
Quantité totale d'eau recyclée et réutilisée	352 014

Conformément au DR E3-4, le ratio d'intensité hydrique est calculé comme le rapport de la consommation d'eau de ses opérations propres par le chiffre d'affaires total. Renault Group attire l'attention sur la difficulté à interpréter ce ratio, égal à 42 m³/MEUR en 2024, du fait de sa sensibilité à de nombreux facteurs comme le niveau d'intégration industrielle ou la gamme de produits. *[E3-4_08]*

2.2.2.3.6 Notes méthodologiques

Renault Group définit ses indicateurs selon des méthodes éprouvées. Ils font l'objet de contrôles et vérifications internes, sans être systématiquement validés par un organisme tiers.

E3-4 – Consommation d'eau

Toutes les mesures répertoriées ci-dessous sont exprimées en mètres cubes, sauf indication contraire. Tous les indicateurs ayant une valeur de zéro n'ont pas été listés ci-dessous, car cela indique qu'aucun site de Renault Group n'a signalé de quantité associée pour cet indicateur.

Sont exclus du périmètre les sites dont les effectifs sont faibles et, par conséquent, l'impact négligeable (essentiellement sur des activités tertiaires).

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Consommation totale d'eau	Pour déterminer la quantité d'eau consommée, deux approches distinctes ont été adoptées en fonction des installations technologiques disponibles sur les sites : • pour les sites ayant des mesures de rejets (représentant 39 % des sites du périmètre), les quantités réelles d'approvisionnement externe en eau, d'eau de pluie recyclée et de rejets sont utilisées[1] ; • pour les sites n'ayant pas de mesures de rejets (représentant 61 % des sites du périmètre), la consommation d'eau est estimée par un pourcentage des quantités d'approvisionnement externe en eau en fonction du type d'activité du site (tertiaire/après-vente/industriel)[2]. L'approvisionnement externe en eau comprend l'eau obtenue par pompage (eaux souterraines et de surface) et/ou provenant de réseaux extérieurs (eau potable, eau industrielle, etc.).
Consommation totale d'eau dans les aires géographiques exposées aux risques hydriques, y compris celles soumises à un stress hydrique élevé	L'outil Aqueduct Water Risk Atlas du World Resources Institute (WRI) a été choisi pour identifier les sites faisant partie des zones géographiques exposées aux risques hydriques et/ou des zones géographiques soumises à un stress hydrique élevé. Les sites situés dans des zones géographiques exposées aux risques hydriques sont ceux ayant un score « overall water risk » compris entre moyennement élevé et extrêmement élevé (avec le profil de pondération par défaut). Les sites situés dans des zones géographiques soumises à un stress hydrique élevé sont ceux dont le score « *water depletion* » est élevé ou extrêmement élevé.
Quantité totale d'eau recyclée et réutilisée	Les quantités déclarées correspondent aux mesures sur site des eaux usées industrielles et domestiques recyclées sur site. Les eaux recyclées peuvent avoir fait l'objet d'un traitement ou non.

(1) Les estimations des purges des Tours Aéroréfrigérantes (TAR) et les éluats/concentrats de production d'eau déminéralisée sont déduits dans le calcul de la consommation d'eau s'ils ne sont pas envoyés dans les rejets pris en compte dans le calcul.

(2) Les estimations de l'évaporation sur les TAR et l'arrosage des espaces verts sont ajoutées le cas échéant.

2.2.2.4 Biodiversité et écosystèmes (ESRS E4)

Comme l'exige l'ESRS 1, la matérialité des impacts et des risques ci-dessous est basée sur une évaluation de leur gravité et de leur probabilité potentielles, effectuée sans tenir compte des politiques et actions de prévention et d'atténuation existantes (évaluation brute).

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Vecteurs directs de perte de biodiversité et de services écosystémiques	Impact négatif	Changement d'affectation des terres, dégradation, conversion, destruction affectant les espèces, les services écosystémiques et les communautés locales (ex. artificialisation des sols, déforestation)	Court terme	• ensemble des activités industrielles et logistiques du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour les acteurs de l'exploitation minière et du raffinage ; • chaîne de valeur aval liée à la phase d'usage des véhicules, construction de route.
Vecteurs directs de perte de biodiversité et de services écosystémiques	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des nouvelles réglementations sur l'environnement	Moyen terme	• ensemble des activités industrielles et logistiques du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour les acteurs du caoutchouc naturel ; • chaîne de valeur aval liée à la phase d'utilisation des véhicules.

2.2.2.4.1 IRO 1 – Description des processus d'identification et d'évaluation des risques, et opportunités matériels liés à la biodiversité et aux écosystèmes

2.2.2.4.1.1 Identification des dépendances

Les activités automobiles de Renault Group dépendent à 100 % directement et indirectement de la biodiversité et des services écosystémiques rendus par la nature, en particulier pour l'approvisionnement en eau et la régulation du climat.

Les dépendances de Renault Group vis-à-vis de la biodiversité et des écosystèmes ont été évaluées au niveau du Groupe et couvrent les activités en propre de Renault Group et la chaîne de valeur en amont. Les analyses s'appuient sur l'outil « ENCORE », qui met en évidence la dépendance des entreprises à l'égard de la nature en fonction de leur secteur économique[3].

L'évaluation de la dépendance des activités en propre de Renault Group repose sur l'évaluation générale du secteur automobile. Pour la chaîne de valeur en amont, l'analyse se concentre sur le secteur de l'industrie minière, qui représente l'amont de la chaîne d'approvisionnement des constructeurs automobiles. L'outil « ENCORE » n'inclut pas les dépendances en aval. Les niveaux de dépendance ont été évalués sur une échelle allant de très faible à très élevé. Parmi les onze dépendances évaluées, les dépendances les plus significatives pour le modèle d'affaires de Renault Group se situent dans la chaîne de valeur amont, et concernent l'approvisionnement en eau souterraine et de surface, le maintien des débits d'eau et la régulation du climat. Aucune dépendance n'a été jugée très élevée. *[DP E4. IRO-1_02]*

2.2.2.4.1.2 Identification des impacts

A. Impacts au niveau du Groupe

Renault Group a identifié et évalué les impacts sur la biodiversité et les écosystèmes. Les analyses des impacts de Renault Group sur la biodiversité sont basées sur la méthodologie Corporate Biodiversity Footprint (CBF), qui utilise la métrique de l'abondance moyenne des espèces (MSA, pour Mean Species Abundance en anglais) pour évaluer la qualité écologique des écosystèmes par rapport à leur état vierge. En combinant la métrique MSA avec des unités de surface et de temps (km^2.MSA.an), il est possible de quantifier l'impact sur la biodiversité en termes de perte d'abondance moyenne des espèces sur des zones et des périodes spécifiques. Les résultats de cette empreinte biodiversité permettent de comparer les impacts de Renault Group sur la biodiversité à partir de différents facteurs d'érosion[4] et dans différents écosystèmes[5], ce qui permet de hiérarchiser les enjeux.

D'après les résultats de l'empreinte biodiversité 2023, les impacts les plus importants pour le modèle d'affaires de Renault Group (avérés et potentiels) sont les suivants :

- répartition par pression : la pression la plus importante est le changement climatique (> 50 % des impacts totaux), suivi par la pollution et le changement d'affectation des sols (> 20 % chacun) ;

3 ENCORE platform : https://www.encorenature.org/en
4 Selon l'IPBES, les facteurs de pertes de biodiversité sont les changements d'utilisation des terres et des mers, l'utilisation et l'exploitation des ressources naturelles, le changement climatique, la pollution, les espèces exotiques envahissantes. L'impact de l'exploitation minière est pris en compte dans le changement d'affectation des sols et la pollution.
5 Hydrique et terrestre, excluant l'environnement marin.

- distribution par phase : la phase la plus importante est la phase d'usage des produits (> 50 % des impacts totaux, principalement via les émissions de GES), suivie par la chaîne de valeur amont (> 20 %, principalement pour la pollution). Les impacts directs sur les opérations propres de Renault Group sont négligeables (< 1 %).

Renault Group reconnaît sa contribution aux facteurs de pression sur la biodiversité de l'Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES)[2] à des niveaux variables en fonction des facteurs de pression et des phases. *[DP E4. IRO-1_01]*

B. Impacts au niveau des sites opérationnels

Les sites de Renault Group ont mis en place un système de management environnemental pour limiter les pressions sur la biodiversité et les écosystèmes. Pour les sites présentant potentiellement des impacts environnementaux majeurs, le système de management environnemental est conforme aux exigences de la norme ISO 14001, avec des audits annuels de certification de ces sites.

Dans le cadre de la demande de son autorisation administrative, chaque site remet une étude d'impact aux autorités, conduisant à l'élaboration de prescriptions adaptées aux impacts identifiés et à la sensibilité des milieux environnants. Aujourd'hui, les sites du Groupe respectent les seuils de rejet définis, et le Groupe assure le suivi des facteurs de pression sur la biodiversité. Par conséquent, il est considéré que les impacts sur la biodiversité sont limités. *[DP E4. IRO-1_01l]*

Renault Group a décidé d'approfondir sa connaissance des enjeux de biodiversité grâce à des diagnostics biodiversité sur site. 37 diagnostics sur site ont déjà été réalisés depuis 2021. Les analyses ont permis d'identifier les principales sensibilités écologiques de chaque site et les actions à mettre en œuvre pour préserver la biodiversité. Les enjeux biodiversité se répartissent en trois niveaux (élevé, modéré et faible) établis par des experts externes à partir de références scientifiques et de facteurs tels que la présence d'espèces protégées, d'habitats ou de zones humides repérés lors des visites terrain. *[DP E4. IRO-1_01]*

Le tableau ci-dessous répertorie les sites matériels et leur niveau de sensibilité écologique. Les sites matériels sont les sites de production, de logistique, d'ingénierie et tertiaires de Renault Group. Ils sont considérés comme « matériels » en raison de leurs impacts potentiels et des espaces verts présents sur ces sites.

Liste des sites matériels	Pays	Niveau de sensibilité écologique
Usines mixtes (usines de carrosserie-montage et de mécanique)		
Busan	Corée du Sud	Modéré
Bursa	Türkiye	Faible
Usines de carrosserie-montage		
Cordoba	Argentine	Elevé
Curitiba	Brésil	Elevé
Sandouville	France	Elevé
Batilly	France	Modéré
Dieppe	France	Modéré
Douai	France	Modéré
Novo Mesto	Slovénie	Modéré
Palencia	Espagne	Modéré
Tanger	Maroc	Modéré
Casablanca	Maroc	Faible
Pitesti	Roumanie	Faible
Maubeuge	France	Faible
Envigado	Colombie	Faible
Valladolid	Espagne	Faible
Usines de mécanique et fonderies		
Le Mans	France	Elevé
Cléon	France	Modéré
Meyzieu	France	Faible
Ruitz	France	Faible
Autres activités manufacturières		
Flins et Flins CDPA	France	Faible
Heudebouville	France	Faible
Matrite	Roumanie	Faible
Séville Refactory	Espagne	Faible
Sites d'ingénierie, de logistique et tertiaires		
Aubevoye	France	Elevé
Lardy	France	Elevé
Saint-André-de-L'Eure	France	Elevé
Guyancourt	France	Modéré
Titu	Roumanie	Modéré
Villiers-St-Frédéric	France	Modéré
Puiseux	France	Modéré
Boulogne	France	Faible
Villeroy	France	Faible
Valladolid DCC	Espagne	Faible
Bucarest	Roumanie	Faible
Dacia ILN	Roumanie	Faible
Enstone	Royaume-Uni	Non disponible
Giheung	Corée du Sud	Non disponible
Les Ulis	France	Non disponible
Sophia Antipolis	France	Non disponible
Toulouse	France	Non disponible
Viry-Châtillon	France	Non disponible

[DP E4. SBM-3_01 ; DP E4. SBM-3_03]

Les sites affectant le plus la biodiversité sont les sites industriels (usines d'assemblage de véhicules, fonderies et usines de mécanique) et les principaux sites d'ingénierie et de logistique en raison de leur taille et aussi de leur activité. Pour les autres sites, l'impact sur la biodiversité est plus limité. *[DP E4. SBM-3_03]*

Tous les sites dépendent des services écosystémiques, les sites industriels étant les plus dépendants de ces services, principalement en raison de leur besoin en approvisionnement en eau. *[DP E4. SBM-3_03]*

En complément de l'identification des enjeux de biodiversité des sites, une enquête sur les zones sensibles situées dans un rayon de 2,5 km des sites a été menée[6].

L'étude des sites localisés à proximité de zones sensibles s'est concentrée sur les sites matériels énumérés ci-dessus. Tous les autres sites (garages, concessions et sites tertiaires) sont considérés comme ayant un faible impact sur la biodiversité et ont donc été exclus de cette analyse. Les impacts des nouveaux sites considérés comme matériels au sein du périmètre de Renault Group (par exemple les sites de démantèlement en 2024) seront analysés dans les années à venir. Tableau récapitulatif des zones sensibles ci-dessous :

Liste des zones sensibles à la biodiversité situées dans un rayon de 2,5 km autour des sites matériels de Renault Group

Classification des zones liées à la biodiversité	Pays - Ville	Nom de la zone sensible à la biodiversité
Natura 2000	Espagne – Palencia	Riberas del río Pisuerga y afluentes – (ES4140082)
	Espagne – Séville	Río Guadalquivir-tramo bajo – (ES6150019)
	France – Aubevoye	Terrasses alluviales de la Seine – (FR2312003)
		Boucles de la Seine Amont d'Amfreville à Gaillon – (FR2300126)
		Iles et berges de la Seine dans l'Eure – (FR2302007)
	France – Cléon	Iles et berges de la Seine en Seine-Maritime – (FR2302006)
		Iles et berges de la Seine dans l'Eure – (FR2302007)
		Boucles de la Seine Amont, Coteaux d'Orival – (FR2300125)
	France – Dieppe	Littoral Cauchois – (FR2300139)
	France – Heudebouville	Boucles de la Seine Amont d'Amfreville à Gaillon – (FR2300126)
	France – Meyzieu	Pelouses milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage – (FR8201785)
	France – Sandouville	Estuaire de la Seine – (FR2300121)
		Estuaire et marais de la Basse Seine – (FR2310044)
	Slovénie – Novo Mesto	Krka s pritoki (vallée de la Krka avec ses affluents) – (SI3000338)
KBA	Corée du Sud – Busan	Estuaire de Nakdong-gang – (16145)

[E4. SBM-3_04 ; DP E4. IRO-1_14]

Du fait de leur proximité, Renault Group a un impact potentiel sur ces zones. Néanmoins, Renault Group considère que cet impact ne contribue pas à la destruction des habitats naturels ou à l'exploitation des espèces, qu'elles soient protégées ou non, à l'exception d'éventuelles pollutions lumineuses susceptibles de perturber ponctuellement les espèces à proximité des sites. *[E4. IRO-1_15 ; DP E4. SBM-3_02]*

Pour chaque nouveau projet industriel, Renault Group réalise une analyse d'impact afin de déterminer si le projet affecte négativement la biodiversité, y compris les zones sensibles. Ces études n'ont pas conclu à la nécessité de mettre en œuvre des mesures d'atténuation. *[DP E4. IRO-1_16]*

Bien que la construction des sites de Renault Group ait inévitablement conduit à l'imperméabilisation des sols et, dans la plupart des cas, à un changement d'affectation des sols, ils ont été réalisés dans le respect des règles locales d'urbanisation et de la réglementation applicable. Depuis 2023, en l'absence de réglementation locale, la biodiversité est prise en compte de manière volontaire dans le développement des projets, en appliquant l'approche « éviter, réduire, compenser » *[DP E4. SBM-3_05]*

Aucun impact négatif sur les espèces menacées n'a été identifié à la suite des activités sur les sites opérationnels de Renault Group. *[DP E4. SBM-3_06]*

2.2.2.4.1.3 Identification des risques

Les risques bruts liés à la biodiversité et aux écosystèmes ont été identifiés et évalués sur la base de la méthode d'évaluation des risques nets de Renault Group, qui a été adaptée pour s'aligner sur l'approche LEAP de la Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD)[7]. Chaque risque est quantifié en fonction de deux critères : l'ampleur (allant de mineure à majeure) et la probabilité (allant de très improbable à très probable). Au total, 21 risques ont été évalués, couvrant l'ensemble de la chaîne de valeur de Renault Group. Les risques qualitatifs sont évalués pour les années 2023 à 2027, les risques quantitatifs sont évalués pour 2024 et 2030.

6 Renault Group ne dispose pas de site à l'intérieur de zones sensibles pour la biodiversité (zones Natura 2000 ou Zones Clés pour la Biodiversité (KBA, pour Key Biodiversity Areas en anglais))

7 Approche LEAP https://tnfd.global/publication/additional-guidance-on-assessment-of-nature-related-issues-the-leap-approach/

Selon la matrice TNFD de criticité de la biodiversité, les principaux risques bruts liés à la biodiversité pour le modèle d'affaires de Renault Group sont les suivants :

- les risques les plus importants liés à la biodiversité sont les coûts de remédiation, les pénalités ou l'atteinte à la réputation du Groupe en cas de non-respect des nouvelles réglementations sur la pollution de l'air, des normes d'émissions de GES plus strictes pour les véhicules et des nouvelles réglementations sur la fin de vie, en particulier les exigences de recyclage des batteries ;
- les autres risques importants liés à la biodiversité sont les risques de réputation liés aux impacts de l'extraction minière sur la biodiversité, les écosystèmes et affectant les populations locales et communautés autochtones, et les risques de déforestation résiduelle ;
- les risques liés à l'eau, tels que les restrictions d'utilisation ou les pénuries, sont des exigences réglementaires ou des menaces importantes qui sont susceptibles de survenir. *[DP E4. IRO-1_03]*

L'évaluation des risques s'étend jusqu'à l'horizon 2030, et à cet horizon, aucun risque systémique significatif lié à la biodiversité et aux écosystèmes n'a été identifié pour Renault Group. *[DP E4. IRO-1_04]*

2.2.2.4.1.4 Identification et consultations des communautés affectées

A. Au niveau du Groupe

Une analyse au niveau du Groupe a permis d'identifier les communautés affectées par des sujets en lien avec la biodiversité et les écosystèmes. L'analyse des potentielles répercussions négatives sur ces communautés s'est fondée sur une combinaison de sources de connaissances et d'analyses externes et internes et, notamment :

- des initiatives collectives de mesure des risques RSE (référentiel ERMA, études RECORD) ;
- des rapports et études disponibles (ONG, initiatives collectives) ;
- l'achat d'une cartographie et d'un suivi des risques génériques ;
- l'élaboration d'une cartographie spécifique des risques par pays et matières, qui évalue et classe, pour 18 matériaux critiques et par pays, les risques liés à l'environnement, à la santé et à la sécurité, aux droits humains et à la gouvernance ;
- l'analyse du cycle de vie des véhicules pour hiérarchiser les matériaux clés (Voir chapitre 2.2.2.1.3). *[DP E4. IRO-1_05]*

Renault Group entretient un dialogue permanent avec les ONG sur les questions de RSE, dont les ressources, notamment en ce qui concerne l'approvisionnement en minerais et métaux. Les consultations des communautés affectées sont menées par des ONG, qui présentent des rapports d'impact sur les communautés locales. Ceux-ci sont pris en compte par Renault Group et les acteurs de sa chaîne de valeur. *[DP E4. IRO-1_05 ; DP E4. IRO-1_07]*

Sur la base d'une combinaison d'analyses internes et externes, les impacts négatifs potentiels du modèle d'affaires de Renault Group sur les communautés affectées concernent les zones d'extraction minière. *[DP E4. IRO-1_06]*

B. Au niveau des sites opérationnels

Au niveau des sites opérationnels, des consultations, en particulier avec les communautés affectées, ont été menées pour tous les projets ou modifications majeures ayant un impact lorsque la loi l'exige. Par exemple, dans l'Union européenne, tous les projets à fort impact doivent faire l'objet d'un processus d'enquête publique, permettant aux communautés affectées et locales d'exprimer leur opinion. *[DP E4. IRO-1_08 ; DP E4. IRO-1_05 ; DP E4. IRO-1_07]*

2.2.2.4.2 E4-1 – Plan de transition et prise en considération de la biodiversité et des écosystèmes dans la stratégie et le modèle d'affaires

La résilience du modèle d'affaires et de la stratégie actuels face aux risques et opportunités systémiques liés à la biodiversité n'a pas encore été évaluée. *[DP E4.1_01, E4.1_02, E4.1_03, E4.1_04, E4.1_05, E4.1_06]*

2.2.2.4.3 E4-2 – Politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes

2.2.2.4.3.1 Politique environnementale de Renault Group

La préservation de la biodiversité et des écosystèmes constitue l'un des cinq champs d'action de la politique environnementale de Renault Group. Pour plus d'informations sur cette politique, voir le chapitre 2.2.2.1 relatif aux politiques liées à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique. Cette politique environnementale couvre l'ensemble des impacts, dépendances, risques et opportunités liés à la biodiversité et aux écosystèmes de Renault Group. *[DP E4-2_02 ; DP E4-2_03]*

Cette politique ne traite pas des conséquences sociales liées des impacts liés à la biodiversité et aux écosystèmes. *[DP E4-2_06]*

La politique environnementale de Renault Group a été définie conformément au Cadre Mondial pour la Biodiversité (CMB) de la COP15, à la Stratégie Européenne pour la Biodiversité et à la Stratégie Nationale pour la Biodiversité pour les sites français, qui impliquent pour les entreprises le suivi, l'évaluation et la publication transparente des risques, dépendances et impacts sur la biodiversité à travers leurs opérations, leurs chaînes de valeur et leurs portefeuilles de produits, ainsi que la mise en œuvre d'actions visant à réduire les impacts négatifs sur la biodiversité et sur les écosystèmes. En 2018, Renault Group a rejoint l'initiative Act4nature pour contribuer à la protection, à la valorisation et à la restauration de la biodiversité[8]. *[DP E4. MDR-P_04]*

En particulier, les sujets liés à la biodiversité dans la chaîne de valeur sont couverts par la mise en œuvre par les

8 Les engagements individuels de Renault Group dans le cadre d'Act4nature : https://www.act4nature.com/bilans-engagements-entreprises/

fournisseurs des Green Procurement Guidelines et des Corporate Social Responsibility Guidelines for Suppliers (Voir chapitre 2.2.3.2.1.1). Ces lignes directrices imposent aux fournisseurs d'évaluer leurs dépendances aux services rendus par la nature et leurs impacts sur les écosystèmes, de définir des priorités, d'adopter l'approche « mesurer, éviter, réduire, restaurer », d'évaluer la qualité des écosystèmes dans les zones sensibles à la biodiversité à l'intérieur ou à proximité des sites et les risques de modification de la qualité écologique, d'éviter les changements d'usage des sols (artificialisation) et la surexploitation des sols (déforestation), de planifier une trajectoire conforme aux objectifs du Cadre Mondial pour la Biodiversité de Kunming-Montréal et de fixer des cibles pour 2030 et 2050. *[DP E4. MDR-P_01-06]*

Renault Group assure la traçabilité des produits, des composants et des matières premières, grâce à son outil IMDS et mentionne la traçabilité et les impacts potentiels sur la biodiversité et sur les écosystèmes dans sa Politique Caoutchouc Naturel Durable. *[DP E4-2_04]*

La politique environnementale de Renault Group est déployée sur les sites à travers sa politique HSEE visant à suivre et minimiser l'impact de leurs activités sur la biodiversité et à favoriser la restauration des écosystèmes (Voir chapitre 2.2.2.2.2). *[DP E4. MDR-P_01-06]*

Cette politique s'applique à tous les sites opérationnels, y compris ceux situés à proximité de zones sensibles. *[DP E4-2_17]*

2.2.2.4.3.2 Politique de lutte contre la déforestation

La Politique Caoutchouc Naturel Durable, mise en œuvre depuis 2022, comprend un ensemble d'engagements alignés sur les objectifs de la Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR), une organisation visant à améliorer les performances environnementales et socio-économiques de la filière caoutchouc naturel, notamment en soutenant des pratiques d'agriculture durable, dont Renault Group est membre depuis 2019.

La Politique Caoutchouc Naturel Durable nommée « Renault Group's high level commitment for sustainable natural rubber » :

- présente le plan d'action de Renault Group pour se fournir en caoutchouc naturel durable ;
- est conforme au cadre politique de la GPSNR et aux principes et lignes directrices énoncés dans les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du Travail (OIT) citées dans les Accords-cadres mondiaux (ACM) 2013 et 2019 de Renault Group ;
- porte sur la production, l'approvisionnement ou la consommation à partir d'écosystèmes qui sont gérés de manière à maintenir ou à améliorer l'état de la biodiversité. *[DP E4-2_20 ; DP E4-2_05 ; DP E4-2_18]*

Cette politique aborde les conséquences sociales de la biodiversité et des impacts liés aux écosystèmes. *[DP E4-2_06]*

2.2.2.4.3.3 Pratiques durables relatives aux océans et aux mers

En 2022, Renault Group a rejoint la coalition « No deep seabed mining » composée d'ONG, de scientifiques et d'entreprises, qui appelle à un moratoire mondial sur l'exploitation minière des fonds marins jusqu'à ce qu'il soit scientifiquement prouvé qu'une telle extraction peut être réalisée de manière durable[9]. *[DP E4-2_19]*

2.2.2.4.3.4 Politique matériaux biosourcés

Depuis 2022, Renault Group s'est doté d'une politique, développée par des experts internes et des ONG, vis-à-vis des matériaux biosourcés afin de s'assurer que les gains attendus de réduction d'émissions carbone n'entraînent pas d'effets indésirables sur les personnes et les écosystèmes, tels que la concurrence avec les cultures alimentaires, la déforestation, la perte de biodiversité marine et terrestre et la pollution. Renault Group exige des fournisseurs potentiels qu'ils démontrent que les risques ont été identifiés, évalués et maîtrisés. Chaque proposition de matériau biosourcé doit désormais être approuvée par un comité interne dédié avant application dans les véhicules. Afin de ne pas contribuer aux conflits d'usage des terres destinées à l'alimentation, la politique de Renault Group est d'éviter le recours aux matériaux biosourcés contenant de la biomasse de première génération[10]. *[E4. MDR-P_01-06]*

2.2.2.4.4 E4-3 – Actions et ressources relatives à la biodiversité et aux écosystèmes

Renault Group a construit pour ses sites opérationnels son plan d'action pour la biodiversité et les écosystèmes autour de trois piliers :

- **mesurer les impacts et identifier les sites sensibles** en :
  - réalisant des diagnostics biodiversité pour chaque site par un bureau d'études spécialisé en biodiversité. D'ici 2025, l'ensemble des sites industriels seront couverts par un diagnostic biodiversité ;
  - évaluant les impacts de tous les projets conduisant à l'imperméabilisation d'une surface supérieure à 1 000 m^2. Cette action est et continuera d'être menée pour chaque nouveau projet.
- **éviter et minimiser les impacts** en :
  - atténuant les incidences indirectes sur l'environnement, y compris les émissions de COV, les émissions de GES, les consommations et les rejets d'eau (Voir les chapitres 2.2.2.1, 2.2.2.2, 2.2.2.3 et 2.2.2.5). Renault Group réduit son empreinte carbone dans les flux entrants grâce à l'achat de pièces et de matériaux moins émetteurs de GES. De plus, le Groupe évite les polluants dans son approvisionnement afin de limiter les contaminations potentielles ;
  - limitant l'impact des installations de nouveaux sites ou de nouveaux projets sur les sites existants : tous les projets déployés sur les sites opérationnels sont conçus

9 Détail : https://www.noseabedmining.org/

10 La biomasse de première génération fait référence aux matières organiques utilisées pour l'énergie ou les biocarburants qui proviennent directement de cultures vivrières comme le maïs, le blé, la canne à sucre et les huiles végétales. Leur production présente un risque de concurrence avec la production alimentaire et peut avoir des impacts environnementaux négatifs.

en tenant compte des enjeux environnementaux, en veillant à ce que la préservation de l'environnement soit au cœur du projet dès le départ. Cette approche, mise en œuvre sur le long terme, englobe une série de considérations, telles que l'élimination proactive des risques de contamination des sols, la réduction de la production de déchets et l'amélioration des possibilités de valorisation afin d'atténuer les pertes potentielles de biodiversité et d'écosystèmes pendant la construction. Les considérations environnementales font partie intégrante du cycle de vie du projet, les objectifs de conformité environnementale et de durabilité étant revus et renforcés à chaque étape pour garantir le respect de l'engagement de Renault Group en matière de responsabilité environnementale ;

- déployant les bonnes pratiques de gestion écologique d'ici 2030 sur les sites matériels européens : les pratiques écologiques pour les sites sont en cours de déploiement, notamment la gestion durable des espaces verts (tonte différenciée par exemple), l'entretien sans pesticides et le positionnement stratégique de nichoirs en fonction de l'analyse des habitats. L'application de ces pratiques s'appuie sur les diagnostics biodiversité réalisés par un bureau d'études spécialisé ;
- gérant les pollutions lumineuses sur l'ensemble des sites du Groupe par une optimisation des périodes d'éclairage et une orientation lumineuse adaptée ;
- réduisant la dépendance aux matières vierges : pour limiter la consommation directe de ressources naturelles, le Groupe intègre des pratiques d'économie circulaire dans ses opérations en propre, mais aussi en diminuant la dépendance aux matières vierges tout au long de la chaîne d'approvisionnement (Voir chapitre 2.2.2.5.3.1).

- **compenser et restaurer en** :
  - réalisant une étude d'impact environnemental pour chaque projet impliquant l'imperméabilisation de plus de 1 000 m^2 de surface au sol, et en étudiant les actions de compensation d'éventuels impacts résiduels. En 2024, aucun projet n'a donné lieu à compensation ;
  - réalisant, en 2024, un projet volontaire de renaturation d'une parcelle d'un site de Renault Group à Flins.

Depuis 2023, Renault Group co-finance avec Michelin un projet lié à la biodiversité intitulé « Agroforestry Capacity Building Thailand », dans le cadre de la Plateforme mondiale pour le Caoutchouc Naturel Durable. Les objectifs du projet sont de :

- soutenir les petits exploitants agricoles avec de la formation ;
- lutter contre la déforestation ;
- développer l'agroforesterie ;
- améliorer les moyens de subsistance, la sécurité alimentaire et la diversification des revenus des petits exploitants.

Ce projet est disponible sur le site internet « Sustainable Natural Rubber ». *[DP E4. MDR-A_01-12 ; DP E4. MDR-A_01 ; DP E4-3_02 ; DP E4. MDR-A_02 ; DP E4. MDR-A_03]*

Renault Group prend en considération les savoirs locaux et autochtones dans la cartographie des risques par pays et minerai en vigueur. [*DP E4-3_09]*

Les actions liées à la biodiversité et aux écosystèmes font souvent partie de plans d'action plus larges, ce qui ne permet pas d'obtenir une granularité de données suffisante pour suivre le budget détaillé requis pour chaque action liée à la biodiversité et aux écosystèmes. *[E4. MDR-A_06]*

Les analyses de cycle de vie produit ont montré que la chaîne de valeur peut avoir un impact matériel sur la biodiversité et les services écosystémiques. Des travaux de cartographie de la chaîne de valeur et d'analyse des états de durabilité des principaux fournisseurs sont prévus pour identifier les zones d'action prioritaires de la chaîne de valeur amont.

Comme il s'agit de la première année de reporting CSRD pour Renault Group, l'avancement des plans d'actions sera publié lors du prochain cycle de reporting. *[E4. MDR-A_05]*

De nombreux plans d'action qui participent à garantir la conformité réglementaire avec des réglementations nouvelles ou devant s'appliquer prochainement sont mis en œuvre dans le Groupe, et ce en particulier afin de prévenir tout risque de pénalité, réputationnel ou de remédiation. Ces plans d'actions sont explicités dans le Vade-Mecum, et l'on peut citer en particulier :

- la Roadmap COV ;
- le plan d'action eau « Full Power Water » ;
- le plan de décarbonation Groupe ;
- la Roadmap biodiversité ;
- le management de la conformité réglementaire en environnement et la veille réalisée sur les projets de textes.

2.2.2.4.5 E4-4 – Cibles relatives à la biodiversité et aux écosystèmes

Description de la cible	Périmètre	Année cible	Valeur cible	Nature cible	Année de référence	Valeur de référence	Cibles intermédiaires	Valeur 2024	Niveau de hiérarchie des mesures d'atténuation
Réaliser un diagnostic biodiversité	Sites industriels de Renault Group	2025	100 %	Absolu	2020	0	NA	37/43	Mesurer
Adopter une gestion différenciée des espaces verts	Sites de Renault Group dont la surface des espaces verts est supérieure à 0,1 hectare	2030	100 %	Absolu	2024	33 %	75 % 2027	33 %	Réduire
Éliminer l'utilisation de pesticides	Renault Group : l'ensemble des sites industriels, et les principaux sites d'ingénierie, de logistique et tertiaire	2028	100 %	Absolu	2024	88 %	100 % des sites de fabrication à fin 2026	88 % des sites industriels et des principaux sites d'ingénierie, logistiques et tertiaires 91 % des sites de fabrication	Réduire

[DP E4. MDR-T_01-13 ; DP E4. MDR-T_02 ; DP 4.MDR-T_03 ; DP E4. MDR-T_04 ; DP E4. MDR-T_05 ; DP E4. MDR-T_06 ; DP E4. MDR-T_07 ; DP E4. MDR-T_08 ; DP E4. MDR-T_13 ; DP E4-4_07 ; DP E4-4_09]

Renault Group vise un objectif de zéro déforestation en applicant le Règlement européen contre la déforestation (EURD- EU Deforestation-free Regulation).

Les cibles suivantes, détaillées dans d'autres ESRS, sont également importantes pour gérer les impacts et les dépendances du Groupe sur la biodiversité et les écosystèmes :

- réduire l'approvisionnement externe en eau du Groupe par véhicule produit (Voir chapitre 2.2.2.3.4) ;
- réduire les rejets de nickel et de zinc dans les eaux usées des usines du Groupe par véhicule produit (Voir chapitre 2.2.2.2.4) ;
- réduire les émissions de COV des usines d'assemblage (Voir chapitre 2.2.2.2.4) ;
- réduire les émissions de GES (Voir chapitre 2.2.2.1.6).

Tous ces objectifs s'attaquent à réduire les facteurs de pressions exercées par Renault Group sur la biodiversité (Voir chapitre 2.2.2.4.1.2) et s'inscrivent dans la démarche biodiversité de Renault Group visant à éviter, réduire et compenser. Ils abordent également les impacts, les risques et les dépendances les plus matériels de Renault Group sur la biodiversité, notamment à travers l'atténuation du changement climatique (Voir chapitre 2.2.2.1), la réduction de la pollution (Voir chapitre 2.2.2.2) et la gestion de l'eau (Voir chapitre 2.2.2.3). *[DP E4. MDR-T_01 ; DP E4-4_06]*

Les objectifs liés à la biodiversité et aux écosystèmes sont alignés sur le Cadre Mondial pour la Biodiversité (CMB) de Kunming-Montréal, la Stratégie Biodiversité de l'UE et la Stratégie Nationale française pour la Biodiversité (SNB). L'alignement est réalisé par la réduction de l'utilisation de pesticides, l'évaluation des enjeux de biodiversité et la contribution à l'atténuation du changement climatique (Voir chapitre 2.2.2.1), à la réduction de la pollution (Voir chapitre 2.2.2.2) et à l'économie circulaire (Voir chapitre 2.2.2.5). *[DP E4-4_05]*

Les sites en propre fonctionnent dans le respect des seuils réglementaires. Les cibles sont fixées au-delà des exigences réglementaires en attendant la définition en cours des seuils écologiques par les initiatives basées sur la science qui seront ensuite déclinés à l'ensemble des activités de Renault Group. *[DP E4-4_01 ; E4-4_03 ; E4-4_04]*

Les objectifs ont été définis après avoir évalué et priorisé les impacts du Groupe sur la biodiversité et les écosystèmes. Ils sont basés sur l'approche « éviter, réduire et restaurer », qui est recommandée par le SBTn (Science-Based Targets Network) et la TNFD (Taskforce on Nature-related Financial Disclosures). Les parties prenantes ont été impliquées dans l'élaboration des engagements Act4Nature, qui ont permis de définir les cibles de Renault Group en matière de réduction de ses impacts sur la biodiversité et les écosystèmes. Les méthodologies des cibles relatives aux autres ESRS sont développées dans les sections correspondantes. Les objectifs définis ne prévoient pas de recours à la compensation. *[DP E4. MDR-T_09 ; DP E4. MDR-T_10 ; DP E4 MDR-T_11 ; DP E4-4_08]*

2.2.2.4.6 E4-5 – Indicateurs d'impact relatifs à l'altération de la biodiversité et des écosystèmes

D'après les résultats de l'empreinte biodiversité 2023, les impacts les plus importants, par pression, pour le modèle d'affaires de Renault Group (avérés et potentiels) sont le changement climatique (> 50 % des impacts totaux), la pollution (> 20 %) et l'utilisation des sols (> 20 %) (Voir les indicateurs dans les chapitres 2.2.2.1, 2.2.2.1.7, 2.2.2.1.8 et 2.2.2.2.5). De plus, la dépendance la plus importante est liée à la consommation d'eau (Voir les indicateurs dans le chapitre 2.2.2.3.5). Renault Group n'a pas encore identifié d'indicateurs pertinents pour l'impact de l'utilisation des sols au niveau du Groupe. *[DP E4-5_04]*

Zones sensibles à la biodiversité situées à moins de 2,5 km des sites matériels

	2024	
	Nombre	Superficie (en hectares)
Sites détenus, loués ou gérés dans ou à proximité de zones sensibles que l'entreprise affecte négativement	10	1139 ha

2.2.2.4.7 Notes méthodologiques

Renault Group définit ses indicateurs selon des méthodes éprouvées et sur des mesures de paramètres physiques. Ils font l'objet de contrôles et vérifications internes, sans être systématiquement validés par un organisme tiers.

E4-5 – Indicateurs d'impact relatifs à l'altération de la biodiversité et des écosystèmes

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Nombre et superficie des sites détenus, loués ou gérés dans ou à proximité de zones sensibles que l'entreprise affecte négativement	L'analyse des sites situés à proximité de zones sensibles à la biodiversité s'est concentrée sur les sites matériels énumérés au chapitre 2.2.2.4.1. Tous les autres sites (garages, concessions et sites tertiaires) sont considérés comme ayant un faible impact sur la biodiversité et ont donc été exclus de cette analyse. L'impact des nouveaux sites sera analysé dans les années à venir (par exemple, en 2024, les sites de démantèlement). Pour déterminer si un site est localisé à proximité de zones sensibles à la biodiversité, un bureau d'études spécialisé a réalisé une évaluation des zones à proximité des sites Renault Group. Pour les sites ne disposant pas de cette évaluation, l'analyse a été réalisée sur la base d'une revue de littérature et de l'outil « Biodiversity Risk Filter » proposé par le WWF.

2.2.2.5 Utilisation des ressources et économie circulaire (ESRS E5)

Comme l'exige l'ESRS 1, la matérialité des impacts et des risques ci-dessous est basée sur une évaluation de leur gravité et de leur probabilité potentielles, effectuée sans tenir compte des politiques et actions de prévention et d'atténuation existantes (évaluation brute).

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Flux de ressources entrants, y compris l'utilisation des ressources	Risque	Perte de chiffre d'affaires liée à une pénurie de matières premières entraînant ruptures d'approvisionnement, inflation et volatilité des prix	Court et moyen termes	• opérations propres du Groupe ; • chaîne de valeur amont.
Flux de ressources entrants, y compris l'utilisation des ressources	Impact négatif	Contribution à l'épuisement des ressources dû à l'utilisation importante de matières premières primaires	Court terme	• opérations propres du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour l'extraction minière, l'extraction de pétrole et de matériaux biosourcés, la première transformation et le raffinage.
Flux de ressources entrants, y compris l'utilisation des ressources	Impact négatif	Impacts de l'extraction des matières premières et de la première transformation sur l'environnement	Court terme	• opérations propres du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour l'extraction minière, l'extraction de pétrole et de matériaux biosourcés, la première transformation et le raffinage.
Flux de ressources sortants liés aux produits et services	Opportunité	Nouvelles opportunités commerciales liées au recyclage et à la réutilisation	Moyen terme	• opérations propres du Groupe (après-vente, Refactory…), filiales (The Future Is NEUTRAL) et partenaires impliqués dans le recyclage, la réparation et le reconditionnement ; • chaîne de valeur aval liée au recyclage automobile.

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Flux de ressources sortants liés aux produits et services	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en cas de non-respect de la réglementation sur la gestion des produits en fin de vie / Responsabilité Élargie des Producteurs (REP)	Moyen terme	• activités du Groupe liées à l'après-vente, au recyclage et au reconditionnement de véhicules et de pièces ; • chaîne de valeur aval liée à l'entretien et au recyclage des voitures.
Déchets	Impact négatif	Impact des déchets sur l'environnement	Court terme	• ensemble des activités industrielles et logistiques du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour les fournisseurs de rang 1 ; • chaîne de valeur aval liée à l'entretien et au démontage des voitures.
Déchets	Opportunité	Nouvelles opportunités commerciales liées au recyclage et à la réutilisation	Moyen terme	• opérations propres du Groupe (production, après-vente, Refactory…), filiales (The Future Is NEUTRAL) et partenaires impliqués dans le recyclage, la réparation et le reconditionnement ; • chaîne de valeur en amont pour les fournisseurs de rang 1.
Déchets	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des réglementations en matière de gestion et de traitement des déchets	Moyen terme	• opérations propres du Groupe ; • chaîne de valeur amont pour les fournisseurs non européens de rang 1.

2.2.2.5.1 IRO-1 – Description des processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités liés à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire

La description de l'utilisation des ressources et des impacts, risques et opportunités significatifs liés à l'économie circulaire est disponible dans le chapitre 2.2.1.2.2. *[DP E5. IRO-1_01]*

Renault Group évalue les impacts environnementaux associés à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire à travers des analyses de cycle de vie (ACV) réalisées sur ses produits et services (Voir le chapitre 2.2.1.2.1 pour plus de détails sur les ACV). Une grille qualitative d'évaluation des impacts environnementaux des innovations a été établie pour guider la prise de décision aux étapes clés de l'innovation, en tenant compte du climat, de la biodiversité et de la consommation de ressources. Les risques d'approvisionnement sont identifiés dans le cadre du Plan de Vigilance (Voir section 2.3 du DEU pour plus de détails sur le Plan de Vigilance). *[DP E5. IRO-1_01]*

Renault Group entretient un dialogue permanent avec les ONG sur les questions de RSE et de ressources, notamment sur l'approvisionnement en minéraux et métaux. Les ONG consultent les communautés affectées et présentent des rapports d'impact sur les communautés locales. Ceux-ci sont pris en compte par Renault Group et les acteurs de sa chaîne de valeur. Les Green Procurement Guidelines et le Plan de Vigilance ont été mis à jour pour tenir compte des communautés affectées (Voir le chapitre 2.2.3.2.1.1 pour plus de détails sur les Green Procurement Guidelines et le Plan de Vigilance). *[DP E5. IRO-1_02]*

Engagé de longue date en faveur de l'économie circulaire, Renault Group est largement reconnu comme un pionnier dans ce domaine au sein de l'industrie automobile, de par son engagement dans le démantèlement et le recyclage en boucle fermée des véhicules hors d'usage depuis 2008, le lancement réussi de l'emblématique projet Refactory en 2020 ou la création de The Future Is NEUTRAL en 2022 (Voir 2.2.2.1). La transition du Groupe vers une économie circulaire contribue à atténuer les risques tels que la perte de chiffre d'affaires liée à une pénurie de matières premières entraînant ruptures d'approvisionnement, inflation et volatilité des prix, et les coûts potentiels de remédiation, pénalités ou d'atteinte à la réputation en cas de non-respect de la réglementation sur la gestion des produits en fin de vie, la Responsabilité Élargie des Producteurs (REP), ou en matière de gestion et de traitement des déchets. *[DP E5. IRO-1_01]*

De nouvelles opportunités commerciales liées au recyclage et à la réutilisation découlent de la transition du Groupe vers une économie circulaire, telles que le développement de The Future Is NEUTRAL, de nouvelles activités industrielles au sein de la Refactory de Flins et des offres de pièces et services d'économie circulaire en après-vente. *[DP E5. IRO-1_01]*

Les véhicules thermiques ont des impacts environnementaux plus importants pendant la phase d'usage (liés au changement climatique, à l'utilisation des terres et à l'eutrophisation de l'eau en raison des émissions de CO_2 provenant de la combustion de carburants), tandis que les véhicules électriques ont des impacts plus importants pendant la production, en particulier en ce qui concerne le changement climatique et l'utilisation de l'eau, en raison de l'extraction et du traitement des matières premières pour les batteries (pour plus de détails, voir le chapitre 2.2.2.1).

Les impacts négatifs identifiés par le Groupe sont la contribution à l'épuisement des ressources dû à l'utilisation importante de matières premières primaires, les impacts de l'extraction des matières premières et de la première transformation sur l'environnement, et l'impact des déchets sur l'environnement. *[DP E5. IRO-1_01]*

Les principales matières premières utilisées dans la construction automobile sont l'acier, la fonte, les plastiques et l'aluminium. Pour la logistique et l'emballage après-vente, les matériaux comprennent l'acier, le bois, le plastique et le carton. Le cobalt, le nickel et le lithium sont utilisés pour les batteries (Voir le chapitre 2.2.2.5.5.2). *[DP E5. IRO-1_01]*

2.2.2.5.2 E5-1 – Politiques en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire

2.2.2.5.2.1 Stratégie globale d'utilisation des ressources et d'économie circulaire et gestion des impacts, risques et opportunités associés

L'économie circulaire et l'utilisation des ressources constituent un des cinq champs d'action de la politique environnementale de Renault Group. Pour plus d'information sur cette politique, voir la section relative aux politiques liées à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique dans le chapitre 2.2.2.1.

Cette politique a été déclinée en une politique Santé, Sécurité, Environnement, Ergonomie (HSEE) applicable à l'ensemble des sites industriels de Renault Group (Voir le chapitre 2.2.2.2).

Elle a été déclinée en une Politique Economie Circulaire, visant à réduire la dépendance du Groupe à l'égard des matières premières vierges pour des raisons économiques et de développement durable, et à préserver la disponibilité de ces ressources naturelles limitées pour les générations futures. Le Groupe met en œuvre les principes de l'économie circulaire à toutes les étapes du cycle de vie de ses produits afin de minimiser sa contribution à l'épuisement des ressources et aux impacts environnementaux de l'extraction et de la transformation des matières premières. Cette stratégie s'est accélérée depuis le lancement du plan stratégique « Renaulution » en 2021 et de son volet environnemental « Green as a Business ». *[DP E5-1_01 ; DP MDR-P_01]*

La Politique Economie Circulaire de Renault Group englobe toutes les étapes de la chaîne de valeur et du cycle de vie des produits, sans limites géographiques. Tous les fournisseurs sont impliqués dans la démarche d'économie circulaire de Renault Group à travers les Green Procurement Guidelines et les stratégies déployées par la Direction Ingénierie et la Direction de la Supply Chain du Groupe (Voir le chapitre 2.2.3.2.1.1). *[DP MDR-P_02]*

Les politiques de Renault Group sont alignées sur l'ISO 14001 pour les systèmes de management environnemental et l'amélioration continue, et sur l'ISO 14021 pour la comptabilité et la communication sur les matériaux recyclés. Les ONG, les partenaires sociaux et les autres parties prenantes concernées ont été largement consultés pour les projets ou les choix politiques les plus importants. Par exemple, les partenaires sociaux ont été consultés pour le projet Refactory et lors du transfert de l'activité historique de remanufacturing à The Future Is NEUTRAL. Le Groupe engage également un dialogue permanent avec la filière française de recyclage des véhicules hors d'usage concernant la mise en place de son système individuel de gestion des véhicules hors d'usage agréé en juin 2024 par les autorités françaises. Renault Group collabore également avec des fournisseurs de matériaux et des recycleurs, directement et par l'intermédiaire de sa filiale The Future Is NEUTRAL, pour l'incorporation de matériaux recyclés dans ses véhicules et sur le recyclage en boucle fermée de matériaux issus de véhicules hors d'usage. *[DP MDR-P_04 ; DP MDR-P_05]*

2.2.2.5.2.2 Stratégie de flux de ressources entrants et gestion des impacts, risques et opportunités associés

En 2022, Renault Group s'est doté d'une politique vis-à-vis des matériaux biosourcés (Voir le chapitre 2.2.2.4.3) élaborée avec l'aide d'experts internes et d'ONG, afin de s'assurer que l'utilisation de matériaux issus de la biomasse n'entraînent pas d'effets indésirables sur les personnes ou les écosystèmes et de promouvoir l'utilisation de ressources renouvelables issues de sources responsables. Renault Group exige des fournisseurs potentiels qu'ils démontrent que les risques ont été identifiés, évalués et maîtrisés. Chaque proposition de matériaux biosourcés doit être approuvée par un comité interne dédié avant application dans les véhicules. Afin de ne pas contribuer aux conflits d'utilisation des terres destinées à l'alimentation, la politique de Renault Group est d'éviter le recours aux matériaux biosourcés contenant de la biomasse de première génération.

La stratégie de flux de ressources entrants a également été formalisée dans la politique HSEE des sites, avec comme engagement la minimisation des flux de ressources entrants du Groupe. Pour plus de détails sur cette politique, voir le chapitre 2.2.2.5.2. *[DP MDR-P_01 ; DP E5-1_02]*

2.2.2.5.2.3 Stratégie de flux de ressources sortants et gestion des impacts, risques et opportunités associés

La politique vis-à-vis des matériaux biosourcés de Renault Group (Voir le chapitre 2.2.2.4.3) et la gestion des flux de ressources, des impacts, des risques et des opportunités sont couvertes par la Politique Economie Circulaire du Groupe.

Renault Group s'engage à concevoir et produire des véhicules dans le respect des principes de l'économie circulaire, en veillant à ce que ses produits et matériaux soient durables, réutilisables, réparables et recyclables. Son approche sur les flux de ressources sortants est multidimensionnelle, et comprend à titre d'exemple le recyclage en boucle fermée des plastiques, et la réutilisation des déchets métalliques par le biais de circuits courts au sein de ses fonderies et de ses fournisseurs sélectionnés. Renault Group applique les normes d'éco-conception à ses

véhicules et à ses batteries, qui sont également conçus en tenant compte des critères de réparabilité, de démontage et de recyclage, en privilégiant les matériaux recyclables. Chaque projet de véhicule est supervisé par un spécialiste du recyclage, appelé Environmental Customer Performance Leader, qui s'assure que les cibles spécifiques soient atteintes en termes de contenu en matériaux recyclés et de recyclabilité. *[DP MDR-P_01 ; DP E5-1_02]*

2.2.2.5.2.4 Stratégie de gestion des déchets et gestion des impacts, risques et opportunités associés

La gestion des impacts, des risques et des opportunités des déchets fait également partie de la politique globale d'économie circulaire du Groupe. La stratégie déchets a également été inscrite dans la politique HSEE, applicable à l'ensemble des sites du Groupe, avec la mention de l'objectif du Groupe de réduire les déchets à la source, et de diminuer continuellement la quantité de déchets non recyclés. Pour plus de détails sur cette politique, voir le chapitre 2.2.2.5.2.

2.2.2.5.3 Actions relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire

2.2.2.5.3.1 E5-2 – Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire

Renault Group a construit son plan d'actions en faveur de l'économie circulaire autour de trois piliers :

- l'éco-conception, qui concerne principalement l'utilisation des matières premières ;
- l'allongement de la durée de vie des véhicules et des pièces, notamment par le reconditionnement, la réparation et le remanufacturing ;
- la gestion de la fin de vie, par la réutilisation et le recyclage des matériaux et des pièces, et la gestion des déchets.

Pour soutenir ce plan d'actions, Renault Group a créé The Future Is NEUTRAL et la Refactory, à Flins, décrites ci-après. *[DP MDR-A_01]*

Créée en 2022, The Future Is NEUTRAL est une filiale détenue à 82 % par Renault Group et à 18 % par Suez Environnement depuis octobre 2024. The Future is NEUTRAL et ses filiales constituent la première entreprise d'économie circulaire conçue pour servir l'ensemble des acteurs du secteur automobile en Europe (constructeurs automobiles, fournisseurs, réseaux après-vente, particuliers) et pour accompagner la filière dans sa transition vers un modèle plus résilient et moins impactant. L'entreprise propose une offre complète de produits et de services circulaires, de la voiture à la voiture, à chaque étape du cycle de vie d'un véhicule : matériaux recyclés pour la production de voitures neuves, pièces détachées réutilisées, remises à neuf et remanufacturées, services de collecte, de gestion et de démontage des véhicules en fin de vie. *[DP MDR-A_01]*

The Future Is NEUTRAL bénéficie de la combinaison de compétences nouvelles et complémentaires apportées par ses deux actionnaires, et couvre l'ensemble de la chaîne de valeur grâce à ses filiales spécialisées GAIA, INDRA, THE REMAKERS et sa participation dans l'entreprise Boone Comenor Metalimpex. Elle contribue à structurer l'économie circulaire automobile par l'innovation, grâce à son hub d'innovation, à travers des activités de conseil et des formations, pour les étudiants et les professionnels, dédiées à l'économie circulaire. Cette offre est développée avec le soutien du campus Industrie Circulaire de la Mobilité (ICM) basé à Flins, dans le cadre de la ReKnow University du Groupe. *[DP MDR-A_01]*

Opérationnelle depuis 2021, la Refactory est la première usine d'Europe dédiée à l'économie circulaire de la mobilité et s'articule autour de quatre pôles d'activités : Re-trofit, Re-energy, Re-cycle et Re-start. *[DP MDR-A_01]*

Les actions d'économie circulaire font généralement partie de projets plus vastes, ce qui ne permet pas d'obtenir la granularité de données nécessaire pour suivre le budget au niveau de détail requis pour chaque action d'économie circulaire. *[DP MDR-A_06]*

2.2.2.5.3.2 Actions relatives aux flux de ressources entrants

A travers le premier pilier de son plan d'actions en faveur de l'économie circulaire, Renault Group applique des principes d'éco-conception à ses véhicules et batteries afin de limiter son impact sur les matières premières. Cela comprend :

- accroitre l'utilisation de matériaux recyclés : cela a permis de lancer en 2024 les nouveaux véhicules Scénic E-Tech, Renault 5 E-Tech et Dacia Duster sur le marché mondial avec des taux élevés de matières recyclées, notamment sur les plastiques. Ces véhicules sont produits en France et en Roumanie. Le Groupe prépare également le lancement en 2025 sur les marchés de l'Union européenne des quadricycles électriques (Mobilize Duo et Bento) qui intégreront 40 % de matériaux issus de l'économie circulaire. Ces véhicules sont fabriqués dans l'usine à faible émission de CO_2 de Tanger, au Maroc. Le budget dédié est confidentiel. Cette stratégie sur les matériaux recyclés a abouti à la création d'une feuille de route technique détaillée, avec un accent particulier mis sur les plastiques recyclés post-consommation et les matériaux provenant de véhicules en fin de vie. Cette feuille de route, qui s'applique en priorité aux véhicules neufs fabriqués en Europe, en Türkiye et au Maroc, inclut l'anticipation de la future réglementation européenne sur la circularité des véhicules. Un suivi est effectué pour d'autres pays de production (Inde, Brésil, Chine, Corée), mais l'application de la feuille de route dépend de la mise en place de filières de recyclage et de la disponibilité de matériaux recyclés dans ces pays. Renault Group, à travers son entité The Future Is NEUTRAL, s'engage dans le recyclage en circuit fermé des matériaux stratégiques tels que le cobalt, le nickel et le lithium en Europe, d'ici la fin de la décennie ; *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02 ; DP MDR-A_03 ; DP MDR-A_06]*

- minimiser sa dépendance vis-à-vis des terres rares, qui est un engagement de longue date du Groupe. Depuis 2011, Renault Group a choisi d'utiliser des moteurs synchrones à excitation externe (EESM) – une technologie innovante sans terres rares – pour les véhicules Renault 100 % électriques. De plus, lorsque cela est possible, le Groupe choisit d'autres matériaux que les terres rares dans ses aimants, par exemple la ferrite pour des applications telles que les haut-parleurs. La consommation par Renault Group de dysprosium (une terre rare lourde) dans les aimants a ainsi très fortement diminué depuis 2011, grâce à la substitution par des terres rares légères, moins critiques. Enfin, Renault Group travaille sur des projets de recyclage des terres rares qui permettraient de répondre à une partie de ses besoins à moyen terme, et ainsi de réduire sa dépendance aux matières premières critiques et les impacts et risques d'approvisionnement associés ; *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02 ; DP MDR-A_03 ; DP MDR-A_06]*
- innover et développer le savoir-faire industriel : le Pôle Re-start de la Refactory comprend une activité de fabrication de pointe avec des services de rénovation des robots industriels ainsi que la production de pièces à partir d'imprimantes 3D. Ce pôle comprend également un incubateur de start-ups ainsi qu'un centre de formation dédié à l'économie circulaire, le Campus Refactory. *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02 ; DP MDR-A_03]*

2.2.2.5.3.3 Actions relatives aux flux de ressources sortants

Pour prolonger la durée de vie de ses véhicules, Renault Group travaille sur :

- le reconditionnement, le remanufacturing et la réparation. Au sein de la Refactory, Renault Group héberge les activités suivantes dans le but d'allonger la durée de vie de ses véhicules : reconditionnement de véhicules d'occasion (Renew Factory), réparation de véhicules gravement endommagés (Bodywork Factory) et rétrofit de véhicules utilitaires légers thermiques. Depuis juillet 2024, Renault Group a produit une offre de rétrofit homologuée pour le marché français dans le cadre de son partenariat avec la start-up française TOLV, en transformant des véhicules utilitaires légers à moteur thermique (modèle Master X62) en véhicules électriques. Au sein du pôle Re-energy de la Refactory, le Centre d'Expertise et de Réparation des Batteries de Flins (CERBF) évalue et répare les batteries de véhicules électriques. Des ateliers de réparation de batteries similaires mais plus petits existent pour tous les marchés où le Groupe vend des véhicules électriques. En plus des batteries électriques, Renault Group propose également aux ateliers un service de réparation des pièces électroniques des véhicules (pour les systèmes d'infodivertissement, les calculateurs moteur, les tableaux de bord, les écrans, les unités électroniques, etc.) par l'intermédiaire d'un partenaire sélectionné. THE REMAKERS (l'activité de remanufacturing de Renault Group au sein de The Future Is NEUTRAL) produit des pièces de rechange remanufacturées, à un prix et avec une empreinte environnementale inférieurs à ceux des pièces neuves tout en conservant les mêmes exigences de qualité et de performance. Si l'essentiel de ses activités reste dédié à la production et à la fourniture de pièces remanufacturées pour le parc de véhicules à moteur thermique, depuis 2024 l'offre s'est élargie aux besoins des véhicules électriques. Les plans moyen et long termes de THE REMAKERS sont d'étendre considérablement ses activités et sa collaboration avec d'autres constructeurs automobiles ; *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_03l ; DP MDR-A_02]*
- la réutilisation et le recyclage des composants automobiles (y compris les batteries): la Refactory prévoit de s'équiper d'une ligne de démantèlement des véhicules hors d'usage. Depuis 2003, les véhicules de Renault Group sont conçus pour faciliter le démontage et le recyclage, en utilisant des matériaux qui peuvent être recyclés ensemble et en évitant les combinaisons incompatibles, particulièrement pour les plastiques. Le Pilote Prestation Client (PPC) Environnement supervise chaque projet de véhicule, en veillant à ce que les objectifs de recyclabilité et de contenu recyclé soient pris en compte dans la conception du véhicule. Renault Group a opté pour un système individuel de gestion des véhicules hors d'usage pour répondre à ses obligations au titre de la Responsabilité Élargie du Producteur (REP) dans le cadre de la loi AGEC. Son système individuel a reçu l'agrément des autorités françaises en juin 2024. Pour collecter, traiter et recycler les véhicules hors d'usage de toutes ses marques, Renault Group s'appuie sur l'expertise de son partenaire historique INDRA, devenu filiale à 100 % de The Future Is NEUTRAL depuis octobre 2024 et réseau leader en France du démantèlement de véhicules hors d'usage. L'objectif principal (outre la conformité) est de réduire les impacts de Renault Group sur l'épuisement des ressources grâce au recyclage et à la réutilisation des matériaux et pièces des véhicules hors d'usage. Renault Group et INDRA ne cessent d'étendre leur collaboration pour renforcer l'utilisation des pièces issues du réemploi par les ateliers de réparation. Grâce à ce partenariat Renault Group recycle également les déchets métalliques de ses usines de production et via un recyclage de ces déchets en circuits courts. Ce procédé est déjà en place en France et en Espagne pour une part importante de déchets d'aluminium, d'acier ou de fonte qui sont recyclés dans les propres fonderies de Renault Group, de HORSE ou de leurs fournisseurs. De plus, les déchets d'aluminium plats sont renvoyés aux fournisseurs d'aluminium pour être directement réintégrés dans leur production (prévu pour 2025 en Espagne). À moyen et long termes, l'ambition de Renault Group est d'étendre ces circuits courts à l'acier plat, en partenariat avec Boone Comenor Metalimpex (joint venture Suez et The Future Is NEUTRAL) et les aciéries. *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02 ; DP MDR-A_03]*

Si The Future Is NEUTRAL investit dans l'extension et la mise en conformité de ses centres de démantèlement de véhicules, les ressources qu'il consacre au recyclage et à l'économie circulaire se traduisent principalement par un ambitieux plan d'investissement dans des sociétés actives dans ce domaine, et en particulier des centres de récupération et de traitement des véhicules hors d'usage. *[DP MDR-A_06]*

2.2.2.5.3.4 Actions relatives aux déchets

Pour la gestion des déchets, Renault Group met en œuvre les actions suivantes sur l'ensemble de ses sites, dans le respect de la « hiérarchie des déchets » (réutilisation, recyclage et valorisation énergétique) :

- prévention : réduire la production de déchets à la source au niveau du Groupe, par exemple en privilégiant l'utilisation d'emballages durables plutôt qu'à usage unique. Lorsque la production de déchets ne peut être évitée, le Groupe cherche à réduire leur quantité en séparant la fraction qui peut être réutilisée. Plusieurs solutions existent, comme la déshydratation des boues issues du processus de peinture et des stations d'épuration des eaux, ou encore la séparation des huiles réutilisables contenues dans les boues et les copeaux d'usinage. Cette action est en cours, avec un accent sur l'optimisation des processus de production.; *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02]*
- réutilisation : au niveau du Groupe, réemployer autant que possible les produits et réutiliser les déchets ainsi que ceux issus de la production. Par exemple, Renault Group réutilise les cires anticorrosion en excès dans ses usines d'assemblage. Lorsqu'ils sont en bon état, certains emballages (par exemple des palettes en bois ou des barquettes en plastique thermoformé) sont réutilisés au sein de l'entreprise ou revendus dans le même but. Les solutions de réemploi sont constamment étudiées, avec des efforts importants sur les solutions de réutilisation des emballages ; *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02]*
- recyclage : si la matière ne peut pas être réutilisée, Renault Group recycle la plupart des déchets non dangereux, dont les métaux qui représentent plus de 70 % et sont 100 % recyclables. Des efforts continus sont déployés au niveau du Groupe, avec les prestataires de gestion et de traitement des déchets, pour améliorer le potentiel de recyclage et mettre en œuvre des solutions de tri spécifiques à chaque site. Le Groupe a mis en place, en collaboration avec des partenaires externes, la régénération des solvants de rinçage des robots de peinture sur la plupart des sites. Ces solvants régénérés sont ensuite réutilisés sur plusieurs sites du Groupe. De son côté, GAIA développe des circuits courts pour assurer la collecte et le recyclage des déchets de l'industrie automobile au sein même du secteur, en préservant la qualité technique et la valeur économique des matériaux pour la réutilisation dans les véhicules neufs ; *[DP MDR-A_01l ; DP MDR-A_02]*
- valorisation : lorsque le recyclage n'est pas envisageable, les déchets sont utilisés comme combustible alternatif ou pour la récupération d'énergie afin de produire de l'électricité ou de la vapeur. Cette pratique remplace le gaz naturel pour chauffer les fours de peinture, comme on le voit dans les usines de Sandouville, en France, et de Busan, en Corée du Sud ; *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02]*
- élimination : au niveau du Groupe, minimiser l'incinération des déchets sans récupération d'énergie et la mise en décharge. Depuis 2013, il y a eu une réduction de 69 % des déchets mis en décharge (en kg/véhicule, hors déchets de chantier et de fonderie).

Toutes ces actions sont déjà mises en place et le Groupe souhaite les maintenir sur le long terme. Les actions relatives aux déchets sont intégrées dans des plans d'actions plus larges, qui ne disposent pas du niveau de granularité des données nécessaire pour en extraire les budgets correspondant spécifiquement à la prévention et la gestion des déchets ; *[DP MDR-A_03 ; DP MDR-A_06]*

2.2.2.5.4 Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire

2.2.2.5.4.1 E5-3 – Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire

Description de la cible	Portée	Année cible	Valeur cible	Année de référence	Valeur de référence	Cibles intermédiaires - 2025	Situation à la fin de l'exercice 2024
Part de matériaux recyclés ou issus de l'économie circulaire dans la moyenne pondérée des volumes de production	Ensemble des véhicules produits dans le monde, sur un an	2030	33 % (en masse)	NA	NA	NA	30,2 %

[DP MDR-T_02 ; DP MDR-T_03 ; DP MDR-T_04 ; DP MDR-T_05 ; DP MDR-T_06 ; DP MDR-T_07 ; DP MDR-T_08]

Cette cible volontaire couvre les matériaux recyclés ou issus de pratiques d'économie circulaire, telles que le recyclage sur site des déchets de production. Elle contribue à la réduction de la consommation de matières premières primaires et à une meilleure gestion des flux sortants, en s'alignant sur la Politique Economie Circulaire du Groupe. *[DP E5-3_01 ; DP E5-3_02 ; DP E5-3_03 ; DP E5-3_04 ; DP E5-3_13 ; DP MDR-T_01].*

Pour définir cette cible, en l'absence de cadre scientifique pertinent préexistant pour fixer des cibles d'économie circulaire et de contenu recyclé, Renault Group a mis en place une démarche solide et transparente basée sur la définition des matières recyclées selon la norme ISO 14021, et la prise en compte des déchets métalliques de production réutilisés au sein d'un même site (exclus de la définition des matières recyclées selon l'ISO 14021) dans un indicateur plus large appelé « matières issues de l'économie circulaire ». Le Groupe a pris en compte trois critères pour fixer la cible de 33 % en 2030. Tout d'abord, il a pris en considération les taux déjà atteints pour les véhicules thermiques et électriques, par type de matériau et par procédé de production. Ensuite,

il a étudié les tendances des principaux fournisseurs de matériaux, y compris leurs taux d'intégration prévisionnel de matières recyclées et leurs feuilles de route, car les progrès de Renault Group dépendent également des actions de ses fournisseurs. Troisièmement, le Groupe a réalisé une évaluation technique des matériaux issus de l'économie circulaire par type d'application, en se concentrant particulièrement sur les plastiques, les aciers plats et les alliages d'aluminium pour les roues. Renault Group communique ce taux de matériaux issus de l'économie circulaire pour tous les véhicules neufs, en complément du taux de matériaux recyclés calculé selon la norme ISO 14021. La décision de fixer la cible sur les matériaux issus de l'économie circulaire plutôt que sur les seules matières recyclées (tel que défini par la norme ISO 14021) a été prise pour tenir compte de l'approche de réduction à la source des déchets de production, c'est à dire en les réincorporant directement dans les processus de production au sein d'un même site, bien que ce recyclage interne soit exclu du décompte des matériaux recyclés (tel que défini par cette norme ISO). *[DP MDR-T_11, DP-MDR-T_09 ; DP MDR-T_10]*

La méthodologie utilisée par Renault Group pour atteindre l'objectif n'a pas changé pour cet exercice. *[MDR-T_11]*

Renault Group suit l'avancement de la cible pour ses projets de nouveaux véhicules. La mesure est basée sur les valeurs déclarées par les fournisseurs, de matières recyclées ou de déchets métalliques de production contenues dans les pièces et matériaux qu'ils fournissent à Renault Group, notamment par le biais des Fiches Techniques Matériaux (MDS) soumises par les fournisseurs. Lorsqu'elles sont absentes, des taux moyens sont utilisés en fonction des retours des fournisseurs et des experts du Groupe. Ces taux sont mis à jour une fois par an dans un tableau dédié. Le Groupe calcule également le taux moyen de matériaux issus de l'économie circulaire dans ses véhicules vendus et actualise ce chiffre chaque année. Ce taux moyen consolidé reste relativement stable d'une année à l'autre car, malgré une augmentation progressive de ce taux d'une génération de véhicules à l'autre, le changement du mix de types de véhicules vendus (avec une augmentation rapide et continue de la part des véhicules électriques) conduit structurellement à une part plus faible de matériaux issus de l'économie circulaire. Cela est dû à la quantité importante de nouveaux matériaux nécessaires aux véhicules électriques, tels que ceux nécessaires à la production des batteries qui sont encore peu disponibles sur le marché du recyclage. *[DP MDR-T_13]*

2.2.2.5.4.2 E5-3 – Cibles relatives aux flux de ressources entrants

La principale cible concernant le flux de ressources entrant est la cible relative à la part de matériaux recyclés ou issus de l'économie circulaire présentée dans la section ci-dessus. Renault Group a mis en place une politique vis-à-vis des matériaux biosourcés pour promouvoir une utilisation responsable de ces ressources (pour plus de détails, voir le chapitre 2.2.2.4.3.4). *[DP E5-3_05]*

2.2.2.5.4.3 E5-3 – Cibles relatives aux flux de ressources sortants

La cible relative aux flux de ressources sortantes est présentée dans la section ci-dessous.

2.2.2.5.4.4 Cibles en matière de déchets

Description de la cible	Portée	Année cible	Valeur cible	Année de référence	Valeur de référence	Cibles intermédiaires - 2025	Situation à la fin de l'exercice 2024
Réduire les déchets de production non recyclés par véhicule	Sites de production, tertiaires, logistiques et d'ingénierie de Renault Group. Tous les types de déchets, à l'exception des déchets chantier et de fonderie.[1]	2030	15,4 kg/ véhicule [2]	2023	17,6 kg/ véhicule	17,1 kg/ véhicule	17,0 kg/ véhicule

(1) Les garages de Renault Group ainsi que les sites de démantèlement d'INDRA sont exclus du périmètre de la cible

(2) Pour plus d'informations sur l'exclusion des sites HORSE, voir chapitre 2.2.1.1.3.

[DP MDR-T_02 ; DP MDR-T_03 ; DP MDR-T_04 ; DP MDR-T_05 ; DP MDR-T_06 ; DP MDR-T_07 ; DP MDR-T_08]

Pour 2024, Renault Group a choisi de définir une cible volontaire de déchets par véhicule, alignant la cible d'amélioration des taux de recyclage avec la cible de réduction des déchets. Les déchets non recyclés comprennent les déchets éliminés par récupération d'énergie, incinération et autres traitements d'élimination. Les sous-cibles, qui ont été publiées l'année dernière, ne font désormais l'objet d'un suivi qu'en interne. La valeur de référence est la performance de l'année 2023 hors sites HORSE, soit 17,6 kg/véhicule de déchets non recyclés. Cette cible est revue tous les trois ans et déclinée en cibles pour chaque site de Renault Group. La cible en matière de déchets, comme d'autres cibles environnementales, fait l'objet d'un suivi mensuel et d'un rapport trimestriel au Leadership Team. *[DP E5-3_06 ; DP E5-3_07 ; DP E5-3_09 ; DP E5-3_13 ; DP MDR-T_01].*

Le Groupe a fixé sa cible selon une approche ascendante qui prend en compte l'amélioration continue des sites, les contraintes et défis environnementaux locaux et mondiaux, les évolutions réglementaires, les productions et projets prévus, les avancées techniques et les ressources allouées à chaque site. Cette cible est étudiée et confirmée en concertation avec les différents sites afin de maintenir la cohérence des cibles du Groupe. Cependant, du fait de l'approche ascendante de Renault Group, la cible ne suit pas un cadre fondé sur des preuves scientifiques. Le suivi de la cible est mensuel au niveau du site et du Groupe, afin d'examiner les écarts et de piloter les plans d'actions correspondants. Ces plans d'actions visent l'optimisation des filières de traitement, mais aussi l'optimisation de la préparation des déchets permettant de réduire les quantités et de favoriser les filières les plus vertueuses, par le tri, la compaction ou la séparation physico-chimique, comme l'égouttage ou l'évapo-concentration. En 2024, Renault Group a réalisé des progrès notables par rapport à l'année précédente en réduisant le poids des déchets non recyclés de plusieurs kilogrammes par véhicule. *[DP MDR-T_09 ; DP MDR-T_10 ; DP MDR-T_11 ; DP MDR-T_13]*

La méthodologie utilisée par Renault Group pour atteindre la cible n'a pas changé pour cet exercice. *[MDR-T_11]*

2.2.2.5.5 Indicateurs de l'utilisation des ressources et de l'économie circulaire

2.2.2.5.5.1 Généralités

Renault Group pilote différents indicateurs pour mieux analyser et suivre les impacts, les risques et les opportunités liés à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire.

Les indicateurs clés de performance permettant de suivre les progrès du Groupe en matière d'économie circulaire comprennent les taux de matières et de plastiques recyclés dans les véhicules neufs, le chiffre d'affaires (non publié) des principales activités d'économie circulaire du Groupe, et le nombre de véhicules d'occasion rénovés dans les différents ateliers de reconditionnement (Renew Factories) du Groupe et l'atelier de carrosserie lourde de Flins (Bodywork Factory).

2.2.2.5.5.2 E5-4 – Flux de ressources entrants

Les installations de Renault Group et de ses entités sont présentes sur quatre continents et comprennent des laboratoires, centres de conception et d'ingénierie, usines et concessions. Pour les véhicules et les pièces de rechange, les principaux matériaux utilisés sont l'acier, la fonte, l'aluminium et les plastiques. Pour l'emballage, les matériaux sont l'acier, le bois, le plastique et le carton. Le cobalt, le nickel et le lithium sont également utilisés pour les batteries. Renault Group s'efforce également de réduire l'utilisation de terres rares dans ses produits (Voir le chapitre 2.2.2.5.3.1). *[DP E5-4_01]*

Les matières biosourcées représentent moins de 1 % des matériaux utilisés dans la production des véhicules de Renault Group. Le caoutchouc naturel, présent principalement dans les pneumatiques, est de loin la principale matière biosourcée utilisée dans les véhicules.

Depuis 2022, Renault Group s'est doté d'une politique concernant l'utilisation et l'approvisionnement responsables de matériaux biosourcés, visant particulièrement à éviter l'utilisation de matières premières entrant en concurrence directe avec l'alimentation humaine et animale, ou controversées du fait des potentiels effets indésirables sur les personnes et les écosystèmes liés à leur exploitation (voir 2.4.3.4).

La plupart des fournisseurs automobiles incorporant des biomatériaux dans leurs produits ne sont pas encore en mesure de fournir des certificats indépendants attestant de leur origine durable. Cependant le déploiement de ce type de certification est en cours, en particulier pour les pneumatiques en réponse au nouveau Règlement européen contre la déforestation et la dégradation des forêts (EURD).

Informations sur les matériaux utilisés pour fabriquer les produits et services

(En tonnes)	2024
Poids global des produits et des matériaux techniques et biologiques utilisés pendant la période de reporting	3 559 897
Poids des composants secondaires réutilisés ou recyclés, des produits intermédiaires secondaires et des matériaux secondaires (y compris l'emballage)	1 082 520
Pourcentage des composants secondaires réutilisés ou recyclés, des produits intermédiaires secondaires et des matériaux secondaires (y compris l'emballage)	30,4 %

2.2.2.5.5.3 E5-5 – Flux de ressources sortants

Renault Group s'engage à concevoir et à produire des véhicules qui respectent les principes de l'économie circulaire, en veillant à ce que ses produits et matériaux soient durables, réparables, réutilisables, et recyclables (Voir le chapitre 2.2.2.5.1). *[DP E5-5_01]*

À l'heure actuelle, il n'existe pas de méthodologie standard pour calculer la durabilité ou la réparabilité des véhicules, de sorte qu'aucune valeur moyenne n'est disponible pour l'industrie automobile. *[DP E5-5_03]*

Tous les véhicules de Renault Group vendus dans l'UE sont conformes au règlement (CE) 715/2007 (« Euro6 »), qui exige une durée de vie des dispositifs de dépollution de 160 000 km. Les contrôles sont réalisés dans les usines d'assemblage (conformité de la production), puis en phase d'usage (conformité en service) sur les véhicules échantillonnés pendant une période pouvant aller jusqu'à cinq ans ou 100 000 km, au premier des deux termes échus. Les contrôles en service sont effectués par les laboratoires, à la demande des autorités nationales. La surveillance des marchés peut être assurée par les acteurs de la société civile. Ces exigences de durabilité seront étendues et engloberont la durée de vie des batteries à partir de 2026, date d'entrée en vigueur du règlement UE 2024/1257 (Euro7). *[DP E5-5_02]*

L'engagement de Renault Group pour la satisfaction de ses clients se traduit par une stratégie de service après-vente qui met l'accent sur la réparabilité de ses véhicules. Cette approche de la réparabilité n'est pas évaluée à l'aide d'un système établi, mais fait partie intégrante de son engagement envers la satisfaction du client et la durabilité. Le Groupe fournit des pièces de rechange pour s'assurer que les réparations peuvent être effectuées selon les méthodes d'ingénierie établies de Renault Group. Les techniciens de son réseau sont équipés pour diagnostiquer et réparer les véhicules de manière sûre et efficace, en utilisant des pièces de rechange approuvées (neuves, d'occasion, remises à neuf ou remanufacturées) et en respectant des spécifications détaillées pour chaque type de véhicule et de réparation. Renault Group assure la disponibilité des pièces détachées pour les véhicules particuliers pendant au moins 10 ans et les véhicules utilitaires pendant 15 ans après la fin de la production, comme spécifié dans ses conditions générales de vente. Avant le lancement de véhicules neufs, le Groupe veille à ce que les pièces détachées soient cataloguées et stockées, afin de garantir une solution de réparation à tous ses clients. Le Groupe est équipé d'outils spécialisés et dispense des formations pour effectuer les réparations. De plus, les techniques de réparation ont été validées et sont accessibles sur l'ensemble des systèmes d'information documentaire du Groupe. *[DP E5-5_03]*

Recyclabilité des véhicules et des emballages après-vente

(En %)	2024
Taux de contenu recyclable dans les véhicules	85 %
Taux de contenu recyclable dans les emballages après-vente	85 %

Tous les véhicules commercialisés par le Groupe sur le marché européen sont au moins recyclables à 85 % et valorisables à 95 %, conformément à la Directive 2005/64/CE. Cette exigence réglementaire européenne est appliquée à l'ensemble des véhicules du Groupe vendus dans le monde.

Les emballages des pièces détachées vendues en après-vente sont recyclables à 85 %.

D'autre part, afin de minimiser la génération de déchets lors de la production des véhicules, plus de 95 %[11] des pièces livrées aux usines du Groupe le sont dans des emballages de transport réutilisables. Les emballages à usage unique résiduels (emballage de transport ou éléments de calage) sont recyclés à plus de 89 %.

2.2.2.5.5.4 E5-5 – Déchets

Renault Group surveille la composition des déchets dans le cadre de son reporting environnemental. Les principales catégories de déchets générés par le secteur automobile sont les déchets métalliques, les déchets de procédés dangereux (boues de peinture et solvants, boues d'usinage, huiles lubrifiantes, concentrés, boues d'épuration, etc.), les déchets d'emballage et les batteries de traction. *[DP E5-5_12 ; DP E5-5_13 ; DP-E5-5_14]*

Déchets

(En tonnes)	2024	Déchets dangereux	Déchets non dangereux
Quantité totale de déchets produite	**695 824**	**46 283**	**649 541**
Quantité de déchets non éliminés	**671 897**	**31 772**	**640 125**
Quantité totale de déchets recyclés	640 517	17 952	622 565
Quantité totale de déchets valorisés par d'autres opérations	31 380	13 820	17 560
Quantité totale de déchets préparés en vue du réemploi	-	-	-
Pourcentage de déchets d'emballages (1) recyclés	89,96 %		
Quantité de déchets éliminés	**23 927**	**14 511**	**9 416**
Quantité totale de déchets mis en décharge	9 560	1 396	8 164
Quantité totale de déchets incinérés	8 823	8 641	182
Quantité totale de déchets éliminés par d'autres opérations	5 544	4 474	1 070
Quantité totale de déchets non recyclés	**55 307**		
Pourcentage de déchets non recyclés (%)	8 %		
Quantité totale de déchets radioactifs	-		

(1) Estimation conservatrice prenant en compte les différentes catégories de déchets d'emballages triés mais également les déchets non-dangereux en mélange, qui contiennent une part de déchets d'emballage non triés et par conséquent non recyclés.

11 Pourcentage des m³ emballés livrés aux usines du Groupe. Cette estimation est réalisée sur la base d'un taux de 96,8 % mesuré sur le périmètre de fabrication monde (hors Corée et Colombie), représentant 94 % des véhicules produits par Renault Group.

2.2.2.5.6 Notes méthodologiques

Renault Group définit ses indicateurs selon des méthodes éprouvées. Ils font l'objet de contrôles et vérifications internes, sans être systématiquement validés par un organisme tiers.

E5-4 – Flux de ressources entrants

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Poids total des produits et des matériaux techniques et biologiques utilisés au cours de la période de reporting Poids des composants secondaires réutilisés ou recyclés, des produits intermédiaires secondaires et des matériaux secondaires (y compris l'emballages)	Pour répondre à ces indicateurs, les champs d'application suivants ont été identifiés : • les matériaux utilisés pour la fabrication de véhicules neufs : ces matériaux peuvent soit être assemblés dans les véhicules, soit finir en déchets ; • les pièces vendues en après-vente, neuves ou remanufacturées, sur les sites de Renault Group ou par un prestataire externe ; • les emballages qui entrent sur les sites de Renault Group, destinés à la commercialisation de produits emballés. Les véhicules fabriqués par Renault Group sont exempts d'emballage. La méthodologie adoptée pour calculer ces indicateurs est basée sur la décomposition des flux et la comptabilisation des matières dans leurs états finaux. Par conséquent, aucun double comptage n'a été identifié. La détermination des valeurs associées à ces indicateurs repose sur des hypothèses et un niveau élevé d'incertitude. Certaines données sont rapportées sur un périmètre partiel. Des travaux sont en cours pour améliorer leur fiabilité. *[DP E5-4_08 ; DP MDR-M_02]*
Pourcentage des composants secondaires réutilisés ou recyclés, des produits intermédiaires secondaires et des matériaux secondaires (y compris les emballages)	**Véhicules neufs :** Pour les véhicules neufs, le poids des matériaux recyclés ou réutilisés est déterminé en utilisant des véhicules « pivot », qui représentent des groupes de véhicules ayant des caractéristiques communes. Chaque véhicule est associé à un pivot, et le contenu en matériaux est dérivé de la nomenclature des pièces (BOM). La proportion de matériaux recyclés est basée sur les données de l'économie circulaire. Si aucun pivot n'existe, un taux minimum de matériaux recyclés est appliqué en fonction du type de motorisation du véhicule. Pour les déchets, le périmètre est limité aux déchets issus de la fabrication de véhicules neufs, les autres types de déchets étant pris en compte dans leurs champs d'application respectifs. Pour déterminer le poids des matériaux recyclés ou réutilisés, les quantités de déchets générés sont collectées par type de matériau, et la proportion de matériaux recyclés ou réutilisés est déterminée sur la base des données de l'économie circulaire. **Après-vente :** Pour l'après-vente, les méthodologies suivantes ont été utilisées : • pièces remanufacturées par Renault Group : pour déterminer le poids de la matière réemployée lors du processus de remanufacturage des composants du véhicule (principalement des boîtes de vitesses, des moteurs et des turbos), la mesure est effectuée soit par le biais des fiches techniques des composants/pièces, soit par leur pesée ; • pièces remanufacturées par un prestataire externe : les données sont basées sur des éléments déclaratifs reçus du principal fournisseur de Renault Group et concernent les cinq catégories de pièces suivantes : démarreur, alternateur, compresseur, volant moteur bi-masse et double embrayage humide ; • pièces de rechange neuves : le contenu recyclé n'est pas disponible. Pour l'année prochaine, le service après-vente entend collaborer avec ses principaux fournisseurs afin de documenter les informations nécessaires à la divulgation des chiffres associés. **Emballages :** Les emballages pris en compte dans le calcul de cet indicateur correspondent aux emballages qui entrent sur les sites de Renault Group à des fins de commercialisation de produits emballés. A ce titre, seuls les emballages des pièces vendues en après-vente sont concernés. Pour déterminer le poids total de ces emballages, un poids moyen d'emballage a été déterminé et multiplié par la quantité de pièces achetées. Pour la proportion de matière réutilisée ou recyclée, un taux moyen de recyclage a été calculé en fonction de la composition de l'emballage (principalement du carton). Les données sont rapportées sur un périmètre restreint, centré sur la France, qui représente environ 40 % de l'activité après-vente. Les chiffres sont basés sur les neuf premiers mois d'activité et reposent sur de nombreuses hypothèses, ce qui entraîne un niveau élevé d'incertitude. Pour améliorer la fiabilité et la précision des données publiées, Renault Group doit améliorer ses outils et processus de reporting dans les années à venir. Cela implique la mise à jour des systèmes d'information logistique du Groupe, pour lesquels un cadrage a été lancé au quatrième trimestre 2024. Les premiers développements informatiques seront achevés à partir de 2026, en raison de la priorisation budgétaire.

E5-5 – Flux de ressources sortants

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Taux de contenu recyclable dans les véhicules	Depuis 2007, la directive européenne 2005/64/CE, connue sous le nom de directive 3R, exige que tous les nouveaux véhicules introduits sur le marché en Europe soient recyclables, au minimum, à 85 %. Renault Group s'assure du respect de cette exigence en certifiant le pourcentage de recyclabilité des véhicules neufs lors du processus d'homologation.
Taux de contenu recyclable dans les emballages après-vente	Les emballages pris en compte dans le calcul de cet indicateur correspondent aux emballages contenant les pièces détachées vendues par le service après-vente. Pour déterminer le poids total des emballages mis sur le marché, un poids moyen d'emballage a été déterminé et multiplié par la quantité de pièces expédiées. Pour la proportion de matériaux recyclables, un taux moyen de recyclage a été appliqué en fonction de la composition de l'emballage (principalement du carton, du bois et du plastique). Les données sont rapportées sur un périmètre restreint, centré sur la France, qui représente environ 40 % de l'activité après-vente. Les chiffres sont basés sur les neuf premiers mois d'activité, puis extrapolés sur douze mois et reposent sur des hypothèses importantes, ce qui entraîne un niveau élevé d'incertitude. Pour améliorer la fiabilité et la précision des données publiées, Renault Group doit améliorer ses outils et processus de reporting dans les années à venir. Cela implique la mise à jour des systèmes d'information logistique du Groupe, pour lesquels un cadrage a été lancé au quatrième trimestre 2024. Les premiers développements informatiques seront achevés à partir de 2026, en raison de la priorisation budgétaire.

E5-5 – Déchets

Tous les indicateurs énumérés ci-dessous sont exprimés en tonnes, sauf indication contraire. Tous les indicateurs ayant une valeur à zéro n'ont pas été listés ci-dessous, car cela indique qu'aucun site de Renault Group n'a signalé de quantité associée.

Sont exclus du périmètre les sites dont les effectifs sont faibles et, par conséquent, l'impact négligeable (essentiellement sur des activités tertiaires).

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Quantité totale de déchets produite	Les déchets déclarés sont les déchets qui sortent du périmètre géographique du site. Les quantités sont exprimées en tonnes. Ils comprennent les déchets dangereux (DD) et les déchets non dangereux (DND).
Quantité totale de déchets dangereux	Renault Group n'est pas concerné par la préparation au réemploi car les matériaux réemployés ne sont pas considérés comme des déchets.
Quantités de déchets non éliminés, répartition par déchets dangereux et non dangereux et type de traitement Quantités de déchets éliminés, répartition par déchets dangereux et non dangereux et type de traitement Quantité de déchets non recyclés	Pour déterminer le type de traitement de chaque déchet considéré, la classification suivante a été utilisée :

	Type de traitement	Code européen
Eliminés	Incinération	D10, D11
	Mise en décharge	D1, D5
	Autres opérations d'élimination	D2, D3, D4, D6, D7, D8, D9, D12, D13, D14, D15
Non éliminés	Préparation en vue du réemploi	-
	Recyclage	R2, R3, R4, R5, R6, R7, R8, R9, R10
	Autres opérations de valorisation	R1, R11, R12, R13

Pourcentage de déchets non recyclés	Les déchets non recyclés sont définis comme suit : • déchets éliminés (codes européens commençant par D) ; • déchets incinérés avec valorisation énergétique (code européen R1) ; • déchets traités par des opérations R11, R12 ou R13, pour lesquels il n'est pas possible de savoir s'ils ont été recyclés ou incinérés avec récupération d'énergie (classés comme déchets non recyclés par une position conservatrice).
Quantité totale de déchets radioactifs	Si toutes les quantités de déchets ne sont pas disponibles, des méthodologies d'estimation telles que des ratios de déchets par personne (kg/pers) sont utilisées. Dans le cas où tous les traitements des déchets ne sont pas disponibles, des méthodologies d'estimation basées sur les connaissances des spécialistes déchets et des données bibliographiques sont utilisées (filières de traitement par pays). Dans le scénario le plus défavorable, si aucune donnée de traitement n'est disponible, les déchets doivent être considérés comme enfouis (D1 en tant que position prudente).

2.2.2.6 Taxonomie verte

Pour cette quatrième année d'application de l'Acte Délégué de l'article 8 du Règlement du Parlement européen et du Conseil 2020/852 du 18 juin 2020, dit « Taxonomie », Renault Group a défini l'éligibilité de ses activités aux six objectifs environnementaux de l'Union européenne comme suit :

Objectif environnemental	Activité couverte par la Taxonomie	Description de l'activité Taxonomie	Codes NACE	Activités correspondantes de Renault Group (agrégats concernés)
Atténuation du changement climatique	3.3 Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	Fabrication, réparation, entretien, réaffectation et mise à niveau de véhicules de transport, de matériel roulant et de navires à faible émission de carbone	C29.1, 45.11Z	Fabrication, réparation et vente de véhicules (CA, CapEx, OpEx)
	3.4 Fabrication de batteries	Fabrication et vente de batteries électriques pour le transport, le stockage d'énergie stationnaire et hors réseau et d'autres applications industrielles ; fabrication de leurs composants et recyclage en fin de vie	C27.2, E38.32	Vente de batteries précédemment louées aux clients (CA)
	3.18 Fabrication de composants automobiles et de composants pour la mobilité	Fabrication, réparation, entretien, adaptation, réaffectation et mise à niveau de composants pour la mobilité destinés à des dispositifs de mobilité des personnes à émissions nulles, et de systèmes automobiles et pour la mobilité, composants, entités techniques distinctes, pièces et pièces de rechange	C29.3	Activités de R&D pour le compte de partenaires tels que Flexis (CA)
	6.5 Transport par motos, voitures particulières, et véhicules utilitaires légers	Achat, financement, location, crédit-bail et exploitation de véhicules désignés comme appartenant aux catégories M1 et N1, qui relèvent toutes deux du champ d'application du règlement (CE) n° 715/2007, ou de la catégorie L (véhicules à deux ou trois roues et véhicules à quatre roues)	H49.32, H49.39, N77.11	Financement, location de véhicules (CA, CapEx)
	7.3 Installation, entretien et réparation des équipements améliorant l'efficacité énergétique	Installation, entretien et réparation d'équipements d'efficacité énergétique conformes aux exigences minimales de la directive 2010/31/UE et, le cas échéant, classés dans les deux classes d'efficacité énergétique les plus élevées conformément au règlement (UE) 2017/1369	F42, F43, M71, C16, C17, C22, C23, C25, C27, C28, S95.21, S95.22, C33.12	Amélioration de la performance énergétique des actifs industriels et immobiliers – pas d'activité commerciale associée (CapEx)
	7.4 Installation, entretien et réparation de bornes de recharge pour véhicules électriques	Installation, entretien et réparation de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les bâtiments et les places de stationnement attenantes aux bâtiments	F42, F43, M71, C16, C17, C22, C23, C25, C27, C28	Déploiement des réseaux de recharge (CA)
Transition vers une économie circulaire	2.6 Dépollution et démantèlement des produits en fin de vie	Construction, exploitation et modernisation des installations destinées à démanteler et dépolluer les produits complexes en fin de vie, les biens mobiliers et leurs composants en vue de la valorisation des matières ou de la préparation en vue du réemploi des composants	E38.3, E42.9.9	GAIA (CA)
	5.4 Vente de biens d'occasion	Vente de biens d'occasion qui ont été utilisés conformément à leur usage prévu auparavant par un client (personne physique ou morale), éventuellement après réparation, remise en état ou remanufacturage	45.11Z	THE REMAKERS (CA, CapEx)

Synthèse des valeurs du KPI chiffre d'affaires pour les exercices 2024 et 2023, avec le même jeu de critères DNSH

Objectif environnemental	Activité	CA éligible 2024	% CA total 2024	CA éligible 2023	% CA total 2023	CA aligné 2024	% CA total 2024	CA aligné 2023	% CA total 2023
Atténuation du changement climatique	3.3 Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	48 452	86,2 %	47 173	90,1 %	4 802	8,5 %	5 124	9,8 %
	3.18 Fabrication de composants automobiles et de composants pour la mobilité	453	0,8 %	-	-	315	0,6 %	-	-
	3.4 Fabrication de batteries	30	0,1 %	25	0,0 %	30	0,1 %	25	0,0 %
	6.5 Transport par motos, voitures particulières, et véhicules utilitaires légers	5 479	9,7 %	4 007	7,7 %	518	0,9 %,	342	0,7 %
	7.4 Installation, entretien et réparation de bornes de recharge pour véhicules électriques	24	0,0 %	17	0,0 %	24	0,0 %	17	0,0 %
Sous-total : Atténuation du changement climatique		**54 439**	**96,8 %**	**51 222**	**97,8 %**	**5 689**	**10,1 %**	**5 508**	**10,5 %**
Transition vers une économie circulaire	2.6 Dépollution et démantèlement des produits en fin de vie	26	0,0 %	-	-	25	0,0 %	na	na
	5.4 Vente de biens d'occasion	1 748	3,1 %	1 126	2,1 %	1 654	2,9 %	na	na
Sous-total : Transition vers une économie circulaire		**1 774**	**3,2 %**	**1 126**	**2,1 %**	**1 680**	**3,0 %**	**na**	**na**
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES		**56 213**	**100,0 %**	**52 348**	**99,9 %**	**7 369**	**13,1 %**	**5 508**	**10,5 %**
		(M EUR)		*(M EUR)*		*(M EUR)*		*(M EUR)*	

Synthèse des valeurs du KPI CapEx pour les exercices 2024 et 2023, avec le même jeu de critères DNSH

Objectif environnemental	Activité	CapEx éligible 2024	% CapEx total 2024	CapEx éligible 2023	% CapEx total 2023	CapEx aligné 2024	% CapEx total 2024	CapEx aligné 2023	% CapEx total 2023
Atténuation du changement climatique	3.3 Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	3 793	80,7 %	4 159	89,3 %	944	20,1 %	1 006	21,6 %
	6.5 Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers	882	18,8 %	494	10,6 %	154	3,3 %	39	0,8 %
	7.3 Installation, entretien et réparation d'équipements améliorant l'efficacité énergétique	2	0,0 %	5	0,1 %	2	0,0 %	5	0,1 %
	7.4 Installation, entretien et réparation de bornes de recharge pour véhicules électriques	22	0,5 %	0	0,0 %	22	0,5 %	0	0,0 %
Sous-total : Atténuation du changement climatique		**4 699**	**100,0 %**	**4 658**	**100,0 %**	**1 121**	**23,9 %**	**1 050**	**22,5 %**
Transition vers une économie circulaire	5.4 Vente de biens d'occasion	1	0,0 %	0	na	1	0,0 %	na	na
Sous-total : Transition vers une économie circulaire		**1**	**0,0 %**	**0**	**na**	**1**	**0,0 %**	**na**	**na**
TOTAL CAPEX		**4 700**	**100,0 %**	**4 658**	**100,0 %**	**1 122**	**23,9 %**	**1 050**	**22,5 %**
		(M EUR)		*(M EUR)*		*(M EUR)*		*(M EUR)*	

Synthèse des valeurs du KPI OpEx pour les exercices 2024 et 2023, avec le même jeu de critères DNSH

Objectif environnemental	Activité	OpEx éligible 2024	% OpEx total 2024	OpEx éligible 2023	% OpEx total 2023	OpEx aligné 2024	% OpEx total 2024	OpEx aligné 2023	% OpEx total 2023
Atténuation du changement climatique	3.3 Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	1 744	100,0 %	1 409	100,0 %	492	28,2 %	229	16,3%
Sous-total : Atténuation du changement climatique		**1 744**	**100,0 %**	**1 409**	**100,0 %**	**492**	**28,2 %**	**229**	**16,3 %**
TOTAL OPEX		**1 744**	**100,0 %**	**1 409**	**100,0 %**	**492**	**28,2 %**	**229**	**16,3 %**
		(M EUR)		*(M EUR)*		*(M EUR)*		*(M EUR)*	

Le chiffre d'affaires augmente entre 2023 et 2024 en raison des éléments suivants :

- prise en compte des activités de l'objectif Economie Circulaire (activités 2.6 et 5.4), et notamment des ventes de véhicules d'occasion, dans le calcul de l'alignement ;
- vente de R&D liée à des projets d'électrification à des partenaires (activité 3.18) ;
- entrée de l'entité de location longue durée MeinAuto dans le périmètre (activité 6.5).

Les CapEx augmentent également en 2024 grâce à :

- l'entrée de MeinAuto et de son parc roulant dans le périmètre (activité 6.5) ;
- la sortie de HORSE Powertrain Ltd, entité dédiée au développement de technologies thermiques et hybrides ; et
- à l'augmentation des dépenses immobilisées liées à des projets de véhicules électriques commercialisés (activité 3.3).

Les OpEx montrent également une augmentation par rapport à 2023, portée par les dépenses liées au développement des logiciels SDV.

2.2.2.6.1 Méthodologie

Le périmètre d'éligibilité des activités est le suivant :

- chiffre d'affaires : les ventes de biens de l'Automobile, les ventes de biens aux partenaires ainsi que les produits de location des actifs et les produits d'intérêts sur opérations de financement des ventes tels que décrits dans la note 4 des comptes consolidés sont éligibles au titre des activités 2.6, 3.3, 3.4, 3.18, 5.4, 6.5 et 7.4 de la Taxonomie ;
- investissements (CapEx) : l'ensemble des acquisitions d'immobilisations incorporelles et corporelles, telles que détaillées respectivement en note 10-A1 et en note 10-B des Notes annexes aux états financiers consolidés, hors *goodwill*, est éligible, concourant à la conception, à la fabrication, à la distribution de biens automobiles ainsi qu'à leur financement et à la location de véhicules ;
- dépenses opérationnelles (OpEx) : les frais de Recherche et Développement non immobilisés, tels qu'exposés en note 10-A2 des Notes annexes des états financiers consolidés, représentent l'essentiel des activités éligibles auxquelles s'ajoutent, pour des montants beaucoup plus faibles, des dépenses de loyer variables, de courte durée ou de faible valeur non retraitées au titre de la norme IFRS 16 Location, comme indiqué en note 6-C des Notes annexes aux états financiers consolidés.

2.2.2.6.1.1 Méthode utilisée pour déterminer la portée des activités ayant une contribution substantielle

Chiffre d'affaires

Pour déterminer la contribution substantielle des activités éligibles liées aux véhicules, Renault Group a analysé les chiffres d'affaires en se basant sur le modèle de véhicule et la technologie du groupe motopropulseur pour les activités liées à l'objectif climatique, et sur les normes européennes d'émission (Euro6) pour les activités liées à l'objectif d'économie circulaire ; lorsque l'information de dépollution n'était pas disponible, le Groupe a utilisé la date de première immatriculation comme filtre, cette norme ayant été appliquée sur tous les véhicules neufs immatriculés après le 1er janvier 2014. Pour les pièces de rechange, ne disposant pas du système d'information qui permettrait une identification directe des pièces montées sur les véhicules à faibles émissions, ce chiffre d'affaires a été estimé au prorata des « visites atelier » des véhicules à faibles émissions.

Pour l'activité 2.6, a été extrait le chiffre d'affaires réalisé par GAIA relatif à la récupération de matières (cuivre, métaux précieux, plastiques) et de pièces automobiles suite à démantèlement.

Investissements (CapEx)

Pour déterminer la contribution substantielle des activités éligibles liées aux véhicules, le Groupe a analysé les CapEx et dépenses de R&D capitalisées en se basant sur le modèle de véhicule et la technologie du groupe motopropulseur, de la même manière que pour le chiffre d'affaires. Ces investissements ont été retenus pour les projets véhicules à faibles émissions. Les dépenses d'investissement communes à des véhicules électriques et thermiques (comme celles relatives à des équipements montés sur plusieurs modèles distincts), ont été prises au prorata des ventes de véhicules à faibles émissions dans le plan des ventes moyen terme. Tous les investissements industriels relatifs au Rafale PHEV ont été comptabilisés, ce modèle répondant aux critères de contribution substantielle en vigueur.

Environ 50 % des dépenses de R&D capitalisées correspondent à des salaires et charges sociales.

Pour l'activité 5.4, les investissements en support au développement de THE REMAKERS (amélioration de procédés et de lignes de production et tests pour nouveaux produits) ont été pris en compte.

Dépenses opérationnelles (OpEx)

Les exigences de la Taxonomie limitent ces dépenses aux dépenses de R&D non immobilisées. Leur affectation aux activités économiques a suivi la même logique que celle décrite pour les dépenses d'investissement. Dans la mesure du possible, les coûts de R&D non immobilisés ont été directement alloués aux véhicules. Ils ont été inclus si les véhicules en question apportent une contribution substantielle à l'objectif d'atténuation du changement climatique. Le Groupe n'a pas inclus les coûts de recherche et développement non capitalisés directement attribuables aux véhicules qui ne répondent pas aux critères de sélection. Les coûts de recherche et développement non capitalisés qui n'étaient pas clairement attribuables à un projet de véhicule particulier – notamment les projets de recherche en amont – et les autres coûts d'exploitation ont été inclus sur une base proportionnelle à l'aide de formules d'allocation similaires à celles utilisées pour les dépenses d'investissement.

2.2.2.6.1.2 Vérification de la conformité aux critères DNSH

Adaptation au changement climatique – toutes activités

Selon l'approche préconisée par la TCFD, une évaluation des risques climatiques et de la vulnérabilité, reposant sur trois scénarios :

- scénario New Green Deal +1,5°C ;
- scénario Eco-Techno Driven + 3°C ;
- scénario recul et fragmentation +4°C,

a été réalisée afin d'identifier les sites susceptibles d'être affectés (Voir chapitre 2.2.2.1.2).

Ces risques ont été évalués sur la base de la durée de vie du bien concerné et sont essentiellement de trois types (chaleur extrême, stress hydrique et inondations) couverts par des plans d'actions adaptés.

Atténuation du changement climatique – activité 5.4

Les émissions directes liées à la production de chaleur sur les sites de reconditionnement sont inférieures à 270 g CO_2eq par kWh. Les émissions liées au transport sont couvertes par l'initiative de décarbonation de Renault Group.

Protection et utilisation durable de l'eau et des ressources marines – toutes activités

En plus de se conformer à la réglementation en vigueur et à l'interdiction d'utiliser toute source d'eau non renouvelable, les usines s'engagent à réduire leur consommation d'eau nécessaire à la production d'un véhicule (Voir le chapitre 2.2.2.2.4) et à réduire les émissions de métaux toxiques pouvant impacter les ressources en eau (Voir le chapitre 2.2.2.3.4).

Transition vers une économie circulaire toutes activités sauf 2.6 et 5.4

La politique d'économie circulaire de Renault Group (Voir la section 2.2.2.5) couvre les critères DNSH liés à (a) la réutilisation et l'utilisation de matières premières secondaires et de composants réutilisés dans les produits fabriqués, (b) la conception pour une durabilité élevée, la recyclabilité, la facilité de démontage et l'adaptabilité des produits fabriqués, (c) la gestion des déchets qui privilégie le recyclage plutôt que l'éliminationnt dans le processus de fabrication et (d) les substances préoccupantes qui sont identifiées et suivies tout au long du cycle de vie (Voir le chapitre 2.2.2.2.2).

Les véhicules à faible émissions concernés par l'activité 6.5 sont réutilisables ou recyclables à un minimum de 85 % en poids, réutilisables ou valorisables à un minimum de 95 % en poids, le Groupe se conformant à la directive européenne 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage.

Prévention et réduction de la pollution – activités 3.x

De même que pour l'année 2023, la démarche du Groupe s'inscrit dans la lignée du mémorandum d'interprétation privilégié par les autorités françaises de certains critères de l'annexe C de l'acte délégué climat de la Taxonomie européenne, publié par le Trésor français en janvier 2024.

Renault contribue et utilise le Système International de Gestion des Données (IMDS), par lequel le Groupe gère les substances dangereuses tout au long de la chaîne de valeur, des fournisseurs aux clients. En complément, d'autres fonctions du Groupe utilisent IMDS pour se conformer à toutes les réglementations applicables (REACH, CLP, POPs...).

La politique de Renault Group en matière de substances répond aux critères (a) à (e) de l'annexe C du règlement délégué 2021/2139 (Voir chapitre 2.2.2.2.2), notamment les réglementations encadrant l'usage des polluants organiques persistantes (POP), du mercure et des composants du mercure, des gaz appauvrissant la couche d'ozone, dont l'utilisation est d'ores et déjà interdites via la norme GDN-1903-2024-0002 de Renault Group applicable au Groupe et à ses fournisseurs, et des substances relevant du règlement 1907/2006 (REACH).

Pour toute substance extrêmement préoccupante (SVHC) représentant plus de 0,1 % de la masse d'un article (Voir les quantités correspondantes dans la section 2.2.2.2.2), il a été vérifié qu'il n'existe pas d'alternative appropriée et que ces substances sont utilisées dans des conditions contrôlées, en s'appuyant sur les orientations données par le document intitulé « Draft Commission Notice on the interpretation and implementation of certain legal provisions of the EU Taxonomy Environmental Delegated Act, the EU Taxonomy Climate Delegated Act and the EU Taxonomy Disclosures Delegated Act » et daté du 29 novembre 2024.

Pour le dernier alinéa du critère (f), à savoir les substances dites SOC (substances of concern) il n'existe pas de liste définie à l'échelle européenne référençant l'ensemble des substances, y compris auto-classifiées, et aucune réglementation applicable n'oblige à les tracer et les déclarer. Compte tenu de l'incertitude sur l'étendue des substances à analyser et afin de se conformer avec cette nouvelle exigence, Renault Group a mis en œuvre ses meilleurs efforts en menant une analyse sur la base des substances harmonisées selon la même méthodologie que celle décrite au chapitre 2.2.2.2.2 du présent document et répondant aux critères décrits dans l'annexe VI du règlement (CE) 1272/2008 pour les catégories de danger listées à l'article 57 du règlement (CE) 1907/2006 (règlement REACH).

Il est à noter, que les exigences de l'annexe C du règlement délégué 2021/2139 pourraient être modifiées par l'initiative « Omnibus » annoncée par la Commission Européenne en décembre 2024, et dont l'objectif est de simplifier plusieurs directives et règlements dont la Taxonomie.

Du fait de cette incertitude, le Groupe ne peut exclure la possibilité que l'évaluation des critères DNSH puisse évoluer et que certaines activités économiques actuellement classées comme alignées sur la Taxonomie ne puissent plus être qualifiées comme telles.

Par définition, les véhicules à faibles émissions respectent les seuils d'émissions pour les véhicules utilitaires légers propres fixés dans le tableau 2 de l'annexe de la directive 2009/33/CE.

Prévention et réduction de la pollution – autres activités

Les véhicules à faibles émissions que Renault Group vend, finance, loue ou exploite sont tous équipés de pneus dans des classes de bruit et de résistance à la route extérieure conformes aux exigences européennes du règlement CE 661/2009. Comme les exigences de la Taxonomie vont au-delà de la conformité réglementaire sur ce critère, une analyse supplémentaire a été menée et a démontré que la plupart des références de pneus montés à l'origine sur des véhicules à faibles émissions répondent à ce critère. Cependant, malgré tous les efforts du Groupe, il n'a pas été possible de le vérifier pour tous les véhicules financés, car les informations sur le montage réel de leurs pneus ne sont pas disponibles. À ce jour, ce critère est considéré comme inopérable. Cette position sera réévaluée à l'avenir en fonction de la disponibilité des données nécessaires.

Avec un niveau sonore certifié bien inférieur à 68 dBA, les véhicules électriques Renault respectent, depuis 2021, les limites de bruit extérieur applicables à partir de 2024, contribuant ainsi à la réduction du bruit ambiant et à la qualité de vie en zone urbaine. Tous les véhicules à faibles émissions mis sur le marché par Renault Group en Europe en 2024 sont donc conformes au règlement européen 540/2014/CE applicable aux véhicules certifiés depuis juillet 2016, qui nécessitent un maximum de 72 dBA.

Les installations de démantèlement de Renault Group sont équipées pour gérer et stocker en toute sécurité et de manière respectueuse de l'environnement les substances, mélanges et composants dangereux retirés lors des opérations de dépollution, et sont conformes à la réglementation européenne.

Prévention et restauration de la biodiversité et des écosystèmes – toutes activités

Au-delà des études d'impact environnemental menées conformément aux réglementations nationales et européennes, Renault Group est force de proposition dans la préservation de la biodiversité et des écosystèmes (Voir le chapitre 2.2.2.4).

2.2.2.6.1.3 Vérification du respect des garanties minimales

Ces garanties minimales recouvrent quatre grands domaines :

- lutte contre la corruption : politiques, actions et résultats sont exposés au chapitre 2.2.4.1.2 ;
- droit à la concurrence : politiques, actions et résultats sont exposés au chapitre 2.2.4.1.7 ;
- droits humains : politiques, actions et résultats sont exposés aux chapitres 2.2.3.1.6 et 2.2.3.2 ;
- fiscalité : la Direction Fiscale de Renault Group veille au respect des règles fiscales applicables à son activité dans tous les pays où le Groupe est implanté, conformément aux conventions internationales et aux lois locales, grâce à un système de management approprié.

Renault Group n'a pas fait, au meilleur de sa connaissance, l'objet de condamnation en 2024 en matière de corruption, d'évasion fiscale ou de non-respect des droits humains.

2.2.2.6.2 Présentation des KPI selon le modèle de l'annexe 2 du règlement délégué (UE) 2023/2486 du 27 juin 2023

Chiffres d'affaires

Exercice		Année 2024		Critères de contribution substantielle						Critères d'absence de préjudice important (« critères DNSH »)								
Activités économiques	Code	Chiffres d'affaires	Part du chiffre d'affaires, année N	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Garanties minimales	Part du chiffre d'affaires alignée sur la taxonomie (A.1.) ou éligible à la taxonomie (A.2.), année N-1	Catégorie activité habilitante	Catégorie activit é transitoire
		(M EUR)	*%*														*%*	*H*	*T*
A. ACTIVITÉS ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la Taxonomie)																			
Atténuation du changement climatique :																			
3.3 Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	CCM 3.3	4 802	8,5 %	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	9,8 %	H	
3.4 Fabrication de batteries	CCM 3.4	30	0,1 %	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,0 %	H	
3.18 Fabrication de composants automobiles et de composants pour la mobilité	CCM 3.18	315	0,6 %	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,0 %	H	
6.5 Transport par motos, voitures particulières, et véhicules utilitaires légers	CCM 6.5	518	0,9 %	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,7 %		T
7.4 Installation, entretien et réparation de bornes de recharge pour véhicules électriques	CCM 7.4	24	0,0 %	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,0 %	H	
Transition vers une économie circulaire :																			
2.6 Dépollution et démantèlement des produits en fin de vie	CE 2.6	25	0,0 %	NON	NON	NON	NON	OUI	NON	OU	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	ND	H	
5.4 Vente de biens d'occasion	CE 5.4	1 654	2,9 %	NON	NON	NON	NON	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	ND	H	
Chiffre d'affaires des activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la Taxonomie) (A.1)		**7 369**	**13,1 %**	**10,1 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**3,0 %**	**0,0 %**	**OUI**	**OU**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**10,5 %**		
Dont habilitantes		6 851	12,2 %	9,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	3,0 %	0,0 %								9,9 %		
Dont transitoires		518	0,9 %	0,9 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %								0,7 %		

Exercice		Année 2024		Critères de contribution substantielle						Critères d'absence de préjudice important (« critères DNSH »)									
Activités économiques	Code	Chiffres d'affaires	Part du chiffre d'affaires, année N	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Garanties minimales	Part du chiffre d'affaires alignée sur la taxonomie (A.1.) ou éligible à la taxonomie (A.2.), année N-1	Catégorie activité habilitante	Catégorie activité transitoire
A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la Taxonomie)																			
Atténuation du changement climatique :																			
3.3 Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	CCM 3.3	43 651	77,6 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								80,3 %		
3.4 Fabrication de batteries	CCM 3.4	0	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %		
3.18 Fabrication de composants automobiles et de composants pour la mobilité	CCM 3.18	138	0,2 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %		
6.5 Transport par motos, voitures particulières, et véhicules utilitaires légers	CCM 6.5	4 961	8,8 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								7.0 %		
7.4 Installation, entretien et réparation de bornes de recharge pour véhicules électriques	CCM 7.4	0	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.0 %		
Transition vers une économie circulaire :																			
2.6 Dépollution et démantèlement des produits en fin de vie	CE 2.6	1	0,0 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,0 %		
5.4 Vente de biens d'occasion	CE 5.4	94	0,2 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								2,1 %		
Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la Taxonomie) (A.2)		**48 845**	**86,9 %**	**86,7 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,2 %**	**0,0 %**								**89,4 %**		
A. Chiffre d'affaires des activités éligibles à la Taxonomie (A.1 + A.2)		**56 213**	**100,0 %**	**96,8 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**3,2 %**	**0,0 %**								**99,9 %**		
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
Chiffre d'affaires des activités non éligibles à la Taxonomie		**19**	**0,0 %**														**0,1 %**		
TOTAL		**56 232**	**100,0 %**														**100,0 %**		

Source : https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302486.

CapEx

Exercice		Année		Critères de contribution substantielle						Critères d'absence de préjudice important (« critères DNSH »)									
Activités économiques	Code	CapEx	Part du CapEx, année N	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Garanties minimales	Part du CapEx alignée sur la taxonomie (A.1.) ou éligible à la taxonomie (A.2.), année N-1	Catégorie activité habilitante	Catégorie activité transitoire
		(M EUR)	*%*														*%*	*H*	*T*
A. ACTIVITÉS ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la Taxonomie)																			
Atténuation du changement climatique :																			
3.3 Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	CCM 3.3	944	20,1 %	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	21,6 %	H	
6.5 Transport par motos, voitures particulières, et véhicules utilitaires légers	CCM 6.5	154	3,3 %	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,8 %		T
7.3 Installation, entretien et réparation d'équipements améliorant l'efficacité énergétique	CCM 7.3	2	0,0 %	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,1 %	H	
7.4 Installation, entretien et réparation de bornes de recharge pour véhicules électriques	CCM 7.4	22	0,5 %	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,0 %	H	
Economie circulaire :																			
5.4 Vente de biens d'occasion	CE 5.4	1	0,0 %	NON	NON	NON	NON	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	ND		
CapEx des activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la Taxonomie) (A.1)		**1 122**	**23,9 %**	**23,9 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**22,5 %**		
Dont habilitantes		969	20,6 %	20,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	21,7 %	H	
Dont transitoires		154	3,3 %	3,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0.8%		T

Exercice		Année		Critères de contribution substantielle						Critères d'absence de préjudice important (« critères DNSH »)									
Activités économiques	**Code**	**CapEx**	**Part du CapEx, année N**	**Atténuation du changement climatique**	**Adaptation au changement climatique**	**Eau**	**Pollution**	**Économie circulaire**	**Biodiversité**	**Atténuation du changement climatique**	**Adaptation au changement climatique**	**Eau**	**Pollution**	**Économie circulaire**	**Biodiversité**	**Garanties minimales**	**Part du CapEx alignée sur la taxonomie (A.1.) ou éligible à la taxonomie (A.2.), année N-1**	**Catégorie activité habilitante**	**Catégorie activité transitoire**
A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la Taxonomie)																			
Atténuation du changement climatique :																			
3.3 Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	CCM 3.3	2 849	60,6 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								67,7 %		
6.5 Transport par motos, voitures particulières, et véhicules utilitaires légers	CCM 6.5	729	15,5 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								9,8 %		
7.3 Installation, entretien et réparation d'équipements améliorant l'efficacité énergétique	CCM 7.3	0	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %		
7.4 Installation, entretien et réparation de bornes de recharge pour véhicules électriques	CCM 7.4	0	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0 %		
Economie circulaire :																			
5.4 Vente de biens d'occasion	CE 5.4	0	0,0 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								0,0 %		
CapEx des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la Taxonomie) (A.2)		**3 578**	**76,1 %**	**76,1 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**77,5 %**		
A. CapEx des activités éligibles à la Taxonomie (A.1 + A.2)		**4 700**	**100,0 %**	**100,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**100,0 %**		
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
CapEx des activités non éligibles à la Taxonomie		**0**	**0,0 %**														**0,0 %**		
TOTAL		**4 700**	**100,0 %**														**100,0 %**		

Source : https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302486

OpEx

Exercice	Année			Critères de contribution substantielle						Critères d'absence de préjudice important (« critères DNSH »)								
Activités économiques	Code	OpEx	Part de l'OpEx, année N	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Garanties minimales	Part de l'OpEx alignée sur la taxonomie (A.1.) ou éligible à la taxonomie (A.2.), année N-1	Catégorie activité habilitante	Catégorie activité transitoire
		(M EUR)	*%*														*%*	*H*	*T*
A. ACTIVITÉS ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la Taxonomie)																			
Atténuation du changement climatique :																			
3.3 Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	CCM 3.3	492	28,2 %	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	16,3 %	H	
OpEx des activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la Taxonomie) (A.1)		**492**	**28,2 %**	**28,2 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**16,3 %**		
Dont habilitantes		492	28,2 %	28,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	16,3 %	H	
Dont transitoires		0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,0 %		T
A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la Taxonomie)																			
Atténuation du changement climatique :																			
3.3 Technologies de fabrication à faible intensité de carbone pour le transport	CCM 3.3	1 252	71,8 %	EL	NEL	NEL	NEL	NEL	NEL								83,7 %		
OpEx des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la Taxonomie) (A.2)		**1 252**	**71,8 %**	**71,8 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**83,7 %**		
A. OpEx des activités éligibles à la Taxonomie (A.1 + A.2)		**1 744**	**100,0 %**	**100,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**100,0 %**		
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
OpEx des activités non éligibles à la Taxonomie		**0**	**0,0 %**														**0,0 %**		
TOTAL		**1 744**	**100,0 %**														**100,0 %**		

Source : https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302486

2.2.3 Informations sociales

2.2.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1)

Comme l'exige l'ESRS 1, la matérialité des impacts et des risques ci-dessous est basée sur une évaluation de leur gravité et de leurs probabilité potentielles, effectuée sans tenir compte des politiques et actions de prévention et d'atténuation existantes (évaluation brute).

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Santé et sécurité, conditions de travail et environnement de travail	Impact négatif	Conséquences des conditions de travail et de l'environnement de travail sur la santé physique et mentale	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Santé et sécurité, conditions de travail et environnement de travail	Impact négatif	Conséquences des accidents de travail sur la santé	Court terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Santé et sécurité, conditions de travail et environnement de travail	Risque	Perte de productivité du personnel et augmentation des coûts liés aux conditions de travail et à l'absentéisme	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Santé et sécurité, conditions de travail et environnement de travail	Impact positif	Améliorations de la santé et du bien-être	Court terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Négociation collective et dialogue social	Impact négatif	Impact négatif potentiel de l'absence de négociation collective ou de dialogue social sur le bien-être psychologique et physique des salariés	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Négociation collective et dialogue social	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou dommages et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des obligations de négociation collective	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Négociation collective et dialogue social	Risque	Rupture potentielle des activités dans toutes les fonctions (de la production jusqu'aux activités commerciales) en raison de protestation/grève du personnel/des syndicats	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Égalité de traitement et égalité des chances pour tous	Impact négatif	Impact négatif potentiel de l'absence d'égalité des chances, de discrimination, de harcèlement sur le bien-être psychologique et physique des travailleurs	Court terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Égalité de traitement et égalité des chances pour tous	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou dommages et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des réglementations en matière d'égalité des chances, de non-discrimination ou de non-harcèlement	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Autres droits liés au travail	Impact négatif	Impact négatif potentiel du non-respect des droits du travail et des droits humains sur les travailleurs	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Autres droits liés au travail	Impact négatif	Impact négatif potentiel du non-respect des droits du travail et des droits humains sur les travailleurs	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Autres droits liés au travail	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou dommages et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des droits du travail et des droits humains	Court terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Développement des compétences et attractivité	Risque	Perte de productivité du personnel due à des salariés insuffisamment qualifiés	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Développement des compétences et attractivité	Risque	Perte de productivité du personnel due au turnover des salariés	Court et moyen termes	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Développement des compétences et attractivité	Impact négatif	Manque de dialogue avec le personnel	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités du Groupe
Développement des compétences et attractivité	Opportunité	Nouvelles opportunités commerciales liées à la montée en compétences des salariés	Moyen terme	Tous les collaborateurs des activités Groupe

2.2.3.1.1 SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires – transversal

Renault Group prend en compte la diversité de ses effectifs, qui comprennent des salariés et des non-salariés, décrits ci-dessous comme le personnel de l'entreprise.

Le Groupe définit les salariés comme l'ensemble des personnes ayant un contrat de travail (CDI et CDD) à la fin de la période de publication au sein d'une entité consolidée du Groupe. Les non-salariés sont les intérimaires et le personnel sans contrat de travail comme les stagiaires en France (contrat de stage) ou les VIE (Volontariat International en Entreprise). *[DP S1.SBM-3_02]*

2.2.3.1.2 S1-3 – Processus de prévention, atténuation et remédiation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations – transversal

Renault Group a déployé un dispositif d'alertes, utilisant notamment une plateforme de collecte de signalements confidentielle et sécurisée, WhistleB, ouverte à tous les salariés (y compris les demandeurs d'emploi et les anciens salariés), qui peuvent y signaler des agissements contraires à la loi, à la Charte Éthique ou au Code de conduite anticorruption.

Le système WhistleB est complété par les canaux internes habituels de signalement qui incluent le management, les Ressources Humaines, les représentants du personnel, la Direction Éthique et Conformité et le réseau de référents Éthique et Conformité.

Pour plus d'informations sur WhistleB et la gestion des lanceurs d'alerte, voir chapitre 2.2.4.1.2.2. *[DP S1-3_01 ; DP S1-3_02 ; DP S1-3_05 à 09]*

2.2.3.1.3 Conditions et environnement de travail

2.2.3.1.3.1 SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires

A. Conditions de travail et droits humains

L'éthique et le développement durable sont au cœur de la vision stratégique de Renault Group. L'organisation, tant en tant qu'employeur qu'en tant que constructeur automobile, vise à l'excellence dans le respect et la promotion des droits humains. Renault Group veille à ce que sa Raison d'Être et ses valeurs, profondément ancrées au sein de ses salariés, se reflètent dans ses pratiques commerciales. Cet alignement favorise un environnement constructif là où il opère et renforce les relations avec ses partenaires. Par ailleurs, Renault Group accorde une grande priorité à la capacité de ses entités opérationnelles à traiter et remédier rapidement à toute violation potentielle des droits humains ou des libertés fondamentales pouvant découler de ses activités.

Renault Group est conscient des risques importants qui pèsent sur son activité du fait des impacts des violations potentielles des droits humains et du travail sur son personnel. L'un des principaux risques concerne les coûts potentiels de remédiation, les pénalités et les atteintes à la réputation en cas de non-respect des réglementations sur les conditions de travail et les droits humains, ce qui peut négativement affecter le bien-être psychologique et physique du personnel. De plus, de mauvaises conditions de travail peuvent entraîner une perte de productivité car elles peuvent avoir des impacts psychologiques et physiques néfastes sur les salariés. *[DP S1.SBM-3_05]*

En conséquence, Renault Group s'engage à améliorer les conditions de travail qui contribuent au bien-être psychologique et physique de tous ses salariés. *[DP S1. SBM-3_01 ; DP S1.SBM-3_12]*

Renault Group a développé une compréhension étendue des impacts auxquels peuvent être confrontés ses salariés grâce à une approche globale des droits humains et des conditions de travail. Toutefois, Renault Group considère que, à l'exception des spécificités liées au type de tâche effectuée, tous les individus au sein de ses effectifs présentent un risque égal de préjudice. *[DP S1. SBM-3_03 ; DP S1.SBM-3_11]*

Renault Group n'a pas identifié d'activité ou de géographie qui représenterait un risque particulièrement marqué en termes de travail forcé ou de travail des enfants. *[DP S1. SBM-3_07 à 10]*

B. Santé et sécurité

Renault Group a la responsabilité de protéger ses salariés en leur offrant un lieu de travail sécurisé qui contribue à prévenir les accidents et les maladies professionnelles. Compte tenu de la nature de ses activités, des types de tâches effectuées et des matériaux manipulés par ses salariés, Renault Group est confronté à de nombreux risques pour la santé et la sécurité qui pourraient être préjudiciables à ses salariés et à toutes les personnes travaillant sur ses sites. En raison de la nature de ses activités, les impacts négatifs significatifs sont principalement liés à des incidents individuels. Renault Group a la préoccupation constante d'offrir un environnement de travail qui non seulement répond aux exigences légales, mais établit également des références en matière de gestion HSEE (Health, Safety, Ergonomics & Environment). Cette approche est guidée par des Mandatory Rules (MR) dédiées à la prévention des risques qui incluent, à titre d'exemple, les principes de la méthodologie 5S. La méthodologie 5S est un système d'organisation du lieu de travail axé sur l'amélioration de l'efficacité, de la sécurité et de la durabilité. Il consiste à trier, organiser, nettoyer, normaliser et maintenir la discipline pour améliorer à la fois la productivité et le bien-être du personnel. *[DP S1. SBM-3_01 ; DP S1.SBM-3_03]*

Renault Group considère toutes les personnes concernées par ses activités de manière égale, indépendamment de leur genre, âge, pays, etc., leur assurant ainsi le même niveau de prévention et de protection. Le Groupe considère que l'ensemble de ses salariés, de toutes les personnes

travaillant sur ses sites, ainsi que ses intérimaires, pourraient être matériellement impactés par les activités et la chaîne de valeur de l'entreprise. *[DP S1. SBM-3_01 ; DP S1. SBM-3_02 ; DP S1.SBM-3_11]*

Renault Group est conscient du risque d'augmentation des dépenses opérationnelles dû à l'absentéisme au travail. Le Groupe considère que la mise en œuvre d'une politique Santé-Sécurité ambitieuse permet non seulement de réduire les coûts (absentéisme, turnover, actions en justice, suivi médical, etc.) mais aussi d'augmenter la productivité, la motivation des salariés et l'attractivité en prévenant les décès, les blessures ou les maladies dus aux accidents du travail ou aux maladies professionnelles. *[DP S1.SBM-3_05]*

Renault Group a pris en considération de manière proactive les risques électriques dans toutes les activités liées à l'ingénierie, à la fabrication, à la vente et à l'après-vente par le biais de la Direction HSEE. Cela comprend la mise en œuvre d'une conception inhérente sûre, la formation et l'obtention des autorisations appropriées. *[DP S1.SBM-3_06]*

Conformément à la législation, la politique Santé-Sécurité de Renault Group identifie les potentiels risques pour les salariés et détermine comment ils peuvent survenir. Elle prend en compte l'éventuelle présence de salariés vulnérables et met en œuvre les mesures appropriées pour les protéger. *[DP S1. SBM-3_11 ; DP S1.SBM-3_12]*

2.2.3.1.3.2 S1-1 – Politiques relatives au personnel de l'entreprise

A. Conditions de travail et droits humains

La politique de Renault Group en matière de respect des droits humains est alignée sur des documents clés tels que la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme de 1948, les principes du Pacte Mondial des Nations Unies et les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales. L'engagement de l'entreprise en faveur de pratiques de travail éthiques est démontré par son adhésion à l'Accord-Cadre Mondial (ACM) de 2013 « S'engager ensemble pour une croissance et un développement durables », à celui de 2019 « Construire ensemble le monde du travail au sein de Renault Group », et aux conventions de l'Organisation internationale du Travail (OIT) garantissant l'élimination du travail forcé et fixant l'âge minimum de travail à 15 ans, conformément aux lois locales.

Pour plus d'informations sur l'engagement de Renault Group auprès de son personnel, voir chapitre 2.2.3.1.5. *[DP S1. MDR-P_01-06 ; DP S1-1_04 ; DP S1-1_07 ; DP S1-1_08 ; DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_04]*

Les engagements du Groupe en matière de droits humains comprennent :

- l'interdiction du travail des enfants conformément à la Convention de l'OIT sur l'âge minimum, 1973 (n° 138), à la Convention de l'OIT sur les pires formes de travail des enfants, 1999 (n° 182) et aux ACM de 2013 et 2019 ;
- l'interdiction du travail forcé conformément à la convention de l'OIT sur le travail forcé, 1930 (n° 29), à la convention de l'OIT sur l'abolition du travail forcé, 1957 (n° 105) et aux ACM de 2013 et 2019 ;
- l'absence de harcèlement, de violence ou de représailles conformément à l'article 5 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, à l'ACM de 2019 et à la Charte Diversité & Inclusion de Renault Group ;
- la liberté syndicale, le dialogue et la consultation avec le personnel, la reconnaissance effective du droit aux négociations collectives conformément à la Convention de l'OIT sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948 (n° 87), à la Convention de l'OIT sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949 (n° 98), à la Convention de l'OIT sur les représentants du personnel, 1971 (n° 135) visant à prévenir toute forme de discrimination fondée sur l'appartenance syndicale, et aux ACM de 2013 et 2019 (y compris l'avenant de 2021 à l'ACM de 2019). *[DP S1-1_04 ; DP S1-1_07 ; DP MDR-P_04]*

De plus, en adhérant aux Principes d'autonomisation des femmes des Nations Unies (WEP), Renault Group réaffirme que la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme doit s'appliquer de manière égale aux femmes et aux hommes. *[DP S1. MDR-P_01-06 ; DP S1-1_07 ; DP MDR-P_02]*

Renault Group adhère à la Convention n°100 de l'OIT, qui prône l'égalité de rémunération pour un travail de valeur égale. Par ailleurs, le Groupe veille à ce que tous ses salariés reçoivent un salaire décent. *[DP S1-10_01 ; DP MDR-P_04]*

Renault Group promeut une culture de dialogue ouvert entre le management et le personnel, facilitée par son Comité de Groupe au niveau mondial et les instances représentatives du personnel locales. Le Groupe s'engage à respecter les normes et standards internationaux visant à soutenir ou à réglementer les pratiques environnementales, sociales et sociétales des entreprises. Cette adhésion aux principes et normes internationaux en matière de protection des droits humains est également inscrite dans les ACM de 2013 et 2019.

Renault Group a signé différents accords (Voir chapitre 2.2.3.1.5.) qui soulignent l'importance de l'équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle, en proposant des modalités de travail souples telles que le travail à distance, en favorisant l'inclusion et en mettant en place des styles de management progressistes.

Le Groupe veille avec diligence à la représentation effective des salariés dans toutes ses entités, conformément à la législation locale, par le biais de membres du personnel élus ou affiliés à un syndicat, reflétant ainsi l'engagement de l'organisation en faveur du bien-être et des droits de son personnel. *[DP S1-1_05 ; DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_04 ; DP MDR-P_05]*

Le Comité de Groupe joue un rôle central dans la représentation des salariés à l'échelle mondiale. Par ailleurs, le Directeur des Ressources Humaines, de l'Environnement de Travail et de l'Organisation représente le niveau hiérarchique le plus élevé de Renault Group en charge de la mise en œuvre des politiques relatives aux conditions de travail et aux droits humains. *[DP MDR-P_03]*

Dans le cadre de sa gouvernance des droits humains, Renault Group prend en compte les impacts psychologiques et physiques sur le personnel. La cartographie des risques

identifie les risques significatifs en matière de droits humains et s'assure, le cas échéant, que des mesures correctives soient mises en œuvre pour remédier aux impacts négatifs et améliorer le bien-être du personnel. *[DP S1-1_06]*

Les politiques du Groupe sont accessibles publiquement sur son site internet et sont communiquées en interne via l'intranet, des réunions régulières et des sessions de formation. *[DP MDR-P_06]*

B. Santé et sécurité

La politique Santé-Sécurité de Renault Group vise à créer un environnement de travail sûr et sain pour toutes les personnes travaillant sur l'un de ses sites grâce à des mesures d'amélioration continue et de prévention. La politique met en œuvre un cadre solide d'évaluation des risques et intègre les exigences légales telles que la Convention sur la santé et la sécurité de l'OIT dans ses publications et veille à ce que les règles, procédures et standards du Groupe et des juridictions locales soient appliqués. De plus, Renault Group est en phase de planification de la mise en œuvre de la norme 45001 dans l'ensemble de ses sites.

La politique HSEE, publiée en 2024, est un autre outil essentiel favorisant la santé, la sécurité, l'ergonomie et l'environnement et promouvant la performance durable au sein du Groupe afin de réduire les accidents et les maladies professionnelles, ainsi que l'empreinte environnementale de ses sites (Voir chapitre 2.2.2.2.2).

Renault Group s'est doté d'un programme spécifique, baptisé « OneHealth », pour appliquer les valeurs humaines et sociales du Groupe à la santé et au bien-être de l'ensemble de ses salariés. Il se compose de quatre engagements pour permettre à chaque salarié de prendre soin de sa santé et de son bien-être quel que soit son lieu de travail :

- **agir** signifie donner les moyens aux salariés de devenir plus facilement acteurs de leur santé physique et mentale de façon ludique ;
- **prévenir** vise à aider les salariés à identifier les facteurs de risque qu'ils peuvent présenter afin d'anticiper d'éventuels problèmes de santé grâce à des bilans de santé réguliers et confidentiels, en ligne et/ou dans des centres médicaux ;
- **protéger** signifie accorder la même attention à tous les salariés de Renault Group, où qu'ils se trouvent dans le monde. Il s'agit notamment de veiller à ce que la couverture santé soit au moins égale ou sinon supérieure aux normes en vigueur dans le pays concerné, notamment pour les maladies cardiovasculaires et le cancer ;
- **accompagner** signifie être là pour tout le monde. Cela comprend la prévention des accidents et des maladies professionnelles et une assistance psychologique 24h/24 et 7j/7.

« OneHealth » contribue à l'un des objectifs prioritaires de Renault Group, qui est de lutter contre toutes les formes de discrimination, de promouvoir la diversité et de faciliter l'inclusion, notamment pour les personnes en situation de handicap. Au quotidien, tout est mis en œuvre pour que chacun puisse exprimer son talent dans les meilleures conditions possibles. *[DP S1. MDR-P_01-06 ; DP S1-1_09 ; DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_02]*

De plus, la politique Santé-Sécurité du Groupe indique qu'il est de la responsabilité des managers de faire respecter les normes HSEE, veillant ainsi à ce que chacun contribue à un environnement de travail sûr et sain. *[DP MDR-P_05]*

La politique HSEE et le programme « One Health », respectivement approuvés par le Directeur général et le Directeur des Ressources Humaines du Groupe en octobre 2021 et avril 2024, sont accessibles sur le site internet de Renault Group. Les progrès et les résultats sont suivis par la Direction Développement Durable, qui en rend compte au Leadership Team au Comité de la Stratégie et du Développement Durable. La politique Santé-Sécurité respecte les engagements du Groupe en matière de droits humains, qui sont alignés sur les normes internationales et les principes du Pacte Mondial. *[DP MDR-P_03 ; DP MDR-P_04 ; DP MDR-P_05 ; DP MDR-P_06]*

2.2.3.1.3.3 S1-2 – Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants au sujet des impacts

A. Conditions de travail et droits humains

Renault Group s'engage auprès de ses salariés et de leurs représentants à travers des réunions régulières, notamment des sessions d'information, de suivi sur les Accords-Cadres Mondiaux (ACM) de 2013 et 2019, et des négociations sur les changements significatifs au sein du Groupe. En 2024, le Comité de Groupe a été réuni à 19 reprises, mettant en évidence l'approche proactive du Groupe en matière de dialogue social. *[DP S1-2_01 à 06]*

Les ACM de 2013 et 2019 font l'objet de réunions de suivi au cours desquelles les points de vue des représentants des salariés sont partagés, d'une part avec les membres du Comité de Groupe restreint (en 2024 six réunions de suivi de l'ACM 2013 ont eu lieu), et d'autre part avec les membres du Comité de Groupe Monde lors de la plénière annuelle (en 2024 une journée entière y a été consacrée). *[S1-2_05]*

B. Santé et sécurité

Le dialogue sur la santé et la sécurité au travail s'effectue par le biais de cadres de dialogue social établis aux niveaux local, national et international. Par exemple, en France, il s'agit du Comité Social et Économique des sites, qui dispose d'une Commission Santé, Sécurité et Conditions de Travail (CSSCT), et au niveau international, du Comité de Groupe. Ces comités se réunissent, si nécessaire, à une fréquence mensuelle à trimestrielle au niveau local, et semestrielle à annuelle aux niveaux national et Groupe, sous la supervision des Ressources Humaines. *[DP S1-2_01 à 06]*

Pour les appréhender selon différentes perspectives, les risques sont identifiés, analysés et hiérarchisés par des spécialistes, principalement des Directions HSEE, Santé au Travail, Développement Durable et du Management des Risques. Cette évaluation des risques est mise à jour régulièrement, au moins une fois par an. *[DP S1-2_07]*

Une cartographie des risques est réalisée sur la base de l'évaluation de ces derniers, de l'analyse statistique des accidents et maladies professionnelles survenus au cours des quinze dernières années sur les sites du Groupe, et de la connaissance des activités sur les sites industriels, d'ingénierie, de vente, d'après-vente et tertiaires. *[DP S1-2_07]*

La cartographie des risques spécifiques à la santé et à la sécurité met en évidence douze risques principaux :

- les maladies d'origine physique (vibrations, bruit, etc.) ;
- les maladies d'origine chimique ;
- les maladies d'origine psychosociale ;
- les accidents sur machines ;
- les glissades, trébuchements et chutes ;
- la circulation des piétons et des véhicules ;
- les chutes de hauteur ;
- les brûlures et asphyxies ;
- le levage ;
- l'électrique ;
- les Troubles Musculo-Squelettiques (TMS) et accidents en lien avec l'ergonomie ;
- la manutention manuelle (à l'exclusion des TMS). *[DP S1-2_07]*

Pour faire face à ces risques, le Groupe a établi des références qualitatives, à savoir les Mandatory Rules (MR) et les exigences clés, qui couvrent la santé, la sécurité, l'ergonomie, ainsi que les brûlures et l'asphyxie. *[DP S1-2_07]*

2.2.3.1.3.4 S1-3 – Processus de prévention, atténuation et remédiation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations

En matière de sécurité, le Groupe rappelle que la capacité du personnel à détecter et à signaler les anomalies est une exigence essentielle, solidement ancrée dans les Mandatory Rules (MR) et rigoureusement auditée. *[DP S1-3_02]*

Pour plus d'informations sur WhistleB et le dispositif d'alertes, voir chapitre 2.2.4.1.2.2. *[DP S1-3_01 ; DP S1-3_02 ; DP S1-3_05 à 09]*

2.2.3.1.3.5 S1-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur le personnel de l'entreprise, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs au personnel de l'entreprise, et efficacité de ces actions

A. Conditions de travail et droits humains

Renault Group surveille activement son impact sur les droits humains grâce à un processus de cartographie des risques qui s'aligne sur sa stratégie plus large de gestion des risques.

Mis à jour en 2023, ce processus évalue le Groupe et ses filiales, en se concentrant sur deux domaines principaux :

- d'une part, l'application des politiques en matière de droits humains telles que définies dans les Accords-Cadres Mondiaux (ACM) de 2013 et 2019 et la documentation interne, avec plus de 88 % des salariés couverts par des conventions collectives ;
- et deuxièmement, un mécanisme de réponse structuré pour toute alerte en matière de droits humains, qui est examinée lors des sessions plénières du Comité de Groupe. *[DP S1-4_05]*

Renault Group réalise une cartographie des risques afin de comprendre quelle est la réponse appropriée à d'éventuels impacts négatifs sur les droits humains susceptibles d'affecter ses salariés. A travers cette cartographie, le Groupe a identifié dix risques significatifs, parmi lesquels :

- les risques pour l'intégrité personnelle ;
- la discrimination à l'embauche ;
- la discrimination dans l'emploi ;
- le travail forcé ;
- le travail des enfants ;
- les conditions de travail indécentes ;
- la rémunération (salaire de subsistance) ;
- l'atteinte à la liberté syndicale ;
- la liberté d'association et le droit de négociation collective ;
- les impacts négatifs sur les communautés locales. *[DP S1-4_05]*

En 2024, Renault Group n'a pas eu connaissance d'impact négatif auquel il aurait dû remédier. Par conséquent, le Groupe s'est concentré sur les politiques et les actions préventives plutôt que sur la remédiation. Cela comprend le suivi de l'ACM de 2013 « S'engager ensemble pour une croissance et un développement durables » et de l'ACM de 2019 « Construire ensemble le monde du travail au sein de Renault Group », l'adhésion à diverses conventions de l'OIT et l'élaboration de plans d'action détaillés dans le chapitre 2.2.3.1.3.5.B. *[DP S1. MDR-A_01-12 ; DP S1-4_01 ; DP S1-4_02 ; DP S1-4_06 ; DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02 ; DP MDR-A_04]*

Par ailleurs, en matière de rémunération, Renault Group applique des barèmes de salaires qui ont été partagés avec les instances représentatives du personnel. *[DP S1-10_01]*

Renault Group a également réalisé une évaluation des risques en matière de protection sociale et d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, en identifiant deux risques principaux pour son personnel : le potentiel de préjudice personnel, y compris les violations de la vie privée et le harcèlement, et la possibilité de conditions de travail sous-optimales. *[DP S1-4_05]*

Le Groupe a mis en place des actions spécifiques pour améliorer l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée en lien avec le travail à distance :

- les salariés en télétravail peuvent, comme le prévoit déjà l'ACM de 2019 « Construire ensemble le monde du travail au sein de Renault Group », bénéficier d'horaires de travail flexibles dans des circonstances spécifiques ;
- les modalités de télétravail proposées aux salariés doivent continuer à respecter les horaires légaux de travail et assurer une charge de travail raisonnable pour chaque salarié ;
- les managers, les membres de l'équipe et, plus généralement, tous les salariés, ont une responsabilité conjointe de respecter et de faire respecter la durée du travail et des périodes de repos ;
- les managers et les salariés peuvent suivre des formations complémentaires pour détecter les éventuels signes avant-coureurs d'hyper-connectivité. *[DP S1. MDR-A_01-12 ; DP S1-4_01 à 03 ; DP S1-4_06 ; DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02 ; DP MDR-A_04]*

Renault Group suit et évalue l'efficacité de ses initiatives en matière de personnel grâce à un processus de cartographie des risques et à des examens réguliers des alertes en matière de droits humains. Le Groupe organise régulièrement des réunions et assure le suivi des ACM de 2013 et 2019. Des actions spécifiques, telles que des modalités de travail flexibles et une formation sur l'hyper-connectivité, sont mises en œuvre pour faire face aux risques identifiés et améliorer le bien-être du personnel. *[DP S1-4_04]*

Puisque les risques proviennent des impacts générés par l'entreprise, la gestion de ces impacts permet une gestion simultanée des risques. En témoigne l'engagement de Renault Group à s'assurer que ses pratiques n'ont pas d'impact négatif potentiel sur le bien-être du personnel grâce à son processus de cartographie des risques, au respect des politiques en matière de droits humains et à la mise en œuvre des Accords-Cadres Mondiaux (ACM) de 2013 et 2019. *[DP S1-4_08]*

Renault Group a défini plusieurs actions clés pour améliorer les conditions de travail et faire respecter les droits humains, avec des horizons temporels spécifiques pour leur réalisation :

- une évaluation annuelle des risques est effectuée chaque année afin d'identifier et de traiter les risques potentiels pour les droits humains et la sécurité ;
- l'ACM de 2013 est en vigueur, avec des mises à jour régulières et le respect des conventions de l'OIT ;
- la politique Santé-Sécurité est continuellement améliorée, les progrès étant suivis et rapportés trimestriellement et annuellement ;
- des initiatives d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée ont été mises en œuvre dans le cadre de l'ACM de 2019 et font l'objet d'ajustements réguliers pour garantir le respect des heures de travail légales et la gestion de la charge de travail ;
- les programmes de formation sont régulièrement mis à jour et obligatoires pour tous les salariés, avec des cours spécifiques sur l'hyper-connectivité et le travail à distance ;
- la cartographie des risques a été mise à jour en 2023, avec une évaluation continue des politiques en matière de droits humains et des mécanismes de réponse structurés aux alertes. *[DP MDR-A_03]*

Les informations qualitatives de Renault Group concernant l'avancement de ses actions comprennent l'amélioration de l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée grâce à des politiques structurées, l'application de pratiques de rémunération équitables, les changements positifs dans la culture d'entreprise et la satisfaction des salariés. *[DP MDR-A_05]*

Ces actions sont intégrées dans les opérations quotidiennes et déployées par l'ensemble de la ligne de management. *[DP-MDR-A_06]*

B. Santé et sécurité

Renault Group donne la priorité à la santé et à la sécurité de ses salariés, comprenant qu'un environnement de travail solide et sûr est essentiel à la fois pour le bien-être individuel et le succès global de l'organisation.

Par ailleurs, via la cartographie mentionnée précédemment au chapitre 2.2.3.1.3.5.A, ces mesures sont classées selon trois piliers : la santé, la sécurité et l'ergonomie. Elles sont abordées au moyen de stratégies ciblées visant à atténuer les risques, à améliorer l'expérience de travail et à promouvoir la santé physique et mentale de tous les salariés. *[DP S1. MDR-A_01-12 ; DP S1-4_01 à 03 ; DP S1-4_05]*

Ainsi, les principales actions pour la santé consistent à :

- déployer les Mandatory Rules Hygiène Industrielle et Santé (MR-Health) ;
- substituer les substances nocives (remplacer les produits contenant des substances cancérigènes, mutagènes, reprotoxiques et des perturbateurs endocriniens, tels que de nombreuses peintures contenant du cumène) ;
- évaluer les risques de maladies et d'accidents liés aux produits chimiques ;
- mettre en place des mesures de santé mentale pour les maladies d'origine psychosociale ;
- mettre en œuvre les actions des quatre engagements du programme « OneHealth » :
  - **agir** : via une application bien-être sur smartphone, les salariés ont accès à des conseils simples à appliquer et à des défis motivants à relever au quotidien. Ils ont également accès à un espace personnalisé qu'ils peuvent configurer en fonction de leurs intérêts et de leurs disponibilités. Cela permet de définir un ensemble d'objectifs et de défis personnalisés qui sont à la portée de chaque salarié ;
  - **prévenir** : des outils sont disponibles pour offrir une évaluation personnalisée et confidentielle des facteurs physiques (risques cardiovasculaires, maladies respiratoires, cancers, etc.) et psychologiques (stress, anxiété, sommeil, etc.). Ces solutions seront applicables dans tous les pays où Renault Group est implanté et des centres médicaux sont accessibles à proximité de chaque site du Groupe ;

- **protéger** : le Groupe s'engage à fournir une couverture santé de qualité et des outils facilement accessibles à chaque salarié dans le monde entier ;
- **accompagner** : chaque salarié a accès à des professionnels compétents et à des informations pertinentes sur la santé physique et mentale. Renault Group s'engage à offrir un suivi approprié pour prévenir les accidents et les maladies professionnelles, ainsi qu'un programme d'assistance en cas de besoin. Des services de santé au travail dédiés conseillent les salariés en matière de santé et de prévention des risques professionnels. En outre, l'engagement « Accompagner » du programme « OneHealth » donne accès à un psychologue en ligne, disponible 24h/24 et 7 j/7. Ce professionnel écoutera le salarié qui appelle, l'accompagnera ou l'aidera dans les différentes situations rencontrées : soutien émotionnel pour lui ou ses proches, recherche de conseils sur la manière de réagir à une situation au sein de son équipe, etc. *[DP S1.MDR-A_01-12 ; DP S1-4_01 à 03]*

Les principales actions pour la sécurité consistent à :

- déployer les Safety Mandatory Rules (MR-S) ;
- mettre l'accent sur les principaux risques, tels que :
  - des conseils sur la prévention des glissades, des trébuchements et des chutes ;
  - la sécurité des machines par le biais de leur inspection et des Mandatory Rules (MR) n°2 et n°3, qui couvrent respectivement les onze exigences clés relatives à la prévention des risques liés à l'interaction avec les machines et les douze exigences clés relatives à la sécurité des installations des machines ;
  - le risque associé à la circulation des piétons et des véhicules, avec notamment le mémorandum trafic ;
  - les brûlures et asphyxie, avec des Mandatory Rules (MR) dédiées ;
  - les comportements routiers et la formation à la sécurité routière. *[DP S1. MDR-A_01-12 ; DP S1-4_01 à 03]*

Les principales actions pour l'ergonomie consistent à :

- déployer des mémorandums d'ergonomie auprès des sites industriels et des Directions de l'Ingénierie ;
- évaluer les risques de TMS et d'accidents liés à l'ergonomie ;
- déployer et auditer les six Ergonomics Mandatory Rules (MR-Erg) et les 36 exigences clés. *[DP S1. MDR-A_01-12 ; DP S1-4_01 à 03 ; DP MDR-A_01]*

Ces actions s'appliquent à l'ensemble des sites de Renault Group et à toutes les personnes qui y travaillent, ainsi qu'aux projets futurs. Le Groupe évalue l'efficacité de ses actions sur la base d'une auto-évaluation, d'un audit, d'un coaching sur la base des Mandatory Rules (MR) susmentionnées et d'examens trimestriels et annuels par le Comité de Groupe. *[DP S1-4_04 ; DP MDR-A_02 ; DP S1-4_06]*

Le droit à la santé, à la sécurité et à des conditions de travail décentes est également exigé dans le Code de déontologie des Achats Renault Group. A cet égard, Renault Group veille à ce que ses pratiques ne contribuent pas à d'éventuels impacts négatifs sur les non-salariés, tels que décès, blessures ou maladies des non-salariés résultant d'accidents du travail ou de maladies professionnelles. *[DP S1-4_08]*

Les actions mentionnées ci-dessus soulignent l'engagement de Renault Group à s'assurer que ses pratiques ne contribuent pas à des impacts négatifs potentiels, tels que décès, blessures ou maladies des salariés résultant d'accidents du travail ou de maladies professionnelles. L'approche stratégique de Renault Group en matière de santé et de sécurité met également en évidence la manière dont le Groupe apporte des solutions aux impacts significatifs avérés et qui a conduit à une réduction du nombre et de la fréquence des accidents depuis 2016. *[DP S1-4_02 ; MDR-A_04]*

Depuis 2021, Renault Group a défini une feuille de route pour suivre les progrès dans chaque domaine HSEE et suit chaque année les progrès par rapport à celle-ci. De plus, Renault Group assure la transparence sur l'avancement de ses plans d'actions grâce à une communication interne régulière. *[DP MDR-A_04 ; DP S1-4_05 ; DP MDR-A_03]*

Renault Group a renforcé la sécurité au travail en appliquant la méthodologie des Mandatory Rules (MR), en réalisant des évaluations annuelles des risques et en mettant en place des politiques de sécurité et de santé ciblées, ce qui a permis de réduire considérablement le nombre d'accidents et de jours perdus depuis 2016. L'amélioration continue est motivée par l'engagement de la Direction, une formation complète et un suivi diligent. *[DP MDR-A_05]*

Renault Group consacre des ressources à son plan d'action Santé et Sécurité, en investissant dans la méthodologie 5S, l'évaluation des risques et les mesures de sécurité, avec des financements futurs alloués aux technologies de pointe, à la formation continue et à l'amélioration des politiques pour atteindre le « zéro accident et maladie liés au travail » d'ici 2030. *[DP-MDR-A_06]*

Les actions mises en œuvre dans le cadre des politiques Santé-Sécurité du Groupe sont pilotées par la Direction HSEE dont les équipes centrales disposent d'un budget de fonctionnement annuel de l'ordre de 2 M€ (OpEx). En outre, le programme « OneHealth », lancé en 2024 et dont le périmètre d'application poursuit son extension en 2025, dispose pour cette dernière année d'un budget de 12 M€ (OpEx). *[DP-MDR-A_06]*

2.2.3.1.3.6 S1-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités matériels

A. Conditions de travail et droits humains

Le Groupe veille à de bonnes conditions de travail et respecte les droits fondamentaux du travail. De plus, il veille à l'efficacité de ses politiques et de ses actions concernant les impacts, risques et opportunités matériels y afférents. Ce suivi est effectué au moyen des processus décrits dans le Plan de vigilance. *[DP MDR-T_14-19]*

B. Santé et sécurité

En 2021, Renault Group s'est fixé la cible de « zéro accident et maladie liés au travail » d'ici 2030. La couverture accident inclut les salariés de Renault Group, les intérimaires et s'étend aux prestataires en cas d'accidents graves, tandis que la déclaration de maladie professionnelle est limitée à celles affectant les salariés du Groupe. *[DP MDR-T_01 à 04 ; DP MDR-T_07 ; DP MDR-T_12]*

La cible est déclinée en cibles annuelles dans la feuille de route HSEE et fait l'objet d'un suivi trimestriel par le Comité de la Stratégie et du Développement Durable, puis annuel par le Comité de Groupe. La cible est définie sur la base de l'expérience des experts HSEE, et la définition de la cible implique les DRH pays. Il est publié sur le site internet de Renault Group et les résultats sont présentés régulièrement aux représentants du personnel. *[DP MDR-T_08 ; DP MDR-T_09 ; DP MDR-T_11 ; DP S1-5_01 ; DP S1-5_02]*

La valeur de référence pour le suivi des accidents est de 4 691, sur la base des données du tableau de bord HSEE de 2017, première année complète depuis la création de la Direction HSEE. La mesure des progrès accomplis par rapport aux cibles est fondée sur les effectifs réels des pays. *[DP MDR-T_05 ; DP MDR-T_06 ; DP MDR-T_12]*

Une approche préventive, appelée cartographie des jours perdus, repose sur l'analyse et la cartographie des accidents graves, avec les jours perdus dans les Directions. L'objectif est de mieux comprendre ces accidents et, surtout, de déployer systématiquement les actions de prévention de Renault Group pour les éviter. Cette démarche, mise en œuvre par la Direction HSEE, s'appuie sur les responsables des sites concernés pour renforcer la mise en place des mesures préventives. Une telle approche contribue à réduire le nombre de jours perdus. *[DP S1-5_03]*

Les cibles de « OneHealth » sont de couvrir 80 % des salariés du Groupe d'ici 2025 et 100 % d'ici 2030. Ces cibles ont été définies sur la base de l'analyse des pratiques des pays et de leur éventuelle intégration dans le programme, ainsi que de la possibilité de rendre les langues disponibles dans l'application. Les DRH de chaque pays ont été impliqués lors de la définition des cibles. Depuis leur mise en œuvre en 2024, les méthodologies relatives aux cibles de « OneHealth » n'ont pas changé. La mesure des progrès est fondée sur les effectifs réels des pays. A fin 2024, « OneHealth » couvre 63 % des salariés. *[DP MDR-T_01 à 04 ; DP MDR-T_07 ; MDR-T_09, MDR-T_11 à 13]*

2.2.3.1.4 Égalité des chances

2.2.3.1.4.1 SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires

A. Diversité & Inclusion

Renault Group est déterminé à établir la norme en tant qu'employeur qui défend la diversité, en particulier en ce qui concerne l'inclusion des femmes dans le secteur automobile, un domaine où les postes techniques voient souvent moins de candidates féminines, comme c'est également le cas dans les programmes d'enseignement STIM (science, technologie, ingénierie et mathématiques). *[DP S1.SBM-3_12]*

En ce qui concerne les impacts négatifs matériels, le Groupe a identifié peu d'incidents individuels de discrimination (définis comme le traitement défavorable d'une personne ou d'un groupe de personnes sur la base de critères sans rapport avec les compétences professionnelles) ou de harcèlement, qui sont traités au cas par cas. L'évaluation de la double matérialité a permis d'identifier un risque majeur associé à la discrimination. Il existe des coûts de remédiation, des pénalités et des dommages à la réputation résultant du non-respect des réglementations en matière d'égalité des chances, de non-discrimination ou de non-harcèlement. Les populations les plus exposées aux discriminations sont celles qui sont sous-représentées dans les effectifs de Renault Group. *[DP S1. SBM-3_03 ; DP S1. SBM-3_05 ; DP S1. SBM-3_11 ; DP S1.SBM-3_12]*

Toutes les sociétés sous le contrôle du Groupe, en France et à l'international, ainsi que l'ensemble de leurs salariés, doivent appliquer la politique Diversité & Inclusion en leur sein et auprès de leurs partenaires (prestataires, fournisseurs, parties prenantes). *[DP S1. SBM-3_01 ; S1.SBM-3_02]*

B. Formation, développement des compétences, attractivité et rétention des talents

Renault Group s'engage à renforcer l'employabilité de ses salariés dans toutes les entités qu'il contrôle. *[DP S1. SBM-3_01 ; S1.SBM-3_02]*

Le Groupe considère qu'une formation adéquate aura un impact sur les compétences et la performance globale de l'entreprise, ce qui pourrait améliorer l'employabilité des salariés dans le temps. *[DP S1.SBM-3_05]*

Renault Group s'appuie sur le capital humain pour assurer la continuité de son développement commercial et rester compétitif et innovant dans un environnement impacté par les évolutions réglementaires et une forte concurrence sur les véhicules et les services associés. Renault Group intègre le risque de perte de productivité de la main-d'œuvre due au turnover ou à des employés insuffisamment qualifiés. De plus, le Groupe a capitalisé sur de nouvelles opportunités commerciales liées à la montée en compétences des collaborateurs. *[DP S1. SBM-3_04 ; S1.SBM-3_05]*

La perte de productivité du personnel par salarié peut varier selon les pays. Renault Group aborde cette problématique à travers des programmes de formation sur-mesure, adaptés

aux besoins et aux contextes de chaque pays. *[DP S1. SBM-3_03 ; S1. SBM-3_11 ; S1.SBM-3_12]*

2.2.3.1.4.2 S1-1 – Politiques relatives au personnel de l'entreprise

A. Diversité & Inclusion

Le Groupe a adopté différentes politiques visant à améliorer la diversité et l'inclusion en son sein. Tout d'abord, il a adopté une stratégie Diversité & Inclusion avec des objectifs clairs visant à augmenter le nombre de femmes dans l'ensemble de l'organisation et à garantir l'égalité salariale. Cette stratégie comprend également des initiatives visant à favoriser un environnement inclusif pour toutes les formes de diversité, y compris les personnes en situation de handicap. La politique handicap du Groupe est dédiée à l'amélioration du recrutement et de la fidélisation des salariés en situation de handicap en proposant un environnement de travail adapté pour leur permettre d'exprimer pleinement leur potentiel. De plus, la politique 0 discrimination, ainsi que les moyens correspondants, visent à lutter contre tous les types de discrimination au sein du Groupe et parmi ceux qui collaborent avec lui. *[DP S1-1_01]*

La Charte Diversité & Inclusion du Groupe sert de référence pour ses politiques Diversité & Inclusion et pour sa mise en place d'un environnement de travail diversifié et inclusif. *[DP S1. MDR-P_01-06 ; DP S1-1_10 ; DP S1-1_11]*

Deux grands principes guident la stratégie Diversité & Inclusion du Groupe :

- assurer un environnement respectueux pour tous et éliminer toutes les formes de discrimination dans les opérations quotidiennes et à toutes les étapes de la vie professionnelle, y compris le recrutement, la formation, la rémunération et l'évolution de carrière, conformément à la politique 0 discrimination. La discrimination est sanctionnée par Renault Group quel que soit le motif, et notamment le genre, l'âge, l'origine raciale, ethnique, nationale, sociale ou culturelle, l'orientation sexuelle ou l'identité de genre, le handicap ou un problème de santé, l'opinion politique ou religieuse, les activités syndicales, etc. ;
- privilégier les compétences et la performance au cœur des politiques de Ressources Humaines, dans un objectif d'intégration, de développement et d'accompagnement des salariés de manière équitable. *[DP S1-1_10 ; DP S1-1_11 ; DP MDR-P_01]*

La Charte Diversité & Inclusion plaide pour que tout le personnel de Renault Group défende la diversité, l'équité et l'inclusion sur le lieu de travail. Quels que soient sa localisation, sa structure juridique ou son niveau d'autorité, il est attendu de chaque individu qu'il participe activement et contribue à l'exécution effective de la politique Diversité & Inclusion, en s'engageant à respecter les principes de Diversité & Inclusion tels qu'énoncés par Renault Group.

La politique est vérifiée annuellement par le biais de campagnes de contrôle interne dans toutes les entités juridiques du Groupe. Chaque année, la Direction Diversité & Inclusion du Groupe, créée en 2021, présente sa stratégie et son plan d'action au Leadership Team, au Comité de la Stratégie et du Développement Durable du Conseil d'administration, ainsi qu'aux partenaires sociaux dans le Comité de Groupe. De plus, des revues d'avancement, avec des mises à jour trimestrielles, sont menées par un comité dédié composé de DRH de différentes marques, pays et fonctions. *[DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_03]*

Renault Group défend activement les normes et les initiatives reconnues pour garantir l'équité et l'inclusion de ses politiques :

- le Groupe soutient l'égalité femmes-hommes en suivant la Convention n° 111 de l'OIT depuis 1958 et en signant les Principes d'autonomisation des femmes des Nations Unies (WEP) en 2019 ;
- pour l'inclusion des personnes en situation de handicap, Renault Group a adopté la Charte du Global Business and Disability Network de l'OIT en 2022 et, en France, le Manifeste Inclusion en 2021 ;
- en France, la Charte des 50+ a été mise en place par le Groupe en 2022 pour accompagner les salariés de plus de 50 ans ;
- pour protéger les droits LGBTQI+, le Groupe a signé en 2020 la charte Libres et Égaux du Haut-Commissariat aux Droits de l'Homme des Nations Unies et la charte de l'organisation française « l'Autre Cercle » ;
- Renault Group s'engage également dans une coopération internationale avec le Comité de Groupe à travers les ACM de 2013 et 2019 (y compris l'avenant de 2021 à l'ACM de 2019).

Pour plus d'informations sur l'engagement de Renault Group sur le dialogue avec ses effectifs, voir chapitre 2.2.3.1.5. *[DP S1-1_12 ; DP MDR-P_04]*

Le Groupe élabore ses politiques en échangeant avec les parties prenantes internes, recueillant leurs besoins et impressions sur l'état actuel par le biais, notamment, de groupes de discussion, d'entretiens individuels et d'enquêtes. *[DP MDR-P_05 ; DP S1-1_02]*

Des ressources telles que la politique Diversité & Inclusion, les textes fondamentaux, les guides et les outils, ainsi que les engagements externes et internes, sont disponibles sur l'intranet Diversité & Inclusion du Groupe. Ces documents sont communiqués à tous les membres du personnel par le biais de campagnes de communication interne au niveau de l'entreprise et des pays. De plus, la Charte Diversité & Inclusion de Renault Group est publique et disponible sur le site internet du Groupe, invitant toutes les parties prenantes à l'adopter. Chaque année, la Direction Diversité & Inclusion du Groupe présente au Leadership Team, au Comité de la Stratégie et du Développement Durable du Conseil d'administration, ainsi qu'aux partenaires sociaux dans le Comité de Groupe, sa stratégie et son plan d'action. De plus, des revues d'avancement, avec des mises à jour trimestrielles, sont menées par un comité dédié composé de DRH de différents pays, marques et fonctions. *[DP S1-1_13 ; DP MDR-P_06]*.

Le Directeur Diversité & Inclusion a la charge de veiller à la mise en œuvre de la politique de Renault Group. *[DP MDR-P_03]*

B. Formation, développement des compétences, attractivité et rétention des talents

Le Groupe s'est doté d'une politique de mobilité interne et d'une politique de développement des compétences, avec des priorités définies par le Groupe et qui s'appuient sur l'approche 70/20/10, 70 % des apprentissages étant acquis par l'expérience, dans des activités opérationnelles ou dans le cadre de la résolution de problèmes, 20 % par les interactions sociales comme le mentorat et la collaboration, et 10 % par l'éducation formelle, comprenant les cours et les formations. Ceci met l'accent sur l'apprentissage pratique soutenu par des liens sociaux et une éducation structurée. Le Groupe dispose également d'une politique d'attractivité et de recrutement des talents pilotée au niveau national. *[DP S1. MDR-P_01-06 ; DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_02 ; DP S1-1_10 ; DP S1-1_11]*

Le Groupe veille à ce que ses politiques soient accessibles aux parties prenantes internes par le biais d'outils en ligne (tels que People@RenaultGroup, Learning@RenaultGroup et Grow@RenaultGroup), de l'intranet et du management ou de la communication directe avec les équipes RH. *[DP MDR-P_06]*

Les activités de développement des compétences et des talents sont au cœur de la fonction Ressources Humaines (RH) de Renault Group et sont directement rattachées au Directeur des Ressources Humaines, de l'Environnement de Travail et de l'Organisation, en charge de veiller à la mise en œuvre des politiques RH. *[DP MDR-P_03 ; DP MDR-P_05]*

En France, Renault s.a.s. et ReKnow University sont certifiées Qualiopi par des organismes de certification indépendants. *[DP MDR-P_04]*

2.2.3.1.4.3 S1-2 – Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants au sujet des impacts

A. Diversité & Inclusion

Tous les deux ans, Renault Group réalise une Enquête Diversité & Inclusion auprès de l'ensemble de ses salariés afin d'en comprendre les perceptions et d'en identifier les attentes et les axes d'amélioration. Le Comité de Groupe est également informé des résultats et des principaux enseignements de l'Enquête Diversité & Inclusion. *[DP S1-2_02 ; DP S1-2_03 ; DP S1-2_07]*

Pour plus d'informations sur le dialogue de Renault Group avec ses salariés, voir chapitre 2.2.3.1.5. *[DP S1-2_01 à 07]*

B. Formation, développement des compétences, attractivité et rétention des talents

Le dialogue de Renault Group avec son personnel comprend un entretien annuel entre managers et collaborateurs sur la carrière et le développement au cours duquel sont recueillis les besoins en formation, un feedback sur les réalisations de l'année et les actions envisagées dans l'année suivante. Les managers et les responsables RH sont chargés de veiller à ce que le dialogue prenne place. L'effort de formation est matérialisé par le taux d'accès à la formation et le nombre moyen d'heures de formation, qui est suivi mensuellement par les équipes de formation. *[DP S1-2_01 à 04 et DP S1-2_06]*

Renault Group a pris des mesures pour mieux connaître les points de vue de son personnel susceptible d'être particulièrement vulnérable aux impacts grâce à des indicateurs de diversité, au suivi des taux d'accès par genre et aux outils RH partagés au niveau du Groupe. *[DP S1-2_07]*

Pour plus d'informations sur le dialogue de Renault Group avec ses salariés, voir chapitre 2.2.3.1.5. *[DP S1-2_01 à 07]*

2.2.3.1.4.4 S1-3 – Processus de prévention, atténuation et remédiation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations

A. Diversité & Inclusion

Les salariés du Groupe ont accès à six canaux distincts pour exprimer leurs préoccupations : les Ressources Humaines, la ligne hiérarchique, les référents Éthique et Conformité, le dispositif WhistleB, les saisines 0 discrimination et l'Enquête Diversité & Inclusion. *[DP-S1-3_02, DP S1-3_05]*

Une partie de l'Enquête Diversité & Inclusion est consacrée à l'évaluation de la connaissance et de la confiance des salariés dans les canaux de signalement et leur gestion. *[DP S1-3_08]*

Le guide de traitement des alertes de discrimination et de harcèlement a été conçu pour aider les Ressources Humaines à enquêter sur les cas de discrimination. Il garantit l'efficacité du mécanisme d'alertes, en fournissant une approche structurée et conforme au Règlement général sur la protection des données (RGPD), prohibant la conservation d'informations personnelles confidentielles. *[DP S1-3_07]*

Renault Group a mis en place une série de mesures pour traiter et remédier à tout impact négatif :

- la politique Zéro discrimination du Groupe est largement diffusée dans l'ensemble de l'organisation via des campagnes de communication ciblées visant à la faire connaître, ainsi que les processus et outils d'accompagnement associés ;
- des programmes de formation obligatoires sont régulièrement mis en œuvre pour sensibiliser le personnel et la Direction ;
- le Groupe a élaboré et mis en œuvre un protocole d'investigation au niveau Groupe ;
- le pack Zéro discrimination a été introduit pour aider les Ressources Humaines et les managers à prévenir et à traiter les incidents discriminatoires. *[DP S1-3_01]*

2.2.3.1.4.5 S1-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur le personnel de l'entreprise, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs au personnel de l'entreprise, et efficacité de ces actions

A. Diversité & Inclusion

La politique Diversité & Inclusion se manifeste par diverses initiatives, telles que :

- le pack 0 discrimination, qui est conçu pour prévenir, détecter et traiter la discrimination. Il comprend des documents de référence, des guides, des kits de communication et des outils pour aider les Ressources Humaines et les managers à réagir et à résoudre des cas spécifiques de discrimination à différentes étapes de la vie professionnelle des salariés ;
- des initiatives telles que la désignation de contacts 0 discrimination sur chaque site et l'organisation de journées dédiées à la sensibilisation au sexisme. Les journées de sensibilisation contre le sexisme sont des événements intensifs mais ciblés qui impliquent, sur un site donné, des membres de l'équipe à travers des groupes de discussion et un maximum de managers à tous les niveaux de l'organisation. Les activités comprennent l'identification des problèmes de discrimination sexuelle propres à ce site, l'éducation à tous les niveaux de management du site, la réflexion sur des solutions potentielles, l'engagement de la direction du site à élaborer un plan d'action détaillé pour lutter contre le sexisme et améliorer l'environnement de travail pour les femmes, et la vérification régulière des progrès de ce plan. Cette approche est essentielle pour transformer le concept abstrait de discrimination en milieu professionnel en mesures tangibles et réalisables. *[DP S1. MDR-A_01-12 ; DP S1-4_01 ; DP S1-4_05 ; DP-MDR-A_01]*

Ces initiatives sont progressivement déployées dans l'ensemble du Groupe, en mettant l'accent sur les zones où il existe un déséquilibre significatif dans la représentation des genres. A fin 2024, 29 sites étaient couverts par ces actions à l'échelle du Groupe. *[DP S1-4_06 ; DP-MDR-A_05]*

Renault Group met en œuvre plusieurs actions pour remédier aux impacts négatifs significatifs en matière de Diversité & Inclusion, notamment :

- **la formation Diversité & Inclusion pour l'ensemble des collaborateurs et managers :**
  - depuis 2019, Renault Group a mis en place un programme d'apprentissage en ligne intitulé « Together in Diversity » pour tous les cols blancs. L'objectif est de sensibiliser aux préjugés et de lutter contre toutes les formes de discrimination. Les résultats attendus comprennent une prise de conscience accrue de ces préjugés et une compréhension de la façon de les surmonter dans des situations quotidiennes. Depuis 2022, tous les cols blancs sont encouragés à suivre la formation, qui est devenue obligatoire également pour tous les nouveaux cols blancs ; *[DP S1-4_02 ; DP MDR-A_01 à 04]*
  - une nouvelle formation en ligne « Management inclusif », lancée en 2024, est obligatoire pour tous les managers du Groupe, avec une échéance début 2025. Par la suite, tous les nouveaux managers, qu'ils soient recrutés ou promus en interne, devront la suivre lors de leur prise de fonction. *[DP S1-4_02 ; DP MDR-A_01 à 04]*
- **« W-Journey » et « Be-Your-Own-Leader » pour les membres du personnel féminin** :
  - le Groupe soutient l'évolution de carrière des femmes à travers des initiatives telles que « W-Journey » et « Be-Your-Own-Leader » ;
  - Renault Group a coconstruit avec SKEMA Business School un programme de formation exécutive baptisé « W-Journey », destiné aux femmes occupant des postes de management. Avec « W-Journey », Renault Group souhaite promouvoir le leadership féminin des managers issus de l'encadrement intermédiaire, pour leur permettre d'évoluer au sein du Groupe vers des postes à plus forte responsabilité. L'initiative a été récompensée par le Cegos Digital Learning Excellence Award ;
  - « Be-Your-Own-Leader » a été coconstruit avec la London Business School et s'adresse aux femmes dirigeantes ;
  - de plus, le Groupe suit les compétences et les évolutions de carrière. *[DP S1-4_02 ; DP S1-4_03 ; DP MDR-A_01 à 04]*
- **les formations dédiées à l'inclusion des personnes en situation de handicap :** le lancement en 2024 d'une nouvelle politique dédiée à l'inclusion des personnes en situation de handicap introduit des initiatives d'adaptation des postes de travail des salariés en situation de handicap (catalogue handicap, formation à l'inclusion numérique) et d'engagement à favoriser l'inclusion de ces salariés (8 modules d'apprentissage en ligne disponibles en 12 langues). Le résultat attendu est de développer une culture inclusive au sein de l'organisation. Cela permettra au Groupe d'apporter un soutien plus ciblé aux salariés en situation de handicap dans leur environnement de travail. *[DP S1-4_02 ; DP S1-4_03 ; DP MDR-A_01-12 ; DP S1-4_01]*

Les engagements externes ont été renforcés par diverses chartes et principes liés aux droits des femmes et LGBTQI+, au handicap et à l'âge, avec des représentants de la Direction Diversité & Inclusion participant à des groupes de travail externes pour développer des outils et partager les meilleures pratiques. *[DP S1-4_01]*

L'efficacité de ces actions est suivie par le biais de l'Enquête Diversité & Inclusion, des processus de contrôle interne et du pilotage de la représentation des femmes dans le management pour atteindre l'égalité de genre. L'avancement de ces actions est communiqué sur l'ensemble des sites du Groupe. *[DP S1-4_04]*

Les ressources actuelles pour les actions de Diversité & Inclusion comprennent le financement de programmes de formation obligatoires tels que « Together in Diversity » et « Inclusive Management », ainsi que d'initiatives telles que « W-Journey » et « Be-Your-Own-Leader » pour l'avancement de la carrière des femmes. Le Groupe investit également dans l'adaptation des postes de travail des salariés en situation de handicap et le développement de modules d'apprentissage en ligne disponibles en plusieurs langues.

Les ressources futures continueront d'appuyer ces initiatives, et des fonds supplémentaires seront alloués à de nouveaux programmes.

Enfin, Renault Group s'assure que ses pratiques n'ont pas d'impact négatif significatif sur son personnel grâce à sa stratégie Diversité & Inclusion. Des initiatives spécifiques sont mises en œuvre pour prévenir, détecter et traiter la discrimination. Le Groupe met également à la disposition des salariés de multiples canaux pour faire part de leurs préoccupations. La Direction Diversité & Inclusion du Groupe suit et rend compte des progrès réalisés tous les trimestres et tous les ans. *[DP S1-4_08 ; DP MDR-A_06]*

B. Formation, développement des compétences, attractivité et rétention des talents

Renault Group met en œuvre plusieurs actions pour remédier au manque de dialogue avec ses salariés. Pour atténuer les risques de perte de productivité des salariés en raison du turnover et de leur manque de qualification, Renault Group a développé des stratégies globales visant à améliorer l'engagement et la rétention des salariés. Ces actions visent à créer un environnement de travail favorable, à offrir des possibilités de développement professionnel continu et à faire en sorte que les salariés se sentent valorisés et motivés. Les initiatives en cours à l'appui de ces efforts sont décrites ci-dessous :

- **accompagner les salariés dans leur carrière et leur développement** :
  - les salariés sont encouragés à réfléchir à leur progression de carrière et à leur plan de développement lors d'un entretien annuel avec leur manager. Ces discussions ont également lieu lors des réunions du Comité RH et des réunions de suivi « People and Talent », dans le but de renforcer l'accompagnement au développement des salariés ; *[DP S1-4_01 ; DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02]*
  - afin de développer les compétences nécessaires pour relever les défis de la mobilité de demain, Renault Group a créé en 2021 ReKnow University. L'université d'entreprise soutient le développement de programmes de formation dans des domaines tels que l'électrification, l'économie circulaire, les données et l'IA, le développement logiciel, la cybersécurité et l'excellence opérationnelle, tout en visant à saisir de nouvelles opportunités ; *[DP S1-4_01 ; DP S1-4_07 ; DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02]*
  - tous les salariés peuvent consulter les offres d'emploi internes sur le site « Job Opportunities » du Groupe. En France, le dispositif « OPTIMUM » propose des missions de courte durée dans différents secteurs de l'entreprise, permettant aux salariés d'explorer de nouvelles orientations de carrière. *[DP S1-4_01 ; DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02]*
- **Grow@RenaultGroup :** la plateforme numérique Grow@RenaultGroup, lancée en 2022, fournit aux salariés des ressources pour les aider à se découvrir, à préparer leur avenir et à créer un plan de développement. Elle comprend des activités et du matériel de développement par l'expérience, l'interaction et la formation formelle. En 2023, des ressources dédiées aux managers ont été ajoutées pour soutenir leur rôle dans le développement des salariés. *[DP S1-4_01 ; DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02]*
- **People@RenaultGroup et Learning@RenaultGroup :** depuis 2019, le Groupe a déployé une solution digitale baptisée People@RenaultGroup, qui met à disposition des salariés des outils de retour d'expérience et des fonctionnalités leur permettant de mettre en valeur leurs parcours et leurs compétences, mais aussi de formaliser leurs aspirations professionnelles. Cela permet au Groupe d'adapter ses actions en conséquence. Learning@RenaultGroup est la plateforme digitale de formation du Groupe, qui propose aux salariés l'accès à des sessions de formation et à des ressources de formation en ligne pour accompagner leur montée en compétences. La formation est essentielle pour atteindre les objectifs de croissance durable et de responsabilité sociétale du Groupe, avec un suivi mensuel des progrès. *[DP S1-4_01 ; DP S1-4_02 ; DP S1-4_05 ; DP MDR-A_01 à 05]*

Le Groupe promeut activement la participation à la formation à travers des campagnes de communication. Le développement de la communauté Learning & Development et de ReKnow University fait partie intégrante des actions de Renault Group visant à développer les talents et à atteindre l'excellence opérationnelle, mettant en évidence les efforts du Groupe pour atténuer les risques matériels. *[DP S1-4_01 ; DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02 ; DP-MDR-A_05]*

Le Groupe soutient également des projets éducatifs et favorise l'insertion des jeunes dans l'industrie automobile. *[DP S1-4_01 ; DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02]*

Les efforts de formation de Renault Group se concentrent sur le management, la digitalisation, les nouvelles méthodes de travail et les technologies de pointe telles que la cybersécurité et le métavers industriel. En s'appuyant sur des formateurs internes, le Groupe a dispensé plus d'un million d'heures de formation interne, soit plus de 50 % des heures de formation en présentiel suivies dansLearning@RenaultGroup en 2024. *[DP S1-4_07 ; DP MDR-A_05]*

L'efficacité de la formation est suivie par le biais de la plateforme interne, Learning@RenaultGroup, évaluée en fonction de son impact et confirmée par des normes de qualité telles que la certification Qualiopi en France. Des enquêtes « feedback » permettent de mesurer l'influence de la formation sur les compétences et la progression de carrière, et le suivi régulier des actions de formation obligatoires permet de veiller à leur déploiement effectif au sein du Groupe. *[DP-S1-4_04 ; DP S1-4_06 ; DPS1-4_08]*

Renault Group consacre des ressources humaines et financières à l'amélioration de l'implication des salariés, en se concentrant sur les entretiens de développement, les plans de formation et la politique de mobilité interne. *[DP-MDR-A_06]*

Renault Group participe à de nombreuses initiatives de benchmarking et d'échanges professionnels avec d'autres groupes internationaux afin d'évaluer la pertinence de ses actions de formation. En France, Renault Group est actif dans le développement d'actions de formation sponsorisées par la Plateforme automobile (PFA) et s'intègre dans les initiatives de l'Automotive Skills Alliance (ASA) en Europe. En 2024, Renault Group a remporté un

Trophée du Digital Learning pour la qualité du marketing et du déploiement de ses formations. *[DP-S1-4_04]*

2.2.3.1.4.6 S1-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités matériels

A. Diversité & Inclusion

Renault Group s'engage à créer un environnement de travail inclusif, en :

- promouvant l'égalité de genre via la fixation de cibles d'atteinte de pourcentages plus élevés de représentation féminine ;
- renforçant la sensibilisation à la politique Diversité & Inclusion et l'inclusion au sein des équipes via, notamment, des opportunités de carrière égales pour tous les salariés et des formations.

Les cibles couvrent l'ensemble du Groupe dans tous les pays.

Le Groupe a atteint l'égalité salariale entre les femmes et les hommes en 2023 sur la base de la méthodologie de Renault Group, avec deux ans d'avance sur sa cible de 2025. La méthodologie de Renault Group concerne les cols blancs et des postes comparables. Renault Group vise une représentation équilibrée des genres dans les postes de direction, avec des cibles spécifiques telles que : *[DP MDR-T_01 à 08 ; DP MDR-T_12 ; DP MDR-T_13]*

Indicateur	Cible	Référence	Echéance
Égalité salariale entre les femmes et les hommes selon la méthodologie de Renault Group	Égalité salariale entre les femmes et les hommes	2020 (-3,9 %)	Atteint en 2023, soit deux ans avant la cible de 2025
Equilibre des genres dans le management	30 % de femmes d'ici 2030	2021 (24,7 %)	2030,
	40 % d'ici 2040		2040,
	50 % d'ici 2050		2050
Apprenties / stagiaires femmes recrutées	50 %	2024 (47,5 %)	2025

[DP MDR-T_02]

Conscient que l'augmentation de la mixité dans les équipes est particulièrement difficile lorsque les femmes sont sous-représentées dans les filières STIM et, par conséquent, dans l'industrie automobile, le Groupe surveille les indicateurs clés de performance tels que le recrutement et les promotions pour garantir de manière proactive une représentation égale des genres et atteindre les cibles de diversité. À titre d'illustration, le Groupe vise 50 % de femmes dans les processus de recrutement avec l'ambition d'avoir des femmes dans toutes les listes de présélection. Les cibles de recrutement sont établies pour chaque métier. *[DP S1. MDR-T_01 ; DP MDR-T_01 à 07 ; DP MDR-T_12 ; DP MDR-T_13]*

Les salariés ont été impliqués dans la définition de la cible par le biais du dialogue social. Ces efforts permettent de s'assurer que les femmes sont prises en considération de manière équitable pour tous les postes. *[DP-S1-5_01 ; DP S1-5_02]*

Les cibles sont suivies par les instances de direction du Groupe, tels que le Leadership Team et les équipes de direction des marques Renault, Dacia, Alpine et Mobilize, et d'Ampere, ainsi que par les équipes de direction des pays. Ils sont également relayés auprès du Comité Stratégique Diversité & Inclusion par les DRH, ainsi qu'auprès du Conseil d'administration. *[DP S1_06 ; DP MDR-T_11]*

La recherche par Renault Group de la parité femmes-hommes s'appuie sur des législations locales et des engagements volontaires. *[DP MDR-T_09]*

L'atteinte des cibles en matière de diversité est examinée trimestriellement au niveau du Groupe, tandis qu'au niveau du pays, de la fonction et de la marque, ce suivi est plus fréquent. Des actions correctives sont mises en œuvre afin de garantir un progrès continu vers l'atteinte de ces cibles par les opérations au niveau pays et les fonctions globales qui peuvent faire l'objet de contrôles et d'audits. *[DP-S1-5_02]*

Enfin, la feuille de route Diversité & Inclusion du Groupe, revue chaque année, est déployée et suivie avec l'appui des Responsables Diversité & Inclusion désignés par les pays et les fonctions globales pour assurer l'atteinte des cibles d'augmentation de la représentation de la diversité au sein des équipes, le déploiement des programmes de développement, d'inclusion et de diversité, et les initiatives et outils de lutte contre la discrimination. *[DP-S1-5_03]*

B. Formation, développement des compétences, attractivité et rétention des talents

L'évolution des cibles de formation et de développement de Renault Group est directement influencée par ses politiques globales visant à offrir à ses salariés des opportunités de carrière et d'évolution des compétences diversifiées. L'accent mis sur le taux d'accès à la formation, le nombre moyen d'heures de formation par collaborateur et le nombre de personnes formées par ReKnow University reflète l'engagement du Groupe dans le modèle d'apprentissage 70/20/10 (pour plus d'informations, voir chapitre 2.2.3.1.4.2.B), qui valorise l'apprentissage par l'expérience, l'exposition et la formation formelle.

Les cibles 2025 du Groupe sont :

- 90 % de taux d'accès à la formation ;
- 35 000 salariés formés par ReKnow University.

[DP S1.MDR-T_01 ; DP MDR-T_02 ; DP MDR-T_03]

Les politiques de mobilité interne et de développement des talents sont conçues pour s'aligner sur les priorités stratégiques du Groupe, et les cibles liées au recrutement et à la mobilité interne sont fixés pour s'assurer que ces politiques contribuent efficacement à l'adaptation permanente des effectifs. *[DP S1. MDR-T_01 ; DP S1. MDR-T_04 à 08]*

Le Groupe utilise une combinaison de données historiques, de commentaires de salariés et d'études de marché pour établir des cibles spécifiques en matière de taux d'accès à la formation, d'heures moyennes de formation et de portée de ses initiatives éducatives telles que ReKnow University. Renault Group implique les parties prenantes internes, telles que les salariés et le management, dans le processus de définition des cibles de formation et de développement. Les commentaires de ces parties prenantes internes sont essentiels à l'élaboration d'une stratégie de développement des talents. *[DP S1. MDR-T_09 ; DP S1. MDR-T_11 ; DP S1-5_01]*

Le Groupe utilise Learning@RenaultGroup pour suivre les activités et les heures de formation. Le Groupe s'appuie également sur les données RH pour suivre l'impact de la formation sur le développement des compétences et l'évolution professionnelle, notamment pour des actions spécifiques à destination des femmes, comme le programme « W-Journey ». De plus, un indicateur de qualité de la formation est intégré dans les indicateurs de suivi de formation. Chaque année, les indicateurs clés de performance sont revus et les cibles sont redéfinies et partagées avec les pays. *[DP S1. MDR-T_01 ; DP MDR-T_04 à 09 ; DP MDR-T_12 ; DP MDR-T_13]*

La progression continue du taux d'accès à la formation au sein de Renault Group est un indicateur clé suivi mensuellement par les équipes de formation. Au cours des dernières années, Renault Group a mené de nombreuses initiatives dans les pays où il est présent pour améliorer l'accessibilité à la formation de ses salariés. *[DP MDR-T_01]*

Renault Group a fait progresser son système de gestion de la formation en fluidifiant l'accès à des formations ciblées sur des thèmes critiques tels que la gestion d'une équipe à distance, l'amélioration des compétences linguistiques et la compréhension de la lutte contre la corruption et de l'éthique. Cette amélioration permet d'individualiser les parcours de formation, donnant aux salariés l'autonomie de choisir leurs sujets de prédilection. Tous les ans, une communication spécifique est adressée aux managers et aux salariés précisant les enjeux et les thèmes prioritaires associés au plan de développement des compétences. Cette action vise à aider les managers et leurs équipes à sélectionner les formations les plus adaptées à leurs attentes. *[DP S1-5_01 ; DP S1-5_03]*

Des cibles de recrutement sont fixées pour chaque fonction dans le cadre d'une approche proactive d'équité de représentation dans l'ensemble de l'organisation. Renault Group s'engage à assurer une transparence à 100 % sur les offres d'emploi internes, offrant ainsi à tous les salariés un accès égal aux opportunités d'évolution de carrière. *[DP MDR-T_02]*

2.2.3.1.5 Dialogue social et négociation collective

2.2.3.1.5.1 SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires

Renault Group enrichit son environnement de travail en s'engageant activement dans le dialogue social et la négociation collective, ce qui lui fournit des informations précieuses sur les principaux problèmes auxquels sont confrontés les salariés et éclaire l'adaptation de ses politiques et de ses stratégies de communication. Le Groupe s'investit dans la négociation collective et le dialogue social pour améliorer le bien-être psychologique et physique du personnel. Le Groupe est très attentif à la garantie des règles de négociation collective et veille à ce qu'elles soient strictement appliquées. *[DP S1. SBM-3_01 ; DP S1.SBM-3_03 ; DP S1.SBM-3_11]*

Renault Group met en place un processus de cartographie des risques qui met en évidence des risques spécifiques, notamment celui d'atteinte à la liberté syndicale et aux droits de négociation collective. Pour de plus amples renseignements, voir chapitre 2.2.3.1.3.5. *[DP S1.SBM-3_05]*

Le processus de cartographie des risques du Groupe identifie les risques de coûts de remédiation, de pénalités, de dommages ou d'atteinte à la réputation, liés au non-respect des obligations de négociation collective, ou le risque de rupture potentielle des activités à cause de manifestations ou de grèves du personnel ou des syndicats, qui ne concernent pas des groupes spécifiques du personnel. *[DP S1.SBM-3_12]*

2.2.3.1.5.2 S1-1 – Politiques relatives au personnel de l'entreprise

Année après année, Renault Group réaffirme son engagement à favoriser un environnement de travail dynamique à travers le dialogue social, tant au niveau mondial que local. Cet engagement s'illustre par la signature des Accords-Cadres Mondiaux (ACM) de 2013 et 2019 qui équilibrent les intérêts du Groupe et de ses salariés. L'accord inaugural, intitulé « S'engager ensemble pour une croissance et un développement durables », a été signé le 2 juillet 2013. Il définit les responsabilités sociales, sociétales

et environnementales du Groupe et a été signé par la Direction de Renault Group, le Comité de Groupe et IndustriALL Global Union. L'accord s'articule autour de cinq axes d'action clés :

- le respect des droits sociaux fondamentaux ;
- la responsabilité sociétale vis-à-vis des salariés ;
- la responsabilité sociétale d'entreprise dans les communautés où le Groupe est actif ;
- les pratiques éthiques dans les achats et les relations avec les fournisseurs et sous-traitants ;
- la préservation de l'environnement par la minimisation de l'empreinte écologique. *[DP S1. MDR-P_01-06 ; DP MDR-P_01]*

Le 9 juillet 2019 a été signé le deuxième Accord-Cadre Mondial (ACM) de Renault Group, intitulé « Construire ensemble le monde du travail au sein de Renault Group ». Cet accord impliquait la Direction de Renault Group, IndustriALL Global Union, les fédérations syndicales françaises et d'autres syndicats représentés au Comité de Groupe. Il vise à aborder et à gérer de manière proactive les changements en cours dans l'industrie automobile qui affectent considérablement le marché du travail. Il met l'accent sur cinq mécanismes clés :

- engager un dialogue sur l'évolution de l'environnement de travail ;
- mettre en place un système de management collaboratif ;
- maintenir un engagement fort en faveur de l'inclusion ;
- soutenir l'équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle ;
- adapter l'environnement de travail aux nouveaux besoins. *[DP S1. MDR-P_01-06 ; DP MDR-P_01]*

Un avenant à cet accord de 2019 a été signé le 26 avril 2021, définissant les conditions de télétravail des salariés de Renault Group. Cet avenant, signé par le Directeur général de Renault Group, le Comité de Groupe et IndustriALL Global Union, a été élaboré pour guider la transformation des pratiques de travail à l'échelle mondiale. Il répond au souhait des salariés d'allier travail en présentiel et à distance, un besoin qui s'est accentué pendant la crise du Covid-19, afin de renforcer l'équilibre entre leurs vies personnelle et professionnelle. Ce nouveau modèle de travail hybride vise à optimiser les activités en présentiel et à distance et repose sur le volontariat. Ses principes sont les suivants :

- une plus grande flexibilité dans l'organisation personnelle du travail, avec un minimum suggéré de deux jours de télétravail par semaine et au moins 20% du temps de travail mensuel en personne ;
- la responsabilisation et l'autonomie, ce qui permet aux salariés d'organiser librement leur travail autour de leurs objectifs individuels, de la collaboration et des réunions d'équipe ;
- le respect de l'équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle, le respect des horaires de travail de l'entreprise, des temps de pause (y compris le droit à la déconnexion) et des périodes de vacances. *[DP S1. MDR-P_01-06 ; DP MDR-P_01]*

Les ACM de Renault Group de 2013 et 2019 couvrent l'ensemble des salariés. Ces deux ACM et l'avenant de 2021 constituent des politiques structurantes de dialogue social et de négociation oollective. *[DP S1-1_01 ; DP S1. MDR-P_01-06 ; DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_02]*

L'engagement de Renault Group en faveur du respect de la liberté syndicale et des droits de négociation collective est conforme aux principes énoncés par la Convention n° 87 de 1948 de l'OIT sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical. La reconnaissance de la liberté syndicale inclut le droit de chaque salarié d'y adhérer ou non. Renault Group s'engage également à respecter les termes de la Convention n° 98 de l'OIT sur le droit d'organisation et de négociation collective. A cet égard, le Groupe respecte le droit de ses salariés à s'organiser collectivement et maintient une stricte neutralité. Le Groupe veille à ce que la représentation des salariés soit présente dans les entités, le cas échéant par le biais de salariés élus ou affiliés à un syndicat. *[DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_04 ; DP MDR-P_05 ; DP S1-1_07]*

Le Directeur des Ressources Humaines, de l'Environnement de Travail et de l'Organisation représente le niveau le plus élevé de la structure organisationnelle de Renault Group responsable de la mise en œuvre des ACM de 2013 et 2019. *[DP MDR-P_03]*

Renault Group veille à ce que ses ACM de 2013 et 2019 soient mis à disposition des parties prenantes et des salariés, y compris le personnel non permanent, par le biais de son site internet et d'un dialogue social structuré, assurant ainsi une large accessibilité et sensibilisation à cette information. *[DP MDR-P_06]*

2.2.3.1.5.3 S1-2 – Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants au sujet des impacts

Le Comité de Groupe est un forum de dialogue social responsable au sein de Renault Group, limité à 40 membres, dont jusqu'à 31 issus de l'Espace économique européen. Il s'agit d'une plateforme clé pour le dialogue social international, où les membres échangent avec la Direction Générale et les opérations sur les changements significatifs et les orientations stratégiques du Groupe. Lorsqu'un projet de décision exceptionnelle a des conséquences transnationales, de nature à affecter significativement les intérêts des salariés, le Comité de Groupe est alors réuni en formation européenne. *[DP S1-2_01 ; DP S1-2_02]*

En outre, l'engagement avec le personnel et leurs représentants est mené par le Comité de Groupe Monde par le biais de réunions régulières, notamment des sessions d'information, de suivi sur les ACM de 2013 et 2019, et des discussions sur les changements significatifs au sein du Groupe. En 2024, le Comité de Groupe a été réuni à 19 reprises, mettant en lumière l'approche proactive du Groupe en matière de dialogue social. *[DP S1-2_01 ; DP S1-2_02 ; DP S1-2_03]*

La collecte d'informations auprès des salariés est cruciale pour identifier les domaines dans lesquels améliorer la qualité de vie sur le lieu de travail. En 2022, Renault Group a mis en place une solution digitale moderne, People@RenaultGroup, conçue pour recueillir plus rapidement et plus efficacement les retours des salariés (pour plus d'informations, voir chapitre 2.2.3.1.4.5.B). Les interfaces conviviales de la plateforme encouragent l'implication des salariés, tout en garantissant la

confidentialité des réponses individuelles. Les fonctionnalités du système d'analyse des données quantitatives et qualitatives permettent aux managers et aux équipes Ressources Humaines d'identifier et de répondre rapidement aux préoccupations urgentes, de suivre les performances du Groupe et de corréler les informations des différentes enquêtes au sein d'un système unifié.

Renault Group a également lancé une enquête sur la santé psychologique en France en décembre 2022, suivie de l'enquête mondiale auprès des salariés en janvier 2023, et maintient un cadre de communication global pour fournir des mises à jour régulières à la communauté des salariés. *[DP S1-2_01 ; DP S1-2_02 ; DP S1-2_07]*

L'efficacité de ce dialogue est évaluée au moyen de séances plénières annuelles du Comité de Groupe et d'un examen complet de l'application des accords. L'architecture du dialogue social s'articule autour d'une communication mondiale, avec des forums spécifiques à chaque pays déterminés par la législation locale. *[DP S1-2_06]*

Le Directeur des Ressources Humaines, de l'Environnement de Travail et de l'Organisation est la fonction la plus élevée au sein de Renault Group à avoir la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement avec les salariés se produise et que les résultats de cet engagement éclairent l'approche du Groupe. *[DP S1-2_04]*

2.2.3.1.5.4 S1-3 – Processus de prévention, atténuation et remédiation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations

Renault Group a déployé un dispositif d'alertes utilisant notamment une plateforme de collecte des signalements confidentielle et sécurisée ouverte à tous : WhistleB. *[DP S1-3_02]*

2.2.3.1.5.5 S1-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur le personnel de l'entreprise, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs au personnel de l'entreprise, et efficacité de ces actions

Les résultats de l'enquête sur la santé psychologique 2022 en France et de l'enquête mondiale 2023 ont permis de créer des plans d'action visant à améliorer le bien-être des salariés. Ces plans ont été élaborés en collaboration avec les comités de promotion du bien-être et de la santé mentale mis en place dans divers sites du Groupe. *[DP S1-4_05]*

Le dialogue social au sein de Renault Group s'appuie sur les résultats d'enquêtes sur les risques psychosociaux, qui permettent de mieux orienter les discussions et les actions à mener. La prévention des risques psychosociaux et la promotion de la santé psychologique demeurent ainsi une priorité absolue pour Renault Group. Ainsi, Renault Group a mis en place des plans d'actions fondés sur ces enquêtes pour améliorer le bien-être des salariés, impliquant les services de santé au travail, les coordinateurs et les psychologues en France. Le Groupe favorise également le dialogue local et international avec les partenaires sociaux, ce qui aboutit à des mesures telles que l'aménagement du temps de travail en Espagne, en Slovénie et au Maroc. *[DP S1-4_01 ; DP MDR-A_04]*

Renault Group suit et évalue l'efficacité de ses actions et initiatives tout en s'assurant que ses pratiques n'ont pas d'impact négatif significatif sur son personnel grâce aux réponses aux enquêtes bisannuelles, à la mise en place de cadres d'accompagnement et à son dispositif d'alertes. *[DP S1-4_04 ; DP S1-4_08]*

Pour atténuer le risque de violation de la liberté syndicale, d'association et de négociation collective, Renault Group favorise le dialogue local à travers des actions significatives comme la mise en œuvre de la nouvelle Convention collective de la métallurgie en France en 2024. Ces efforts sont complétés par une communication transparente avec les salariés et des échanges productifs avec les partenaires sociaux locaux à l'échelle internationale, garantissant un dialogue ouvert et responsable sur les questions clés relatives au personnel.

Au niveau international, plusieurs échanges étayés ont eu lieu avec les partenaires sociaux locaux, notamment en lien avec les projets HORSE et Ampere et les mesures visant à rendre le temps de travail plus flexible. Plusieurs pays (Espagne, Slovénie, Maroc) ont pris des mesures spécifiques dans ce domaine. *[DP S1-4_01 ; DP S1-4_02 ; DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02]*

Les actions clés du Groupe en matière de dialogue social sont des initiatives en cours, avec des efforts continus d'adaptation et d'amélioration en fonction des retours d'expérience et de l'évolution des besoins. *[DP MDR-A_03]*

L'avancement des actions est mesuré en fonction de la qualité du dialogue mis en place avec les parties prenantes concernées. Renault Group contrôle l'efficacité de ces actions à travers des processus établis, notamment des consultations régulières avec les représentants du personnel et des mécanismes de feedback. *[DP MDR-A_05 ; DP-MDR-A_06]*

2.2.3.1.5.6 S1-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités matériels

Le Groupe s'engage à mesurer l'impact de ces initiatives à l'aide d'évaluations qualitatives pour apprécier les progrès et éclairer l'amélioration continue de son approche en matière d'engagement et de dialogue avec les salariés. *[DP S1.MDR-T_14-19]*

2.2.3.1.6 Autres droits liés au travail

2.2.3.1.6.1 Protection des données des salariés

A. SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires

Pour prévenir d'éventuels impacts matériels du Groupe et de sa chaîne de valeur, tels que la collecte de données excessives au-delà de la finalité prévue, l'utilisation abusive, les failles de sécurité dans l'utilisation et des durées de conservation excessivement longues, Renault Group s'engage à assurer la protection des données personnelles de l'ensemble de son personnel (salariés et non-salariés). Par ailleurs, Renault Group a identifié des risques liés à la préservation de la confidentialité des données personnelles de ses salariés, et notamment le risque de coûts de remédiation et de pénalités en cas de non-respect de la réglementation sur les données, et celui d'une détérioration de la réputation due à des violations de données. Le Groupe considère ainsi la nécessité d'une organisation et d'une sécurité adéquates de ses systèmes d'information. *[DP S1. SBM-3_01 à 05 ; DP S1.SBM-3_11]*

Les politiques de confidentialité des données de Renault Group traitent des risques et opportunités matériels liés aux données personnelles, en particulier des salariés et des candidats. *[DP S1.SBM-3_12]*

B. S1-1 – Politiques relatives au personnel de l'entreprise

Renault Group a mis en place un dispositif de conformité sur la protection des données à caractère personnel de ses salariés. En effet, Renault Group aligne ses politiques sur les réglementations internationales telles que le Règlement général sur la protection des données (RGPD) et applique les réglementations locales en matière de données personnelles dans les pays où il opère. *[DP S1. MDR-P_01-06 ; DP S1-1_07 ; DP MDR-P_01]*

Le Délégué à la Protection des Données du Groupe, la Direction Juridique et les Délégués locaux à la Protection des Données sont responsables de la mise en œuvre du système de conformité sur la protection des données à caractère personnel dans les différents pays. La politique de Renault Group en matière de protection des données est fondée sur le respect des exigences du RGPD (ou autres règlementations équivalentes) et s'applique dans tous les pays où Renault Group est présent, y compris hors Union Européenne. Ces politiques sont accessibles sur le site internet du Groupe. Renault Group veille à ce que lorsque de nouvelles politiques de confidentialité des données sont lancées au niveau de l'entreprise, elles soient communiquées aux Délégués locaux à la Protection des Données pour adaptation à la législation locale. *[DP S1-1_07 ; DP MDR-P_02 à 06]*

Le système de conformité sur la protection des données à caractère personnel de Renault Group intègre une approche globale de la gestion des sujets majeurs en matière de durabilité, en mettant l'accent sur la collecte responsable, la gestion sécurisée, la conservation appropriée, le partage contrôlé et le respect des droits des utilisateurs concernant les données personnelles. L'objectif fondamental de la politique est de protéger les données personnelles conformément aux réglementations juridiques et aux considérations éthiques en informant salariés et candidats de l'utilisation de leurs données personnelles (à quelles fins, quel type de données, conservation, transferts internationaux, sécurité informatique et garanties prises pour préserver la confidentialité et la vie privée), ce afin de traiter les impacts et les risques matériels liés à la confidentialité des données. *[DP S1. MDR-P_01-06 ; DP S1-1_05 ; DP MDR-P_01]*

Le Groupe veille à l'efficacité de cette politique par l'intermédiaire de ses Délégués à la Protection des Données. *[DP MDR-P_03]*

C. S1-2 – Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants au sujet des impacts

Les salariés sont habilités à exercer à tout moment leurs droits au respect de la vie privée sur les données personnelles (accès, modification, suppression, portabilité) et peuvent signaler tout dysfonctionnement dans leur gestion via le site intranet du Groupe consacré à la confidentialité. *[DP S1-2_02]*

Le Délégué à la Protection des Données du Groupe et les Délégués locaux à la Protection des Données veillent à ce que l'engagement avec les salariés ait lieu et facilitent l'exercice du droit à la vie privée par les salariés. L'efficacité de cette mission est évaluée au moyen de campagnes de contrôle interne, d'audits et de comités de surveillance qui permettent in fine une réduction continue des impacts sur la vie privée des salariés. En matière de confidentialité des données, Renault Group veille à ce que tous les salariés soient protégés de manière égale. *[DP S1-2_02 ; S1-2_03 ; DP S1-2_06 ; DP S1-2_07]*

Pour plus d'informations sur le dialogue de Renault Group avec ses salariés, voir chapitre 2.2.3.1.5. *[DP S1-2_01 à 07]*

D. S1-3 – Processus de prévention, atténuation et remédiation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations

En cas d'impact négatif sur ses effectifs, Renault Group détermine l'action appropriée avec la Direction Juridique, la Direction du Management des Risques, la Direction de la Sécurité Informatique et la Direction de la Communication, conformément aux réglementations locales en matière de protection des données, telles que le RGPD et d'autres réglementations internationales. *[DP S1-3_01]*

Les salariés peuvent faire part de leurs préoccupations directement au Groupe par le biais de formulaires, d'adresses postales ou électroniques accessibles via les politiques de données personnelles de leur pays. Si les salariés ne sont pas satisfaits des réponses fournies par Renault Group, ils ont la possibilité de contacter leur autorité nationale de protection des données, telle que la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL) en France. Le même processus existe dans le reste de la Communauté économique européenne, et en dehors de l'Europe. *[DP S1-3_02 ; DP S1-3_05 ; DP S1-3_06]*

Renault Group a déployé un dispositif d'alertes, utilisant notamment une plateforme de collecte des signalements confidentielle et sécurisée ouverte à tous : WhistleB. *[DP S1-3_02]*

L'efficacité de ces canaux est assurée par un suivi régulier et une remontée rapide des demandes reçues. Renault Group s'engage à ce que ses salariés soient sensibilisés et fassent confiance à ces structures pour faire part de leurs préoccupations. Le Groupe dispense une formation à la protection de la vie privée à tous les salariés, leur expliquant comment exercer leurs droits, et a mis en place des indicateurs de suivi du nombre de salariés formés. De plus, Renault Group a mis en place des politiques pour protéger les individus, y compris les représentants du personnel, contre les représailles en cas d'utilisation de ces canaux, favorisant ainsi un environnement où les salariés peuvent faire valoir leurs droits sans craindre de conséquences négatives. *[DP S1-3_07 à DP S1-3_09]*

E. S1-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur le personnel de l'entreprise, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs au personnel de l'entreprise, et efficacité de ces actions

Pour prévenir, atténuer ou remédier à d'éventuels impacts négatifs, Renault Group a renforcé sa conformité au RGPD en mettant en place une structure globale de protection des données, avec un Délégué à la Protection des données au niveau du Groupe, des Délégués à la Protection des données pour chaque filiale, des ambassadeurs de la protection de la vie privée pour chaque direction centrale et des relais métiers dans chaque fonction, tous accompagnés de conseillers juridiques. Renault Group s'assure que le traitement des données personnelles soit conforme au RGPD et ne contribue pas à des impacts négatifs grâce à des processus internes qui adhèrent aux principes de la confidentialité par nature. Tous les salariés, et notamment les chefs de projet, sont informés de ces processus, les projets impliquant la collecte de données personnelles étant soumis à validation par la sécurité informatique selon le principe de la confidentialité par nature. *[DP S1. MDR-A_01-12 ; DP S1-4_01 ; DP S1-4_08]*

Renault Group identifie les actions nécessaires en réponse aux impacts négatifs avérés ou potentiels sur ses effectifs à travers un processus structuré, qui commence par une cartographie et un suivi régulier des risques par le Délégué à la Protection des Données du Groupe, la Direction Juridique et les Délégués locaux à la Protection des Données. Lorsqu'un impact négatif est identifié, les Directions Juridique, de la Sécurité Informatique, du Management des Risques, et de la Communication, piloteront le plan de remédiation approprié. Cette collaboration garantit que le Groupe se conforme non seulement au RGPD et aux autres réglementations pertinentes, mais aussi qu'il donne la priorité à la protection de son personnel. L'engagement du Groupe est de sauvegarder les intérêts des personnes affectées par la violation des données, en veillant à ce qu'elles reçoivent les informations et le soutien nécessaires pour protéger leurs données personnelles. *[DP S1-4_05]*

Le périmètre des actions clés du Groupe couvre l'ensemble des zones géographiques où Renault Group opère, avec des responsabilités confiées au Délégué à la Protection des Données du Groupe, à la Direction Juridique et aux Délégués locaux à la Protection des Données. Les principales mesures comprennent une surveillance et une évaluation régulières, une formation sur la protection des données personnelles pour les salariés, ainsi que des mécanismes d'exercice du droit à la vie privée et d'alertes. *[DP MDR-A_02]*

Renault Group est conscient qu'il est nécessaire de présenter sa stratégie et les ressources mobilisées pour faire face aux risques et opportunités significatifs liés à ses effectifs. Les plans d'actions du Groupe sont largement diffusés et accessibles en interne. *[DP S1-4_02 à 04 ; DP S1-4_06 ; DP MDR-A_01]*

F. S1-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités matériels

Renault Group a des engagements internes confidentiels en matière de protection des données pour son personnel. Ces engagements sont définis en fonction des obligations réglementaires. *[MDR-T]*

Le Délégué à la Protection des Données du Groupe, la Direction Juridique et les Délégués locaux à la Protection des Données sont chargés du suivi et de l'évaluation réguliers de l'efficacité des politiques en matière de protection des données. Le Groupe mesure les progrès réalisés sur la base du RGPD. *[DP S1-5_01 à 03]*

2.2.3.1.7 Indicateurs et cibles

S1-6 – Caractéristiques des salariés de l'entreprise

Effectifs par région

	2024
Pays de l'EEE [1]	64 793
Pays hors EEE	33 843
TOTAL	**98 636**

(1) EEE : Espace économique européen

Effectifs par genre

	2024
Femme	22 965
Homme	75 669
Autre genre [1]	1
Non déclaré	1
TOTAL	**98 636**

(1) Genre tel que spécifié par les individus eux-mêmes

Détail des effectifs des pays > 10 % du total des effectifs du Groupe

	2024
France	38 730
Roumanie	12 887

Effectifs par contrat et par région

	2024		
	CDI	CDD	Heures non garanties
Pays de l'EEE [1]	58 457	6 336	-
Pays hors EEE	30 728	3 100	15
TOTAL	**89 185**	**9 436**	**15**

(1) EEE : Espace économique européen

Effectifs par contrat et par genre

	2024		
	CDI	CDD	Heures non garanties
Femme	20 071	2 893	1
Homme	69 112	6 543	14
Autre genre [1]	1	-	-
Non déclaré	1	-	-
TOTAL	**89 185**	**9 436**	**15**

(1) Genre tel que spécifié par les individus eux-mêmes

Nombre de salariés ayant quitté le Groupe pendant la période de reporting

	2024
Nombre de salariés ayant quitté le Groupe pendant la période de reporting	5 907

Taux d'attrition / turnover des salariés

	2024
Turnover des salariés	6,6 %

S1-8 – Couverture des négociations collectives et dialogue social

Couverture des négociations collectives et du dialogue social

	2024		
Taux de couverture	Par les négociations collectives		Par le dialogue social
	Salariés – EEE [1]	Salariés – hors EEE [2]	Représentation sur le lieu de travail – EEE [1]
60-79 %		Pays hors EEE	
80-100 %	France, Roumanie		France, Roumanie

(1) Pour les pays comptant plus de 50 salariés représentant plus de 10 % du total des salariés du Groupe

(2) Pour les régions comptant plus de 50 salariés représentant plus de 10 % du total des salariés du Groupe

S1-9 – Indicateurs de diversité

Répartition des effectifs par âge

	2024
< 30 ans	13 987
30 à 50 ans	61 937
> 50 ans	22 712
TOTAL	**98 636**

Répartition des genres au sein des instances dirigeantes

	2024	
	Effectifs	%
Femme	25	35 %
Homme	46	65 %
Autre genre [1]	-	0 %
Non déclaré	-	0 %
TOTAL	**71**	**100 %**

(1) Genre tel que spécifié par les individus eux-mêmes

S1-14 – Indicateurs de santé et de sécurité

Couverture des salariés par un système de gestion de la santé et de la sécurité

	2024	
	Sites audités en interne	**Sites certifiés ISO 45001**
Pourcentage des salariés couverts par un système de gestion de la santé et de la sécurité	80 %	6 %

Accidents du travail

	2024
Nombre d'accidents du travail des salariés du Groupe	1 081
Taux d'accidents du travail des salariés du Groupe	5,54 %
Nombre de décès parmi le personnel du Groupe résultant d'accidents du travail	-
Nombre de décès parmi les autres travailleurs intervenant sur les sites du Groupe résultant d'accidents du travail	-

S1-16 – Indicateurs de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale)

Rémunération des salariés

	2024
Écart de rémunération entre les genres (méthode ESRS S1)	-10,2 %
Ratio de rémunération annuelle totale	272

Pour le pilotage de l'écart salarial, Renault Group n'utilise pas la méthode préconisée par l'ESRS S1, mais une approche alternative où l'écart est mesuré par niveaux hiérarchiques. Ce calcul fait apparaître un différentiel de 1,2 % en faveur des femmes.

S1-17 – Incidents, plaintes et atteintes graves aux droits humains

Incidents, plaintes et atteintes aux droits humains

	2024
Nombre de plaintes déposées par le biais des canaux permettant au personnel du Groupe de déclarer des incidents	234
Dont nombre d'incidents de discrimination	230
Nombre de plaintes déposées auprès des Points de contact nationaux (PCN) pour les entreprises multinationales de l'OCDE	-
Montant des amendes, pénalités et indemnités pour des plaintes et incidents de droits humains relatifs au personnel du Groupe	- €

Incidents, plaintes et atteintes graves aux droits humains

	2024
Nombre de plaintes et d'incidents graves en matière de droits humains relatifs au personnel du Groupe	-
Dont nombre de plaintes et d'incidents graves en matière de droits humains qui sont des cas de non-respect du Pacte Mondial des Nations Unies et des Principes directeurs de l'OCDE pour les entreprises multinationales	-
Montant des amendes, des pénalités et des indemnités pour des plaintes et incidents graves de droits humains relatifs au personnel du Groupe	- €

2.2.3.1.8 Notes méthodologiques

Renault Group définit ses indicateurs selon des méthodes éprouvées. Ils font l'objet de contrôles et vérifications internes, sans être systématiquement validés par un organisme tiers.

Le périmètre est constitué :

- des filiales du Groupe consolidées par intégration globale ;
- des opérations conjointes en intégration proportionnelle (Renault Nissan Technology & Business Centre India (RNTBCI) à 51 %).

Le terme « salarié » désigne toutes les personnes ayant un contrat de travail (CDI ou CDD) avec une société consolidée du Groupe.

Les intérimaires, les stagiaires n'ayant pas de contrat de travail et les VIE (Volontariat International en Entreprise) sont considérés comme des non-salariés et sont exclus du périmètre de reporting.

Deux méthodes sont utilisées pour collecter les données relatives aux salariés :

- le système de gestion des Ressources Humaines, People@RenaultGroup, couvrant près de 93 % du périmètre de reporting ;
- un questionnaire envoyé aux pays pour collecter les données des entités qui ne sont pas encore incluses dans People@RenaultGroup.

Chaque salarié compte pour « un », quel que soit son temps de travail contractuel (ou son taux d'activité). Les effectifs sont fondés sur les données déclarées à la fin de la période de reporting. Par ailleurs, le détail des effectifs des filiales des Services de Mobilité est réparti sur la base des ratios du reste du Groupe. *[DP MDR-M_02 ; DP S1-6_13 à 15]*

S1-6 – Caractéristiques des salariés de l'entreprise

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Effectifs par contrat et par région Effectifs par contrat et par genre	Dans les conditions prévues par les législations applicables, Renault Group recourt aux contrats à durée déterminée dans le cadre de la réalisation d'un projet, d'un événement temporaire ou saisonnier. *[DP S1-6_16]*
Nombre de salariés qui ont quitté le Groupe au cours de la période de reporting	Le calcul est effectué sur les contrats à durée indéterminée (CDI). Tous les départs entraînant une rupture de ces contrats sont pris en compte, y compris les départs volontaires, les licenciements, les départs à la retraite, les décès et les décisions mutuelles.
Turnover (taux d'attrition de Renault Group)	Le nombre moyen de salariés titulaires d'un CDI au cours de la période de reporting est utilisé au dénominateur du calcul du turnover afin de prendre en compte les variations d'effectifs au cours de la période.

S1-9 – Indicateurs de diversité

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Répartition par genre du nombre de salariés au sein des instances dirigeantes Répartition par genre en pourcentage des salariés au sein des instances dirigeantes	Selon Renault Group, les instances dirigeantes sont définies comme les instances de gouvernance, qui correspondent : • au Leadership Team de Renault Group ; • aux Comités de Direction des marques Renault, Dacia, Alpine, Mobilize et d'Ampere.

S1-10 – Salaires décents

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Pourcentage de salariés rémunérés en-dessous du salaire décent de référence	Pour cette première année, Renault Group a fait appel à une base de données internationale pour établir des niveaux de référence en matière de salaire décent. Dans des régions où le Groupe est présent de façon significative, Renault Group a choisi comme base de référence les salaires minimaux nationaux. Des échanges avec des pairs sont prévus en 2025 pour améliorer la méthode et/ou trouver une base de données plus fiable. Les équipes centrales des Ressources Humaines effectuent une revue annuelle pour s'assurer qu'aucun salarié, à l'exception des stagiaires et des apprentis avec contrat de travail, n'est payé en-dessous du seuil fixé.

S1-14 – Indicateurs de santé et de sécurité

Pour suivre les données relatives à la santé et la sécurité, Renault Group a développé un outil couvrant près de 99 % du périmètre de reporting. Quelques entités tertiaires ne déclarent pas leurs données dans l'outil : elles sont donc estimées en se basant sur le ratio des sites tertiaires du reste du Groupe.

Pour les données relatives à l'opération conjointe RNTBCI, un ratio de 51 % est appliqué au total des heures du site afin d'estimer les heures travaillées par les salariés de Renault Group. Si des accidents ou des décès sont identifiés, ils sont enregistrés comme « un ». *[DP MDR-M_02]*

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Pourcentage des salariés couverts par un système de gestion de la santé et de la sécurité	Le système de gestion de la santé et de la sécurité de Renault Group est déployé et validé : • soit par un audit interne, réalisé sur la base des 10 Mandatory Rules-Safety (MR-S) par la Direction HSEE ou ses représentants. Cet indicateur comptabilise les sites qui ont été audités au moins une fois depuis la mise en place des 10 Mandatory Rules-Safety ; • soit par un audit externe, réalisé par un organisme accrédité, afin d'obtenir la certification ISO 45001. Chaque salarié compte pour « un », quel que soit son temps de travail contractuel (ou son taux d'activité).
Nombre de décès parmi le personnel du Groupe résultant d'accidents du travail Nombre de décès parmi les autres salariés intervenant sur les sites du Groupe résultant d'accidents du travail Nombre d'accidents du travail des salariés du Groupe	L'ensemble des accidents avec blessures corporelles, que des soins médicaux aient été fournis ou non, sont enregistrés dans l'outil de reporting du Groupe.

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Taux d'accidents du travail des salariés du Groupe	Afin de calculer le taux d'accidents du travail, le nombre d'accidents est rapporté aux heures d'exposition des salariés. Ces dernières correspondent aux heures travaillées majorées d'un coefficient de 10 %, correspondant au temps de présence non travaillé des salariés sur les sites du Groupe. Le nombre d'heures travaillées est déterminé en fonction du temps effectif. Lorsque l'information n'est pas disponible, les hypothèses suivantes sont retenues : • le nombre d'heures travaillées est fondé sur les données du mois précédent ; • le nombre d'heures travaillées est fondé sur les heures de travail standard conformément aux réglementations locales.

S1-16 – Indicateurs de rémunération (écart de rémunération et ratio de rémunération annuelle totale)

Pour des raisons de complexité de collecte de données, il n'a pas été possible de calculer l'indicateur sur l'ensemble du périmètre Renault Group. De ce fait, le périmètre d'application de ces indicateurs est le suivant :

- les données proviennent des cinq pays les plus significatifs (France, Roumanie, Espagne, Maroc et Brésil), qui représentent collectivement environ 65 % du périmètre de consolidation en termes d'effectifs ;
- tous les salariés titulaires d'un contrat de travail avec Renault Group le dernier jour de la période de reporting (CDI et CDD) sont inclus, à l'exception des stagiaires titulaires d'un contrat de travail et des expatriés du fait que leur nombre n'est pas significatif (moins de 5 %) ;
- les salariés n'ayant aucune heure de présence sur l'année sont exclus.

Les éléments de rémunération comprennent le salaire de base annuel, la rémunération variable, les heures supplémentaires, la participation aux bénéfices, d'autres types d'avantages en espèces, les avantages en nature et les autres rémunérations directes, les absences payées étant exclues.

Les heures de travail comprennent les heures de présence et les heures supplémentaires, à l'exclusion des absences payées.

Les données sont fondées sur les éléments de rémunération réels de janvier à décembre.

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Écart de rémunération entre les genres	La méthode de calcul adoptée pour déterminer l'écart de rémunération entre les genres est celle imposée par la norme ESRS S1 : différence entre le niveau moyen de rémunération horaire brute des hommes et des femmes, rapporté au niveau moyen de rémunération horaire brute des hommes, avec application du COLA (ajustement du coût de la vie). Le calcul n'étant pas techniquement réalisable sur le périmètre Groupe cette année, il a été réalisé sur les cinq pays les plus significatifs en termes de nombre de salariés, couvrant 65 % des effectifs. Un groupe de travail va être mis en place au sein de Renault Group afin de pouvoir obtenir les informations requises pour ce calcul dans les autres pays, et ainsi couvrir les 35 % d'effectifs restants dans les prochaines années.
Ratio de rémunération annuelle totale	Afin d'assurer la comparabilité du coût de la vie entre la France et les autres pays où Renault Group opère, les salaires ont été revalorisés sur la base de l'indice d'ajustement du coût de la vie (COLA, « Cost of Living Allowance ») publié par le cabinet Mercer. Le périmètre restant n'a pas été estimé.

S1-17 - Incidents, plaintes et atteintes graves aux droits humains

A. Nombre d'incidents

Les informations sur les incidents (graves) en matière de droits humains sont collectées par le biais de WhistleB, le dispositif d'alertes professionnelles accessible à tous les salariés et fournisseurs. Les données collectées via cette plateforme complètent les incidents signalés via les canaux traditionnels, tels que la ligne hiérarchique, les Ressources Humaines, les organisations syndicales, la Direction Éthique et Conformité, etc.

Compte tenu de la nature confidentielle de ces éléments et de la procédure susmentionnée, le nombre de cas signalés pourrait inclure des doubles comptages. En effet, les incidents pourraient être signalés à la fois par le dispositif d'alertes professionnelles et par les canaux traditionnels de signalement. *[DP MDR-M_02]*

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Nombre d'incidents de discrimination	Comprend tous les incidents liés à la discrimination et au harcèlement, qu'ils soient avérés ou non.
Nombre de plaintes déposées par le biais des canaux permettant au personnel du Groupe de remonter des incidents	Comprend tous les incidents liés aux conditions de travail, à l'égalité de traitement et des chances, et aux autres droits liés au travail.
Nombre de plaintes et d'incidents graves en matière de droits humains relatifs au personnel du Groupe	Les thématiques suivantes sont prises en compte : • la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective ; • l'élimination de toutes les formes de travail forcé ou obligatoire ; • l'abolition effective du travail des enfants ; • l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession ; • des salaires décents ; • un environnement de travail sûr et sain ; • la traite des êtres humains.
Nombre de plaintes et d'incidents graves en matière de droits humains, qui sont des cas de non-respect du Pacte Mondial des Nations Unies et des Principes directeurs de l'OCDE pour les entreprises multinationales	Les thématiques suivantes sont prises en compte : • la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective ; • l'élimination de toutes les formes de travail forcé ou obligatoire ; • l'abolition effective du travail des enfants ; • l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession ; • des salaires décents.
Nombre de plaintes déposées auprès des Points de contact nationaux (PCN) pour les entreprises multinationales de l'OCDE	Les données proviennent de la base de données des Points de contact nationaux (PCN) de l'OCDE, et sont collectées annuellement. Elles incluent tous les incidents liés aux conditions de travail, à l'égalité de traitement et des chances, et aux autres droits liés au travail.

B. Montant des amendes

Les informations sur les amendes, les pénalités et les indemnisations pour les dommages résultant de violations des droits sociaux et humains sont recueillies au moyen d'un questionnaire envoyé aux Directions des Ressources Humaines des pays.

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Montant des amendes, pénalités et indemnités pour des plaintes et incidents de droits humains relatifs au personnel du Groupe	Comprend toutes les amendes, pénalités et indemnités liées aux conditions de travail, à l'égalité de traitement et des chances, et aux autres droits liés au travail.
Montant des amendes, pénalités et indemnités pour des plaintes et incidents graves de droits humains relatifs au personnel du Groupe	Les amendes, pénalités et indemnités liées aux questions suivantes sont prises en compte : • la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective ; • l'élimination de toutes les formes de travail forcé ou obligatoire ; • l'abolition effective du travail des enfants ; • l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession ; • des salaires décents ; • un environnement de travail sûr et sain ; • la traite des êtres humains.

2.2.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2)

Comme l'exige l'ESRS 1, la matérialité des impacts et des risques ci-dessous est basée sur une évaluation de leur gravité et de leur probabilité potentielles, effectuée sans tenir compte des politiques et actions de prévention et d'atténuation existantes (évaluation brute).

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Conditions et environnement de travail et autres droits liés au travail	Risque	Coûts de remédiation et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect des exigences du devoir de vigilance (ou de la CS3D) et/ou de la violation du droit du travail et/ou des droits humains	Long terme	Travailleurs de la chaîne de valeur identifiés comme critiques par Renault Group en raison de la localisation des opérations ou de la nature de leurs activités
Conditions et environnement de travail	Impact négatif	Conséquences psychologiques et physiques des conditions et de l'environnement de travail ou de la violation du droit du travail sur les travailleurs de la chaîne de valeur	Court terme	Travailleurs de la chaîne de valeur identifiés comme critiques par Renault Group en raison de la localisation des opérations ou de la nature de leurs activités
Transition juste	Impact positif	Reconversion des travailleurs dont l'emploi est menacé par la transition du thermique vers l'électrique	Court terme	Chaîne de valeur amont des véhicules thermiques

2.2.3.2.1 SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle d'affaires

Les travailleurs de la chaîne de valeur de Renault Group représentent les personnes travaillant sur les sites de Renault Group mais ne faisant pas partie de son personnel, ceux de l'amont et de l'aval de la chaîne de valeur ainsi que ceux impliqués dans les opérations de co-entreprises. *P S2. SBM-3_02 ; DP S2. SBM-3_03]*

Le Groupe est conscient de l'impact négatif potentiel sur le bien-être psychologique et physique des travailleurs de la chaîne de valeur en cas de mauvaises conditions et de l'environnement de travail et de violation des droits liés au travail. Le risque pour Renault Group comprend des coûts de remédiation et une atteinte à la réputation en raison de la violation des droits du travail et/ou des droits humains ou du non-respect du devoir de vigilance (ou de la CS3D). Enfin, Renault Group a identifié l'impact positif lié à la reconversion des travailleurs dont l'emploi est menacé par la transition du thermique vers l'électrique *[DP S2.SBM-3_05 à 07]*

Renault Group réalise chaque année une cartographie des risques afin d'identifier, analyser et hiérarchiser les risques en matière de droits humains, de droits du travail et de libertés fondamentales auxquels sont confrontés les travailleurs de sa chaîne de valeur. L'approche de Renault Group pour identifier les risques et les opportunités matériels s'applique à l'ensemble de sa chaîne de valeur plutôt qu'à des groupes de travailleurs spécifiques. Cependant, deux sujets se démarquent : la mise en œuvre du Règlement européen contre la déforestation, qui étend la responsabilité de diligence des entreprises jusqu'aux parcelles de production, et le Règlement européen sur les batteries, qui impose une diligence raisonnable pour quatre matériaux (le cobalt, le lithium, le nickel et le graphite naturel) dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, jusqu'aux mines. *[DP S2. SBM-3_01 ; DP S2. SBM-3_04 ; DP S2. SBM-3_08 ; DP S2.SBM-3_09]*

2.2.3.2.1.1 Travailleurs de la chaîne de valeur amont de Renault Group

A. SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle d'affaires

L'ensemble des fournisseurs de Renault Group sont couverts par la stratégie d'achats responsables, qu'il s'agisse d'achats directs ou indirects. Les 500 principaux fournisseurs du Groupe, représentant 87 % des achats en 2023, font l'objet d'un suivi spécifique. En 2024, à partir d'une base de données d'un organisme tiers, Renault Group a identifié cinq pays – le Brésil, la Chine, l'Inde, le Maroc et la Türkiye – présentant le risque le plus élevé sur les thématiques de responsabilité sociétale d'entreprise (RSE), en particulier sur les droits humains tels que le travail des enfants et le travail forcé. *[DP S2. SBM-3_01 ; DP S2.SBM-3_04]*

B. S2-1 – Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur

Renault Group a mis en place les politiques suivantes pour prévenir les impacts négatifs et les risques liés aux travailleurs de la chaîne de valeur :

- le Plan de vigilance ;
- la politique d'Achats de Renault Group à l'attention des Fournisseurs ;
- les Corporate Social Responsibility Guidelines (CSR) for Suppliers ;
- les Green Procurement Guidelines (GPG) ;
- l'Accord-Cadre Mondial (ACM) de 2013 de responsabilité sociale, sociétale et environnementale ;
- la Politique de Renault Group en matière d'approvisionnement de cobalt et de minerais provenant de zones de conflit ou à haut risque ;

- la Politique Caoutchouc Naturel Durable de Renault Group. *[DP S2. MDR-P_01-06]*

Ces politiques sont disponibles sur le site internet de Renault Group et sont accessibles à l'ensemble des parties prenantes. *[DP MDR-P_06]*

Elles témoignent de l'engagement du Groupe en matière de responsabilité sociétale et d'amélioration des conditions de travail. Renault Group s'engage à faire respecter les droits humains dans l'ensemble de sa chaîne de valeur. Le Groupe contribue activement aux Objectifs de Développement Durable (ODD) des Nations Unies, en mettant l'accent sur la santé, l'égalité de genre et des conditions de travail décentes. Renault Group a validé une politique spécifique en matière de droits humains. Les politiques du Groupe s'inspirent de multiples normes internationales telles que les standards ISO, la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, les dix principes du Pacte Mondial, la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (DNUDPA), les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales sur la conduite responsable des entreprises et les normes de l'Organisation internationale du Travail (OIT). Depuis plus de deux décennies, Renault Group soutient les principes du Pacte Mondial des Nations Unies, renforçant son engagement en faveur de pratiques éthiques en matière de droits humains, du travail et de l'environnement, et de lutte contre la corruption. Pour prévenir les non-conformités potentielles en matière de droits humains, Renault Group met à jour chaque année son Plan de vigilance, qui comprend une évaluation qualitative des non-conformités identifiées lors d'audits passés et prévoit la campagne d'audit suivante, visant à identifier des non-conformités majeures dans des domaines clés. Plus précisément, dans ses CSR Guidelines for Suppliers (2023), le Groupe s'engage à respecter les droits fondamentaux de ses salariés et des travailleurs de la chaîne de valeur, à prohiber le travail des enfants de moins de 15 ans, à prévenir les discriminations et à garantir la diversité et l'inclusion, la liberté d'association ainsi que le droit à la santé, à la sécurité et à des conditions de travail décentes. *[DP S2-1_01 ; DP S2-1_02 ; DP S2-1_08 ; DP S2-1_09 ; DP MDR-P_04]*

Plan de vigilance de Renault Group

Conformément au Plan de Vigilance de Renault Group, les fournisseurs doivent s'engager à respecter les normes du Groupe en matière d'éthique, de droits humains, de santé, de sécurité et de respect de l'environnement, et les étendre à leurs propres fournisseurs.

Le Groupe gère activement son impact social, sociétal et environnemental mondial en reconnaissant et réduisant ses effets sur les écosystèmes et sur les parties prenantes. Le Plan de vigilance est signé par le Directeur de la Stratégie, par le Directeur des Ressources Humaines, de l'Environnement de Travail et de l'Organisation et par le Directeur des Achats, des Partenariats et des Affaires Publiques de Renault Group. Cette politique s'applique dans les 36 pays où le Groupe est présent et est disponible pour tous sur le site internet du Groupe. Les résultats du dialogue avec les parties prenantes, tels que décrits dans le chapitre 2.2.1.1.3, ont été pris en compte lors de l'élaboration de la politique. *[DP MDR-P_01 ; MDR-P_02 ; MDR-P_03]*

Politique d'Achats à l'attention des Fournisseurs de Renault Group

La Politique d'Achats à l'attention des Fournisseurs présente et rappelle les grands principes de la démarche d'achats de Renault Group : ses valeurs, ses principes de sélection des fournisseurs, ses principes déontologiques partagés par les fournisseurs, ses critères environnementaux, sociaux et de gouvernance. Renault Group demande à ses fournisseurs d'adhérer à ces principes, de les appliquer dans leur champ d'activité et de veiller à leur diffusion tout au long de la chaîne de valeur.

Les Corporate Social Responsibility (CSR) Guidelines for Suppliers

Les Corporate Social Responsibility Guidelines for Suppliers de Renault Group soulignent le rôle des fournisseurs en tant que partenaires clés pour renforcer l'impact positif du Groupe et de ses fournisseurs sur la société, ainsi que pour réduire ou limiter leurs impacts négatifs. Renault Group s'assure ainsi que tous ses fournisseurs s'engagent à respecter ses principes fondamentaux de RSE et à renforcer leurs systèmes de gestion de la RSE. *[DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_02]*

Renault Group exige de ses fournisseurs qu'ils signent les Corporate Social Responsibility Guidelines for Suppliers. Les parties prenantes internes sont impliquées dans l'élaboration et le suivi de cette politique, notamment en matière de droits humains. Le Directeur des Achats, des Partenariats et des Affaires Publiques est responsable de la bonne application de cette politique et s'assure qu'elle soit signée par les fournisseurs concernés. *[MDR-P_05 ; MDR-P_03]*

Green Procurement Guidelines (GPG)

Les GPG décrivent les attentes de Renault Group envers tous ses fournisseurs, afin que leurs stratégies intègrent des pratiques environnementales responsables alignées sur les objectifs de développement durable et de conformité réglementaire du Groupe. Les GPG sont des orientations envoyées aux fournisseurs et énumèrent les attentes et recommandations sur le pilier environnemental. Ce document est applicable à l'ensemble des fournisseurs de Renault Group. *[DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_02]*

Accord-Cadre Mondial (ACM) 2013 de Renault Group, « S'engager ensemble pour une croissance et un développement durables »

Dans l'ACM de 2013 de Renault Group, le Comité de Groupe (qui représente le personnel du monde entier) et IndustriALL Global Union (une fédération syndicale mondiale) s'engagent dans cinq grands domaines d'action : le respect des droits sociaux fondamentaux, la responsabilité sociale envers le personnel, la responsabilité sociale dans les territoires où Renault Group opère, les relations avec les fournisseurs et la préservation de la planète par la réduction de l'empreinte environnementale. Par le biais de cet ACM, Renault Group s'engage à informer ses fournisseurs de l'accord et à leur demander de respecter et d'appliquer les droits sociaux fondamentaux décrits au chapitre 1 de cet accord au sein de leur propre entreprise. Ce chapitre aborde les risques de violations des normes internationales des droits humains et du travail et des libertés fondamentales.

Le Directeur des Achats, des Partenariats et des Affaires Publiques est responsable de l'application de cette politique et s'assure qu'elle soit signée par ses fournisseurs. Renault Group exige de ses fournisseurs qu'ils signent cet accord, en plus des Corporate Social Responsibility Guidelines for Suppliers. Les parties prenantes internes sont associées à l'élaboration et au suivi de cette politique, notamment par le biais du rapport annuel au Comité de la Stratégie et du Développement Durable de Renault Group. *[DP MDR-P_01 à 03, DP MDR-P_05 ; DP MDR-P_06 ; DP S2-1_05 ; DP S2-2_05]*

Politiques sur les matières premières critiques

Les politiques sur les matériaux critiques comprennent :

- la Politique de Renault Group en matière d'approvisionnement de cobalt et de minerais provenant de zones de conflit ou à haut risque se concentre sur les droits humains et le travail des enfants dans la chaîne de valeur amont, couvrant toutes les zones géographiques où le Groupe compte des fournisseurs de cobalt et de minéraux. Le Directeur des Achats, des Partenariats et des Affaires Publiques est responsable de la bonne application de cette politique, en veillant à ce qu'elle soit respectée par les fournisseurs concernés. *[DP MDR-P_02 ; MDR-P_03]*
- la Politique de Caoutchouc Naturel Durable de Renault Group, dans laquelle le Groupe s'est engagé, en 2022, à travailler avec ses fournisseurs pour rendre plus durable la filière caoutchouc naturel.

À travers ces politiques centrées sur les matières premières clés, Renault Group vise à prévenir le risque de détérioration de la réputation due à la violation des droits liés au travail et/ou des droits humains et les impacts négatifs sur le bien-être psychologique et physique des travailleurs de la chaîne de valeur. *[DP MDR-P_01]*

Adoption d'une politique de gestion des enjeux majeurs de durabilité pour une transition juste

En 2021, Renault Group a lancé ReKnow University, une nouvelle université d'entreprise, pour soutenir les personnes dont les emplois sont menacés par la transition du moteur thermique vers l'électrique. Elle vise à développer les compétences nécessaires aux futurs métiers de l'industrie automobile dans les domaines suivants :

- l'économie circulaire ;
- la mobilité électrique ;
- les données et l'intelligence artificielle ;
- les logiciels et la cybersécurité ;
- l'excellence opérationnelle. *[DP MDR-P_01]*

ReKnow University s'adresse à tous les salariés du Groupe, les salariés des partenaires industriels et technologiques travaillant dans le secteur automobile, les jeunes en formation initiale, les salariés en reconversion et les demandeurs d'emploi. Le Directeur Formation Renault Group est responsable de la mise en œuvre de cette initiative. *[DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_03 ; DP MDR-A_02]*

Les offres de formation de ReKnow University sont conçues à partir d'un dialogue approfondi avec les fonctions concernées de Renault Group, telles que l'Industrie et l'Ingénierie, avec les fournisseurs de rang 1, les associations professionnelles de l'automobile et les pouvoirs publics. La promotion de ces offres auprès du personnel potentiellement concerné de Renault Group est faite par sa ligne hiérarchique ; une plateforme d'apprentissage numérique spécifique est en cours de construction pour mettre en valeur les fonctionnalités de ReKnow University et permettre au personnel des fournisseurs de suivre des modules spécifiques. *[DP MDR-P_05 ; DP MDR-P_06]*

C. S2-2 – Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur au sujet des impacts

Renault Group dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur par l'intermédiaire de leurs représentants, y compris le syndicat mondial IndustriALL Global Union, dans le cadre du comité de suivi de l'ACM de 2013, qui se réunit au moins une fois par an.

Le Groupe entretient aussi ces échanges par son adhésion à la Responsible Minerals Initiative (RMI), à la Global Battery Alliance (GBA), à Recharge (association industrielle européenne des batteries rechargeables et lithium avancées), à la Plateforme automobile française (PFA) (qui regroupe les acteurs de l'industrie automobile en France) et à la Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR). Renault Group est également membre de l'Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA), une organisation multipartite dédiée à la promotion de pratiques minières responsables. Cette organisation établit un standard de mine responsable et conduit également des évaluations des mines pour mesurer leur conformité avec ce standard. L'appartenance à l'ensemble de ces initiatives permet à Renault Group de recueillir indirectement les vues des travailleurs de la chaîne de valeur.

Renault Group participe également à des événements tels que le Forum de l'OCDE sur les chaînes d'approvisionnement responsables en minerais, où les acteurs de la chaîne de valeur sont directement ou indirectement représentés.

Renault Group déploie aussi une campagne annuelle d'audit RSE sur des sites fournisseurs. Ces audits comprennent des entretiens avec le personnel afin de détecter les risques potentiels en matière de droits humains et de conditions de travail, y compris sur la santé et la sécurité. Pour plus de détails sur la cartographie des risques, voir chapitre 2 du DEU, section 2.3.3.1. Le dialogue avec le personnel est évalué qualitativement au moyen d'échanges et d'entretiens dans le cadre d'audits. Le Senior Manager Achats Durables est chargé de veiller à la réalisation des audits, y compris la phase d'entretien. L'efficacité du dialogue du Groupe auprès des travailleurs de la chaîne de valeur se mesure à travers la détection d'axes d'amélioration lors des audits, par des échantillonnages, des observations sur site, des entretiens et la mise en place de plans d'actions correctives. Pour plus d'information sur les plans d'actions correctives, voir chapitre 2.2.3.2.1.1.E. *[DP S2-1_03 ; DP S2-2_01 à 04 ; DP S2-2_06 ; DP S2-4_06]*

A. S2-3 – Processus visant à prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs, et canaux permettant aux travailleurs de la chaîne de valeur de faire part de leurs préoccupations

Renault Group utilise des notations comme EcoVadis pour sa cartographie des risques, y compris pour les travailleurs de la chaîne de valeur, afin de détecter des violations des droits humains. Par ailleurs, en 2023, Renault Group a initié une analyse de cartographie des risques en collaboration avec un cabinet de conseil extérieur. Cette analyse vise à actualiser et à enrichir la cartographie des risques du Groupe en mettant l'accent sur les risques spécifiques aux pays et aux matières premières. La méthodologie d'évaluation des risques retenue intègre les informations publiques relatives à des alertes ou accusations. Les audits RSE sur site et les entretiens avec les salariés servent également d'outil aux travailleurs de la chaîne de valeur pour faire part de leurs préoccupations et au Groupe pour détecter des problématiques liées aux droits humains. Les résultats d'audits antérieurs sont pris en compte lors de l'établissement du plan d'audit pour l'année suivante. En cas de non-conformités, des plans d'actions correctives sont mis en place. Pour plus d'informations sur ces plans d'actions correctives, voir chapitre 2.2.3.2.1.1.E. *[DP S2-1_04 ; DP S2-2_07 ; DP S2-3_01 ; DP S2-3_02 ; DP S2-4_05]*

Le dispositif d'alertes de Renault Group, WhistleB, est accessible à tous les travailleurs de la chaîne de valeur, en totale confidentialité. Renault Group rappelle chaque année à ses fournisseurs la disponibilité de cet outil et met à leur disposition un guide d'utilisation (pour plus de détails sur WhistleB et les rôles des différentes Directions de Renault Group, voir chapitre 2.2.4.1.2.2). En cas d'alerte, une procédure de traitement est formalisée, et des plans d'actions sont mis en place. *[DP S2-3_02 à 06 ; DP S2-4_05]*

La plateforme de signalement complète d'autres canaux d'alerte tels que les représentants du personnel et la Direction Éthique et Conformité. *[DP S2-3_ 02]*

B. S2-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux travailleurs de la chaîne de valeur, et efficacité de ces actions

Les actions, qui s'appliquent à tous les fournisseurs de Renault Group sauf autre mention, comprennent :

- demander à tous ses fournisseurs de signer les deux codes de conduite : ACM de Renault Group (dans lequel les fournisseurs sont invités à s'engager sur le chapitre 1, qui couvre les droits fondamentaux) et les Renault Group CSR Guidelines for Suppliers, qui couvrent les différents piliers de la RSE. En les signant, les fournisseurs s'engagent à respecter et mettre en œuvre les principes RSE dans leurs propres opérations et leur chaîne de valeur ;
- évaluer et publier chaque année le risque global présenté par les principaux fournisseurs par le biais d'une évaluation de durabilité EcoVadis. La notation EcoVadis couvre les droits humains et du travail, l'environnement, l'éthique et les achats responsables. Renault Group attend de ses fournisseurs qu'ils atteignent une note minimale de 45/100 chaque année, ce qui est considéré par EcoVadis comme une bonne performance en matière de développement durable, correspondant à un faible risque RSE. Elle s'applique à tous les fournisseurs. Le top 500 des fournisseurs est suivi sous forme d'indicateurs ;
- mettre à jour la cartographie des risques par pays pour catégoriser les sites fournisseurs en fonction de leur niveau de criticité, permettant de définir les futurs audits et plans d'actions ;
- réaliser chaque année une campagne d'évaluation RSE des sites fournisseurs, par le biais de questionnaires ou d'audits RSE sur sites fournisseurs. Cette campagne vise à garantir le respect des normes environnementales, sociales et de gouvernance. En cas de non-conformité majeure détectée, Renault Group demande au fournisseur de mettre en place un plan d'actions correctives, donnant lieu à un audit de suivi. Aucun cas de non-conformité « Zéro Tolérance » n'a été constaté dans la campagne d'audits 2024 (Une non-conformité « Zéro Tolérance » correspondrait à un constat avéré de travail d'enfant, de travail forcé, de harcèlement, ou de violence sur les travailleurs sur le site). Les problèmes et incidents détectés lors des audits sont repris dans une cartographie qualitative des non-conformités, présentée dans le Plan de vigilance mis à jour annuellement. Les non-conformités sont détectées non seulement dans le domaine des droits humains, mais aussi dans ceux de la santé, de la sécurité, de l'environnement et de la gouvernance, démontrant que le Groupe aborde par cette démarche globale les différents aspects des conditions de travail au sein de la chaîne de valeur ;
- préparer une politique de due diligence pour les batteries, applicable à tous ses fournisseurs de batteries ;
- développer des partenariats stratégiques pour l'approvisionnement durable en matières premières ;
- réviser le Code de conduite pour englober les fournisseurs au-delà du rang 1.

[DP S2-1_04 ; DP S2-4_01 à 03 ; DP S2-4_05 ; DP S2-4_07 ; DP S2-4_08 ; DP S2-4_10 ; DP S2-4_11 ; S2. MDR-A_01 ; S2. MDR-A_02]

Le Directeur des Achats, des Partenariats et des Affaires Publiques est responsable des mesures ci-dessus. La Direction Supply Chain est également responsable de la coordination d'un réseau d'agents au sein des directions Supply Chain locales. Le Comité de Pilotage du Devoir de Vigilance supervise et examine l'efficacité de ces mesures. Une synthèse est présentée au Comité Éthique et Conformité une fois par an. *[DP S2-4_04 ; DP S2-4_05 ; DP S2-4_07 ; DP S2-4_08 ; DP S2-4_12]*

Ces actions-clés continues, avec des cycles annuels, garantissent que les cibles de la stratégie sont atteintes chaque année. *[DP MDR-A_03]*

Les systèmes d'information de Renault Group ne permettent pas aujourd'hui d'évaluer les coûts liés à la mise en œuvre des plans d'actions pour le périmètre des travailleurs de la chaine de valeur amont. Des travaux sont en cours pour fournir les informations requises par la norme.

Enfin, dans le cadre d'une transition juste, Renault Group a créé en 2021 ReKnow University qui représente le Groupe dans les partenariats éducatifs avec les établissements académiques et les entreprises industrielles. *[DP S2-4_03 ; DP MDR-A_01 à 03]*

En 2024, Renault Group n'a pas fait, au meilleur de sa connaissance, l'objet de condamnation en matière de non-respect des droits humains. Aucune plainte ou indicent grave en matière de droits humains n'a également été recensé. *[S2-4_11]*

Les CapEx permettent principalement de rénover et/ou construire des installations de formation dédiées (« campus ») et d'acquérir des équipements industriels éducatifs. Les OpEx sont principalement constituées des frais de personnel (formations, concepteurs et formateurs) et de divers supports de formation. Sur l'usine de Cléon, qui abrite l'un des trois campus dédiés à la mobilité électrique, Renault Group a investi dans des ressources pédagogiques et technologiques pour former d'anciens ouvriers de l'assemblage de moteurs thermiques à la production de moteurs électriques. *[DP MDR-A_06]*

C. S2-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels

Le Groupe élargit sa stratégie d'audit par rapport aux années précédentes en effectuant un plus grand nombre d'audits et de questionnaires d'auto-évaluation (SAQ) permettant d'identifier davantage de non-conformités qu'auparavant. Par conséquent, l'accent n'est pas uniquement mis sur la diminution du nombre de non-conformités mais aussi sur la gestion de leurs effets négatifs au sein de la chaîne de valeur par le biais de plans d'actions correctives et d'audits de suivi ultérieurs. Ainsi, en 2024, le Groupe a significativement augmenté le nombre d'audits et de questionnaires d'auto-évaluation, avec 104 audits et SAQ réalisés contre 45 en 2023. Cette augmentation du nombre de sites fournisseurs évalués (davantage d'audits et SAQ dans davantage de pays) vise à couvrir davantage de risques. *[DP MDR-T_16-19 ; DP S2-5_03]*

Le Groupe prévoit de définir, en 2025, une cible 2030 assortie d'un plan 2025-2030 relatif à ses risques et impacts négatifs pour les travailleurs de la chaîne de valeur amont. Il comprendra :

- la définition d'une nouvelle base de référence tenant compte de la cession de HORSE, ce qui qui influencera significativement la base fournisseurs ;
- la définition d'une nouvelle notation de durabilité intégrant de nouveaux critères en complément de ceux d'EcoVadis. *[S2.MDR-T_14]*

Enfin, pour suivre l'efficacité de ses politiques et actions liées à la transition juste et en concertation avec les parties prenantes, Renault Group s'est fixé une cible de 5 000 travailleurs de la chaîne de valeur formés par ReKnow University d'ici 2030, tant en montée en compétences qu'en reconversion. Les progrès vers cette cible sont mesurés mensuellement et des mesures correctives sont prises si nécessaire. Le Groupe considère cette cible à partir de la date d'accessibilité de ReKnow University aux travailleurs de la chaîne de valeur. Il n'y a pas de cibles intermédiaires. *[DP MDR-T_01 à 09 ; DP MDR-T_11 à 13 ; DP S2-5_01 ; DP S2-5_02]*

2.2.3.2.1.2 Travailleurs de la chaîne de valeur aval de Renault Group

Au sein de sa chaîne de valeur aval, Renault Group réalise chaque année des « Enquêtes de Satisfaction Concessionnaires » auprès des directeurs généraux et commerciaux de concessions afin de mesurer leur satisfaction sur différents sujets (tels que la politique commerciale, les offres de formation, l'accompagnement, l'offre de produits et services, etc.). Le Groupe a également mis en place un canal de remontée sur la confidentialité des données, permettant aux clients et aux collaborateurs du réseau de faire valoir leurs droits en la matière. *[DP S2-2_06 ; DP S2-3_04]*

2.2.3.3 Communautés affectées (ESRS S3)

Comme l'exige l'ESRS 1, la matérialité des impacts et des risques ci-dessous est basée sur une évaluation de leur gravité et de leur probabilité potentielles, effectuée sans tenir compte des politiques et actions de prévention et d'atténuation existantes (évaluation brute).

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Droits économiques, sociaux et culturels des communautés et droits des peuples autochtones	Opportunité	Développement d'un sourcing local compétitif	Long terme	Toutes les activités du Groupe
	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation et/ou arrêt d'exploitation en raison du non-respect des règlementations locales	Long terme	• tous les sites du Groupe ; • chaîne de valeur amont liée aux activités minières et de raffinage.
	Impact positif	Développement de l'emploi local et de la formation	Court terme	Tous les sites du Groupe
	Impact négatif	Détérioration des conditions de vie des communautés locales et autochtones, en raison de violations des droits par Renault Group ou ses fournisseurs	Court terme	Activités de Renault Group sur la chaîne de valeur amont

2.2.3.3.1 Stratégie pour les communautés affectées et gestion des IRO associés

2.2.3.3.1.1 SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires

Renault Group est attentif aux différentes communautés affectées qui interagissent avec la chaîne de valeur automobile, notamment les communautés autochtones, les personnels de l'industrie et leurs familles, et les communautés rurales, en particulier celles situées à proximité des installations minières et de raffinage. Le Groupe est conscient des problèmes de santé potentiels et des préoccupations environnementales auxquels ces communautés peuvent être confrontées, notamment en raison de la qualité de l'air et de l'eau, liées à l'exploitation agricole ainsi qu'aux activités minières et industrielles. Ces activités, en particulier l'extraction de matériaux essentiels comme le lithium et le cobalt, peuvent avoir un impact sur les droits et le bien-être des populations autochtones.

Renault Group a identifié les communautés potentiellement affectées par ses activités associées à l'approvisionnement, aux produits, aux services et aux relations commerciales. Les communautés affectées par des impacts matériels liés aux activités de Renault Group ou par sa chaîne de valeur sont les suivantes :

- les communautés locales sont définies comme les communautés vivant ou travaillant autour des sites de Renault Group – tels que ses usines, ses entrepôts ou ses centres d'ingénierie – ou les personnes affectées par les activités sur ces sites ;
- les communautés autochtones pourraient potentiellement être impactées par certaines activités de Renault Group, notamment en Amérique du Sud et au Maghreb ;
- les communautés situées en amont de la chaîne de valeur, potentiellement affectées par l'extraction et le raffinage des matières premières ;
- les communautés tout au long de la chaîne de valeur de Renault Group, affectées par le fonctionnement des installations des fournisseurs ou par les activités des prestataires de logistique ou de distribution (pour plus d'informations sur la chaîne de valeur, voir chapitre 2.2.1.1). *[DP S3.SBM-3_01 à 03 ; DP S3.SBM-3_08]*

Grâce au dialogue avec les communautés concernées, Renault Group peut mieux comprendre leurs préoccupations et leurs différents niveaux d'exposition aux impacts négatifs. *[DP S3. SBM-3_07]*

Le Groupe est impliqué dans des consultations bidirectionnelles avec des ONG pour comprendre les impacts globaux de la chaîne d'approvisionnement, dont les activités minières nécessaires à la production de composants. Les échanges d'information lors de ces consultations montrent l'implication et la transparence de Renault Group dans la prise en compte des préoccupations et de ses responsabilités environnementales. Pour plus d'informations, voir chapitre 2.2.3.3.1.3). *[DP S3.SBM-3_04]*

Dans le cadre du développement des véhicules électriques pour contribuer à l'atténuation du changement climatique, Renault Group est conscient des répercussions à long terme sur les communautés, en particulier celles dont les moyens de subsistance sont étroitement liés à la chaîne d'approvisionnement de l'industrie (pour plus d'informations, voir chapitre 2.2.2.1.1.). Le Groupe est proactif dans ses efforts pour réduire les émissions et faciliter la résilience des communautés, en les aidant à s'adapter au changement climatique et à ses effets sur l'environnement et les économies locales. *[DP S3. SBM-3_04]*

De plus, les communautés locales affectées par les impacts sur la qualité de l'air et de l'eau sont reconnues par Renault Group comme des parties prenantes clés. Le Groupe comprend l'importance de répondre à ces préoccupations par une gestion responsable des déchets et par la réduction de l'utilisation des matières dangereuses utilisées dans les processus de production (pour plus d'informations, voir chapitres 2.2.2.2.2 et 2.2.2.5.2). *[DP S3.SBM-3_04]*

Par ailleurs, le Groupe est attentif aux impacts sur les communautés locales liés à l'utilisation de l'eau dans sa chaîne de valeur, en particulier par les fournisseurs situés dans des régions en stress hydrique, et à la potentielle pollution de l'eau liée aux activités minières et de raffinage. Cette prise en compte s'inscrit dans le cadre de l'engagement du Groupe en faveur d'une gestion environnementale responsable (pour plus d'informations, voir chapitres 2.2.2.2.2, et 2.2.2.3.2). *[DP S3. SBM-3_04]*

D'autre part, le Groupe considère que certaines communautés dépendent de ressources alimentaires qui peuvent être largement impactées par l'utilisation de l'eau et les processus d'extraction des matériaux de la chaîne de valeur (pour plus d'informations, voir chapitre 2.2.2.4.3). *[DP S3.SBM-3_04]*

Renault Group considère également le développement de l'emploi local et de la formation comme un impact positif sur les habitants, les travailleurs de l'industrie et leurs familles, ainsi que sur d'autres communautés locales situées à proximité des installations industrielles. Le Groupe considère également l'opportunité de développement d'un sourcing local compétitif qui y est lié.

Par ailleurs, Renault Group est exposé à des risques tels que des coûts de remédiation, des pénalités, une atteinte à sa réputation ou des arrêts d'exploitation en raison du non-respect des règlementations locales. Le Groupe reconnaît également l'impact négatif de détérioration des conditions de vie des communautés locales et autochtones, liée à la violation de leurs droits par Renault Group ou ses fournisseurs. *[DP S3. SBM-3_05 ; DP S3.SBM-3_06]*

Enfin, le non-respect des droits des communautés autochtones par les fournisseurs peut entraîner des risques significatifs pour Renault Group, tels qu'une détérioration de la réputation. Par ailleurs, le non-respect des exigences locales en la matière peut entraîner des coûts de remédiation, des pénalités ou des atteintes à la réputation du Groupe. *[S3. SBM-3_08]*

2.2.3.3.1.2 S3-1 – Politiques relatives aux communautés affectées

Le Plan de vigilance de Renault Group, qui couvre l'ensemble des zones géographiques où il opère et s'étend aux fournisseurs, détaille l'engagement du Groupe à minimiser les impacts négatifs potentiels et à encourager les impacts positifs sur les communautés tout au long de sa chaîne de valeur. Le Groupe se conforme à la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (DNUDPA) de 2007 et aux réglementations locales en matière de droit de la propriété. *[DP S3-1_01 à 03 ; DP S3-1_06 ; DP S3-1_07 ; DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_04]*

Le Comité de Pilotage du Devoir de Vigilance est chargé de la mise en œuvre et du suivi du Plan de vigilance (pour plus d'informations, voir chapitre 2.2.3.2.1.1.B). Pour les opérations en propre de Renault Group, les directeurs de site veillent à l'identification des risques et opportunités locaux par le biais d'échanges avec les communautés et les autorités, ainsi qu'au déploiement de ces opportunités par les équipes du Groupe. La Direction des Affaires Publiques assure le dialogue avec les pouvoirs publics si nécessaire. *[DP MDR-P_03 ; DP MDR-P_05 ; DP S3-1_04]*

Pour prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs, Renault Group a développé des mesures engageant l'ensemble des parties prenantes sur les territoires où il dispose d'une présence significative :

- au niveau du site, ces mesures sont identifiées et hiérarchisées par l'équipe locale de direction, sur la base du dialogue qu'elle entretient avec les autorités publiques ou avec les représentants locaux de la société civile ;
- au niveau du Groupe, un dialogue permanent entre la Direction Développement Durable et les ONG permet d'améliorer la compréhension des enjeux et des attentes des parties prenantes. En 2024, le dialogue a principalement porté sur les droits humains et la chaîne d'approvisionnement des minerais de la batterie. Certaines fonctions, telles que la Direction des Affaires Publiques, ont établi des directives spécifiques concernant les communautés affectées afin d'assurer une approche cohérente de leurs équipes sur ce sujet à travers le monde. *[DP S3-1_05 ; DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_05 ; DP MDR-P_06]*

2.2.3.3.1.3 S3-2 – Processus de dialogue avec les communautés affectées au sujet des impacts

L'engagement de Renault Group envers les communautés locales s'appuie sur divers moyens : des accords de développement régional, des discussions avec les pouvoirs publics, des conversations directes, des visites d'usines, des procédures de réclamation, des brochures d'information environnementale, des relations avec les médias locaux et des adhésions à des associations. Renault Group s'engage auprès des communautés affectées pendant les phases de planification, de développement et d'exploitation des projets. La mobilisation des représentants autochtones se fait au besoin, dans le respect du consentement libre, préalable et éclairé. Renault Group adopte une approche adaptée à chaque pays, en tenant compte des contextes juridiques et culturels spécifiques. *[DP S3-2_01 ; DP S3-2_03 ; DP S3-2_06 ; DP S3-2_07]*

Les représentants locaux des Affaires Publiques veillent à informer correctement les élus locaux et les représentants des communautés locales des plans d'aménagement de site et de la création de nouvelles activités. Ils s'engagent également à prendre en compte leurs retours d'expérience dans le processus de développement de nouvelles solutions et dans la conduite des activités du Groupe. *[DP S3-2_04]*

Le Comité de Pilotage du Devoir de Vigilance assure un suivi mensuel des mesures d'impact, et une synthèse est présentée au Comité de l'Éthique et de la Conformité une fois par an. *[DP S3-2_01 ; DP S3-2_05]*

Renault Group s'engage également à mener un dialogue efficace avec les représentants des peuples autochtones si des impacts négatifs avérés ou potentiels découlent de ses activités ou de ses projets de développement de sites, et à respecter le principe du consentement libre, préalable et éclairé de ces peuples dans le cas de processus de relocalisation potentiels, conformément à la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. *[DP S3-2_02]*

2.2.3.3.1.4 S3-3 – Processus visant à prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations

Sur la base de la veille média menée par la Direction de la Prévention et de la Protection et de l'engagement des parties prenantes auprès des ONG, la Direction Développement Durable fait part de ses préoccupations à la Direction Achats Durables chaque fois qu'un problème potentiel lié aux communautés est détecté au niveau des fournisseurs (pour plus d'informations sur les fournisseurs, voir chapitre 2.2.3.2.1.1.D). Selon le cas, la Direction Achats Durables peut prendre différents types de mesures à l'égard du fournisseur concerné, y compris des audits de site. *[DP S3-3_10]*

Toute personne, y compris un représentant des communautés concernées, peut, via le système d'alertes professionnelles WhistleB, signaler en toute confidentialité à Renault Group un problème qui sera transmis à la Direction concernée pour résolution (Voir la description détaillée à au chapitre 2.2.4.1.2.2). *[DP S3-3_10 à 13 ; DP S3-2_14 ; DP S3-2_15]*

2.2.3.3.1.5 S3-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur les communautés affectées, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux communautés affectées, et efficacité de ces actions

Le Groupe reste engagé dans l'amélioration continue de ses mécanismes de gestion des risques, de dialogue avec les parties prenantes, de suivi et de conformité, tels que la cartographie des risques et les audits sur site, à travers la mise en œuvre et le suivi du Plan de vigilance, tout en soutenant positivement les communautés locales. Par exemple, le Groupe s'engage à élaborer un plan de vigilance spécifique pour les batteries et à contribuer à une initiative liée à l'approvisionnement en cobalt telle que décrite dans le chapitre 2.2.3.2.1.1.E.

Le Groupe adresse ses risques et impacts matériels en exigeant de tous ses fournisseurs de rang 1 qu'ils souscrivent aux Corporate Social Responsibility Guidelines for Suppliers, qui sont actuellement mises à jour pour renforcer l'engagement des fournisseurs à soutenir les communautés affectées et englober les fournisseurs au-delà du rang 1. Les horizons temporels dépendent largement de la complexité du plan d'action à mettre en œuvre. *[DP S3-4_08 ; DP S3-4_12 ; MDR-A_03 ; MDR-A_05]*

De plus, Renault Group identifie les actions nécessaires et appropriées en réponse aux impacts négatifs avérés ou potentiels sur les communautés affectées grâce à un processus de cartographie des risques, tel que présenté dans le Plan de vigilance. *[DP S3-4_05]*

Dès lors qu'un risque significatif est identifié, Renault Group le gère selon le processus défini dans le Plan de vigilance. Ainsi, l'efficacité des initiatives mises en œuvre par Renault Group se mesure, en partie, au nombre d'incidents signalés par les parties signataires des ACM de 2013 et 2019. *[DP S3-4_04 ; DP S3-4_07]*

Renault Group n'a eu connaissance d'aucun incident/violation grave en matière de droits humains concernant les communautés locales en 2024. *[DP S3-4_11]*

Le Groupe atténue les impacts négatifs sur les communautés locales à proximité de ses installations et fait progresser les opportunités, contribue aux impacts positifs et fournit des solutions aux impacts négatifs matériels en travaillant en étroite collaboration avec les autorités publiques pour améliorer les opportunités d'emploi et favoriser la croissance de l'emploi, en contribuant au bien-être des communautés et en soutenant le dialogue social et local. Par exemple, la mise en place de programmes de formation et de développement des compétences des collaborateurs locaux vise non seulement à améliorer l'employabilité des individus mais aussi à renforcer la compétitivité et l'innovation du Groupe en s'assurant un vivier de talents qualifiés pour soutenir ses activités futures. Ces initiatives comprennent l'offre de formation professionnelle gratuite au Brésil et l'octroi de bourses d'études en Colombie pour améliorer les compétences locales, ainsi que la localisation des dépenses d'achat directes et indirectes.

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'ACM de 2019, les salariés sont encouragés à collaborer avec des associations et des entreprises solidaires, le Groupe s'assurant que cette participation est conforme à la législation locale et reconnaissant le temps consacré à ces activités comme un temps de travail officiel. *[DP S3-4_01 à 03 ; DP S3-4_05 ; DP S3-4_06 ; DP S3-4_09 ; DP S3-4_10 ; DP S3. MDR-A_13-14 ; DP MDR-A_01 à 03]*

Ces actions locales en cours permettent au Groupe d'atténuer les risques matériels liés aux impacts et leur efficacité est suivie localement. *[DP S3.MDR-A_03 ; DP S3.MDR-A_05]*

2.2.3.3.1.6 S3-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, au développement des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels

Renault Group suit l'efficacité de ses politiques et actions en ce qui concerne les impacts, risques et opportunités matériels liés au développement durable par le biais des processus décrits dans son Plan de vigilance. L'efficacité des politiques et des actions de développement durable, y compris celles liées aux communautés, est contrôlée à la fois par le tableau de bord du développement durable du Groupe et par les notations d'agences extra-financières, résumées sur le site internet de Renault Group. Le tableau de bord et les changements de notation sont examinés chaque mois par le Comité Développement Durable du Groupe. Des actions internes sont mises en place si l'avancement est considéré comme n'étant pas maîtrisé. *[DP S3.MDR-T_14-19]*

2.2.3.4 Consommateurs et utilisateurs finaux (ESRS S4)

Comme l'exige l'ESRS 1, la matérialité des impacts et des risques ci-dessous est basée sur une évaluation de leur gravité et de leur probabilité potentielles, effectuée sans tenir compte des politiques et actions de prévention et d'atténuation existantes (évaluation brute).

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Impacts liés aux informations sur les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux	Risque	Gestion inappropriée des réclamations et/ou autres demandes des clients	Court terme	• activités du Groupe liées à la qualité et à la satisfaction du client ; • opérations propres et fournisseurs de rang 1.
Impacts liés aux informations sur les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux	Risque	Manque d'adéquation de l'offre de produits et services, des pratiques de publicité et de vente avec le besoin du client	Court terme	Tous les utilisateurs individuels de la chaîne de valeur en aval
Impacts liés aux informations sur les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux	Impact négatif	Manque d'exactitude de la documentation relative aux produits et services (y compris documentation commerciale)	Court terme	• activités du Groupe liées à l'information et au marketing ; • opérations propres et réseaux de distribution.
Sécurité des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Impact négatif	Impact potentiel des produits non conformes sur la santé des utilisateurs	Court terme	• activités du Groupe liées à la conception des produits, à la qualité et à la sécurité des produits ; • tous les utilisateurs individuels de la chaîne de valeur en aval.
Sécurité des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison de produits non conformes	Court terme	Activités du Groupe liées à la conception et à la qualité des produits
Confidentialité des données	Impact négatif	Mauvais usage des données personnelles	Moyen terme	Activités du Groupe liées à la collecte de données des consommateurs
Confidentialité des données	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect de la réglementation sur les données ou dysfonctionnement, organisation inadéquate, sécurité insuffisante des systèmes d'information	Court et moyen termes	Activités du Groupe liées à la collecte de données des consommateurs
Inclusion sociale des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Impact positif	Amélioration de l'accessibilité des produits et services pour les personnes en situation de handicap	Court terme	Utilisateurs individuels en situation de handicap
Inclusion sociale des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Impact négatif	Mobilité inaccessible ou perte de ressources pour les clients en raison d'une offre de produits ou de services inadaptée à des clients à faible revenu ou d'offres de financement inadaptées ou d'un refus de financer/d'assurer certaines activités	Moyen terme	Utilisateurs individuels à faible revenu dans la chaîne de valeur aval
Inclusion sociale des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Risque	Perte de chiffre d'affaires liée à des clients insolvables ou commettant des fraudes	Moyen terme	Activités de services financiers du Groupe

2.2.3.4.1 Introduction générale

2.2.3.4.1.1 SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires

Les consommateurs et utilisateurs finaux de Renault Group sont les individus qui acquièrent et/ou utilisent, qu'ils le conduisent ou non, tout véhicule, particulier ou utilitaire, produit et/ou financé par Renault Group. *[DP S4.SBM-3_01 ; DP S4.SBM-3_02 ; DP S4.SBM-3_07]*

2.2.3.4.1.2 S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux

Les politiques de Renault Group sont régies par des principes internes de responsabilité sociétale et se conforment aux normes internationales, notamment la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme et les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, les Dix principes du Pacte Mondial, les Objectifs de Développement Durable (ODD) et les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits humains, et la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux du travail. Ainsi, Renault Group démontre son engagement en faveur des droits humains en alignant ses politiques sur ces cadres reconnus et en soutenant activement les initiatives de développement durable. À sa connaissance, Renault Group n'a pas reçu d'alertes pour non-respect des principes internationaux des droits humains ou problèmes graves de droits humains et incidents liés à ses consommateurs et utilisateurs finaux en 2024. *[DP S4-1_02 ; DP S4-1_03 ; DP S4-1_06 ; DP S4-1_07 ; DP S4-4_11; DP MDR-P_04]*

2.2.3.4.1.3 S4-2 – Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux au sujet des impacts et S4-3 – Processus visant à prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux consommateurs et utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations

Renault Group maintient des interactions continues avec les consommateurs et utilisateurs finaux à toutes les étapes du cycle de vie du produit, y compris avant, pendant et après l'achat. Le Groupe utilise différents canaux de communication tels que le réseau commercial de Renault Group, le Service Relation Client, les initiatives de sensibilisation, les certifications de produits, son site internet, des événements commerciaux, des évaluations personnelles et des questionnaires. La fréquence du dialogue varie et vise à obtenir le point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux avant et pendant l'utilisation du véhicule, l'efficacité étant mesurée par des essais auprès des clients et dans la presse, ainsi que par les indicateurs de parts de marché. L'engagement direct de Renault Group par le biais de représentants commerciaux, de concessionnaires et de groupes de discussion permet de personnaliser les produits et les services en fonction des commentaires des consommateurs et utilisateurs finaux, influençant ainsi la prise de décisions du Groupe. *[DP S4-1_04 ; S4-2_02 ; DP S4-2_03 ; DP S4-2_05]*

Les consommateurs et les utilisateurs finaux peuvent exprimer leurs préoccupations par le biais de canaux tels que le site internet de Renault Group, et des enquêtes régulières, ce qui permet au Groupe d'assurer le suivi des problèmes soulevés. La promotion de ces canaux se fait par le biais des réseaux sociaux, de la publicité et des sites internet partenaires. Ils sont également communiqués sur le site internet du Groupe et au moment de l'achat du véhicule. Les plaintes sont traitées de manière confidentielle et anonyme, dans le respect de la vie privée et de la protection des données. Dans toutes ses interactions avec les consommateurs et les utilisateurs finaux, Renault Group interdit toute mesure de rétorsion. L'anonymat des consommateurs et des utilisateurs finaux est préservé et les salariés de Renault Group en contact avec eux sont tenus de se conformer à la politique des droits humains du Groupe. *[DP S4-3_02 à 06]*

La satisfaction des consommateurs et utilisateurs finaux et la performance du Groupe sont directement liés. L'engagement de Renault Group à leur apporter toute satisfaction est donc essentiel, ce qui est reflété dans la rémunération du Directeur général, qui est conditionnée par le niveau de satisfaction client atteint.

2.2.3.4.1.4 S4-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels

Le Groupe s'est fixé pour cible générale d'assurer la conformité, en veillant à ce que ses activités et ses produits soient conformes à toutes les lois et réglementations applicables (Voir chapitre 2.2.4.1.8). À l'échelle mondiale, les points de vue des consommateurs et des utilisateurs finaux sont pris en compte dans la définition des cibles, par le biais des résultats du dialogue avec les parties prenantes. Cependant, ils ne sont pas impliqués dans le suivi des performances, ni dans l'identification des améliorations potentielles qui sont strictement internes à Renault Group. *[DP S4-5_01 à 03]*

2.2.3.4.2 Inclusion sociale des consommateurs et des utilisateurs finaux

2.2.3.4.2.1 Inclusion financière

A. SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires

Ce chapitre se concentre sur les consommateurs et les utilisateurs finaux disposant de moyens limités et qui sont donc dépendants de l'accessibilité financière des produits. Le Groupe reconnaît que le coût de la mobilité individuelle peut particulièrement menacer l'inclusion de personnes défavorisées au sein de la société. C'est pourquoi Renault Group accorde une attention accrue à ces consommateurs et utilisateurs finaux. *[DP S4.SBM-3_01 ; DP S4.SBM-3_03]*

Renault Group a identifié comme impact négatif la mobilité inaccessible ou la perte de ressources pour les clients à faibles revenus. Cet impact est principalement dû à des offres de produits ou de services inadaptées à ces utilisateurs, ou d'offres de financement inadaptées, ou du refus des institutions financières classiques de financer ou d'assurer certaines activités.

Le Groupe est conscient du risque significatif de perte de chiffre d'affaires liée à un groupe spécifique de clients insolvables ou commettant des fraudes. *[DP S4.SBM-3_04 ; DP S4.SBM-3_06 ; S4.SBM-3_08]*

Renault Group a pris les mesures suivantes pour prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs matériels pesant sur les consommateurs et les utilisateurs finaux en lien avec l'exclusion sociale :

- conception et déploiement des programmes CareMakers, développés par le Groupe, qui donnent accès à une offre permanente de leasing social en France, et progressivement en Europe, indépendamment des programmes de leasing social présentés ci-dessous ;
- déploiement de programmes publics de leasing social, quand ils sont disponibles dans les pays où le Groupe opère (tels que l'Italie et la France), ce qui montre l'ambition de Renault Group de rendre la mobilité électrique accessible au plus grand nombre. Renault Group a élargi son implication dans le programme de leasing social du gouvernement pour inclure davantage de modèles. Ces mesures sont ponctuelles car elles dépendent de l'existence d'un financement public ;
- conception et commercialisation des services de Mobilize Financial Services (MFS) ;
- développement de gammes de véhicules accessibles aux personnes ayant des difficultés financières.

B. S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux

Renault Group s'engage à rendre les transports plus inclusifs pour les personnes de tous les milieux sociaux dans le cadre de sa stratégie de développement durable qui soutient le plan Renaulution, avec le pilier « Caring Company » qui comprend la mobilité inclusive avec CareMakers (pour plus de détails sur CareMakers, voir le chapitre 2.2.3.4.2.1.D). Le Groupe s'est engagé à augmenter le nombre de bénéficiaires de ses solutions de mobilité inclusive (pour plus de détails sur cet engagement, voir le chapitre 2.2.3.4.2.1.E). La stratégie d'inclusion sociale de Renault Group est le fruit d'un vaste processus collaboratif impliquant le Leadership Team, le Conseil d'administration, les salariés et les parties prenantes externes telles que les consommateurs et les utilisateurs finaux. Le Directeur Développement Durable de Renault Group est responsable de la mise en œuvre des programmes d'offres de mobilité inclusive, faisant partie du pilier « Caring Company ». *[DP S4-1_01 ; DP MDR-P_01 à 03]*

C. S4-2 – Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux au sujet des impacts et S4-3 – Processus visant à prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux consommateurs et utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations

MFS s'engage auprès des consommateurs et utilisateurs finaux par le biais d'études annuelles afin d'éclairer ses décisions et de gérer les impacts matériels, y compris les préoccupations relatives à l'information et à la confidentialité des données. Ces études permettent de définir le Net Promoter Score (NPS) dans tous les pays. Le Directeur du Marketing et de la Stratégie, ainsi que le Directeur des Ventes et des Opérations de MFS, veillent à ce que l'engagement des consommateurs guide l'approche du Groupe. Ipsos, un institut de sondage français, confirme l'efficacité de cet engagement en évaluant la représentativité des études, précisant le champ d'application, les échantillons et le nombre de répondants. Bien qu'il n'existe pas d'études dédiées aux personnes vulnérables, les verbatims recueillis lors des études pourraient permettre d'identifier des cas spécifiques nécessitant une attention particulière. Cependant, aucun verbatim de ce type n'a été recueilli jusqu'à présent. *[DP S4-2_01 à 06]*

MFS met à la disposition des consommateurs plusieurs canaux de contact (lettres, courriels, internet ou espaces clients) pour faire part de leurs préoccupations, communiqués dès le début de la relation client. Les plaintes sont traitées de manière confidentielle, dans le respect de la vie privée et des droits à la protection des données, avec la possibilité pour les consommateurs de rester anonymes. *[DP S4-3_02 ; S4-3_03 ; S4-3_06]*

Les clients de CareMakers sont consultés pour obtenir leurs retours, ce qui permet au Groupe d'adapter et d'affiner ses offres. Le programme collabore avec les Directions opérationnelles de chaque marque en France, en Espagne et en Italie pour ajuster la politique tarifaire et vérifier la disponibilité des véhicules. L'engagement se fait à la fois directement par le biais du site internet CareMakers et indirectement par l'intermédiaire des prescripteurs tels que France Travail ou l'Adie. Les commentaires des clients sont suivis tout au long du processus et examinés mensuellement. Le Directeur Développement Durable a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que cet engagement se concrétise. Les types de dialogue sont les

consultations et les sondages. L'efficacité de l'engagement est évaluée par le Club Mobilité, qui réalise des rapports et un suivi hebdomadaire pour mettre en œuvre les actions correctives, avec des points mensuels pour ajuster l'offre et un reporting annuel à l'Assemblée générale du Club Mobilité. *[DP S4-2_01 à 06 ; DP S4-3_01 ; DP S4-3_02 ; DP S4-3_04 ; DP S4-3_05]*

D. S4-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux consommateurs et utilisateurs finaux, et efficacité de ces actions

Renault Group prend des mesures pour prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs importants sur les consommateurs et les utilisateurs finaux liés à l'inclusion sociale par le biais des programmes CareMakers, de sa branche MFS et du développement de gammes de véhicules accessibles aux personnes en difficulté financière.

Le programme de mobilité CareMakers vise à favoriser des solutions de mobilité inclusives en proposant des micro-crédits. Cette initiative propose un leasing automobile abordable pour aider les personnes économiquement vulnérables en France à accéder à la mobilité professionnelle, et donc à avoir les moyens financiers d'obtenir ou de conserver un emploi. Le programme est appelé à s'étendre pour inclure des options de paiement différé pour les personnes qui commencent un nouvel emploi dans toute l'Europe. Le Groupe suit le nombre de bénéficiaires et évalue l'impact par le biais d'enquêtes. Ce programme fait l'objet d'une promotion sur les réseaux sociaux et dans des campagnes publicitaires et est intégré aux sites internet des associations partenaires. Ce programme est un processus continu et s'applique à tous les clients potentiels du Groupe. Ces solutions de crédit peuvent être facilitées par l'intermédiaire de MFS. *[DP S4-3_04 ; S4-4_01 ; DP S4-4_02 ; DP S4-4_06 ; DP S4-4_07 ; DP S4-4_10 ; DP MDR-A_01 à 03]*

Le programme CareMakers Invest soutient des entrepreneurs sociaux qui sont à l'avant-garde des solutions de mobilité. Ce programme est renforcé par le soutien financier de Renault Group, démontrant ainsi un engagement en faveur de l'innovation sociale et de la mobilité durable. Grâce aux produits et services proposés par les entreprises accompagnées par CareMakers Invest, près de 83 000 personnes, dont environ 24 000 en situation de vulnérabilité, ont eu un meilleur accès à la mobilité. Ces actions sont menées de manière continue et s'appliquent aux clients potentiels de la chaîne de valeur aval de Renault Group. *[DP MDR-A_01 à 03 ; DP MDR-A_05]*

Afin d'identifier les actions appropriées en réponse aux impacts négatifs sur les consommateurs et les utilisateurs finaux, une étude a été menée avant le lancement du projet, en partenariat avec le think tank Karidea. Renault Group continue de collaborer avec cette association professionnelle, et des discussions de suivi régulières sont organisées pour maintenir l'étude à jour. *[DP S4-4_05]*

Par ailleurs, à travers Mobilize Financial Services, Renault Group soutient activement les ménages modestes en proposant du leasing social et contribue à l'initiative CareMakers Mobility qui propose des solutions de mobilité solidaire sous condition d'éligibilité. Cela comprend l'accessibilité financière pour les familles, les jeunes conducteurs, les personnes sans emploi et des options de financement sur mesure pour les véhicules personnalisés destinées aux personnes en situation de handicap. Mobilize Financial Services, dans l'ensemble de ses activités et de ses zones géographiques, participe activement à des initiatives visant à prévenir le surendettement et à identifier les clients en situation de vulnérabilité financière. Cela implique la mise en place de mesures et de stratégies robustes pour surveiller et évaluer la santé financière de ses clients. Ce faisant, Mobilize Financial Services peut détecter de manière proactive les premiers signes de difficultés financières et offrir un soutien ainsi que des conseils en temps utile aux personnes dans le besoin. Cet engagement envers le bien-être financier permet aux clients d'être mieux équipés pour gérer leurs finances de manière responsable et éviter les pièges d'un endettement excessif. Mobilize Financial Services a également élaboré un module de formation complet conçu pour fournir à son personnel les compétences et les connaissances nécessaires pour identifier les clients en difficulté financière. En France, Mobilize Financial Services collabore avec Cresus (fondationcresus.org), une organisation renommée qui œuvre pour la prévention du surendettement et l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité financière. Ce partenariat renforce l'accompagnement de l'entreprise pour ses clients financièrement fragiles. Enfin, Mobilize Financial Services propose aux clients en difficulté la possibilité de prolonger leurs contrats de financement, leur offrant ainsi davantage de temps et de flexibilité pour honorer leurs engagements financiers. *[DP MDR-A_01 à 03 ; DP S4-4_04 ; DP S4-4_08]*

Enfin, Renault Group s'engage depuis toujours à proposer des gammes de véhicules au meilleur rapport qualité-prix, tout en veillant à ce que sa gamme comporte des modèles financièrement accessibles. Sur le marché du véhicule électrique, Renault Group propose des véhicules à des prix abordables et compétitifs.

Ces actions visent à servir l'ensemble des consommateurs et utilisateurs finaux du Groupe à l'échelle mondiale. Renault Group aborde chaque occurrence au cas par cas du fait de leur grande diversité. *[DP S4-4_05]*

E. S4-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels

Pour réduire ses impacts négatifs sur les consommateurs et utilisateurs finaux liés à l'inclusion financière, Renault Group vise 4 000 contrats de location avec option d'achat cumulés d'ici 2025. De plus, CareMakers vise à atteindre 10 000 bénéficiaires de ses solutions de mobilité inclusive d'ici 2030. Les cibles sont établies en fonction de la capacité à mener à bien les cas et sont communiqués aux référents et aux partenaires à des fins de consultation. La performance par rapport à ces cibles est discutée lors de l'Assemblée générale du Club Mobilité et intégrée dans le tableau de bord du développement durable de Renault Group. Ces cibles sont calculées en termes absolus et applicables aux

opérations mondiales de CareMakers. Les cibles ont été fixées en tenant compte des ressources allouées à ces programmes par l'entreprise. Le progrès vis-à-vis de ces cibles est mesuré annuellement, dans le cadre de l'analyse d'impact de CareMakers Invest. *[DP S4. MDR-T_01 ; DP MDR-T_01 à 05 ; DP MDR-T_07 à 09 ; DP MDR-T_13]*

Les ressources supportant les actions de CareMakers Mobility en vue d'atteindre les 10 000 bénéficiaires à horizon 2030 sont estimées à des OpEx annuelles de plus de 2 M€ en moyenne sur les six prochaines années. Quant à CareMakers Invest, son action consistant en investissements dans des entreprises innovantes en matière de mobilité solidaire, elle ne ressort donc pas des OpEx ni des CapEx. *[DP S4-4_12 ; DP MDR-A_06]*

2.2.3.4.2.2 Accessibilité des produits

A. SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires

Renault Group reconnaît l'importance de l'inclusion sociale dans le cadre de sa stratégie de développement durable. L'approche du Groupe en matière d'accessibilité des produits englobe tous les consommateurs et utilisateurs finaux de véhicules du Groupe, avec un accent particulier sur ceux pour lesquels les modèles standards peuvent ne pas convenir, tels que les personnes en situation de handicap. Renault Group s'engage à répondre aux besoins des consommateurs et utilisateurs en situation de handicap à travers ses produits et services, reconnaissant que ces consommateurs et utilisateurs finaux comptent sur des solutions accessibles. Les consommateurs et les utilisateurs finaux sont ici dépendants des produits accessibles. *[DP S4. SBM-3_01 à 03]*

La mobilité est cruciale pour permettre aux consommateurs et aux utilisateurs finaux de s'adonner à leurs activités quotidiennes, en leur fournissant les moyens de répondre à leurs besoins. Renault Group a le devoir d'apporter des solutions inclusives qui répondent aux besoins de tous les consommateurs et utilisateurs finaux, en veillant à ce que chacun ait accès à des options de mobilité adaptées. Qstomize est ainsi en charge de la conception, de la fabrication et de la distribution des kits de conversion des véhicules de Renault Group et de ses partenaires, pour les clients professionnels et privés, dans le respect des standards de qualité du Groupe. Renault Group a noté que ses activités liées à Qstomize peuvent améliorer l'utilisation des produits et services pour les consommateurs et utilisateurs finaux en situation de handicap, partout où Qstomize est actif. *[DP S4.SBM-3_05 ; DP S4.SBM-3_08]*

L'accessibilité dans la mobilité est un facteur clé d'inclusion. Renault Group, à travers sa filiale Qstomize, s'appuie sur son expertise unique pour adapter les véhicules au transport de personnes à mobilité réduite, en proposant une gamme complète de véhicules de transport pour les personnes à mobilité réduite (TPMR) avec une attention particulière portée à la conception de solutions ergonomiques et inclusives. Grâce à Qstomize, le Groupe est un acteur clé du marché des véhicules accessibles aux fauteuils roulants en France. Le Groupe est le seul constructeur européen à s'engager dans la conception, la fabrication et la vente de véhicules pour le transport de personnes à mobilité réduite, leur permettant de se déplacer en autonomie et en toute sécurité. Les produits Qstomize peuvent être déployés dans l'ensemble des pays qui commercialisent les véhicules des marques Renault, Dacia, Alpine et Mobilize. *[DP S4.SBM-3_05]*

B. S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux

Renault Group s'engage à rendre les transports plus inclusifs pour tous, y compris pour les personnes en situation de handicap, dans le cadre de sa stratégie de développement durable, qui soutient le plan Renaulution, à travers son pilier « Caring Company ». Cette démarche vise à lutter contre les discriminations et à perpétuer la tradition de responsabilité sociétale de Renault Group, et à faciliter l'inclusion par la mobilité via son programme Qstomize. Ce pilier stratégique couvre les opérations propres et la chaîne de valeur aval du Groupe. Il s'agit d'un processus collaboratif de grande envergure impliquant le Leadership Team, le Conseil d'administration, les salariés et des parties prenantes externes telles que les consommateurs et les utilisateurs finaux. Le Directeur Développement Durable de Renault Group est en charge de la mise en œuvre du pilier « Caring Company ». *[DP S4-1_01 ; DP MDR-P_01 à 03]*

Qstomize a récemment dévoilé sa stratégie « Qstomize 2025 : New Ambitions, Together », mettant l'accent sur l'élargissement de sa gamme de produits et l'extension de sa portée géographique, y compris le développement de son portefeuille de solutions de mobilité inclusive. Le périmètre de cette stratégie s'étend à l'ensemble des marques de Renault Group, et de ses partenaires. Le Directeur de Qstomize est responsable de son application. *[DP S4-1_01 ; DP MDR-P_01 à 03]*

C. S4-2 – Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux au sujet des impacts

Les clients nécessitant des aménagements à leurs véhicules peuvent se rendre dans leur garage Renault pour signaler les besoins, qui sont remontés au service clients Qstomize si nécessaire. Qstomize participe régulièrement aux grands salons de la mobilité automobile inclusive, comme « Autonomic Paris », pour présenter ses véhicules TPMR auprès des clients et des associations. Cela offre aux clients et associations un canal d'expression utile à Renault Group. *[DP S4-1_04]*

Qstomize est également partenaire de la Fédération Française Handisport depuis près de 20 ans, lui permettant d'entretenir un contact constant et direct avec les acteurs clés de l'inclusion des personnes en situation de handicap. *[DP S4-1_04 ; DP S4-4_03]*

Lors de lancements de nouveaux véhicules ou d'événements commerciaux, Qstomize organise des rencontres avec les clients. Des groupes de discussion sont formés pour recueillir les opinions et témoignages des clients, afin de mieux comprendre leurs expériences et leurs besoins. *[DP S4-1_04 ; DP S4-2_01]*

Le dialogue avec les consommateurs est continu, compte tenu de la nature opérationnelle de Qstomize, englobant

diverses occasions telles que les réunions des parties prenantes, les lancements de nouveaux véhicules, les événements commerciaux, les consultations et les plaintes des clients. Qstomize s'assure de maintenir une proximité étroite avec les consommateurs et les utilisateurs finaux en raison de la nature de ses produits qui nécessitent une amélioration constante. En raison de sa nature, Qstomize s'adresse à des consommateurs et des utilisateurs finaux potentiellement vulnérables ou marginalisés, ce qui rend l'engagement client intrinsèquement axé sur la compréhension des perspectives de ces groupes d'individus. *[DP S4-2_02 ; DP S4-2_03 ; DP S4-2_06]*

Afin d'évaluer l'efficacité de son engagement auprès des consommateurs et utilisateurs finaux, une enquête de satisfaction client est menée chaque année pour chaque typologie de client, y compris les clients internes, les réseaux commerciaux et les clients finaux. *[DP S4-2_05]*

Le Directeur de Qstomize a la responsabilité opérationnelle de s'assurer que ce dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux se concrétise et que les résultats soient pris en compte dans la démarche du Groupe. *[DP S4-2_04]*

D. S4-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux consommateurs et utilisateurs finaux, et efficacité de ces actions

Qstomize fabrique et distribue des kits de conversion pour les véhicules de Renault Group et de ses partenaires. *[DP S4-4_02 ; DP MDR-A_01]*

En plus des adaptations pour les personnes à mobilité réduite, Qstomize propose également des conversions pour les modèles particuliers, tels que des séries spéciales et des véhicules d'auto-école, ainsi que des aménagements intérieurs, des protections et des kits d'équipement pour les véhicules utilitaires légers. Des aménagements personnalisés sont disponibles pour les flottes commerciales, répondant aux besoins spécifiques des clients. *[DP MDR-A_01]*

Toutes ces conversions sont réalisées sur 13 sites de production situés à proximité des usines de Renault Group en France, en Espagne, en Slovénie, en Türkiye, en Roumanie et au Maroc. Ces actions sont menées de manière continue. *[DP MDR-A_02 ; DP MDR-A_03]*

Le nombre de véhicules personnalisés (300 000 par an) permet de mesurer l'impact de ces actions, démontrant la disponibilité et l'efficacité des procédures de Qstomize dans les usines de Renault Group dans la région EMEIA (Europe, Moyen-Orient, Inde, Afrique). *[DP S4-4_04]*

E. S4-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des ipacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités matériels

L'efficacité des actions est évaluée d'un point de vue commercial par le nombre de véhicules personnalisés vendus par an et le positionnement du Groupe sur le marché des véhicules pour personnes à mobilité réduite, celui-ci étant le seul fournisseur en Europe à le proposer. Qstomize répond en permanence aux besoins exprimés par les consommateurs et les utilisateurs finaux. A travers Qstomize, Renault Group entend maintenir sa position de leader sur ce marché en s'engageant dans l'inclusivité. *[DP MDR-T]*

2.2.3.4.3 Sécurité personnelle des consommateurs et des utilisateurs finaux

2.2.3.4.3.1 SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires

Renault Group reconnaît l'importance de la sécurité des consommateurs et utilisateurs finaux, qui est un pilier de sa stratégie de développement durable. Le Groupe reconnaît que la sécurité des produits est essentielle tant pour les particuliers que pour les entreprises, ainsi que pour le grand public, en tant qu'usagers de la route. *[DP S4.SBM-3_02]*

Depuis 50 ans, Renault Group collabore au service de la sécurité routière avec le LAB (Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique). Le travail sur l'analyse des accidents consiste principalement à documenter les statistiques d'accidents afin d'identifier des scénarios de référence pour les systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS) qui sont actifs avant un accident, ainsi que des configurations d'accident réelles pour les mesures de sécurité passive. Les études de biomécanique se concentrent sur les limites de tolérance humaine, le comportement des mannequins et la simulation globale du corps humain. Les études sur le comportement des conducteurs incluent les styles et types de conduite, afin de mieux comprendre les consommateurs et utilisateurs finaux de Renault Group et leur utilisation des systèmes de sécurité active tels que les ADAS. Les études menées par le LAB ont révélé que certains groupes de consommateurs et utilisateurs finaux sont plus vulnérables, notamment les jeunes conducteurs moins expérimentés, les conducteurs plus âgés et les parents de jeunes enfants. Cela a conduit à envisager des mesures de sécurité supplémentaires, telles que des efforts pour améliorer les systèmes de retenue, des stratégies préventives ciblant les jeunes et des modifications à la conception des airbags, entre autres. Le Groupe est conscient des effets négatifs possibles sur la santé des consommateurs, y compris l'impact systémique potentiel sur la santé des consommateurs et des utilisateurs finaux en raison de produits non conformes (issus d'environnements de conduite dangereux). Renault Group est également conscient du risque de coûts de remédiation, de pénalités et d'atteinte à sa réputation en raison de produits non conformes. *[DDP S4. SBM-3_04 ; DP S4. SBM-3_06 à 08]*

2.2.3.4.3.2 S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux

La sécurité routière est l'un des trois piliers de la stratégie de développement durable et s'inscrit dans l'engagement à long terme de Renault Group en faveur d'une mobilité plus responsable. La politique de sécurité routière de Renault Group est conçue pour maîtriser ses impacts et ses risques liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux et s'inscrit

dans l'engagement à long terme de Renault Group en faveur d'une mobilité plus responsable. *[DP S4-1_01 ; DP MDR-P_01]*

Renault Group s'est engagé à deux niveaux :

- à travers ses produits, en intégrant des solutions et des innovations dans l'ensemble de ses processus de conception, de fabrication et de commercialisation afin de protéger les occupants des véhicules et les autres personnes exposées aux risques routiers (piétons, cyclistes, etc.) ;
- en travaillant avec les gouvernements et les autres parties prenantes pour contribuer à améliorer la sécurité des usagers de la route et à sensibiliser à cette question.

La démarche sécurité du Groupe s'articule autour de quatre axes clés (prévenir, corriger, protéger et secourir) pour répondre aux exigences de sécurité avant, pendant et après un accident :

- **prévenir** : la prévention consiste à aider les conducteurs à anticiper les risques en leur fournissant des aides à la conduite. Renault Group encourage également une conduite plus responsable. Les conducteurs doivent comprendre les limites au-delà desquelles ils seront incapables de contrôler leur véhicule et les situations dans lesquelles ils se mettraient en danger ;
- **corriger** : la qualité du comportement routier et du freinage constitue la dynamique fondamentale du véhicule qui permet d'éviter les accidents. Néanmoins, il existe des situations où la technologie pourrait intervenir pour compenser l'erreur du conducteur. C'est l'objectif des systèmes de sécurité active. Ils interviennent dans des conditions difficiles ou d'urgence ; cependant, ils ne remplacent pas le conducteur, qui reste responsable de sa conduite ;
- **protéger** : l'une des priorités absolues de la sécurité des usagers de la route pour Renault Group est de protéger les occupants de la voiture en fonction de la nature et de la gravité de l'impact, quels que soient leur âge, leur taille, leur emplacement dans le véhicule, ou la taille de celui-ci. Renault Group équipe ainsi les sièges avant et arrière de ses véhicules de systèmes permettant d'assurer une protection optimale des passagers. La protection des autres usagers de la route (piétons, cyclistes, etc.) est également prise en compte ;
- **secourir** : l'ambition de ce pilier est d'optimiser la réponse après l'accident. Renault Group collabore avec les sapeurs-pompiers pour optimiser l'aide aux victimes d'accidents. Ces services reçoivent des guides et assistent à des séances d'information expliquant comment effectuer des opérations de secours sur chaque nouveau véhicule des marques. Ils sont également équipés de véhicules de modèle récent sur lesquels ils peuvent s'entraîner aux méthodes d'extraction des victimes. Des modifications innovantes sont apportées aux véhicules de la marque pour que les interventions des services d'urgence soient plus sûres et plus efficaces. *[DP S4-1_01 ; DP MDR-P_01]*

La politique est adaptée aux différentes marques du Groupe à travers l'Europe et aux différentes zones géographiques en fonction des contraintes et des règlementations locales. La politique s'appuie sur les données d'accidentologie du LAB qui fournit des statistiques générales et des études de cas. *[DP MDR-P_02]*

La communication sur la démarche sécurité du Groupe passe principalement par la liste des équipements, tels que les airbags, les systèmes de prétension, de limitation d'effort ceinture, Isofix, les « Seat Belt Reminders » (alertes déclenchées lorsque les ceintures ne sont pas bouclées), le contrôle électronique de la stabilité, le suivi du conducteur, le limiteur de vitesse, les systèmes AEB (Advanced Emergency Braking) Car to Car (permettant de réduire les risques de collision avec les autres véhicules à l'arrêt ou en mouvement) l'AEB Vulnerable Users, etc. De plus, le programme « Human First » met en évidence des différenciateurs tels que Safety Score et Safety Coach pour une conduite en toute sécurité, QRescue (QR code permettant aux services d'urgence d'accéder instantanément aux détails techniques d'un véhicule, même sans couverture réseau) et Fireman Access pour les séquences post-accident. La liste des équipements est connue des clients privés et est partagée dans le cadre des appels d'offres pour les flottes en complément de la notation du programme d'évaluation des véhicules neufs (NCAP). *[DP MDR-P_06]*

Cette politique concerne l'ensemble des activités de Renault Group, que ce soit les opérations propres (construction automobile, intégration des systèmes de sécurité, etc.) ou en amont et en aval (travail avec les parties prenantes pour cibler les axes d'amélioration, formation à l'intervention en cas d'accident pour les véhicules des marques du Groupe, mais aussi amélioration continue grâce aux données reçues). La Directrice Cross Carline Software, EE & Innovation supervise la mise en œuvre de la politique. *[DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_03]*

La prise en compte des principales parties prenantes dans l'élaboration des politiques passe par les travaux menés par la Direction de la Connaissance Client et les relations du Groupe avec les auto-écoles (ECF) et les groupes de travail de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) sur la sécurité routière. *[DP MDR-P_05]*

La mise en œuvre de cette politique s'inscrit dans le cadre de plusieurs initiatives et engagements de Renault Group. En 2022, les experts du LAB ont entamé une participation de trois ans au projet collaboratif européen Horizon 2021 (V4SAFETY), piloté un projet industriel européen (ENOP) et participé à deux projets de la Délégation interministérielle française à la sécurité des usagers de la route (USCOMA et THORAX). Renault Group s'est engagé auprès de l'Envoyé spécial des Nations Unies pour la sécurité routière à promouvoir une mobilité plus sûre en 2024. *[DP MDR-P_04]*

2.2.3.4.3.3 S4-2 – Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux au sujet des impacts

L'engagement de Renault Group auprès des consommateurs et des utilisateurs finaux est éclairé par leurs points de vue et leurs retours d'expérience, qui sont pris en compte dans le déploiement de la politique de sécurité du Groupe. En matière de sécurité, les interactions sont à la fois directes et indirectes à travers les études du LAB, qui

évaluent la performance des systèmes de sécurité sur la base de l'analyse des accidents. *[DP S4-2_01]*

Les Directions suivantes participent à la collecte des points de vue des consommateurs et des utilisateurs finaux ainsi qu'au suivi du dialogue et des questions soulevées :

- la Direction Qualité Industrie et Accidentologie recueille directement et en permanence les commentaires des utilisateurs finaux par le biais de divers canaux, tels que le site internet (commentaires et plaintes), les emails (enquêtes) et le système de reporting embarqué (utilisation des données du véhicule) ;
- la Direction Ingénierie recueille directement les retours d'expérience des secouristes par le biais de séances d'information plusieurs fois par an ;
- la Direction de la Connaissance Client collecte directement des informations sur la sécurité automobile telle qu'elle est perçue par les consommateurs et utilisateurs finaux. *[DP S4-1_04 ; DP S4-2_01 à 03 ; DP S4-3_03; DP S4-3_04]*

Il est de la responsabilité de leurs Directeurs de s'assurer que les informations ci-dessus ont été portées à l'attention des Expert Leaders de la sécurité automobile de Renault Group, qui élaborent et affinent les politiques. Les Experts Leaders et le Directeur Technique sont responsables de la mise en place du dialogue. *[DP S4-2_04]*

De plus, des interactions indirectes ont lieu avec différentes parties prenantes concernées par la sécurité automobile : pouvoirs publics, société civile et auto-écoles. *[DP S4-1_04 ; S4-2_01 ; DP S4-2_02]*

Pour mieux comprendre les points de vue des consommateurs qui peuvent être particulièrement vulnérables aux impacts, des études sont notamment menées sur les accidents de la route impliquant des enfants et sur la perception et la compréhension de la sécurité par les consommateurs. *[DP S4-2_06]*

2.2.3.4.3.4 S4-3 – Processus visant à prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux consommateurs et utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations

Pour remédier aux impacts négatifs, Renault Group a développé des actions par le biais du pilier « Secourir » de sa politique de sécurité routière. Pour améliorer le secours aux victimes de la route, des guides et des sessions de formation sont prévus pour les opérations de secours sur les véhicules neufs, et des véhicules de modèles récents sont fournis pour la mise en situation. Des innovations telles que le QRescue (QR code permettant aux secours d'accéder rapidement aux informations techniques du véhicule) ou la technologie Fireman Access (permettant un accès rapide aux batteries en cas d'incendie) accélèrent et facilitent les opérations de secours. *[DP S4-3_01]*

Les préoccupations recueillies par les Directions Qualité Industrie et Accidentologie, Ingénierie et Connaissance Client sont également prises en compte pour affiner ces politiques (Voir chapitre 2.2.3.4.3.3). *[DP S4-1_04 ; DP S4-2_01 ; DP S4-2_02 ; DP S4-3_02]*

Le Groupe entretient un contact régulier avec les consommateurs et les utilisateurs finaux, ce qui lui permet de s'assurer qu'ils connaissent les canaux d'expression. Le Groupe peut ainsi facilement obtenir des retours d'expérience et suivre l'efficacité de ces canaux. *[DP S4-3_03 ; DP S4-3_05]*

2.2.3.4.3.5 S4-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux consommateurs et utilisateurs finaux, et efficacité de ces actions

Dans le cadre de sa politique de sécurité routière, Renault Group a également mis en place des actions sur les piliers « prévenir », « corriger » et « protéger » :

- conduite sûre : des fonctionnalités de sécurité préventive sont proposées par les équipes en charge de la prestation client et des produits et conçues par la Direction Ingénierie. L'objectif est d'améliorer les comportements et de fournir des ADAS tels que le Safety Score et le Safety Coach. Le programme Safety Coach déploie des caractéristiques de sécurité automobile novatrices, en avance sur les réglementations et qui s'attaquent aux trois principales causes d'accidents (vitesse, consommation de substances, distraction) ;
- prévention des collisions : avant une collision, des ADAS interviennent pour éviter ou réduire la gravité des accidents. À titre d'exemple, le freinage d'urgence avancé est une fonction qui détecte un risque de collision imminente, puis alerte le conducteur à l'aide d'une interface homme-machine et, si nécessaire, peut automatiquement activer le système de freinage. De même, le système de maintien dans la voie empêche les sorties de voie et les risques de collision latérale en contrôlant le volant. Ces systèmes sont constamment améliorés pour étendre les cas d'usage et testés par des laboratoires externes accrédités. Une fois qu'un produit ou un service est sur le marché, Renault Group suit les retours des clients afin d'analyser et de corriger tout problème de sécurité potentiel ;
- protection contre les chocs : pour protéger les usagers de ses véhicules, Renault Group s'appuie sur les études du LAB pour améliorer le comportement structurel et enrichir l'équipement de ses véhicules. Les usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes, etc.) sont également pris en compte lors de la conception des véhicules. *[DP S4. MDR-A_01 ; DP S4-4_01 à 03, DP S4-4_10]*

Afin d'atténuer le risque de coûts de remédiation, de pénalités ou d'atteinte à la réputation en raison de produits non conformes, l'engagement de Renault Group en matière de sécurité des produits comprend les principes suivants :

- ne commercialiser que des produits et services sûrs : Renault Group s'engage à ce que tous les produits et services qu'il commercialise soient sûrs pour ses clients et ses utilisateurs finaux. Le contenu technique des véhicules répond à la réglementation. Des tests NCAP sont menés pour mieux couvrir les causes réelles des accidents ;
- surveiller les produits et services : une fois sur le marché, Renault Group les surveille activement afin d'identifier de manière adéquate tout problème de sécurité potentiel ;
- répondre aux problèmes de sécurité : si un produit ou service s'avère dangereux malgré les mesures préventives rigoureuses prises par Renault Group, ce dernier met rapidement en œuvre des actions décisives pour rectifier le problème et garantir le respect des normes de sécurité les plus strictes ;
- informer les clients des risques potentiels pour la sécurité : Renault Group a développé des stratégies solides de communication avec ses clients afin qu'ils soient informés rapidement et clairement de tout rappel ou action lié à la sécurité par le biais de différents canaux de communication ;
- rappel de véhicules : chaque fois qu'un défaut récurrent ayant un impact sur la sécurité des usagers est identifié par la Direction Qualité et Satisfaction Client, une campagne de rappel est organisée pour en éliminer les causes premières. *[DP S4-4_08 ; DP MDR-A_01]*

Renault Group évalue le taux de déploiement des systèmes de sécurité dans l'ensemble de sa gamme de véhicules en s'assurant qu'ils sont correctement utilisés par les consommateurs et utilisateurs finaux et en analysant les données d'accidents sur une base annuelle pour évaluer l'impact réel de ces fonctionnalités. Les retours d'information des services d'urgence, notamment en ce qui concerne le système QRescue, sont également un élément essentiel de cette évaluation. L'implication du Groupe dans les exercices de désincarcération des pompiers fournit des informations précieuses sur l'application pratique de ces systèmes de sécurité. L'organisation du Groupe permet également d'adapter l'expertise à chaque thématique, avec un Expert Leader en charge de chacun des quatre types de sécurité que sont la sécurité routière, la sécurité sur les systèmes avancés d'aide à la conduite et l'automatisation des véhicules, la sécurité secondaire et tertiaire en cas d'accident ou de secours, et la sécurité opérationnelle. *[DP S4-4_04 à 07]*

Ces actions sont menées de manière continue, sont applicables aux activités en propre du Groupe sur tous ses sites (en partenariat avec les services d'urgence) et servent les utilisateurs de ses véhicules (via les ADAS mises à disposition par exemple). *[DP MDR-A_02 ; MDR-R_03]*

Les actions de Renault Group en matière de sécurité de ses véhicules font partie intégrante du processus de conception (Security by Design). En conséquence, hormis quelques programmes très spécifiques tels que E-Call, le programme impulsé par la Commission Européenne pour l'assistance aux victimes d'accidents de la route, et pour lequel une provision figure à hauteur de 34 M€ dans les comptes, le Groupe n'isole pas ces éléments dans ses investissements, tant en R&D qu'en mise en production. *[DP S4-4_12 ; DP MDR-A_06]*

D'autre part, lorsque, malgré sa vigilance, Renault Group identifie un défaut de sécurité nécessitant le rappel d'un lot de véhicules pour y remédier, les coûts de cette opération sont suivis par la Direction Qualité. L'ensemble des opérations de ce type pour 2024 totalise 26 M€. *[DP S4-4_12 ;DP MDR-A_06]*

2.2.3.4.3.6 S4-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités matériels

La cible du programme Safety Coach est d'atteindre une couverture de 70 % des causes premières des accidents en Europe d'ici 2030. La feuille de route pour atteindre cette cible a été discutée avec des représentants d'auto-écoles et d'assureurs. Ce processus sera déployé sur l'ensemble des marchés du Groupe. *[DP S4.MDR-T_01 ; DP S4-5_01 ; DP MDR-T_01 ; DP MDR-T_03 ; DP MDR-T_07]*

Cette cible est suivie par des indicateurs au niveau de la Direction Développement Durable et alimentée par les informations remontées du terrain. Elle est mise en place avec l'appui de l'expertise et des métiers du Groupe. Le niveau cible fait l'objet d'évaluations strictes, par le biais de tests internes et d'autres effectués par des laboratoires accrédités. Par exemple, au niveau réglementaire, les tests sont réalisés dans des laboratoires d'essais de sécurité accrédités et dans les centres techniques de Renault Group. Du côté des consommateurs, les tests sont réalisés dans les laboratoires homologués par les organismes de consommateurs en charge de diriger les tests de sécurité (par exemple Euro NCAP pour l'Europe). Ce processus est déployé sur tous les marchés du Groupe. *[DP S4-5_01 ; DP S4-5_02 ; DP MDR-T_04]*

Renault Group tire parti des informations du LAB et des commentaires des secouristes pour identifier les éventuels enseignements ou améliorations liés à cette cible. *[DP S4-5_03]*

2.2.3.4.4 Confidentialité des données

2.2.3.4.4.1 SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires

Renault Group s'engage à prévenir les impacts négatifs potentiels que ses activités, ses produits et ses services pourraient avoir sur la vie privée des consommateurs et des utilisateurs finaux, y compris ses clients particuliers et professionnels, prospects, salariés et candidats. Bien qu'aucune catégorie spécifique d'individus ne soit identifiée comme vulnérable en ce qui concerne les produits et services de Renault Group du point de vue de la confidentialité des données, certains services connectés peuvent traiter des informations personnelles sensibles, telles que des données de géolocalisation, nécessitant des évaluations d'impact sur la vie privée pour assurer la protection des personnes concernées. Les demandes des consommateurs et utilisateurs finaux concernant leurs informations personnelles (droits d'accès, de suppression ou de rectification) liées aux services connectés impliquent pour Renault Group d'accéder à un nombre important de données, en fonction du service connecté utilisé, et de fournir des explications détaillées. Par conséquent, la réponse à ces demandes peut être plus longue que pour les données personnelles non liées aux services connectés. *[DP S4.SBM-3_02 ; DP S4.SBM-3_03 ; DP S4.SBM-3_07 ; DP S4.SBM-3_08]*

Renault Group est conscient qu'il pourrait avoir un impact négatif lié à un mauvais usage des données personnelles de ses consommateurs et utilisateurs finaux. Le Groupe a identifié le risque de coûts de remédiation et/ou de pénalités et/ou d'atteinte à la réputation en raison du non-respect de la réglementation sur la protection des données ou de dysfonctionnements, d'une organisation inadéquate ou d'une sécurité insuffisante des systèmes d'information. *[DP S4.SBM-3_04 ; DP S4.SBM-3_06]*

2.2.3.4.4.2 S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux

Renault Group dispose d'une politique de protection des données personnelles Groupe qui est déclinée pour chaque filiale et pays où il opère, en prenant en compte les spécificités de chacun. *[DP S4-1_01 ; DP S4.MDR-P_01-06 ; DP MDR-P_02]*

Les politiques de protection des données décrivent les traitements de données à caractère personnel mis en œuvre par Renault Group concernant ses clients, prospects, salariés et candidats. Ces politiques sont fondées sur le respect des exigences du Règlement général sur la protection des données (RGPD) ou autres règlementations équivalentes, et s'applique dans tous les pays où Renault Group est présent, y compris hors Union Européenne. Le Délégué à la Protection des Données du Groupe, la Direction Juridique et les Délégués locaux à la Protection des Données supervisent la mise en œuvre des dispositifs de conformité en matière de protection des données à caractère personnel. Les politiques sont accessibles sur internet, sur les applications de Renault Group et sont mentionnées dans la documentation remise aux clients, prospects, salariés et candidats.

Mobilize Financial Services s'engage à respecter la confidentialité et la protection des données personnelles dans toutes ses activités, conformément à la politique de protection des données de Renault Group, qui vise à protéger les actifs informatiques dans lesquels des données personnelles sont stockées. En outre, Mobilize Financial Services se conforme à d'autres réglementations spécifiques applicables aux sociétés financières, telles que le secret bancaire. Mobilize Financial Services a mis en place une politique de traitement des données personnelles, qui fait l'objet d'un suivi attentif dès sa conception et qui est soutenue par des formations régulières de sensibilisation dispensées au personnel afin de renforcer l'importance de la protection des données. Cette politique fait l'objet de mises à jour réglementaires et est alignée avec les exigences du Règlement général sur la protection des données (RGPD) applicables à l'ensemble du Groupe. Le Groupe effectue des contrôles de premier et de second niveau pour s'assurer du respect des procédures RGPD et met en œuvre le principe de minimisation des données pour limiter la collecte des données personnelles au strict nécessaire. Un Délégué à la Protection des Données (DPO) a été nommé pour assurer la conformité avec le RGPD et superviser la gouvernance pour la protection des données des consommateurs et des employés. Cette politique est adaptée aux réglementations locales dans les pays n'entrant pas dans le champ d'application du RGPD et est alignée avec les instruments internationaux reconnus tels que les Principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et droits de l'homme. *[DP S4-1_01 ; DP MDR-P_01 à 04 ; DP MDR-P_06]*

2.2.3.4.4.3 S4-2 – Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux au sujet des impacts

Renault Group prend en compte les perceptions des consommateurs et des utilisateurs finaux dans ses activités, ses décisions et sa stratégie par le respect du RGPD (ou autres règlementations équivalentes). *[DP S4-2_01]*

Les interactions avec les consommateurs et utilisateurs finaux sont directes, leur permettant d'exercer à tout moment leurs droits en matière d'informations personnelles (accès, modification, suppression, portabilité) auprès de Renault Group, tel que défini par le RGPD. Ces droits peuvent également être exercés par l'intermédiaire de l'autorité de protection des données de chaque pays où le Groupe opère, comme la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL) en France. Le Délégué à la Protection des Données du Groupe et/ou les Délégués à la Protection des Données des entités au sein de Renault Group pilotent le processus, produisent des métriques et remontent des alertes en cas de risques de conformité. Cependant, Renault Group se conformant au RGPD (ou autres règlementations équivalentes), il n'évalue pas l'efficacité de ses interactions avec ses consommateurs et utilisateurs finaux. La protection des données personnelles est un droit qui s'applique à tous de la même manière et Renault Group veille à ce qu'elle soit correctement appliquée. *[DP S4-1_04 ; DP S4-2_02 à 06]*

2.2.3.4.4.4 S4-3 – Processus visant à prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux consommateurs et utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations

Renault Group reconnaît l'impact négatif potentiel d'un mauvais usage des informations personnelles, affectant ainsi le droit à la vie privée et à la confidentialité des consommateurs et utilisateurs finaux. Aucun impact négatif émanant du traitement des données personnelles n'a été identifié. De plus, certains traitements de données à caractère personnel mis en œuvre par le Groupe ont un impact positif comme celui d'améliorer la sécurité routière. Renault Group met en place un processus d'analyse avec ses Directions Juridique, de la Sécurité Informatique, du Management des Risques et de la Communication afin de déterminer l'action appropriée en cas d'impact négatif, en priorisant la protection des consommateurs. Renault Group privilégie le renforcement continu de la conformité des processus existants, l'amélioration de la formation des salariés et la correction des risques identifiés. *[DP S4-3_01]*

Les voies d'expression des préoccupations sont accessibles sur le site internet de Renault Group et dans toute documentation, contractuelle ou non, destinée aux consommateurs et utilisateurs finaux. Ces canaux font l'objet d'un suivi quotidien par canal et par type de demande. Un reporting est effectué chaque semaine pour les demandes complexes, puis synthétisé dans un rapport. Les consommateurs peuvent contacter l'autorité de protection des données de leur pays pour une enquête s'ils ne sont pas satisfaits des réponses fournies par Renault Group. Le Groupe n'évalue pas si les consommateurs et les utilisateurs finaux ont connaissance de ces canaux, car ces types de canaux sont spécifiés dans le RGPD. Il n'évalue pas non plus le niveau de confiance des consommateurs dans ces structures ou processus pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et y répondre. Dans les pays de l'UE, les consommateurs peuvent déposer une plainte et faire valoir leurs droits sans faire l'objet de représailles ou de conséquences négatives. *[DP S4-3_02 à 06]*

2.2.3.4.4.5 S4-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux consommateurs et utilisateurs finaux, et efficacité de ces actions

Pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs potentiels, Renault Group privilégie l'avancement continu de la sécurité et de l'organisation des systèmes d'information. Le Groupe a développé une méthodologie d'analyse des violations de données qui lui permet d'évaluer l'existence d'un risque et/ou d'en limiter l'impact. Les victimes de violation de données personnelles sont informées, conformément aux exigences du RGPD. Lorsqu'une violation est identifiée, les Directions Juridique, de la Sécurité Informatique, du Management des Risques et de la Communication piloteront le plan de remédiation approprié. Cette collaboration garantit que le Groupe se conforme non seulement au RGPD et aux autres réglementations pertinentes, mais aussi qu'il donne la priorité à la protection des consommateurs. L'engagement du Groupe est de sauvegarder les intérêts des personnes affectées par la violation des données, en veillant à ce qu'elles reçoivent les informations et le soutien nécessaires pour protéger leurs données personnelles. *[DP MDR-A_01 ; DP S4-4_01 ; DP S4-4_02 ; DP S4-4_08 ; DP S4-4_10 ; DP S4-4_11]*

Le Groupe a renforcé ses moyens alloués à la gestion de la confidentialité des données dans le respect du RGPD avec la nomination d'un Délégué à la Protection des Données au niveau du Groupe, d'un Délégué à la Protection des Données par filiale, d'un Ambassadeur de la Protection de la Vie Privée par Direction centrale, et de relais métiers dans chaque fonction, appuyés par des conseillers juridiques. Afin d'améliorer le traitement des demandes des clients, une mise à jour des formulaires de confidentialité est en cours, avec une mise en œuvre prévue pour 2025. Des mesures de satisfaction des utilisateurs seront réalisées à partir de 2026. *[DP S4-4_01 ; DP S4-4_12 ; DP MDR-A_01]*

Le Groupe veille à ce que ses opérations en propre ne contribuent pas à des impacts négatifs par le biais de processus internes qui ne collectent que les données strictement nécessaires (Privacy by Design). Il s'assure que tous les salariés, y compris les chefs de projet, soient informés de ce processus. Chaque projet de collecte de données personnelles doit être validé par la sécurité informatique (Security by Design). Renault Group déploie une nouvelle charte d'utilisation des ressources informatiques et des outils numériques, met à jour le schéma directeur de sécurité, forme les salariés à la protection de l'information et aux risques cyber, et met en place une formation en ligne sur la protection des données personnelles pour tous les nouveaux embauchés depuis 2020. *[DP S4-4_01 ; DP S4-4_05 ; DP S4-4_07 ; DP S4-4_10 ; DP MDR-A_01]*

Pour générer des impacts positifs, Renault Group met l'accent sur le renforcement du respect des processus existants, l'amélioration de la formation des salariés et la mise à jour des formulaires d'exercice des droits afin d'améliorer le traitement des demandes des clients. Les résultats ne sont pas communiqués aux consommateurs et utilisateurs finaux, mais ceux des plans d'actions sont suivis au sein du Groupe par différents comités. Renault Group développe en permanence des activités liées à la connectivité et à la donnée (services de mobilité, véhicules connectés et autonomes) qui créent des impacts supplémentaires sur les consommateurs et utilisateurs finaux. Le Groupe participe aux groupes de travail organisés par la CNIL et par l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) et prend toutes les précautions nécessaires pour assurer la sécurité du traitement des données personnelles. *[DP S4-4_03 ; DP S4-4_06 ; DP MDR-A_01]*

Pour suivre l'efficacité de ses actions en matière de protection des données, le Groupe dispose d'une méthodologie d'analyse de projet et s'appuie sur des statistiques. La conformité et l'efficacité du dispositif en matière de protection des données à caractère personnel sont éprouvées par des campagnes de contrôle interne, des audits réalisés par l'audit interne et des comités de pilotage projet. *[DP S4-4_04 ; DP S4-4_07]*

Les actions actuelles et futures concernent toutes les opérations du Groupe partout où il opère. Le RGPD a été introduit en 2016 et depuis lors, le Groupe n'a cessé d'agir pour s'assurer qu'il y demeure conforme. *[DP MDR-A_02 ; DP MDR-A_03]*

2.2.3.4.5 Impacts liés à l'information qui influent sur les consommateurs et utilisateurs finaux

2.2.3.4.5.1 SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires

Renault Group s'engage à faire preuve de transparence quant aux effets potentiels de ses activités sur l'ensemble des consommateurs et utilisateurs finaux susceptibles d'être affectés. Les consommateurs et utilisateurs finaux ont besoin d'informations précises et exactes sur les produits et services afin d'éviter la possibilité d'une utilisation dangereuse. *[DP S4.SMB-3_02 ; DP S4.SBM-3_03]*

Renault Group a identifié un risque matériel lié à la gestion inappropriée des réclamations et autres demandes des clients, ou au manque d'adéquation de l'offre de produits, services, des pratiques de publicités et de vente avec les besoins des clients, en particulier pour les activités de Mobilize Financial Services (MFS). Le Groupe a également identifié un impact négatif potentiel généralisé lié à un manque d'exactitude dans la documentation concernant les produits et services (y compris le marketing et la communication). *[DP S4. SBM-3_04 ; S4.SBM-3_06]*

Si ces problèmes surviennent pour un grand volume de véhicules et persistent sur une longue période, ils pourraient entraver l'exécution de la stratégie d'un constructeur automobile. De tels problèmes nuiraient à l'image de marque, réduisant ainsi le pouvoir de fixation des prix et/ou la part de marché, même si la cause première réside dans un fournisseur défectueux. Tous les consommateurs et utilisateurs finaux peuvent être affectés par ces risques et impacts négatifs. *[S4.SBM-3_08]*

2.2.3.4.5.2 S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux

A. Politique relative au risque de gestion inappropriée des réclamations et/ou autres demandes des clients

Pour atténuer le risque de gestion inappropriée des réclamations et autres demandes des clients, la politique du Groupe est de répondre à toutes les demandes des consommateurs et utilisateurs finaux pendant la période de garantie des véhicules sur tous les marchés où le Groupe est présent. Le Directeur Qualité Industrie et Accidentologie du Groupe est responsable de la mise en œuvre de la politique. A travers cette politique, le Groupe prend particulièrement en compte l'intérêt de ses consommateurs, qui ont droit à des réponses justes et réactives à leurs demandes. *[DP S4-1_01 ; DP MDR-P_01 à 03 ; DP MDR-P_05]*

B. Politique relative à l'impact négatif du manque d'exactitude de la documentation relative aux produits et services (y compris le marketing et la communication)

Pour éviter des informations trompeuses sur les produits dans la documentation utilisateur, la production de ces documents est effectuée par les fonctions centrales du Groupe, qui ne peuvent utiliser que les données du produit fournies par la Direction des Homologations, et les descriptions sont vérifiées par la Direction Juridique avant diffusion. La Direction des Homologations veille à ce que toutes les données du produit (y compris par exemple les dimensions ou le poids) et les valeurs de performance (telles que la consommation de carburant ou les émissions de CO_2) aient été vérifiées par un prestataire de services tiers autorisé.

Le Marketing, Sales & Operations Officer est responsable de la mise en œuvre de la politique, qui s'applique à toute la communication du Groupe. *[DP S4-1_01 ; DP MDR-P_01 à 03]*

C. Politiques relatives au risque d'inadéquation entre l'offre de produits et services, les pratiques de publicité et de vente et l'intérêt du client

Pour gérer le risque spécifique à MFS de manque d'adéquation entre l'offre de produits et services, les pratiques de publicité et de vente et les intérêts des clients et pour répondre aux attentes croissantes des consommateurs et des utilisateurs finaux, Renault Group a adopté une approche centrée sur le client, fondée sur de nombreuses études de MFS qui s'appuient sur les retours des clients. Ces études permettent de mieux comprendre les besoins et les attentes des clients de MFS, ce qui permet d'ajuster les services en conséquence. En parallèle, MFS a mis en œuvre une stratégie omnicanale pour assurer une gestion transparente de la relation client à travers divers points de contact (en ligne, dans les concessions, etc.) dans toutes ses localisations et activités. Un centre d'excellence soutient cet effort en supervisant la mise en œuvre et la maintenance de solutions innovantes, assurant ainsi une expérience client fluide. Le centre d'excellence identifie les points faibles dans le parcours client et met en place des plans d'actions. De plus, les clients peuvent à tout moment accéder à leurs informations et suivre leurs demandes de manière autonome via leur espace client. *[DP S4-1_01 ; DP MDR-P_01 à 03]*

De plus, MFS suit le principe directeur d'informer ses clients sur les produits et services du Groupe. Tous les contrats d'assurance de MFS sont conformes à la Directive sur la distribution d'assurance, un règlement de l'UE visant à garantir une concurrence libre et non faussée et la protection des consommateurs et utilisateurs finaux dans la distribution d'assurance. Conformément à ce règlement, MFS inclut un document d'information sur les produits d'assurance, l'Insurance Product Information Document (IPID), avec tous ses contrats. L'IPID fournit des informations claires et concises sur les produits d'assurance, ce qui permet aux clients de mieux comprendre les services proposés.

Ces actions sont sous la responsabilité des succursales locales de MFS. *[DP S4-1_01 ; DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_03]*

2.2.3.4.5.3 S4-2 – Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux au sujet des impacts

Afin d'interagir avec les consommateurs et les utilisateurs finaux concernant le risque de gestion inappropriée des plaintes ou autres demandes des clients, la Direction de la Connaissance Client traite les enquêtes de satisfaction et les demandes d'informations sur les produits et services et l'accompagnement des clients pour l'utilisation des produits. Les données collectées sont analysées pour favoriser l'amélioration continue et adapter la stratégie du Groupe. [*DP S4-1_04 ; DP S4-2_01]*

De plus, Renault Group assure des interactions continues avec les consommateurs et utilisateurs finaux tout au long du cycle de vie du produit : avant, pendant et après l'achat, à travers différents canaux d'expression, tels que les enquêtes auprès des utilisateurs, les sites internet et les événements commerciaux. *[DP S4-2_03]*

Les interactions peuvent se faire directement entre les consommateurs et les commerciaux via le service clients : tout prospect ou consommateur peut contacter Renault Group par différents moyens (chat, appels, réseaux sociaux). Les interactions peuvent également être directes dans les ateliers de réparation et avec le service après-vente en cas d'insatisfaction ou de problème technique. *[DP S4-2_02]*

Le Directeur des Ventes de Renault Group Services a la responsabilité de veiller à ce que ce dialogue existe. *[DP S4-2_04]*

2.2.3.4.5.4 S4-3 – Processus visant à prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux consommateurs et utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations

Le Groupe aborde chaque impact négatif lié à un manque d'exactitude de la documentation relative aux produits et services sur les consommateurs et utilisateurs finaux au cas par cas, du fait de leur grande diversité. *[DP S4-3_01]*

En ce qui concerne la gestion des réclamations et/ou autres demandes des clients, chaque fois qu'un client contacte un concessionnaire pour un problème technique sur son véhicule, l'usine est immédiatement alertée par les systèmes d'information. À la suite de cette alerte, les protections client sont mises en place, suivies de l'analyse et du traitement des causes. Ce processus géré par l'usine est appliqué pour les véhicules récemment produits. L'ensemble des problèmes techniques clients pendant toute la période de garantie est traité par la Direction Qualité Industrie et Accidentologie du Groupe. Lorsqu'il est identifié un défaut impactant potentiellement un lot de véhicules produits, le processus gestion des blocages et rappels est appliqué afin de protéger les clients. *[DP S4-3_02]*

Le Groupe suit les problématiques soulevées et traitées et évalue le dialogue à l'aide du pilotage des indicateurs de la relation client : volume de dossiers traités, délais de traitement et indicateurs de satisfaction globale des clients. Lors de l'achat d'un produit ou d'un service, les clients sont sensibilisés à ce canal. *[DP S4-3_03 ; DP S4-3_04 ; DP MDR-T_15 ; DP MDR-T_16]*

2.2.3.4.5.5 S4-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux consommateurs et utilisateurs finaux, et efficacité de ces actions

A. Actions visant à prévenir, atténuer ou remédier à l'impact lié au manque d'exactitude de la documentation relative aux produits et services

Afin d'éviter l'impact négatif lié au manque d'exactitude de la documentation relative aux produits et services, et de garantir aux consommateurs et aux utilisateurs finaux des informations exactes, claires et pertinentes sur les produits de Renault Group, Renault Academy déploie des formations pour les commerciaux de Renault Group. L'objectif est de s'assurer que ces derniers fourniront des conseils et des informations appropriés aux clients sur les spécificités des produits du Groupe. Renault Group met également à la disposition de ses clients et utilisateurs finaux des tutoriels librement accessibles en ligne au public, classés par marque et par modèle de véhicule, pour les aider à en comprendre les fonctionnalités. *[DP S4-4_01 ; DP S4-4_02 ; DP S4-4_06 ; DP S4-4_07 ; DP S4-4_10 ; DP MDR-A_01]*

L'approche générale pour identifier les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif matériel spécifique avéré ou potentiel consiste à recueillir toutes les informations disponibles sur le cas, puis d'y remédier et si possible de mettre en place les mesures appropriées pour qu'il ne se reproduise plus. Renault Group aborde chaque occurrence au cas par cas du fait de leur grande diversité. *[DP S4-4_05]*

La marque Renault a rejoint le programme FAIRe de l'UdM (Union des Marques) en France, qui vise à apporter des réponses concrètes aux enjeux environnementaux et sociétaux auxquels les marques sont confrontées, sous la forme de quinze engagements pour une communication plus responsable. Renault Group a participé en 2024 au programme Planet Pledge de la World Federation of Advertisers (WFA) qui encourage la promotion et le renforcement des attitudes et des comportements qui aideront le monde à relever les défis énoncés dans les Objectifs de Développement Durable des Nations Unies. Enfin, Renault Group innove en matière d'information des utilisateurs pour améliorer la sécurité, comme avec la mise en place d'un Safety Score pour analyser les habitudes de conduite et fournir des conseils personnalisés, le Safety Coach qui propose des alertes et des conseils en temps réel pour une conduite plus sûre ou des aides à la conduite

économes en énergie. Les informations fournies permettent à l'utilisateur du véhicule de prendre des décisions éclairées et de conduire de manière responsable. *[DP S4-4_03 ; DP MDR-A_01]*

Ces actions visent à bénéficier à tous les consommateurs et utilisateurs finaux du Groupe dans le monde, au quotidien. *[MDR-A_02 ; MDR-A_03]*

B. Actions relatives au risque lié à la gestion inappropriée des réclamations et/ou autres demandes des clients

Le Groupe répond au quotidien aux préoccupations des consommateurs et utilisateurs finaux et veille à traiter leurs demandes. Le Groupe assure une veille dans la presse et sur les réseaux sociaux à la recherche d'informations fournies par les consommateurs et utilisateurs finaux sur ses produits : tous les avis clients publiés dans la presse et sur les réseaux sociaux sont scrutés, ce qui permet de détecter les potentiels motifs d'insatisfaction. *[DP S4-4_08 ; DP MDR-A_01]*

En fonction de la cause, différents plans d'actions sont définis et mis en œuvre principalement par la Direction Ingénierie (refonte du produit), l'usine (rectification du défaut) et/ou la Direction Achats (éradication du défaut chez le fournisseur). *[DP MDR-A_01]*

Le Groupe suit l'efficacité de ses actions grâce au nombre de clients qui ont contacté le service clients ou sont revenus à l'atelier et ont demandé une réparation. *[DP S4-4_04]*

En matière de garantie, Renault Group a provisionné dans ses comptes en 2024 un montant de 862 M€ (Voir la note 20 du chapitre 5 du DEU). *[DP S4-4_12 ; DP MDR-A_06]*

Ces actions concernent l'ensemble des consommateurs du Groupe dans le monde, et sont menées en continu, sans horizon temporel précis. *[DP MDR-A_02 ; DP MDR-A_03]*

C. Actions relatives au risque lié à l'inadéquation entre l'offre de produits et services, les pratiques publicitaires et de vente et l'intérêt du client

Afin d'éviter ou de remédier au risque de non-adéquation de l'offre de produits et de services, de la publicité et des pratiques de vente aux intérêts des clients, et d'améliorer davantage l'accès des consommateurs et utilisateurs finaux aux informations essentielles, MFS a lancé une feuille de route numérique en 2024 visant à faciliter la prise de décision et la gestion des contrats. La mise en œuvre des outils en ligne suivants a commencé et se poursuivra jusqu'en 2026 :

- site internet : ces pages offrent des renseignements complets sur les produits et services de MFS, ce qui permet aux consommateurs et utilisateurs finaux d'accéder facilement à tous les détails nécessaires ;
- outils interactifs : des fonctionnalités telles que le questionnaire « Aidez-moi à choisir » et le module de capacité d'emprunt aident les clients à identifier les produits qui répondent le mieux à leurs besoins, ce qui rend le processus de sélection plus simple et plus éclairé ;
- solutions personnalisées : les solutions numériques, y compris les simulateurs financiers et les formulaires de préapprobation, permettent aux clients de définir des offres personnalisées et de recevoir des réponses de préapprobation, rationalisant ainsi le processus de prise de décision financière ;
- espaces clients : ces espaces privés permettent d'accéder aux données personnelles et aux outils de gestion des contrats, offrant aux clients de gérer leurs contrats de manière efficace et sécurisée ;

En intégrant ces ressources numériques, MFS s'assure que les consommateurs sont bien informés et accompagnés tout au long de leur parcours, de la demande initiale à la gestion des contrats. *[DP S4-4_08 : DP MDR-A_01]*

De plus, reconnaissant le rôle central du personnel de vente des concessionnaires dans la vente de produits, MFS s'assure que tous les représentants des ventes suivent régulièrement des séances d'apprentissage en ligne obligatoires axées sur l'assurance, totalisant vingt heures par an. Ce programme de formation dote le personnel de vente de connaissances approfondies et d'informations à jour, ce qui lui permet de fournir aux consommateurs et utilisateurs finaux des informations précises et détaillées sur les produits. Dans chaque pays, la fonction commerciale est chargée de former les nouveaux commerciaux aux produits et services financiers. Cela garantit que tous les consommateurs reçoivent des conseils et un soutien bien informé, ce qui leur permet de prendre des décisions d'achat en toute confiance et en connaissance de cause. *[DP S4-4_08 ; DP MDR-A_01 à 03]*

2.2.3.4.5.6 S4-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités matériels

Renault Group s'engage à répondre à toutes les demandes des clients reçues pendant la période de garantie.

2.2.4 Informations sur la gouvernance

2.2.4.1 Conduite des affaires (ESRS G1)

Comme l'exige l'ESRS 1, la matérialité des impacts et des risques ci-dessous est basée sur une évaluation de leur gravité et de leur probabilité potentielles, effectuée sans tenir compte des politiques et actions de prévention et d'atténuation existantes (évaluation brute).

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Culture d'entreprise	Impact positif	Développement de valeurs éthiques par la communication, les formations et les exigences vis-à-vis des partenaires commerciaux (code de conduite)	Court terme	• toutes les activités du Groupe ; • tous les partenaires commerciaux de la chaîne de valeur amont et aval.
Protection des lanceurs d'alerte	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en cas de non-respect de la réglementation en matière de lancement d'alertes	Court terme	• toutes les activités du Groupe ; • tous les partenaires commerciaux de la chaîne de valeur amont et aval.
Engagement politique et activités de représentation d'intérêts	Impact négatif	Non-conformité de la gestion des activités de représentation d'intérêts avec les réglementations internationales et les codes internes en matière de transparence	Moyen terme	Toutes les activités du Groupe
Gestion des relations avec les fournisseurs, y compris les pratiques de paiement (fournisseurs à risques RSE inclus)	Impact négatif	Problèmes de trésorerie affectant les fournisseurs pouvant les conduire à la faillite	Moyen terme	• toutes les activités du Groupe ; • petits et moyens fournisseurs de rang 1 dans la chaîne de valeur amont.
Anticorruption (prévention et détection, y compris la formation, la gestion des incidents)	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect de la réglementation anticorruption	Court terme	Toutes les activités de Groupe

2.2.4.1.1 G1-1 – Politiques de conduite des affaires et culture d'entreprise

2.2.4.1.1.1 Gestion des questions d'éthique des affaires et de conformité du Groupe

La Direction de l'Éthique et de la Conformité est chargée de définir la politique globale relative à l'Éthique et à la Conformité pour Renault Group, d'agir en tant que conseiller auprès de la Direction du Groupe, de superviser la collecte et le traitement des alertes professionnelles, de promouvoir et de suivre l'application des règles de l'Éthique et de la Conformité dans les différentes fonctions du Groupe (achats, production, ventes, ingénierie, finance, RH, etc.), de piloter et de mettre à jour le système de management de la lutte contre la corruption et le trafic d'influence de Renault Group, notamment en cas de nouvelles exigences ou réglementations, et d'en assurer le déploiement mondial. *[DP MDR-P_01-06 ; DP G1-1_01]*

En plus de ses propres salariés, la Direction de l'Éthique et de la Conformité s'appuie sur un réseau de plus de 100 référents qui déploient et coordonnent la politique de l'Éthique et de la Conformité localement dans les pays et entités de Renault Group. Ils s'appuient sur les instances suivantes :

- le Comité Éthique et Conformité Groupe (CECG), présidé par le Directeur de l'Éthique et de la Conformité et composé de représentants des fonctions du Groupe, est chargé de valider, d'évaluer et d'améliorer l'efficacité des politiques, procédures et méthodologies de l'Éthique et de la Conformité du Groupe. Il renforce la protection de l'entreprise et de ses salariés dans tous les pays où Renault Group est présent ;
- le Comité de Traitement des Alertes (CTA), composé de sept membres et de trois experts. Il traite les signalements reçus par Renault s.a.s., ainsi que certains signalements envoyés directement par des lanceurs d'alerte d'autres entités ;
- le Comité Éthique et Conformité Pays (CECP) de chaque pays est présidé par le Directeur général pays et dirigé par son référent de l'Éthique et de la Conformité. Il suit les reportings et assure le déploiement local de la politique et des procédures d'éthique et de conformité du Groupe. *[DP-G1-3_05]*

La Direction de l'Éthique et de la Conformité s'appuie sur des outils internes de promotion et de diffusion tels que newsletter, site intranet, kits internes, vidéos, ou affiches. Ils sont régulièrement mis à jour et fournissent des informations claires et accessibles à tous les salariés de Renault Group dans le monde. *[DP-G1-3_05]*

La digitalisation des processus est en cours, notamment pour la cartographie des risques de corruption (dont une synthèse est transmise annuellement au Leadership Team de Renault Group) et le traitement des situations de conflits d'intérêts. *[DP MDR-P_01-06 ; DP G1-1_01 ; DP G1-3_05]*

2.2.4.1.1.2 Politiques de conduite des affaires

Renault Group intègre dans ses politiques éthique et conformité des valeurs et des comportements éthiques dans ses opérations quotidiennes, contribuant ainsi à une performance durable et à la protection de sa réputation et de son héritage. Pour prévenir les manquements à l'éthique et à l'intégrité, elle déploie des règles et des processus de conformité, complétés le cas échéant par des plans d'actions. Ce référentiel est disponible sur l'intranet Éthique et Conformité de Renault Group. Il s'agit notamment de la Charte éthique (2024), du Code de conduite anticorruption (2021), du Système de management de lutte contre la corruption et le trafic d'influence (2023), des codes de conduite spécifiques aux métiers (pour les activités nécessitant des normes éthiques plus strictes, principalement publiés en 2024), et de l'ensemble des procédures de mise en œuvre de l'éthique et de la conformité. La Charte éthique et le Code de conduite anticorruption, signés par le Président du Conseil d'administration et le Directeur général de Renault Group, soulignent leur implication directe à s'assurer du respect de toutes les lois applicables, y compris la loi française « Sapin II », le Pacte Mondial des Nations Unies, ainsi que des autres lois et réglementations anticorruption applicables, telles que le Bribery Act britannique et le Foreign Corrupt Practices Act américain. *[DP MDR-P_01-06 ; DP MDR-P_03 ; DP MDR-P_04 ; DP MDR-P_06]*

La Charte éthique de Renault Group est un guide à destination des salariés, mettant l'accent sur les engagements juridiques, sociaux, sociétaux et environnementaux. Il couvre le respect des règles et des processus, l'orientation des salariés, l'éthique des affaires, l'équité des relations avec les fournisseurs et les actionnaires, la protection des ressources, la citoyenneté d'entreprise, la sécurité des clients, les engagements sociaux et environnementaux, la protection des actifs et les lois sur la protection des données. La Charte éthique décrit le processus de surveillance, y compris le droit de signaler les violations en toute discrétion et de demander conseil à la Direction de l'Éthique et de la Conformité. Elle s'applique à toutes les personnes physiques liées contractuellement à Renault Group dans le monde. Elle est supervisée par la Direction de l'Éthique et de la Conformité. La Charte éthique tient compte des intérêts des principales parties prenantes, notamment les clients, les fournisseurs, les actionnaires et les salariés. En tant qu'employeur, Renault Group met l'accent sur la non-discrimination, l'équité, la diversité et l'aide aux personnes en situation de handicap. *[DP MDR-P_01 à 03 ; DP MDR-P_05]*

Le Code de conduite anticorruption précise l'engagement de l'organisation à se comporter avec intégrité. Il précise les objectifs et les engagements du Groupe, décrit les risques et les modalités de leur gestion, y compris la bonne gestion des cadeaux et invitations, des conflits d'intérêts, des activités de mécénat, de la représentation des intérêts, des relations avec les partenaires d'affaires et des écritures comptables. Il décrit également le processus de surveillance, qui comprend le processus de gestion de l'intégrité des tiers (Third Party Integrity Management Process, TIM), des contrôles (y compris les contrôles comptables) et un système d'alertes supervisé par la Direction de l'Éthique et de la Conformité. Le Code de conduite anticorruption s'applique à toutes les personnes liées contractuellement à Renault Group, quel que soit leur niveau hiérarchique, leur situation géographique ou leur entité. Les parties prenantes comprennent les fournisseurs, les prestataires de services, les sous-traitants, les réseaux de distribution et les clients. Il est supervisé par la Direction de l'Éthique et de la Conformité. *[DP MDR-P_01 à 03 ; DP MDR-P_05]*

La Charte éthique et le Code de conduite anticorruption sont complétés par des Codes de conduite dédiés aux métiers ou aux activités nécessitant des prescriptions renforcées. Ils concernent les activités liées aux opérations de bourse, à la sécurité globale, à l'audit, aux douanes, à la représentation d'intérêts et aux achats. Ces politiques sont toutes disponibles sur le site internet de Renault Group, à la disposition de toutes les parties prenantes concernées. Ces Codes de conduite dédiés ont des champs d'application différents et des niveaux hiérarchiques de responsabilité différents, décrits dans le tableau ci-dessous. *[DP MDR-P_01; DP MDR-P_06]*

Code de conduite dédié	Champ d'application	Plus haut niveau hiérarchique du responsable de la mise en œuvre de la politique
Code de déontologie sécurité globale	Toutes les entités juridiques de Renault Group dans tous les pays où le Groupe est présent	Directeur de la Prévention et de la Protection
Code de la déontologie boursière	Toutes les entités juridiques de Renault Group dans tous les pays où le Groupe est présent	Directeur Juridique Groupe
Code de déontologie douane	Toutes les entités juridiques de Renault Group dans tous les pays où le Groupe est présent	Directeur Fiscalité et douanes
Charte de l'audit interne	Toutes les entités juridiques de Renault Group dans tous les pays où le Groupe est présent	Directeur Audit Interne
Code de déontologie des Achats Renault Group	Toutes les entités juridiques de Renault Group dans tous les pays où le Groupe est présent	Directeur des Achats

[DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_03]

Le Code de déontologie dédié aux activités de représentation d'intérêts est décrit en détail ci-dessous dans le chapitre 2.2.4.1.4.

Le système de management de lutte contre la corruption et le trafic d'influence est un processus d'amélioration continue. Il s'appuie sur l'implication de l'instance dirigeante, la cartographie des risques de corruption et leur gestion, qui se décline comme suit :

- **prévention :** Code de conduite anticorruption et Codes de conduite dédiés aux métiers les plus exposés, formation et analyse des tiers ;
- **détection :** système d'alerte et systèmes de contrôle (y compris les contrôles comptables) ;
- **remédiation :** plans d'actions correctives et régime disciplinaire. *[DP MDR-P_01]*

Toutes les sociétés contrôlées (au sens du Code de commerce français) par Renault Group, en France et à l'étranger, doivent se conformer à la loi française relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique (dite « Sapin II »), ainsi qu'aux autres lois et règlements anticorruption qui leur sont applicables. Le Leadership Team est responsable de l'application du dispositif de lutte contre la corruption et le trafic d'influence. *[DP MDR-P_02 à 04]*

Pour plus d'informations sur les instances administratives, de direction et de surveillance liées à la conduite des affaires, à l'éthique et à la conformité, voir chapitre 2.2.1.1.2.1.

2.2.4.1.1.3 Promotion de la culture d'entreprise

En 2024, Renault Group a déployé une nouvelle plateforme de valeurs et de comportements associés pour le Groupe. La définition de cette nouvelle plateforme s'est appuyée sur les contributions de la Direction générale du Groupe, les retours d'expérience de l'enquête de 2023 auprès des salariés dans le monde, des groupes de discussion multi-pays et multifonctionnels et des entretiens. Cette plateforme de valeurs coconstruite a été évaluée par l'ensemble des salariés avant sa sortie finale. Pour le lancement, un atelier a été assigné à l'ensemble des managers de Renault Group afin d'apporter un accompagnement et un guide pour présenter le projet à leur équipe et initier une réflexion collective sur les actions à mettre en œuvre pour développer de nouveaux comportements. La nouvelle plateforme des valeurs et des comportements est intégrée dans l'ensemble des processus des Ressources Humaines. *[DP G1-1_10; DP G1-3_06]*

Par exemple, le processus de pilotage de la performance a été revu et intégré dans la nouvelle grille des comportements professionnels ; l'offre de formation aux compétences comportementales a été revue pour répondre aux nouvelles attentes des comportements professionnels, avec deux offres disponibles : une pour les managers et une pour l'ensemble des collaborateurs. *[DP G1-1_10; DP G1-3_06]*

2.2.4.1.1.4 Formation sur la conduite des affaires, sur l'éthique et la conformité

Le programme de formation dédié à l'éthique des affaires a été renouvelé depuis 2023. Renault Group aborde les risques de corruption à travers des programmes de formation adaptés, classés en fonction du niveau d'exposition aux risques. La formation « Risque générique », obligatoire pour tous les cols blancs, comprend quatre modules d'apprentissage en ligne disponibles en quatorze langues pour faciliter l'accès et la compréhension par les salariés de Renault Group dans le monde entier : « Éthique au sein de Renault Group », « Gestion des conflits d'intérêts », « Anticorruption » et « Alertes Professionnelles ». Chacun de ces modules a été suivi par plus de 50 000 salariés. *[DP G1-1_10]*

Le module « L'éthique au sein de Renault Group » traite de l'éthique et de la conformité du Groupe et présente les principes et pratiques qui guident les actions du Groupe en tant qu'employeur et entreprise. Cet e-learning vise à sensibiliser les salariés aux valeurs du Groupe, à identifier les situations contraires à ces principes et à adopter les comportements appropriés. *[DP G1-1_10]*

Le module « Gestion des conflits d'intérêts » a pour objectifs de permettre aux salariés du Groupe de comprendre, d'identifier, de prévenir et de gérer les risques afférents aux conflits d'intérêts. *[DP G1-1_10 ; DP G1-3_06]*

Les modules « Anticorruption » et « Alertes professionnelles » décrivent ce qu'est un signalement et les situations à risque potentiel de corruption. Ils permettent aux salariés de découvrir les définitions de la corruption et du trafic d'influence, de comprendre la loi « Sapin II » et son champ d'application, d'identifier les situations à risque en milieu professionnel, et d'appliquer les bonnes pratiques de prévention et de détection de la corruption. *[DP G1-1_10 ; DP G1-3_06]*

Certaines formations, déployées en 2024, sont dédiées à des métiers spécifiques (finance, immobilier, achats…). Pour les ouvriers, une vidéo a été diffusée dans les usines en 2022, disponible à chaque fois que les usines souhaitent mener une campagne. La formation « Risques spécifiques » s'adresse aux métiers les plus exposés, identifiés via la cartographie des risques de corruption, tels que les achats, la vente ou la finance, y compris les douanes. *[DP G1-1_11 ; DP G1-3_05 ; DP G1-3_06]*

Pour s'assurer de l'efficacité de ces formations, Renault Group suit de près les taux d'achèvement des formations « Risque générique » et « Risques spécifiques ». La formation est considérée comme terminée lorsque l'apprenant obtient 80 % de bonnes réponses au quiz final. Renault Group vise un taux d'achèvement de 90 % parmi les cols blancs, la validité de la formation s'étendant sur trois ans. Ces formations sont obligatoires pour toutes les nouvelles recrues de Renault Group et doivent être renouvelées tous les trois ans afin de maintenir la conformité et d'assurer une sensibilisation permanente aux normes et pratiques éthiques du Groupe. *[DP G1-1_10 ; DP G1-3_06]*

Renault Group veille à ce que ses instances d'administration, de supervision et de direction reçoivent une formation anticorruption active et passive adaptée. En 2024, 100 % de la Direction générale, des comités des marques, y compris le Directeur de l'Éthique et de la Conformité, et des membres du Leadership Team, ont suivi les modules de formations en ligne obligatoires sur l'éthique, la lutte contre la corruption et les conflits d'intérêts. Ces formations sont spécifiquement adaptées à leurs rôles de gouvernance, couvrant la prise de décision éthique, les responsabilités de surveillance et la diligence raisonnable. La formation est renouvelée tous les trois ans afin de maintenir la conformité et la sensibilisation. En 2024, le Conseil d'administration a également reçu une formation sur la lutte contre la corruption. *[DP G1-3_08]*

Formation anticorruption

	2024
Pourcentage de fonctions à risque couvertes par des programmes de formation	100 %

2.2.4.1.2 G1-3 – Prévention et détection des actes de corruption

2.2.4.1.2.1 Contrôles et processus de gestion de prévention et de détection des actes de corruption

En plus des mesures préventives déjà mentionnées, un processus de gestion de l'intégrité des tiers a été mis en place dans l'ensemble des opérations de Renault Group. Dans un contexte international de relations commerciales parfois incertaines et risquées, Renault Group respecte et promeut des pratiques éthiques, conformes aux lois et réglementations applicables, dans les domaines de la prévention, de la détection de la corruption, du trafic d'influence, de la lutte contre le blanchiment de capitaux, le financement du terrorisme, du contrôle des exportations et des régimes de sanctions internationales. Renault Group est soumis à la loi française « Sapin II », qui impose la mise en œuvre de mesures de prévention et de détection de la corruption et du trafic d'influence, y compris « des procédures d'évaluation de la situation des clients, des fournisseurs de premier rang et des intermédiaires » en matière de cartographie des risques de corruption. Dans ce cadre, Renault Group s'intéresse de près à ses fournisseurs, clients et autres tiers avec lesquels il entretient des relations, commerciales ou non, partout dans le monde, en tenant compte des cartographies des risques de corruption, c'est-à-dire des différentes catégories de tiers identifiés comme porteurs d'un risque de corruption. La Direction de l'Éthique et de la Conformité est chargée de la mise en œuvre de ces mesures de prévention et de détection de la corruption. *[DP MDR-P_01 à 05]*

La Direction de l'Éthique et de la Conformité a réalisé des tests de conformité basés sur l'auto-évaluation de l'ancien système de prévention de la corruption « Sapin II ». En 2024, ces tests de conformité ont été réalisés dans quatorze entités et fonctions de l'entreprise afin de vérifier l'efficacité de la mise en œuvre du système de prévention de la corruption. La Direction de l'Éthique et de la Conformité a revu l'approche de contrôle de la conformité du dispositif de prévention de la corruption « Sapin II ». Ce nouvel ensemble de contrôles a été défini en coordination avec les Directions Finance Integrity et Contrôle interne. La mise en œuvre de cette nouvelle approche de contrôle de la conformité débutera en 2025.

2.2.4.1.2.2 Système d'alertes pour enquêter et traiter les allégations, les incidents d'actes de corruption

Renault Group a déployé un dispositif d'alerte, utilisant une plateforme de collecte de signalements confidentielle et sécurisée (WhistleB). Il est ouvert à tous les salariés (y compris les candidats à un emploi et les anciens salariés), aux collaborateurs extérieurs et occasionnels, aux actionnaires et associés, aux membres des organes d'administration, de direction ou de surveillance des entités de Renault Group, ainsi qu'aux salariés des prestataires des entités du Groupe (par exemple : concessionnaires, fournisseurs, partenaires), aux sous-traitants de ces prestataires ou, lorsqu'il s'agit de personnes morales, aux membres de l'organe d'administration, de direction ou de surveillance de ces cocontractants et sous-traitants, ainsi qu'aux membres de leur personnel. Les personnes mentionnées ci-dessus peuvent y signaler des faits contraires à la loi, à la Charte éthique ou au Code de conduite anticorruption. *[DP G1-1_02 ; DP G1-3_01]*

Le dispositif d'alerte couvre également la loi française de 2017 relative au Devoir de Vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre (dite « Loi sur le Devoir de Vigilance »), qui prévoit la mise en place d'un mécanisme de signalement relatif à l'existence ou à la survenance d'atteintes graves aux droits de l'homme ou aux libertés fondamentales, à la santé et à la sécurité des personnes ainsi qu'à l'environnement. Le dispositif d'alerte est complété par les voies classiques de signalement, à savoir les lignes hiérarchiques, la Direction de l'Éthique et de la Conformité ou la Direction Déléguée aux Alertes Professionnelles, la Direction des Ressources Humaines, les instances représentatives du personnel et le réseau de responsables de l'Éthique et de la Conformité. *[DP G1-1_02 ; DP G1-3_01 ; DP MDR-P_04]*

Ce système est régi par une procédure de gestion des alertes accessible au public, afin de faciliter le signalement de toute préoccupation liée à l'éthique et à la conformité. Elle s'applique à tous les acteurs concernés par le dispositif d'alerte et la Direction de l'Éthique et de la Conformité est responsable de la mise en œuvre de cette procédure. *[DP G1-1_05 ; DP G1-3_01 ; DP MDR-P_01 à 03 ; DP MDR-P_06]*

La plateforme est gérée par un prestataire externe et est accessible à tout moment, n'importe quel jour de la semaine, sur un ordinateur professionnel ou personnel, une tablette ou un smartphone en ligne à https://renault.whistleb.com. Le système mondial d'alertes est disponible en quinze langues. *[DP G1-1_02 ; DP G1-3_01]*

Il assure la confidentialité des échanges et permet ainsi de protéger l'identité du lanceur d'alerte dans les conditions prévues par les législations nationales applicables. *[DP G1-1_05]*

Renault Group rappelle également chaque année à ses fournisseurs et sous-traitants les possibilités offertes par le système d'alertes WhistleB, en accompagnant la communication d'un guide d'utilisation détaillé. *[DP G1-1_05]*

Les signalements relatifs à Renault s.a.s. sont traités par la Direction Déléguée aux Alertes Professionnelles (au sein de la Direction de l'Éthique et de la Conformité) et le Comité de Traitement des Alertes, présidé par le Directeur de l'Éthique et de la Conformité de Renault Group. Le Comité de Traitement des Alertes est chargé de gérer les enquêtes sur les signalements afin d'en confirmer la validité, de recueillir des preuves et, si les allégations sont confirmées, d'informer les managers concernés pour qu'ils prennent des mesures de suivi, y compris des mesures correctives. Dans les autres entités, les alertes sont traitées par le référent de l'Éthique et de la Conformité et/ou le Comité Éthique et Conformité Pays compétent, présidé par le Directeur général pays. Un rapport statistique sur les lanceurs d'alerte dans le monde est présenté chaque année au Comité Éthique et Conformité du Groupe (CECG) et au Comité d'Audit et des Risques. *[DP G1-1_08 ; DP G1-3_03]*

Toutes les personnes impliquées dans le système d'alertes doivent accomplir leurs tâches en toute indépendance et impartialité. Le Comité de Traitement des Alertes veille à ce que les signalements impliquant des membres du réseau ou des managers soient traités avec le plus grand soin. *[DP G1-1_08 ; DP G1-3_02]*

Des mesures disciplinaires sont mises en place dans toutes les entités du Groupe pour traiter les manquements, avec des sanctions en cas de non-conformité, comme spécifié dans le Code de conduite anticorruption. Ces mesures disciplinaires sont conformes aux lois locales et peuvent aller jusqu'au licenciement pour non-respect des lois applicables, de la Charte éthique, du Code de conduite anticorruption et des procédures internes. Chaque année, pour prévenir de futures non-conformités, Renault Group enregistre et analyse méthodiquement les causes de ces sanctions disciplinaires infligées aux salariés, dans le respect des règles de protection des données et de confidentialité. *[DP G1-3_01]*

Au sein de Renault Group, l'année 2024 a vu l'enregistrement de 765 nouvelles alertes à l'échelle mondiale. À la suite de l'enquête, il a été déterminé que 29 % étaient corroborés. Les principales non-conformités identifiées comprenaient des cas de comportements inappropriés, de harcèlement moral et de conflits d'intérêts. *[DP G1-3_03]*

Conformément à la loi « Sapin II », les procédures internes prévoient la stricte confidentialité de l'identité de l'auteur d'un signalement, de la ou des personne(s) visée(s) ou impliquée(s) par un tel signalement et de tout tiers mentionné dans le signalement. Les engagements de confidentialité renforcés sont signés par les responsables (y compris, le cas échéant, les modifications aux contrats de travail) et les informations de confidentialité sont gérées par des courriels sécurisés et des conteneurs cryptés. La plateforme WhistleB est entièrement confidentielle, exploitée par un opérateur externe sans accès aux données. Seules les personnes en charge du traitement des signalements ont accès à la plateforme. Les représailles sont strictement interdites. C'est le cas de Renault s.a.s. et de ses filiales, en France et à l'étranger. Cette action est menée en permanence afin d'assurer la continuité de la protection et de la confidentialité des lanceurs d'alerte. *[DP G1-1_05 ; DP G1-3_02 ; DP MDR-A_01 à 03]*

2.2.4.1.3 G1-4 – Incidents d'actes de corruption

Il n'y a pas eu d'infraction aux procédures et règles relatives aux actes de corruption en 2024 ; par conséquent, aucune action n'a été nécessaire. *[DP G1-4_03]*

Actes de corruption

	2024
Nombre de condamnations pour violation des lois anticorruption	-
Montant des amendes pour violation des lois anticorruption	- €

Afin de renforcer son système de management anticorruption, Renault Group a obtenu, en 2024, la certification ISO 37001, applicable aux entités du Groupe. Cette norme définit les critères qu'une entreprise doit respecter pour établir, maintenir et améliorer un système anticorruption efficace. En 2024, la Direction de l'Éthique et de la Conformité, 15 fonctions globales de Renault s.a.s., 2 entités (MFS et RRG), 5 pays et 6 filiales (françaises) ont été audités. *[DP MDR-A_01 à 05]*

2.2.4.1.4 G1-5 – Activités d'influence politique et de représentation d'intérêts

Les activités de représentation d'intérêts de Renault Group sont alignées sur sa stratégie, protégeant et promouvant sa réputation, soutenant le développement de l'entreprise, recherchant les conditions de succès de ses projets en cours et futurs, et soutenant son ambition climatique de contribuer à la neutralité carbone. Les ambitions de cette stratégie tiennent compte des exigences énoncées par les Objectifs de Développement Durable (ODD) de l'ONU et les Accords de Paris sur le Climat. Le Groupe réaffirme son engagement fort en faveur d'une mobilité durable et respectueuse des écosystèmes. *[DP G1-5_09]*

Le Groupe entretient un dialogue continu avec les parties prenantes, notamment la société civile, les ONG et les autorités publiques, afin de s'assurer que les activités de représentation d'intérêts sont menées dans le respect des exigences légales internationales, européennes et nationales en matière de transparence et des codes internes existants. *[DP G1-5_09]*

Les positions du Groupe sont communiquées aux décideurs publics, directement ou par l'intermédiaire d'associations ou de fédérations. Toutes les actions de représentation d'intérêts sont menées en étroite coordination avec la Direction des Affaires Publiques du Groupe, afin d'assurer la cohérence des démarches et le respect des procédures légales. *[DP G1-5_09]*

A cet égard, le Groupe respecte les exigences de transparence conformément à la réglementation locale applicable. Renault Group est immatriculé en France au registre de la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique, ainsi qu'au registre de transparence de l'UE (n° 946343776-69) et soumet chaque année à ces autorités respectives une synthèse de ses activités de représentation d'intérêts, ainsi que les moyens consacrés à ces activités. *[DP G1-5_10]*

Les principaux sujets abordés dans le cadre des activités de représentation d'intérêts de Renault Group en 2024 sont les suivants :

- le déploiement de solutions de mobilité électrique et bas carbone, avec une forte coopération entre toutes les parties prenantes pour définir une voie de transition, façonner l'écosystème de la mobilité électrique et développer et améliorer les principaux outils permettant de décarboner le transport routier ;
- la création d'un cadre réglementaire qui permettrait d'atteindre un équilibre optimal entre l'industrie et les réalités environnementales et atteindre ainsi le net zéro carbone d'ici 2050 ;
- la pleine intégration des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance dans la législation et dans les activités de Renault Group. *[DP G1-5_09]*

Renault Group n'est pas actif politiquement et ne finance pas de partis politiques dans le cadre de sa représentation publique. Le Groupe n'est pas impliqué dans le parrainage de campagnes politiques locales, régionales ou nationales.

Les activités de représentation d'intérêts de Renault Group sont régies par un ensemble de règles, consultables publiquement, composé de la Charte éthique de Renault Group, du Code de conduite anticorruption et du Code de déontologie dédié aux activités de représentation d'intérêts, publié en avril 2024, qui stipule que « les activités de représentation d'intérêts de Renault Group soutiennent l'ambition climatique de Renault Group ». A cet égard, Renault Group est membre de la campagne 1,5°C du SBTI Business Ambition. *[DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_06]*

Ce cadre permet d'assurer que les activités du Groupe en matière de représentation de ses intérêts s'inscrivent dans son engagement de contribuer à la neutralité carbone et de l'amélioration de ses activités industrielles et technologiques. Il s'applique à tous les salariés et à ceux qui travaillent directement ou indirectement avec Renault Group, en fournissant des orientations sur les principes et les engagements qui doivent façonner les relations professionnelles tant en interne qu'en externe. Le cadre décrit le comportement attendu en cas de manquement à l'éthique et sert d'outil d'aide à la décision pour prévenir et lutter contre la corruption. *[DP MDR-P_01 ; MDR-P_02]*

Plus précisément, le Code de déontologie dédié aux activités de représentation d'intérêts fixe les principes directeurs aux représentants de Renault Group qui interagissent avec les décideurs publics, en veillant à ce que les efforts de représentation d'intérêts soient menés de manière transparente et éthique. A ce titre, toutes les activités de représentation d'intérêts menées par les représentants de Renault Group, dans tous les pays, sont soumises aux règles énoncées dans le Code de déontologie dédié aux activités de représentation d'intérêts et doivent être menées en coordination avec la Direction des Affaires Publiques du Groupe. Les représentants locaux de la fonction Affaires Publiques de Renault Group doivent veiller à ce que les dispositions du Code soient connues de toutes les personnes appelées à exercer des activités de représentation d'intérêts dans le pays concerné. Si Renault Group sollicitait un conseil extérieur pour l'assister dans ses activités de représentation d'intérêts, les principes du Code de déontologie dédié s'appliqueraient également audit conseil, qui serait invité à s'engager à les appliquer, dans la mesure où ils le concernent. *[DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_06]*

Le Code de déontologie dédié aux activités de représentation d'intérêts de Renault Group s'inspire des cadres réglementaires internationaux, européens et nationaux régissant les activités de représentation d'intérêts. Il s'agit notamment de la Recommandation de l'OCDE sur l'intégrité publique (OECD/LEGAL/0435), de la Recommandation de l'OCDE sur la transparence et l'intégrité des activités de lobbying et d'influence (OECD/LEGAL/0379), de l'Accord entre le Parlement Européen et la Commission Européenne sur le registre de transparence pour les organisations et les indépendants participant à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques de l'UE (JO L 277 du 19/09/2014) ainsi que de la loi française n° 2016-1691 sur la transparence, la lutte contre la corruption et la modernisation de la vie économique (loi « Sapin II »). *[DP MDR-P_04]*

La Direction des Affaires Publiques de Renault Group est responsable de la mise en œuvre du Code de déontologie dédié aux activités de représentation d'intérêts. Le Comité d'Audit et des Risques du Conseil d'administration suit la mise en œuvre de ce Code, dans le cadre de son suivi global du dispositif éthique déployé au sein du Groupe par la Direction de l'Éthique et de la Conformité. En outre, le Comité de la Stratégie et du Développement Durable examine régulièrement un tableau de bord ESG contenant de nombreux indicateurs de performance, dont ceux relatifs à la transparence. Ce même Comité assure également le suivi de certaines activités de représentation des intérêts dans le cadre de son examen de la stratégie et des actions à mettre en œuvre en matière de responsabilité environnementale, sociale et sociétale de l'entreprise, ainsi que de développement durable. *[DP G1-5_01]*

Pour plus d'informations sur la nomination des membres du Conseil d'administration, voir chapitre 2.2.1.1.2.1. *[DP G1-5_11]*

Renault Group est membre de différents think tanks, associations, chambres de commerce et associations de l'industrie automobile, reflétant ses activités industrielles dans différents pays. A cet égard, Renault Group s'engage à publier d'ici l'Assemblée générale 2025 un rapport sur son appartenance à des associations industrielles qui mènent des actions de plaidoyer sur le climat. Ce rapport s'appuiera sur des critères objectifs tels que les cotisations de Renault Group, le rôle de Renault Group dans la gouvernance, sa participation aux groupes de travail des associations, ou encore l'engagement de ces associations vis-à-vis des objectifs des Accords de Paris. Par la suite, le Groupe

actualisera régulièrement ce rapport. Cette action démontre l'engagement de Renault Group en faveur de pratiques de représentation d'intérêts transparentes et responsables qui soutiennent ses objectifs stratégiques et contribuent au développement durable. *[DP MDR-A_01 à 03]*

Lors de l'examen de ses adhésions à des associations professionnelles en 2024, le Groupe a identifié un cas de financement politique indirect en Suisse. Renault Suisse SA, au même titre que d'autres constructeurs automobiles, est membre d'une association sectorielle active dans le secteur automobile suisse. Cette association verse des financements annuels à des partis politiques suisses, qui sont répertoriées de manière transparente sur le site internet du Contrôle fédéral des finances, conformément à la loi fédérale suisse. La Suisse est l'un des rares pays de l'OCDE dont l'Etat ne participe pas au financement des partis politiques, ce qui signifie qu'ils sont en grande partie financés par des dons. Par conséquent, ces financements sont versés indépendamment de Renault Suisse SA ou de toute contrepartie spécifique.

Renault Suisse SA opère en conformité avec les réglementations suisses et les normes commerciales locales. Les adhésions souscrites par Renault Suisse SA à des associations sont menées de manière responsable, sans affiliation directe ni influence sur le paysage politique. Le cas décrit ci-dessus reflète une spécificité culturelle des associations représentatives de l'industrie en Suisse. Hormis cette spécificité suisse, Renault Group n'est pas politiquement actif et ne finance pas de partis politiques dans le cadre de ses activités de représentation d'intérêts. Conformément à l'engagement de neutralité du Groupe, tel que décrit dans sa Charte éthique, Renault Group a engagé un dialogue constructif avec sa filiale afin d'exprimer ses préoccupations sur la situation, tout en sauvegardant les intérêts du Groupe et de ses relations avec des associations. *[DP G1-5_02]*

Financements politiques (y compris dans le cadre des activités de représentation d'intérêts)

	2024
Financements politiques	13 831 €
Financements politiques en nature	- €

Le montant du financement politique a été estimé sur la base de la participation de 2023[12], à l'aide d'une formule de calcul basée sur la participation de Renault Group au chiffre d'affaires annuel de l'association d'entreprises, la proportion de la donation politique allouée dans ce chiffre d'affaires et, par la suite, le financement correspondant de Renault Group à cette donation.

2.2.4.1.5 G1-2 – Gestion des relations avec les fournisseurs

L'approche de Renault Group dans ses relations avec les fournisseurs comprend une cartographie des risques de la chaîne de valeur. Les relations avec les fournisseurs sont évaluées à l'aide de bases de données externes, d'audits réguliers, de questionnaires EcoVadis et de spécialistes internes. Un plan d'audit pour 2024 est en place pour la Chine, le Maroc, l'Inde, la Türkiye et le Brésil. *[DP G1-2_02 ; DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02]*

Les critères de sélection des fournisseurs comprennent le respect des droits fondamentaux, la notation dans les questionnaires EcoVadis et le respect du Code de conduite. Renault Group calcule une note de durabilité pour les fournisseurs, utilisée avec d'autres critères (qualité, coût, livraison, développement, gestion, durabilité et risque). *[DP G1-2_03 ; DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02]*

Ces actions concernent l'ensemble de Renault Group et de ses filiales, dans un but de standardisation des pratiques et de respect des règles. Il s'agit d'initiatives permanentes qui s'inscrivent dans une stratégie à long terme visant à assurer la conformité et à améliorer la relation fournisseurs sur l'ensemble de Renault Group et de ses filiales. *[DP MDR-A_02 ; DP MDR-A_03]*

Pour plus d'informations sur les instances administratives, de direction et de surveillance liés à la gestion des fournisseurs, voir chapitre 2.2.1.1.2.1.

2.2.4.1.6 G1-6 – Pratiques de paiement

Renault Group a le souci constant d'éviter tout retard de paiement de ses fournisseurs. Les campagnes de paiement sont adaptées en fonction des conditions légales et réglementaires spécifiques à chaque pays. Des directives sur les délais de paiement par entité et par fournisseur sont également communiquées. Le traitement des factures, le calcul des dates de paiement en fonction des conditions associées et la priorisation des paiements en conséquence sont gérés par le biais d'un système d'information. *[DP G1-2_01]*

La quasi-totalité des paiements est effectuée par virement bancaire, et des efforts sont faits pour harmoniser les délais de paiement à l'échelle internationale afin d'améliorer le suivi et le respect des délais. Un questionnaire annuel de contrôle interne a été lancé en 2023 pour suivre les pratiques et les délais de paiement dans chaque pays. Renault Group a pour objectif d'optimiser le partage d'informations avec ses fournisseurs à travers « Renault Suppliers Portal », offrant ainsi une plateforme d'information pour améliorer la qualité des échanges. Le service « Détails de paiement fournisseurs » à l'usage exclusif des fournisseurs de Renault Group permet aux fournisseurs enregistrés d'accéder rapidement aux informations de paiement sécurisées, en continu, y compris à des informations détaillées sur leurs dernières échéances de paiement. *[DP G1-2_01]*

Les principales mesures prises pour continuer d'améliorer les pratiques de paiement comprennent l'amélioration du questionnaire de contrôle interne, la diffusion d'instructions plus précises aux acheteurs et l'amélioration de la gestion de la base de données fournisseurs indiquant notamment les dates limites de paiement par défaut. Par ailleurs un outil d'analyse et d'amélioration des processus « process mining » a été déployé et un projet d'uniformisation des

12 Les données quantitatives pour l'exercice 2024 sont fournies lorsqu'elles sont disponibles ; sinon, les données de 2023 sont rapportées pour 2024 avec une note précisant que les estimations sont basées sur les chiffres N-1, car les données de 2024 n'étaient pas disponibles au moment de la collecte des informations et de la rédaction du rapport.

systèmes comptables lancé. Les résultats attendus de ces actions sont, à long terme, d'harmoniser les pratiques de paiement entre les pays, de continuer à les améliorer et d'assurer une surveillance et des contrôles pour prévenir les retards de paiement. *[DP MDR-A_01]*

Renault Group traite au cas par cas les éventuelles réparations lors des litiges concernant les délais de paiement. *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_04]*

Ces actions vont couvrir progressivement l'intégralité du périmètre de Renault Group, en englobant l'ensemble des activités. Les pratiques de paiement de Renault Group concernent principalement ses fournisseurs, les sous-traitants et les prestataires de services. Toutes les actions de progrès de Renault Group en matière de pratiques de paiement s'inscrivent dans un plan pluriannuel, que ce soit l'amélioration et le déploiement du questionnaire annuel de contrôle interne lancé en 2023 ou la mise en œuvre et le déploiement de nouveaux outils digitaux. Il s'agit d'un effort continu visant à améliorer les pratiques du Groupe, le partage d'informations et la transparence. *[DP MDR-A_02 ; MDR-A_03 ; MDR-A_05]*

Indicateurs de pratiques de paiement

	2024
Nombre moyen de jours pour payer une facture à compter de la date à laquelle le délai de paiement contractuel ou légal commence à courir [1] [2]	58,3 jours
Nombre de procédures judiciaires en cours pour retards de paiement	25

(1) La date à laquelle le délai de paiement contractuel ou légal commence à courir s'entend de la date d'émission de la facture

(2) Dont, en France, un nombre moyen de 58,6 jours à compter de la date d'émission de la facture

Concernant l'indicateur « Pourcentage de factures payées dans le respect des délais contractuels », Renault Group met tout en œuvre pour respecter la réglementation applicable. A date de publication, la consolidation de cette donnée nécessite des travaux de fiabilisation car s'agissant notamment de pays différents, les méthodologies doivent être homogénéisées pour assurer la cohérence des données consolidées. Le Groupe étudie les solutions possibles pour publier à l'avenir cet indicateur.

2.2.4.1.7 G1-7 – Respect du droit de la concurrence

Comme l'exige l'ESRS 1, la matérialité des impacts et des risques ci-dessous est basée sur une évaluation de leur gravité et de leur probabilité potentielles, effectuée sans tenir compte des politiques et actions de prévention et d'atténuation existantes (évaluation brute).

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Concurrence libre et non faussée	Risque	Amendes, inopposabilité des contrats, injonctions d'arrêter ou de modifier les pratiques commerciales, demandes d'indemnisation et atteinte à la réputation, et sanctions personnelles à l'encontre des salariés, administrateurs et dirigeants (amendes pénales et emprisonnement, interdiction d'agir en tant que dirigeant de société ou de gérer certaines activités, sanctions disciplinaires) en raison du non-respect du droit de la concurrence	Court terme	Toutes les activités du Groupe

2.2.4.1.7.1 Politiques adoptées pour assurer la conformité de Renault Group aux règles assurant une concurrence libre et non faussée

La Politique mondiale antitrust de Renault Group décrit les pratiques interdites ou à risque, ainsi que les règles et bonnes pratiques que doivent adopter les salariés pour prévenir la survenance de pratiques anticoncurrentielles. Elle indique également les circonstances dans lesquelles les salariés doivent solliciter la Direction juridique pour avis. A travers sa politique mondiale antitrust, le Groupe s'engage à respecter les règles de droit de la concurrence de l'Union Européenne et les réglementations nationales de concurrence applicables à ses activités, dans chacun des pays où il opère. *[DP MDR-P_01 ; DP MDR-P_04]*

Cette politique est référencée dans la Charte éthique de Renault Group, ce qui assure sa communication externe. La politique est accessible à tous les salariés via le SharePoint Compliance Antitrust et l'Armoire Electronique de Renault, qui contient l'ensemble des procédures du Groupe. La politique a été diffusée dans l'organisation par l'intermédiaire de son programme de conformité qui comprend notamment l'obligation pour les salariés de suivre une formation en ligne destinée à les sensibiliser aux règles de la concurrence. Cette politique s'applique à tous les managers, salariés, apprentis et intérimaires de Renault Group et de ses filiales, dans le monde. Avec l'appui du Directeur Juridique, la Politique mondiale antitrust est pilotée par l'équipe Antitrust de la Direction juridique du Groupe. Les règles qu'elle contient tiennent compte des contraintes et des exigences opérationnelles. *[DP MDR-P_02 ; DP MDR-P_03 ; DP MDR-P_06]*

La Politique mondiale antitrust est régulièrement mise à jour (dernières mises à jour intervenues en avril 2024) pour refléter l'évolution des activités du Groupe, des règles du droit de la concurrence et, le cas échéant, adapter son contenu en cas de difficultés rencontrées dans sa mise en œuvre opérationnelle. Elle est complétée par un manuel qui décrit des règles concrètes, opérationnelles et orientées métier. *[DP MDR-P_05]*

Pour assurer la bonne application des règles destinées à assurer une concurrence libre et non faussée sur les marchés où Renault Group est actif, des contrôles sont effectués à trois niveaux :

- contrôles de premier niveau, qui sont effectués par des référents antitrust, spécialement formés aux règlementations antitrust applicables à leurs activités et au contenu de la présente politique, dans leurs domaines respectifs. Les référents antitrust interviennent en tant qu'intermédiaires au sein du Groupe pour la Direction Juridique. Ils suivent la bonne application de la politique par les équipes opérationnelles en réalisant des entretiens annuels à l'aide d'un questionnaire de contrôle établi par la Direction Juridique et déployé auprès de chaque fonction centrale et des filiales de Renault Group. L'objectif de ces contrôles est d'évaluer les niveaux de risque et l'efficacité des mesures préventives appliquées dans chaque fonction et entité de l'entreprise. Les référents antitrust sont tenus de signaler tout enjeu de droit de la concurrence à l'équipe Antitrust de la Direction Juridique ;
- contrôles de deuxième niveau, qui sont effectués par la Direction du Contrôle Interne, à l'aide du questionnaire de contrôle interne de l'Autorité des Marchés Financiers. Il s'agit de contrôles annuels substantiels et formels qui valident la bonne exécution des contrôles de premier niveau. Les contrôles ont montré un résultat global de 91 % d'application (Campagne QCI AMF 2024) ;
- des contrôles de troisième niveau ont pour but d'évaluer la pertinence et l'efficacité de cette politique au sein du Groupe. Ils sont organisés et animés par la Direction de l'Audit Interne de Renault Group.

Les contrôles-clés sont mis à jour chaque année pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents, qu'ils améliorent les objectifs fixés et qu'ils évaluent correctement l'engagement des managers. *[DP MDR-A_01 à 03 ; DP MDR-A_05]*

Les passifs éventuels relatifs au droit de la concurrence font l'objet d'une information en annexe aux états financiers consolidés en note 28 du chapitre 5 du DEU.

2.2.4.1.7.2 Actions et ressources mises en œuvre pour assurer la conformité de Renault Group au respect des règles assurant une concurrence libre et non faussée

Les actions prises par Renault Group pour assurer sa conformité aux règles garantissant une concurrence libre et non faussée comprennent l'élaboration d'une cartographie des risques, un programme de formation en ligne, des contrôles réguliers (décrits ci-dessus) et la mise en place d'un questionnaire de contrôle pour vérifier la bonne compréhension et le respect des règles de concurrence par le personnel. *[DP MDR-A_01]*

Afin d'identifier les risques liés au non-respect des règles d'une concurrence libre et non faussée, Renault Group réalise une cartographie des risques antitrust des fonctions Groupe et des filiales les plus à risque. Les dirigeants, ainsi que l'ensemble des cols blancs de Renault Group (environ 60 000 personnes), quels que soient leur pays et leur affiliation à une Direction ou filiale, ont été ciblés par ces programmes, afin de les sensibiliser au respect de ces règles. *[DP MDR-A_01 ; DP MDR-A_02]*

Pour que ses salariés les plus à risque soient conscients des risques liés au respect des règles d'une concurrence libre et non faussée, Renault Group a développé un programme de formation en ligne. Il vise à sensibiliser ces derniers aux questions antitrust et à diffuser une culture de la conformité dans les processus et les activités quotidiennes. Ce travail de sensibilisation et d'acculturation est un élément clé dans la prévention des comportements anticoncurrentiels. Il intègre les principes de la politique et comprend des simulations, sensibilisant les salariés aux règles et attentes du Groupe en matière d'antitrust. La réalisation de cette formation est obligatoire et doit être complétée tous les trois ans. *[DP MDR-A_01 àP03]*

Pour s'assurer que les dirigeants et salariés des fonctions centrales et des filiales restent informés des règles énoncées dans la politique mondiale antitrust et pour identifier les violations potentielles, un questionnaire de contrôle a été établi. Il permet de déterminer le niveau d'exposition aux risques de chaque fonction et entité, tout en veillant à ce que les managers à différents niveaux de l'organisation participent à la politique et soient responsables de son application. Ce questionnaire de contrôle doit être complété chaque année dans le cadre du questionnaire de Contrôle interne de la campagne de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) par l'ensemble des Directions centrales et filiales du Groupe soumises au questionnaire de Contrôle interne antitrust. *[DP MDR-A_01 à 03]*

L'élaboration et l'animation des actions préventives sont accompagnées par l'équipe Antitrust du Groupe composée de cinq juristes spécialisés. Elle mène des activités de veille réglementaire afin d'assurer une conformité continue avec l'évolution de la réglementation antitrust. L'implication de l'équipe Antitrust de Renault Group, des référents Antitrust et des différents relais au sein de chaque direction assure un pilotage global du programme de conformité au droit de la concurrence pour assurer une concurrence libre et non faussée sur les marchés sur lesquels Renault Group intervient. *[DP MDR-A_06]*

L'évaluation de l'efficacité des actions préventives est un processus en deux volets, mis à jour chaque année par la Direction du Management des Risques qui :

- assure le suivi des indicateurs clés de risque au niveau du Groupe ;
- revoit la cartographie des risques en la détaillant par nature et par entité.

2.2.4.1.7.3 Suivi de l'efficacité des politiques et moyens mis en œuvre pour assurer la conformité de Renault Group aux règles assurant une concurrence libre et non faussée

Aujourd'hui, Renault Group mesure l'efficacité de son e-learning antitrust en suivant le taux d'achèvement des formations par ses salariés. L'objectif de Renault Group en 2024 était d'atteindre un taux d'achèvement de l'apprentissage en ligne antitrust de 80 % pour les fonctions centrales de l'entreprise et les principales filiales, avec un objectif à terme de 90 % de suivi. Le taux de suivi est contrôlé dans le cadre de la campagne annuelle du questionnaire du Contrôle interne de l'AMF, les référents Antitrust étant chargés de mettre en œuvre ce programme de formation en ligne sur leurs périmètres respectifs. En décembre 2024, le taux d'achèvement au sein du Groupe était de 84 %. Renault Group s'engage à respecter la réglementation antitrust et n'envisage donc pas de formaliser de nouvel objectif, considérant que les objectifs quantitatifs ne sont pas pertinents pour ce sujet. *[DP MDR-T_16 à 19]*

Renault Group a défini cet objectif à partir des résultats de sa cartographie des risques permettant d'identifier les zones à haut risque en matière d'antitrust, conduisant à plusieurs objectifs à atteindre pour réduire les risques. L'objectif est fondé sur l'hypothèse qu'une participation élevée améliorera l'observation. Elle a un impact exclusivement interne, sur les fonctions centrales, les filiales, les salariés et les processus opérationnels, en tant que tels. Les parties prenantes internes ont été impliquées dans la définition de l'objectif antitrust. Les données sont collectées par le biais du SharePoint Antitrust et des systèmes de reporting internes, ce qui garantit un suivi et une évaluation précis des progrès. *[DP MDR-T_04 DP MDR-T_09]*

2.2.4.1.8 G1-8 – Conformité aux lois et règlements

Comme l'exige l'ESRS 1, la matérialité des impacts et des risques ci-dessous est basée sur une évaluation de leur gravité et de leur probabilité potentielles, effectuée sans tenir compte des politiques et actions de prévention et d'atténuation existantes (évaluation brute).

Sujet	Impact, risque ou opportunité	Description	Horizon temporel	Localisation dans la chaîne de valeur et/ou le modèle d'affaires
Conformité aux lois et règlements	Risque	Coûts de remédiation et/ou pénalités et/ou atteinte à la réputation en raison du non-respect de la réglementation interne et externe	Court terme	Toutes les activités du Groupe

2.2.4.1.8.1 Politiques adoptées pour gérer les questions importantes de durabilité relatives à la conformité aux lois et aux règlements

Points clés, périmètre et gouvernance

Les politiques de conformité de Renault Group ont pour objectif d'atténuer l'exposition du Groupe et de ses dirigeants aux conséquences des risques issus du non-respect des lois et réglementations en vigueur.

Pour les fonctions et entités juridiques hors Mobilize Financial Services (MFS), le périmètre de la politique est défini par une liste de 20 domaines règlementés, tels que le contrôle des exportations ou la propriété intellectuelle. Cette liste est établie conjointement par la Direction de l'Éthique et de la Conformité, la Direction du Management des Risques et la Direction Juridique.

Sur proposition de la Direction de l'Éthique et de la Conformité du Groupe, chacun de ces domaines est assigné à une Direction, qui nomme en son sein un Prescripteur, dont le rôle est :

- de coordonner le programme de conformité réglementaire (« Roue la conformité ») dans le domaine ;
- de définir avec la Direction du Contrôle Interne les procédures et les contrôles appropriés.

Une présentation annuelle est faite au Comité d'Audit et des Risques, mettant en exergue les principaux risques réglementaires identifiés et les progrès réalisés. La Direction de l'Audit Interne évalue régulièrement la robustesse de ces programmes au travers d'audits.

MFS, qui dispose de sa propre politique, s'engage à favoriser une culture de la conformité au moyen d'efforts approfondis de formation et de communication, notamment concrétisés par la Charte de conformité de MFS, qui exige de tous ses collaborateurs le respect de toutes les réglementations et lois en vigueur. Tous les risques de MFS, y compris les questions de conformité, sont suivis par son Comité des Risques du Conseil d'administration. *[DP MDR-P_01 à 03]*

Principales parties prenantes concernées

Les clients, les salariés, les auditeurs, les autorités financières, les investisseurs et les actionnaires souhaitent éviter les conséquences d'un risque avéré, à savoir des sanctions administratives, financières et pénales envers le Groupe ou ses dirigeants, ainsi qu'une atteinte à sa réputation. *[DP MDR-P_05]*

2.2.4.1.8.2 Actions et ressources en lien avec les questions de durabilité importantes relatives à la conformité aux lois et règlements

Actions clés, périmètre, horizons de temps

Les actions suivantes sont menées en continu :

- mise à jour de la cartographie des risques réglementaires, qui comprend la définition et la mise en œuvre de mesures de contrôle pour ces risques, conduisant à l'éventuelle actualisation de la liste des principaux domaines de conformité ;
- définition et déploiement des programmes de conformité par les Prescripteurs, selon la « Roue de la conformité » et des ressources nécessaires ;
- veille réglementaire identifiant les réglementations au niveau mondial avec une vision à long terme à l'horizon 2035, afin d'assurer une conformité proactive. Une feuille de route est établie pour se conformer aux réglementations et lois futures ;
- contrôles de conformité, structurés sur trois niveaux :
  - les contrôles de niveau 1 sont axés sur l'existence, la formalisation et la traçabilité des mesures de conformité, y compris les auto-évaluations pour s'assurer que les mesures de conformité sont en place et documentées ;
  - les contrôles de niveau 2 examinent l'existence, la fréquence et le respect des plans d'action, et s'assurent que les activités de conformité sont menées régulièrement et suivies comme prévu ;
  - les contrôles de niveau 3 impliquent un audit interne ou un organisme externe pour évaluer la robustesse et l'efficacité des mécanismes de conformité en place, ainsi que la résilience du système.

L'étendue des contrôles dépend des domaines et des niveaux de risque associés, couvrant l'ensemble des activités et opérations du Groupe avec une fréquence variable en fonction du niveau de priorité du domaine. *[DP MDR-A_01 à 03]*

2.2.4.1.8.3 Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs liés à la conformité aux lois et aux règlements

Pour les fonctions et entités juridiques hors MFS, l'efficacité des actions menées est mesurée par une évaluation de la maturité de chaque domaine :

- pour les domaines majeurs existants, la maturité est évaluée à l'aide du questionnaire RICS (Referential Internal Control Standards) déployé par la Direction du Contrôle Interne ;
- pour les nouveaux domaines majeurs, un outil de mesure de la maturité, s'appuyant sur une grille d'évaluation normalisée de 20 critères, est utilisé.

Dans les deux cas, un point de situation annuel de la maturité du domaine est présenté en Comité Éthique et Conformité ou en Comité des Risques et du Contrôle Interne.

Pour MFS, l'ensemble des règles de gestion des risques fait l'objet de contrôles dont les résultats sont présentés tous les trimestres en Comité de Contrôle Interne et de Conformité. *[DP MDR-T_16 à 19]*

2.2.4.1.9 Notes méthodologiques

Renault Group définit ses indicateurs de gouvernance selon des méthodes éprouvées. Ils font l'objet de contrôles et vérifications internes, sans être systématiquement validés par un organisme tiers.

G1-3 – Prévention et détection des actes de corruption

Deux méthodes sont utilisées pour collecter les données liées à la formation des salariés :

- le système de gestion de la formation, Learning@RenaultGroup, couvrant près de 93 % du périmètre de reporting ;
- un questionnaire envoyé aux pays pour collecter les données des entités non incluses dans le système de gestion de la formation, Learning@RenaultGroup.

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Pourcentage de fonctions à risque couvertes par des actions de formation	Tous les salariés « cols blancs » sont considérés comme occupant des fonctions à risque et doivent suivre la formation en ligne obligatoire « Anticorruption ». A cet égard, 100 % des fonctions à risque sont couvertes par cette action de formation.

G1-4 – Incidents d'actes de corruption

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Nombre de condamnations pour violation des lois anticorruption	La corruption est définie dans la Charte éthique du Groupe – Partie 2, conformément à sa délimitation et à son application dans le cadre de la législation française Sapin II.
Montant des amendes pour violation des lois anticorruption	La Direction Juridique est chargée de transmettre les informations connues sur les amendes et les condamnations confirmées de Renault Group à la Direction de l'Éthique et de la Conformité. Ces informations sont basées sur les confirmations demandées deux fois par an par la Direction de l'Éthique et de la Conformité auprès du Département Juridique.

G1-5 – Activités d'influence politique et de représentation des intérêts

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Financements politiques	Pour déterminer le montant des financements politiques versés, un questionnaire est envoyé à l'ensemble des Directions des Affaires Publiques des pays où Renault Group est implanté. Ces pays doivent déclarer le montant total des financements versés à chaque association, en tenant compte de l'ensemble des entités juridiques du Groupe présentes dans le pays, et identifier si ces associations financent des partis politiques. Lorsque des cas de financements politiques sont constatés, des demandes d'informations supplémentaires sont adressées au pays et aux associations concernées afin de déterminer la nature, le montant, le but et le destinataire de la participation.
Financements politiques en nature	Le montant du financement politique est estimé à l'aide d'une formule de calcul basée sur la participation de Renault Group au chiffre d'affaires annuel de l'association, la proportion de la donation politique allouée dans ce chiffre d'affaires et, en conséquence le financement correspondant de Renault Group à cette donation. Lorsque les chiffres de l'association de l'année en cours ne sont pas disponibles, le calcul est basé sur le ratio de l'année précédente.

G1-6 – Pratiques de paiement

Renault Group n'a pas de politiques qui discriminent les PME dans le cadre des pratiques de paiement. Les systèmes existants ne fournissent pas d'informations sur certains attributs des fournisseurs, tels que leur catégorisation en tant que PME, mais le Groupe s'emploie à résoudre ce problème.

Le Groupe, dans le cadre de sa politique de gestion durable du tissu fournisseurs, étudie au cas par cas les modalités de d'accompagnement des fournisseurs, y compris, le cas échéant, à titre exceptionnel sur le plan financier.

Libellé de l'indicateur	Description et méthodologie *[DP MDR-M_02]*
Nombre moyen de jours pour payer une facture à compter de la date à laquelle le délai de paiement contractuel ou légal commence à courir	Pour déterminer le nombre moyen de jours pour payer une facture à compter de la date à laquelle le délai de paiement contractuel ou légal commence à courir, les calculs se fondent sur les conditions de paiement négociées avec les fournisseurs. En l'absence de délais négociés, les délais légaux spécifiques à chaque pays s'appliquent. Les délais de paiement sont comptés entre la date d'émission de la facture et la date de paiement. Les transactions intragroupes sont exclues du périmètre de reporting et les calculs fondés sur la valeur des factures et pas uniquement le nombre de factures. 95% du périmètre est reporté sur la base de données réelles à fin décembre 2024. Le périmètre restant est construit par extrapolation des taux réels obtenus.
Nombre de procédures judiciaires en cours pour retard de paiement	Pour déterminer le nombre de procédures judiciaires en cours liées aux retards de paiement, une collaboration est effectuée entre la Direction Juridique et le Responsable Comptable local.

ANNEXES

IRO-2 – Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par l'état de durabilité de Renault Group

Le processus de détermination de l'information matérielle à.publier est basé sur les principes énoncés à la section 3.2 de l'ESRS 1. Ce processus comprend une analyse détaillée au niveau des points de données afin de déterminer si les renseignements prescrits se rapportent à un ou plusieurs sous-sujets matériels de la CSRD. Si un point de données particulier est considéré comme important, il est inclus dans l'état de durabilité, Renault Group a basé les résultats sur l'analyse de double matérialité et non sur des seuils. *[DP IRO-2_13]*

Liste des points de données qui découlent d'autres réglementations de l'UE	ESRS	DR	Paragraphe	Nom	Chapitre
SFDR	ESRS 2	GOV-1	21 d	Mixité au sein des organes de gouvernance	2.2.1.1.2.1 – GOV-1 – Le rôle des instances d'administration, de direction et de surveillance
SFDR	ESRS 2	GOV-1	21 e	Pourcentage d'administrateurs indépendants	2.2.1.1.2.1 – GOV-1 – Le rôle des instances administratives, de direction et de surveillance
SFDR	ESRS 2	GOV-4	30; 32	Déclaration sur la due diligence	2.2.1.1.2.4 – GOV-4 – Déclaration sur la due diligence
SFDR	ESRS 2	SBM-1	40 d i	Participation à des activités liées aux énergies fossiles	2.2.1.1.1 – SBM-1 – Stratégie, modèle d'affaires et chaîne de valeur
SFDR	ESRS 2	SBM-1	40 d II	Participation à des activités liées à la fabrication de produits chimiques	2.2.1.1.1 – SBM-1 – Stratégie, modèle d'affaires et chaîne de valeur
SFDR	ESRS 2	SBM-1	40 d iii	Participation à des activités liées à des armes controversées	2.2.1.1.1 – SBM-1 – Stratégie, modèle d'affaires et chaîne de valeur
SFDR	ESRS 2	SBM-1	40 d iv	Participation à des activités liées à la culture et à la production de tabac	2.2.1.1.1 – SBM-1 – Stratégie, modèle d'affaires et chaîne de valeur
CL	E1	E1-1	14	Plan de transition pour contribuer à la neutralité climatique d'ici 2050	2.2.2.1.1 – E1-1 – Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique
PILIER 3 + RÉFÉRENCE	E1	E1-1	16 g	Entreprises exclues des indices de référence « Accord de Paris »	2.2.2.1.1 – E1-1 – Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique
SFDR + PILIER 3 + RÉFÉRENCE	E1	E1-4	34	Cibles de réduction des émissions de GES	2.2.2.1.6 – E1 – 4 Cibles relatives à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci
SFDR	E1	E1-5	37	Consommation d'énergie et mix énergétique	2.2.2.1.7 – E1- 5 – Consommation d'énergie et mix énergétique
SFDR	E1	E1-5	38	Consommation d'énergie produite à partir de sources fossiles par source d'énergie (uniquement les secteurs ayant un fort impact sur le climat)	2.2.2.1.7 – E1- 5 – Consommation d'énergie et mix énergétique
SFDR	E1	E1-5	40 à 43	Intensité énergétique des activités dans les secteurs à fort impact climatique	2.2.2.1.7 – E1- 5 – Consommation d'énergie et mix énergétique
INDICE SFDR + PILIER 3 + RÉFÉRENCE	E1	E1-6	44	Émissions brutes de GES Scope 1, 2 ou 3 et émissions totales de GES	2.2.2.1.8 – E1-6 – Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES
INDICE SFDR + PILIER 3 + RÉFÉRENCE	E1	E1-6	53 à 55	Intensité des émissions de GES brutes	2.2.2.1.8 – E1-6 – Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES
CL	E1	E1-7	56	Absorptions de GES et crédits carbone	2.2.2.1.9 – E1-7 – Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone

Liste des points de données qui découlent d'autres réglementations de l'UE	ESRS	DR	Paragraphe	Nom	Chapitre
PILIER 3	E1	E1-9	66	Exposition du portefeuille de l'indice de référence à des risques physiques liés au climat	Sans objet, exigence de publication introduite progressivement
PILIER 3	E1	E1-9	66 a	Désagrégation des montants monétaires par risque physique aigu et chronique	Sans objet, exigence de publication introduite progressivement
PILIER 3	E1	E1-9	66 c	Localisation des actifs importants exposés à un risque physique matériel	Sans objet, exigence de publication introduite progressivement
PILIER 3	E1	E1-9	67 c	Ventilation de la valeur comptable des actifs immobiliers par classe d'efficacité énergétique	Sans objet, exigence de publication introduite progressivement
RÉFÉRENCE	E1	E1-9	69	Degré d'exposition du portefeuille aux opportunités liées au climat	Sans objet, exigence de publication introduite progressivement
SFDR	E2	E2-4	28	Quantité de chaque polluant énuméré dans l'annexe II du règlement E-PRTR (registre européen des rejets et des transferts de polluants) rejetés dans l'air, l'eau et le sol,	2.2.2.2.5 – Pollution de l'air, de l'eau et des sols
SFDR	E3	E3-1	9	Ressources aquatiques et marines	2.2.2.3.2 – E3-1 – Politiques en matière de ressources hydriques et marines
SFDR	E3	E3-1	13	Politique en la matière	2.2.2.3.2 – E3-1 – Politiques en matière de ressources hydriques et marines
SFDR	E3	E3-1	14	Pratiques durables en ce qui concerne les océans et les mers	2.2.2.3.2 – E3-1 – Politiques en matière de ressources hydriques et marines
SFDR	E3	E3-4	28 c	Pourcentage total de l'eau recyclée et réutilisée	2.2.2.3.5 – E3-4 – Consommation d'eau
SFDR	E3	E3-4	29	Consommation totale d'eau en m^3 par rapport au chiffre d'affaires généré par les activités propres de l'entreprise	2.2.2.3.5 – E3-4 – Consommation d'eau
SFDR	E4	E4. SBM-3	16 a d	Publication des activités affectant négativement les zones sensibles à la biodiversité	2.2.2.4.1 – IRO 1 – Description des processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques, et opportunités matériels liés à la biodiversité matérielle et aux écosystèmes.
SFDR	E4	E4. SBM-3	16 b	Des impacts négatifs matériels en ce qui concerne la dégradation des terres, la désertification ou l'imperméabilisation des sols ont été identifiés	2.2.2.4.1 – IRO 1 – Description des processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques, et opportunités matériels liés à la biodiversité matérielle et aux écosystèmes.
SFDR	E4	E4. SBM-3	16 c	Les opérations propres affectent les espèces menacées	2.2.2.4.1 – IRO 1 – Description des processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques, et opportunités matériels liés à la biodiversité matérielle et aux écosystèmes.
SFDR	E4	E4-2	24 b	Pratiques ou politiques foncières/ agricoles durables	2.2.2.4.3 – E4-2 – Politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes
SFDR	E4	E4-2	24 c	Pratiques ou politiques durables en ce qui concerne les océans/mers	2.2.2.4.3 – E4-2 – Politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes
SFDR	E4	E4-2	24 d	Politiques de lutte contre la déforestation	2.2.2.4.3 – E4-2 – Politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes

Liste des points de données qui découlent d'autres réglementations de l'UE	ESRS	DR	Paragraphe	Nom	Chapitre
SFDR	E5	E5-5	37 d	Déchets non recyclés	2.2.2.5.5.3 – E5-5 – Flux de ressources sortants
SFDR	E5	E5-5	39	Déchets dangereux et radioactifs	2.2.2.5.5.4 – E5 – Déchets
SFDR	S1	S1. SBM-3	14 f	Risque de travail forcé	2.2.3.1.6 – Autres droits liés au travail
SFDR	S1	S1. SBM-3	14 g	Risque d'exploitation d'enfants par le travail	2.2.3.1.6 – Autres droits liés au travail
SFDR	S1	S1-1	20	Engagements à mener une politique en matières des droits de l'homme	2.2.3.1.6 – Autres droits liés au travail
SFDR	S1	S1-1	21	Politiques de vigilance raisonnable sur les questions visées par les conventions fondamentales 1 à 8 de l'Organisation internationale du Travail	2.2.3.1.6 – Autres droits liés au travail
SFDR	S1	S1-1	22	Processus et mesures de prévention de la traite des êtres humains	2.2.3.1.3.2 – S1-1 – Politiques relatives au personnel de l'entreprise
SFDR	S1	S1-1	23	Politique de prévention ou système de gestion des accidents du travail	2.2.3.1.3.2 – S1-1 – Politiques relatives au personnel de l'entreprise
SFDR	S1	S1-3	32c	Mécanismes de traitement des différends ou des plaintes	2.2.3.1.3.4 – S1-3 – Processus de prévention, atténuation et remédiation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations
SFDR		S1-14	88 b + 88c	Nombre de décès et nombre et taux d'accidents liés au travail	2.2.3.1.7 – Indicateurs et cibles
SFDR		S1-14	88 e	Nombre de jours perdus pour cause de blessures, d'accidents, de décès ou de maladies	2.2.3.1.7 – Indicateurs et cibles
SFDR/RÉFÉRENCE	S1	S1-16	97 a	Écart de rémunération entre hommes et femmes	2.2.3.1.7 – Indicateurs et cibles
SFDR	S1	S1-16	97 b	Ratio de rémunération excessif du Directeur général	2.2.3.1.7 – Indicateurs et cibles
SFDR	S1	S1-17	103 a	Cas de discrimination	2.2.3.1.7 – Indicateurs et cibles
SFDR/RÉFÉRENCE	S1	S1-17	104 a	Non-respect des Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux droits de l'homme et des principes directeurs de l'OCDE	2.2.3.1.7 – Indicateurs et cibles
SFDR	S2	S2. SBM-3	11 b	Risque important d'exploitation d'enfants par le travail ou de travail forcé dans la chaîne de valeur	2.2.3.2.1 – SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle d'affaires
SFDR	S2	S2-1	17	Engagements à mener en matière de droits de l'homme	2.2.3.2.1.1 – Travailleurs de la chaîne de valeur amont de Renault Group
SFDR	S2	S2-1	18	Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur	2.2.3.2.1.1. B – S2 – 1 – Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur
SFDR	S2	S2-1	19	Non-respect des principes des Nations Unies sur les entreprises et les droits de l'homme et des principes directeurs de l'OCDE	2.2.3.2.1.1 – Travailleurs de la chaîne de valeur amont de Renault Group
SFDR + RÉFÉRENCE	S2	S2-1	19	Politiques de vigilance raisonnable sur les questions visées par les conventions fondamentales 1 à 8 de l'Organisation internationale du Travail	2.2.3.2.1.1 – Travailleurs de la chaîne de valeur amont de Renault Group

Liste des points de données qui découlent d'autres réglementations de l'UE	ESRS	DR	Paragraphe	Nom	Chapitre
SFDR	S2	S2-4	36	Problèmes et incidents en matière de droits de l'homme liés à la chaîne de valeur en amont ou en aval	2.2.3.2.1.1 – Travailleurs de la chaîne de valeur amont de Renault Group
SFDR	S3	S3-1	16	Engagements à mener en matière de droits de l'homme	2.2.3.3.1.2 – S3-1 – Politiques relatives aux communautés affectées
SFDR	S3	S3-1	17	Non-respect des principes des Nations Unies sur les entreprises et les droits de l'homme et des principes directeurs de l'OCDE	2.2.3.3.1.2 – S3-1 – Politiques relatives aux collectivités affectées
SFDR	S3	S3-4	36	Problèmes et incidents liés aux droits de l'homme	2.2.3.3.1.5 – S3-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur les communautés affectées, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux communautés affectées, et efficacité de ces actions
SFDR	S4	S4-1	16	Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux	2.2.3.4.1.2 – S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux 2.2.3.4.2.1.B – S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux 2.2.3.4.2.2.B – S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux 2.2.3.4.3.2 – S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux 2.2.3.4.4.2 – S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux 2.2.3.4.5.2 – S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux
SFDR	S4	S4-1	17	Non-respect des principes des Nations Unies sur les entreprises et les droits de l'homme et des principes directeurs de l'OCDE	2.2.3.4.1.2 – S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux
SFDR	S4	S4-4	35	Problèmes et incidents liés aux droits de l'homme	2.2.3.4.1.2 – S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux
SFDR	G1	G1-1	10 b	Convention des Nations Unies contre la corruption	Sans objet
SFDR	G1	G1-1	10 d	Protection des lanceurs d'alerte	Sans objet
SFDR	G1	G1-4	24 a	Amendes pour infraction à la législation sur la lutte contre la corruption et les actes de corruption	2.2.4.1.3 – G1-4 – Incidents d'actes de corruption
SFDR	G1-4	G1-4	24 b	Normes de lutte contre la corruption et les actes de corruption	2.2.4.1.3 – G1-4 – Incidents d'actes de corruption

[DP IRO-2_01]

TABLE DES EXIGENCES DE PUBLICATION

Exigences de publication	Chapitre
BP-1 - Base générale pour la préparation des états de durabilité	2.2.1.3
BP-2 – Publication d'information relatives à des circonstances particulières	2.2.1.3
GOV-1 - Le rôle des instances d'administration, de direction et de surveillance	2.2.1.1.2.1
GOV-2 - Informations et questions de développement durables transmises et traitées par les instances d'administration, de gouvernance et de surveillance de Renault Group	2.2.1.1.2.2
GOV-3 - Intégration des critères de performance en matière de durabilité dans la politique de rémunération	2.2.1.1.2.3
GOV-4 - Déclaration sur la *due diligence*	2.2.1.1.2.4
GOV-5 - Gestion des risques et contrôles internes relatifs à l'information en matière de durabilité	2.2.1.1.2.5
SBM-1 – Stratégie, modèle d'affaires et chaîne de valeur	2.2.1.1.1.
SBM-2 – Dialogue avec les parties prenantes	2.2.1.1.3
SBM-3 - Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle d'affaires	2.2.1.2.2
IRO-1 - Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, des risques et des opportunités matériels	2.2.1.2.1
IRO-2 – Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par l'état de durabilité de Renault Group	Annexes
E1-1 – Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique	2.2.2.1.1
E1-2 – Politiques liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci	2.2.2.1.4
E1-3 – Actions et ressources en rapport avec les politiques en matière de changement climatique	2.2.2.1.5
E1-4 – Cibles relatives à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci.	2.2.2.1.6
E1-5 – Consommation d'énergie et mix énergétique	2.2.2.1.7
E1-6 – Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES	2.2.2.1.8
E1-7 – Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone	2.2.2.1.9
E1-8 – Tarification interne du carbone	2.2.2.1.10
E2-1 – Politiques en matière de pollution	2.2.2.2.2
E2-2 – Actions et ressources relatives à la pollution	2.2.2.2.3
E2-3 – Cibles en matière de pollution	2.2.2.2.4
E2-4 – Pollution de l'air, de l'eau et des sols	2.2.2.2.5
E2-5 – Substances préoccupantes et substances extrêmement préoccupantes	2.2.2.2.5
E2-6 – Effets financiers anticipés des risques et opportunités liés à la pollution	2.2.2.2.5
E3-1 – Politiques en matière de ressources hydriques et marines	2.2.2.3.2
E3-2 – Actions et ressources relatives aux ressources hydriques et marines	2.2.2.3.3
E3-3 – Cibles en matière de ressources hydriques et marines	2.2.2.3.4
E3-4 – Consommation d'eau	2.2.2.3.5
E4-1 – Plan de transition et prise en considération de la biodiversité et des écosystèmes dans la stratégie et le modèle d'affaires	2.2.2.4.2
E4-2 – Politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes	2.2.2.4.3
E4-3 – Actions et ressources relatives à la biodiversité et aux écosystèmes	2.2.2.4.4
E4-4 – Cibles relatives à biodiversité et aux écosystèmes	2.2.2.4.5
E4-5 – Indicateurs d'impact relatifs à l'altération de la biodiversité et des écosystèmes	2.2.2.4.6
E5-1 – Politiques en matière d'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	2.2.2.5.2
E5-2 – Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	2.2.2.5.3.1
E5-3 – Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	2.2.2.5.4.1
E5-4 – Flux de ressources entrants	2.2.2.5.5.2
E5-5 – Flux de ressources sortants	2.2.2.5.5.3

Exigences de publication	Chapitre
S1-1 – Politiques relatives au personnel de l'entreprise	2.2.3.1.3.2 / 2.2.3.1.4.2 / 2.2.3.1.5.2 / 2.2.3.1.6.1.B
S1-2 – Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants au sujet des impacts	2.2.3.1.3.3 / 2.2.3.1.4.3 / 2.2.3.1.5.3 / 2.2.3.1.6.1.C
S1-3 – Processus de prévention, atténuation et remédiation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations	2.2.3.1.2 / 2.2.3.1.3.4 / 2.2.3.1.4.4 / 2.2.3.1.5.4 / 2.2.3.1.6.1.D
S1-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur le personnel de l'entreprise, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs au personnel de l'entreprise, et efficacité de ces actions	2.2.3.1.3.5 / 2.2.3.1.4.5 / 2.2.3.1.5.5 / 2.2.3.1.6.1.E
S1-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités matériels	2.2.3.1.3.6 / 2.2.3.1.4.6 / 2.2.3.1.5.6 / 2.2.3.1.6.1.F
S1-6 – Caractéristiques des salariés de l'entreprise	2.2.3.1.7 / 2.2.3.1.8
S1-8 – Couverture des négociations collectives et dialogue social	2.2.3.1.7
S1-9 – Indicateurs de diversité	2.2.3.1.7 / 2.2.3.1.8
S1-10 – Salaires décents	2.2.3.1.3.2 / 2.2.3.1.8
S1-14 – Indicateurs de santé et de sécurité	2.2.3.1.7 / 2.2.3.1.8
S1-16 – Indicateurs de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale)	2.2.3.1.7 / 2.2.3.1.8
S1-17 – Incidents, plaintes et atteintes graves aux droits humains	2.2.3.1.7 / 2.2.3.1.8
S2-1 – Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur	2.2.3.2.1.1.B
S2-2 – Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur au sujet des impacts	2.2.3.2.1.1.C
S2-3 – Processus visant à prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs, et canaux permettant aux travailleurs de la chaîne de valeur de faire part de leurs préoccupations	2.2.3.2.1.1.D
S2-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux travailleurs de la chaîne de valeur, et efficacité de ces actions	2.2.3.2.1.1.E
S2-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	2.2.3.2.1.1.F
S3-1 – Politiques relatives aux communautés affectées	2.2.3.3.1.2
S3-2 – Processus de dialogue avec les communautés affectées au sujet des impacts	2.2.3.3.1.3
S3-3 – Processus visant à prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs, et canaux permettant aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations	2.2.3.3.1.4
S3-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur les communautés affectées, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux communautés affectées, et efficacité de ces actions	2.2.3.3.1.5
S3-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	2.2.3.3.1.6
S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux	2.2.3.4.1.2 / 2.2.3.4.2.1.B / 2.2.3.4.2.2.B / 2.2.3.4.3.2 / 2.2.3.4.4.2 / 2.2.3.4.5.2
S4-2 – Processus de dialogue avec les consommateurs et les utilisateurs finaux au sujet des impacts	2.2.3.4.1.3 / 2.2.3.4.2.1.C / 2.2.3.4.2.2.C / 2.2.3.4.3.3 / 2.2.3.4.4.3 / 2.2.3.4.5.3
S4-3 – Processus visant à prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux consommateurs et aux utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations	2.2.3.4.3.4 / 2.2.3.4.4.4 / 2.2.3.4.5.4
S4-4 – Actions relatives aux impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles relatifs aux consommateurs et utilisateurs finaux et efficacité de ces actions	2.2.3.4.2.1.D / 2.2.3.4.2.2.D / 2.2.3.4.3.5 / 2.2.3.4.4.5 / 2.2.3.4.5.5
S4-5 – Cibles relatives à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	2.2.3.4.1.4 / 2.2.3.4.2.1.E / 2.2.3.4.2.2.E / 2.2.3.4.3.6 / 2.2.3.4.5.6
G1-1 – Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise	2.2.4.1.1
G1-2 – Gestion des relations avec les fournisseurs	2.2.4.1.5

Exigences de publication	Chapitre
G1-3 – Prévention et détection des actes de corruption	2.2.4.1.2
G1-4 – Incidents d'actes de corruption	2.2.4.1.3
G1-5 – Activités d'influence politique et de représentation des intérêts	2.2.4.1.4
G1-6 – Pratiques de paiement	2.2.4.1.6
G1-7 – Respect du droit de la concurrence	2.2.4.1.7
G1-8 – Conformité aux lois et règlements	2.2.4.1.8

[DP IRO-2_02]

2.3 Plan de vigilance

2.3.1 Gouvernance du plan de vigilance

Renault Group a mis en place depuis 2021 une gouvernance dédiée au Devoir de vigilance. Cette gouvernance permet de mieux définir les différents niveaux de l'entreprise qui concourent à l'élaboration, à la validation et à la mise en œuvre effective du Plan de Vigilance :

- **Le Comité de Pilotage du Devoir de Vigilance :** le plan d'action est coordonné et suivi par la Direction du Développement Durable dans le cadre d'un Comité de Pilotage. Le comité valide le contenu du plan de vigilance, et notamment les cartographies des risques mises à jour annuellement.
- **Le Directeur de la Stratégie :** rattaché directement au CEO, il est le sponsor du Plan de Vigilance.
- **Le Comité Éthique et Conformité Groupe (CECG) :** les résultats du Plan de Vigilance sont présentés une fois par an en CECG. Le CECG est composé de membres représentant toutes les fonctions concernées du Groupe. Ce comité est chargé de valider, évaluer et améliorer l'efficacité des dispositifs d'éthique et de conformité règlementaire en place.
- **Les membres du Comité de Groupe restreint signataires de l'Accord Cadre Mondial 2013 :** ils ont été informés avant la publication du plan de vigilance. Le Comité de Groupe restreint, instance de représentation des salariés, est composé d'un secrétaire et dix secrétaires adjoints. Il joue un rôle déterminant dans le respect et la qualité du dialogue social.
- **Le Leadership Team :** les sujets saillants du devoir de vigilance pourront être remontés au Leadership Team pour information ou pour décision.
- **Le Conseil d'administration :** Le comité Stratégie et Développement Durable valide les points clés du Plan de vigilance, dont la cartographie des risques Droits Humains (détail en section 3.1.6.3).

Le Comité de Pilotage du Devoir de Vigilance

Composition

Présidence	Directeur/trice Développement Durable
Membres permanents : 1 représentant de chacune des directions suivantes	Direction du Développement Durable ; Direction des Ressources Humaines ; Direction HSEE (Santé, Sécurité, Environnement, Ergonomie) ; Direction de la Prévention et de la Protection ; Direction de l'Éthique ; Direction du Management des Risques ; Direction des Achats ; Direction des Affaires Publiques ; Direction Juridique
Expert.e.s sur demande	

Planification et coordination

Le Comité de Pilotage du Devoir de Vigilance se réunit **une fois par mois** dans des circonstances normales.
En 2024, le Comité de pilotage du Devoir de Vigilance s'est réuni en plénière à 11 reprises

NB : Les engagements de Renaut Group ainsi que ses actions pour la lutte contre le dérèglement climatique et les indicateurs de suivi sont décrits en détail dans notre Document d'Enregistrement Universel 2024 (CSRD – ESRS E1) et dans le Rapport Climat.

Les détails quant à la gouvernance, la politique de gestion des risques et, les moyens financiers mobilisés ainsi que les leviers opérationnels et les innovations projetées pour réduire les émissions (tous Scopes du GHG Protocol) sont décrit dans la CSRD (ESRS E1).

Responsabilités

Missions	Détail des missions
Stratégie	Définition des orientations stratégiques du plan de vigilance.
Priorités	Orientation, décision et suivi de la feuille de route. Préparation des interventions des Comités Risques, Éthique et Conformité.
Supervision	Suivi des indicateurs, dont l'IMCR (Indice de Maturité de Conformité Règlementaire) et le CHRB (Corporate Human Rights Benchmark). Examen des actions en cours et des résultats actuels. Définition des étapes suivantes.

2.3.2 Droits humains et libertés fondamentales

2.3.2.1 Cartographie des risques : identification, analyse et hiérarchisation

Méthodologie

Dans le cadre du devoir de vigilance, Renault Group établit une cartographie des risques que son activité propre fait porter sur les femmes et les hommes en matière de Droits Humains.

La méthodologie adoptée inscrit cette cartographie dans le même système que celui de la gestion des risques majeurs du Groupe. La dernière mise à jour date de fin 2024.

Neuf risques ont été identifiés, analysés et hiérarchisés par les spécialistes des directions suivantes :

- Ressources Humaines (Éthique & Compliance, Prévention & Protection, Diversité et Inclusion, Relations Sociales Internationales, Compensation and Benefit) ;
- Développement Durable ;
- Management des Risques.

Le DRH Groupe valide annuellement la cartographie ainsi que le plan d'action associé.

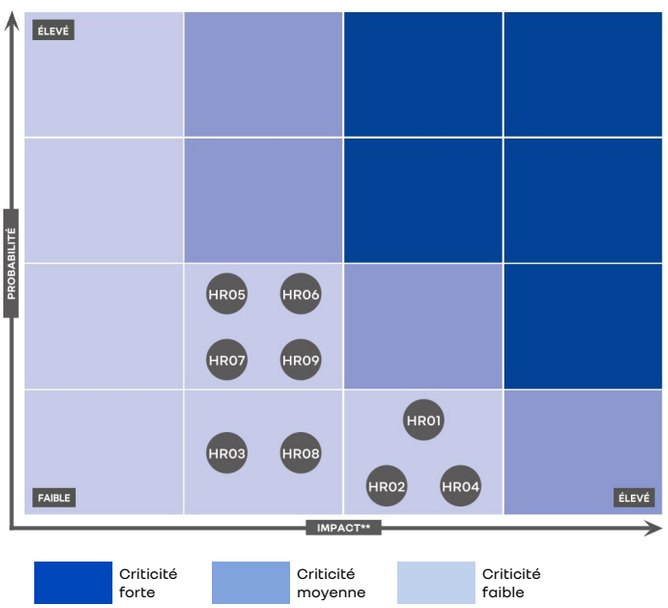
Cette cartographie se base sur :

- une liste de risques issue d'un benchmark réalisé auprès d'entreprises industrielles du secteur automobile, de l'agroalimentaire, du luxe, de l'énergie et du transport ;
- l'expertise des fonctions contributrices ;
- un processus d'analyse de différents types d'alertes, les alertes issues de WhistleB (Cf. 2.3.6), mais aussi alertes provenant d'autres parties prenantes comme des représentants des travailleurs, des ONG, des investisseurs ou encore des agences de notation extra-financières) ;
- le suivi du contexte social, économique et règlementaire des régions dans lesquelles les sites sont implantés. Une veille a été mise en place, en matière de droits humains et libertés fondamentales. Tout évènement nouveau (nouveau pays d'implantation, nouvelle situation géopolitique) sera analysé et pourra impacter la cartographie des risques.

Résultats

Identification, analyse et hiérarchisation

Droits humains et libertés fondamentales	Risques	Criticité nette* - Tous types de sites
	HR01. Esclavage, travail forcé et traite d'êtres humains	
	HR02. Travail des enfants	
	HR03. Conditions de travail non décentes	
	HR04. Atteinte à la liberté syndicale, liberté d'association et au droit à la négociation collective	
	HR05. Atteinte aux personnes (y compris, malveillance, atteintes à la vie privée et harcèlements)	
	HR06. Discrimination à l'embauche	
	HR07. Discrimination dans l'emploi	
	HR08. Rémunération – salaire décent	
	HR09 Impact négatif sur les communautés locales	



* Cette criticité est nette des dispositifs de maîtrise déjà en place. Elle est le fruit du croisement de l'impact et de la probabilité des différents risques. Elle ne prend pas en compte l'impact des plans de progrès en cours, n'ayant pas encore produit leurs effets, ou prévus.

** Afin d'assurer une cohérence interne au Groupe, les impacts sont évalués selon la même grille d'impact que celle utilisée par la Direction du Management des Risques pour les Facteurs de Risques Groupe (Cf. Chapitre 4.1 Dispositif de contrôle et de gestion des risques).

2.3.2.2 Des procédures d'évaluation régulière de la situation du Groupe et ses filiales, au regard de la cartographie des risques

L'évaluation de la situation du Groupe et de ses filiales au regard de la cartographie des risques repose sur les piliers suivants :

- le suivi de la mise en œuvre des politiques droits humains et libertés fondamentales définies dans les accords-cadres mondiaux ;
- en cas d'alerte professionnelle, un processus de traitement est formalisé (Cf. section 2.3.6).

En ce qui concerne les risques de malveillance qui pourraient atteindre les personnes :

- des auto-évaluations sont réalisées régulièrement par la Direction de la Prévention et de la Protection Groupe afin d'évaluer le niveau de risque de chacun de nos sites ;
- une cartographie des risques pays est établie et mise à jour régulièrement afin d'adapter les mesures de prévention des actes de malveillance.

2.3.2.3 Des actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves

Risques	Mesures d'atténuations et de prévention
Esclavage, travail forcé et de traite des humains	• Mise en œuvre de l'Accord-Cadre Mondial (ACM) 2013, et des Conventions OIT 29 et 105 : élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire.
Travail des enfants	• Mise en œuvre de l'ACM 2013 et des Conventions OIT 138 et 182 : l'âge minimum défini par Renault Group est de 15 ans. Au-delà de 15 ans, application des réglementations de chaque pays.
Conditions de travail non-décentes	• Les plans d'actions liés à ce risque sont pilotés par la Direction HSEE et sont décrits dans la section 2.3.3.
Atteinte à la liberté syndicale, liberté d'association et au droit à la négociation collective	• Un Comité de Groupe monde, rassemblant des représentants du personnel issus de plusieurs pays, est l'instance privilégiée d'un dialogue social international ouvert et responsable. • Pour la gestion de carrière, mise en œuvre d'un processus « People Review » avec l'implication de la Direction des RH. L'objectif est notamment d'empêcher toute discrimination envers les employés syndiqués. • 88,3 % des salariés du Groupe sont couverts par une convention collective au niveau de la branche et/ou au niveau de l'entreprise.
Risque d'atteinte aux personnes, incluant atteintes à la vie privée et harcèlements* ** Ce risque inclut les potentiels actes de malveillance sur site ou lors de déplacements*	• Mise en œuvre de l'Addendum 2021 sur le télétravail à l'ACM de 2019. • Mise en œuvre de dispositifs pour la protection des données personnelles : cf. section 2.2.3.1.6.1 • Mise en œuvre des règles et processus composant le référentiel sûreté. • Communication aux voyageurs et expatriés des règles de prévention à suivre en fonction du niveau de risque sur la base des risques pays. • Emploi d'un outil permettant aux voyageurs de signaler leur présence et d'être alertés en cas d'incident. • Formations à la protection de l'information et aux risques cyber dispensées sous plusieurs formes : e-learning (depuis 2021), séances d'information du ministère de l'Intérieur, formations ciblées. • Politique Zéro Discrimination pour tout type de discrimination (Cf. la Charte Diversité & Inclusion). • Guide de traitement des alertes de discrimination pour la fonction RH.
Discrimination à l'embauche	• Mise en œuvre de l'ACM 2013, des Conventions OIT 100 et 111. • Politique Zéro Discrimination pour tout type de discrimination, à toute étape de la vie professionnelle conformément à la Charte Diversité & Inclusion (2022). • Guide de recrutement inclusif pour tous les recruteurs, y compris les managers.
Discrimination dans l'emploi	• Pour la gestion de carrière, mise en œuvre d'un processus « People Review ». • Politique Zéro Discrimination pour tout type de discrimination, à toute étape de la vie professionnelle conformément à la Charte Diversité & Inclusion (2022). • Plan « Diversité & Inclusion » avec des initiatives et des programmes de formation axées sur la sensibilisation à la discrimination au travail. • Politique salariale avec des règles qui permettent l'analyse et la correction des écarts salariaux entre les postes à des niveaux de responsabilité et de performance similaires, y compris entre les femmes et les hommes.

Risques	Mesures d'atténuations et de prévention
Risque relatif à la rémunération : salaire décent	• Mise en œuvre de la convention 100 de l'OIT dans l'ACM 2013 : égalité de rémunération pour un travail de valeur égale. • Application des dispositions légales et conventionnelles applicables dans les pays sur les structures de rémunération.
Risque d'impact négatif sur les communautés affectées (incluant les communautés locales et les peuples autochtones)	• Prévention : Un dialogue continu est établi entre les ONG et le Département Développement Durable afin de garantir la compréhension des problématiques locales. Dans une dynamique de prévention, depuis 2024 le Département des Affaires Publiques du Groupe a mis en place une ligne directrice afin de s'assurer de la cohérence du dialogue avec les communautés affectées et les pouvoirs publics locaux concernés. Dans ce cadre, le Groupe a mis à jour sa cartographie des communautés affectées et a identifié des impacts potentiels sur des peuples autochtones en Amérique du Sud et au Maghreb, ainsi que sur les extrémités de sa chaine de valeurs (Cf Ch. 2.2.3.3). • Dynamisation : Partout où le Groupe est implanté, il contribue à la dynamisation du bassin d'emploi, en collaboration avec les pouvoirs publics locaux. • Revitalisation : en cas d'impact significatif sur l'emploi, des plans de revitalisation sont mis en œuvre pour développer l'emploi. • Mise en œuvre de l'ACM 2019 : les salariés qui souhaitent s'engager auprès d'associations et entreprises solidaires disposent de modalités spécifiques, dans le respect des législations locales, le temps consacré à ces activités pouvant être considéré comme du temps de travail.

En cas de difficulté dans la mise en œuvre des accords-cadres mondiaux, un mémorandum conclu en janvier 2018 avec les signataires constitue un guide d'action pour les traiter conjointement.

Formation

Depuis 2019, le e-learning « Ensemble dans la diversité », disponible dans sept langues et relevant de plusieurs types de diversité (handicap, genre, interculturel, intergénérationnel, religion, orientation et identité sexuelle, syndicalisme) inspirés de cas réels de discrimination au travail, permet aux collaborateurs de mieux identifier les biais cognitifs, de les combattre et ainsi d'améliorer l'inclusion.

Depuis début 2023, un e-learning est disponible en français et en anglais afin de sensibiliser les collaborateurs aux enjeux des droits humains en entreprise et aux dispositifs mis en œuvre par le Groupe.

Depuis 2024, une série de plusieurs modules de e-learning a été développée :

- Disponible en douze langues, un module d'e-learning accompagne les managers et les équipes dans l'accueil et l'intégration des collaborateurs en situation de handicap, notamment autisme, DYS, TDAH, déficience auditive, déficience visuelle, mobilité réduite, déficience intellectuelle.
- Un module d'e-learning « Management inclusif », disponible dans dix langues, accompagne les managers avec des bonnes pratiques managériales à mettre en œuvre pour tirer le meilleur parti de tous les collaborateurs dans un environnement de travail basé sur le respect et la prise en compte de chacun, et exempt de discrimination.
- Un module d'e-learning « Permis d'embauche », disponible dans treize langues et dédié aux recruteurs, y compris managers, vise à promouvoir un environnement de recrutement équitable et inclusif au sein de Renault Group.

Zoom : Diversité et Inclusion

Au-delà des mesures d'atténuation et de prévention des risques listées dans ce tableau, Renault Group s'est fixé des objectifs ambitieux en matière de diversité et d'inclusion.

Le Plan Diversité et Inclusion Renault Group s'articule autour de quatre piliers :

- Garantir un traitement équitable et respectueux de toutes et tous ;
- Promouvoir un environnement de travail inclusif ;
- Faciliter l'intégration et le développement de tous dans l'entreprise ;
- Accroître la représentation des diverses formes de diversité sous-représentées et notamment des femmes à tous les niveaux, dans tous les métiers et dans tous les pays où l'entreprise est présente. En 2030, Renault Group vise 30 % de femmes dans des positions de management, 40 % en 2040 et 50 % en 2050.

Dans ce cadre, Renault Group met en œuvre des actions dans plusieurs domaines, à commencer par la Politique Zéro Discrimination afin de garantir un environnement respectueux et inclusif de toutes les formes de diversité et pour éliminer tous les types de discrimination dans les activités quotidiennes et à tous les stades de la vie professionnelle – ce qui inclut le recrutement, la formation, la rémunération et l'évolution de carrière. Le plan d'action, revu chaque année, vise plusieurs priorités à commencer par la mixité de genre et le handicap, avec la mise en place des programmes, formations et autres initiatives axées sur la sensibilisation de l'ensemble des employés à la discrimination et sur le développement et l'inclusion de la diversité.

Pour renforcer son engagement dans la promotion de la diversité et la lutte contre les discriminations, Renault Group a signé plusieurs chartes avec des organisations internationales et s'implique dans des réseaux inter-entreprises qui échangent les meilleures pratiques en matière de Diversité & Inclusion :

- les Women Empowerment Principles d'ONU femmes, et, en France, la Charte #StOpE (Stop au Sexisme Ordinaire en Entreprise),
- les standards des Nations Unies Free & Equal contre la discrimination des personnes LGBT+ et, en France, la Charte de l'Autre Cercle pour l'inclusion des personnes LGBT+ au travail,
- la Charte Entreprise et Handicap de l'Organisation Internationale du Travail, et, en France, de la Charte #ManifesteInclusion pour favoriser l'inclusion des personnes en situation de handicap dans la vie économique,
- en France, la Charte des 50+ pour la promotion des collaborateurs de plus de 50 ans.

2.3.2.4 Un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité

Le Comité de Pilotage du Devoir de Vigilance assure un suivi mensuel des mesures mises en œuvre. Une synthèse est présentée une fois par an en Comité Éthique et Conformité (détail en section 2.3.1 Gouvernance du Plan de Vigilance).

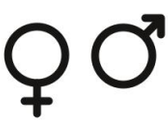
L'efficacité des mesures mises en place est notamment mesurée :

- au vu du nombre d'incidents remontés par les parties signataires de l'accord-cadre mondial de 2013, ayant entraîné la mise en œuvre des mesures prévues dans le cadre du mémorandum de 2018 (mentionné en section 2.3.2.3), nous pouvons noter qu'en 2024, comme les années précédentes, aucun incident n'a fait l'objet d'une mesure dans le cadre du mémorandum.
- *via* les remontées dans le dispositif d'alerte.
- *via* le suivi du nombre d'actes de malveillance.

Les données suivantes reflètent également l'efficacité des mesures mises en œuvre par le Groupe :



17 939
collaborateurs formés en 2024 (data au 31/12) dans le cadre de ReKnow University
soit plus de 38 500 depuis 2021



1,2 %
Écart salarial homme/femme
Egalité salariale hommes-femmes atteinte en 2024

2.3.3 Santé, sécurité, ergonomie

2.3.3.1 Cartographie des risques : identification, analyse et hiérarchisation

Méthodologie

Dans le cadre du devoir de vigilance, Renault Group établit une cartographie couvrant les risques que ses activités font courir aux personnes présentes sur les sites. La dernière mise à jour date de fin 2024.

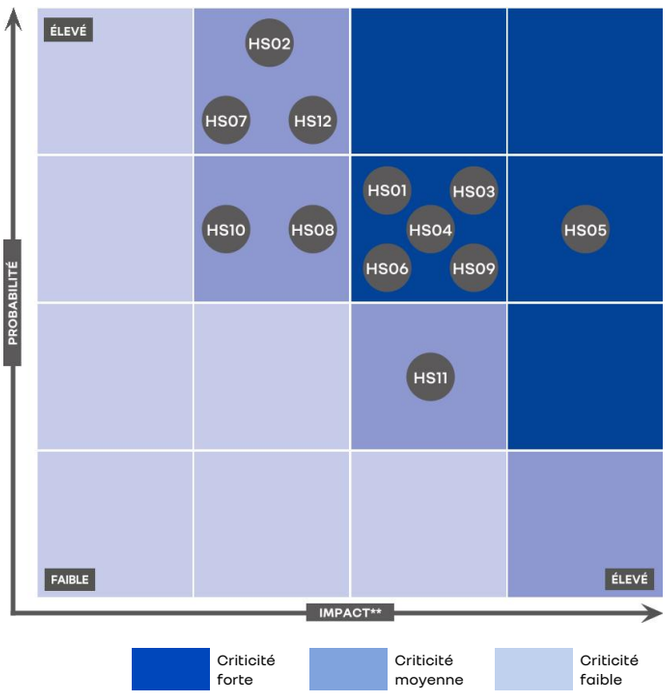
Cette cartographie se base sur :

- des évaluations des risques réalisées par des spécialistes de chaque risque ;
- l'analyse statistique des accidents et des maladies professionnelles survenus ces cinq dernières années sur les sites du Groupe (Voir 2.3.3.3) ;
- la connaissance de la diversité des activités des sites industriels, tertiaires et d'essais.

Résultats

Identification, analyse et hiérarchisation

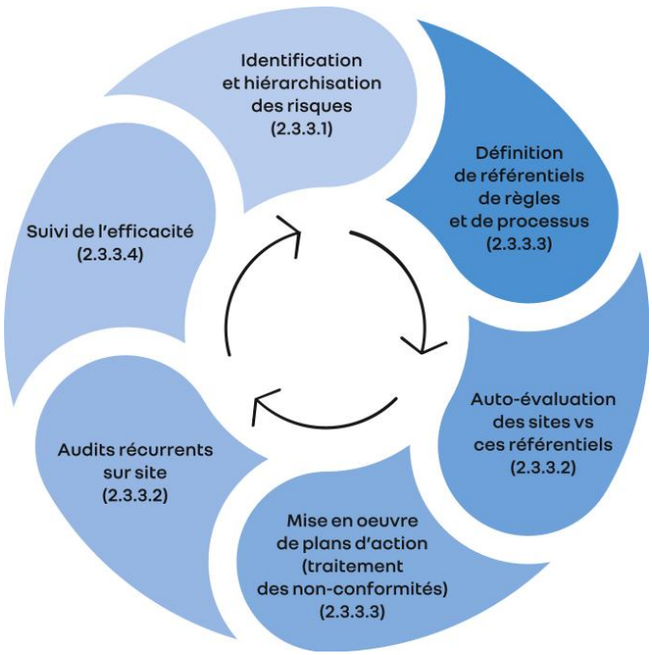
	Risques		Criticité nette *				
			Sites d'ingénierie	Sites industriels	Sites logistiques	Site de vente & après-vente	Sites Tertiaires
Santé - Sécurité - Ergonomie	HS01.	Accidents sur les machines					
	HS02.	Glissades, trébuchements, chutes					
	HS03.	Circulation piétons et véhicules					
	HS04.	Chutes de hauteur					
	HS05.	Brûlures et asphyxie					
	HS06.	Levage					
	HS07.	Troubles Musculo-Squelettiques (TMS) et accidents en lien avec l'ergonomie					
	HS08.	Maladies d'origine physique					
	HS09.	Maladies d'origine chimique					
	HS10.	Maladies d'origine psychosociales					
	HS11.	Electrique					
	HS12.	Manipulations manuelles (sauf TMS)					



* Cette criticité est nette des dispositifs de maîtrise déjà en place. Elle est le fruit du croisement de l'impact et de la probabilité des différents risques. Elle ne prend pas en compte l'impact des plans de progrès en cours, n'ayant pas encore produit leurs effets, ou prévus.

** Afin d'assurer une cohérence interne au Groupe, les impacts sont évalués selon la même grille d'impact que celle utilisée par la Direction du Management des Risques pour les Facteurs de Risques Groupe.undefined

Cette cartographie est mise à jour sur le principe de la dynamique PDCA (Planifier, Déployer, Contrôler, Agir) a minima chaque année ou selon l'actualité interne et externe :



2.3.3.2 Des procédures d'évaluation régulière de la situation du Groupe et ses filiales, au regard de la cartographie des risques

L'évaluation de la situation des risques repose sur quatre piliers :

A. Des auto-évaluations des sites ;

B. Des audits par le Corporate ou par des équipes composées de membres du réseau HSEE et de membres du Corporate pour aligner les niveaux d'exigence.

C. Des coachings, accompagnés d'évaluations, sur la base des règles fondamentales et exigences clés associées des différents domaines HSEE (HSEE en projet, sécurité, prévention des brûlures et asphyxies, ergonomie, hygiène industrielle, environnement) ;

D. Des analyses statistiques des taux de fréquences des accidents et maladies professionnelles.

Les résultats des évaluations sont soigneusement examinés pour vérifier la stratégie HSEE et la roadmap du Groupe, et permettre un ajustement précis si nécessaire.

2.3.3.3 Des actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves

	Risques	Mesures d'atténuations et de prévention
SANTÉ	Maladies d'origine physique (vibrations, bruit, ...)	• Mise en œuvre de la Règle Fondamentale Hygiène Industrielle et Santé HI&S #8, avec 12 exigences clés.
	Maladies d'origine chimique	• Mise en œuvre des Règles Fondamentales HI&S #1, 2, 4, 5 et 6 avec chacune 6 à 9 exigences clés et déploiement d'un plan de substitution des substances les plus dangereuses. • Pour limiter le risque chimique, toute introduction de nouveau produit chimique dans le Groupe fait l'objet d'une évaluation des risques santé et environnement, et d'une analyse de la conformité à la fois réglementaire et à nos standards internes avant d'être approuvés et d'être utilisés. Pour chacun des usages de ces produits chimiques, une notice au poste est établie avec notamment les risques et les instructions pour leur usage en toute sécurité.
	Maladies d'origine psychosociale	• Mise en œuvre de la Règle Fondamentale HI&S #7, avec 6 exigences clés.
SÉCURITÉ	Accidents sur machines	• Mise en œuvre des Règles Fondamentales Sécurité #2 et #3, qui englobent respectivement les 11 exigences clés relatives à la prévention des risques liés à l'interaction avec les machines et les 12 exigences clés relatives à la sécurité des installations des machines. • Mise en œuvre sur tous les sites de l'approche checklist pour l'inspection de la sécurité des machines, qui s'applique aux machines neuves et aux machines en série. • Fourniture de normes de conception et d'orientations en matière de sécurité pour assurer la conformité avec la directive sur les machines (ISO, CCS, etc.).
	Glissades, chutes et trébuchements	• Mise en œuvre de la Règle Fondamentale Sécurité #1, avec 4 exigences clés. • Mise en œuvre du standard sur la prévention des risques de chutes et de trébuchements.
	Circulation piétons et véhicules	• Mise en œuvre de la Règle Fondamentale Sécurité #4, avec 14 exigences clés. • Mémorandum trafic : site sûr, véhicules sûrs, conducteurs sûrs. • Mémorandum racks de stockage.
	Chutes de hauteur	• Mise en œuvre de la Règle Fondamentale Sécurité #7, avec 4 exigences clés. • Mise en œuvre des normes de sécurité EN, ISO appropriées (par exemple : ISO 14122 parties 1-4).
	Brûlures et asphyxies	• Mise en œuvre à partir de 2022 des 6 Règles Fondamentales « Brûlures et asphyxies ».
	Levage	• Mise en œuvre de la Règle Fondamentale Sécurité #5, avec 6 exigences clés et déploiement du standard sur le stockage des outils de presse en emboutissage. • Contrôle avant utilisation par l'opérateur et contrôle périodique par une personne compétente.
	Electrique	• Mise en oeuvre des Règles Fondamentales Sécurité #2 (LOTO/consignation sur VE et installation électrique avant intervention) et #3 (isolation conçue de façon adéquate). • Mise en œuvre des normes de sécurité EN, ISO appropriées (par exemple : EN 50110, NFC 18510, NFC 18550)
	Manipulations manuelles (sauf TMS)	• Intégration de la manutention manuelle dans la formation spécifique au poste de travail. • Supervision lors de l'observation du poste de travail.
ERGONOMIE	Troubles Musculo-Squelettique (TMS) et accidents en lien avec l'ergonomie	• Mise en œuvre des Règles Fondamentales Ergonomie avec 16 exigences clés associées.

Visuels des Règles Fondamentales du Groupe



Politique et Système de Management

Dans le cadre de l'engagement de Renault Group en matière de santé et de sécurité, une **direction dédiée existe depuis 2016**, directement rattachée au Leadership Team.

L'engagement de Renault Group se reflète également dans l'annonce RSE (avril 2021) d'atteindre le zéro accident et maladie professionnelle, et dans la signature d'une politique Santé et Sécurité par le CEO et le directeur RH du Groupe (octobre 2021).

Notre ambition est donc « zéro accident et maladie professionnelle » à l'horizon 2030. Nous avons établi une roadmap stratégique qui montre comment nous allons progresser vers cet objectif ambitieux.

Pour faire face aux risques, le Groupe a établi des référentiels qualitatifs appelés Règles Fondamentales et exigences clés associées qui couvrent l'hygiène industrielle, la santé, la sécurité, l'ergonomie, les risques de brûlure et asphyxie, environnement dans les projets et en vie série.

Nous sommes en phase préparatoire à la certification ISO45001 avec 25 managers santé-sécurité déjà formés par l'AFNOR et 1 site (Bursa en Türkiye) déjà certifié, qui servira de référence.

La Direction du Contrôle Interne a mis en place une procédure dédiée de vérification de la connaissance et de la prise en compte du système de management santé, sécurité et ergonomie des sites.

Nous élaborons un vade-mecum HSEE qui présente l'organisation, les rôles et les responsabilités de Renault Group, décrit le système et les processus de management HSEE de Renault Group, détaille les engagements du Groupe (politique, enjeux et ambitions), et synthétise tous les éléments visant à y répondre (procédures, outils, formation, etc.).

Le vade-mecum HSEE a été publié à la fin de l'année 2024 et constitue un outil central pour favoriser une culture de sécurité, promouvoir des pratiques durables au sein du Groupe, réduire les accidents, protéger la santé des salariés, fournir des sites neutres en carbone et réduire l'empreinte environnementale de Renault Group (consommation d'eau, émissions dans l'air, rejets dans l'eau, déchets et biodiversité).

Communication

La Direction HSEE communique mensuellement et largement (à plus de 1 000 personnes représentant toutes les fonctions et tous les niveaux hiérarchiques) les résultats statistiques et l'avancement de l'ensemble des démarches de son périmètre. Cette communication comprend principalement des résultats et des résumés thématiques, incluant des informations provenant des coordonnateurs HSEE des régions, des pays ou des sites, qui correspondent au partage des bonnes pratiques.

Un club métier dédié à chacun des domaines de la santé, de la sécurité et de l'ergonomie rassemble tous les membres du réseau chaque mois pour échanger sur les nouvelles initiatives et leur avancement, pour partager les bonnes pratiques.

Gestion de projets

L'équipe projet HSEE a développé ses 5 Règles Fondamentales HSEE en projet et 22 exigences clés associées (5MR/22KR). Ces règles ont été intégrées dans le système de gestion de la qualité de l'entreprise. Les métiers contributeurs sont identifiés et une formation a été réalisée pour s'assurer que les règles fondamentales sont appliquées dans les projets.

En 2024, 25 projets ont appliqué ces règles fondamentales. De plus, la Direction Process Engineering a intégré un chapitre sur les exigences HSEE dans les spécifications afin de garantir que les solutions techniques des fournisseurs soient conformes dès le premier jour, pour les projets de véhicules.

Formation

La sensibilisation et les compétences des employés sont parmi les principaux moteurs de la stratégie globale HSEE.

Pour sensibiliser les collaborateurs à la santé et à la sécurité et pour garantir les compétences nécessaires, un programme de formation à trois niveaux a été défini :

1er niveau – les fondamentaux du HSE avec des formations telles que SWI (Specific Workstation Induction = formation spécifique au poste de travail), chasse aux dangers en réalité virtuelle, initiation des nouveaux arrivants, introduction générale aux règles fondamentales HSEE, dojo de sécurité et gestion des accidents.

2e niveau – qualifications de base avec des formations externes réalisées par des organismes de formation reconnus tels que : NEBOSH et ISO45001 AFNOR sur les systèmes de management HSE, sécurité liée aux machines (par ex : formation interne ou CMSE®).

3e niveau – formations thématiques ou techniques spécifiques qui couvrent des sujets HSEE auxquels certains employés peuvent être exposés en fonction de leur activité tels que LOTO (Lock-Out Tag-Out, identification et condamnation des énergies), les véhicules électriques, la sécurité des machines, la sécurité chimique, l'utilisation d'appareils de levage, la conduite d'engins de manutention, l'ergonomie…

En plus des formations gérées au niveau de l'entreprise, les sites sont également fortement engagés dans une démarche de formation en fonction de leurs besoins spécifiques (autorisations locales : électriciens, grutiers, caristes…).

Des simulations vidéo sur les risques spécifiques identifiés lors d'enquêtes accidents (parmi les plus graves) sont réalisées et partagées largement dans le Groupe à des fins de sensibilisation. Depuis 2019, 29 simulations ont été créées et partagées à différents niveaux de l'entreprise.

Dès que les mesures de maîtrise des risques appropriées ont été identifiées, elles sont résumées, partagées dans un mémo transversal et le déploiement des plans d'actions associés est suivi mensuellement. À ce jour, 36 mémos transversaux sont déployés ou en cours de déploiement.

Autres actions de réduction des risques

Maladies d'origine psychosociale

Renault Group affirme clairement son engagement en faveur du bien-être et de la santé mentale dans le cadre de la politique Santé et Sécurité au travail signée en 2021.

La Règle Fondamentale HI&S #7, avec 6 exigences clés est consacrée à la santé psychologique. Elle a été définie en partenariat entre la Direction HSEE, les coordinateurs médicaux et la fonction RH. Son déploiement a été initié en 2022 sur les sites industriels et ingénierie. À ce jour, près de 30 comités ont été nommés et ont commencé à mettre en œuvre les exigences en matière de promotion de la santé psychologique et du bien-être au travail.

Maladies d'origine chimique

L'équipe Hygiène Industrielle travaille au quotidien au contrôle de l'exposition des travailleurs aux substances dangereuses et à la conformité chimique couvrant les règlements CLP/GHS/REACH et à la réduction du nombre de substances chimiques les plus dangereuses utilisées sur les sites de Renault Group, notamment les produits contenant des substances cancérigènes, mutagènes et reprotoxiques et les perturbateurs endocriniens. Depuis l'engagement pris en 2021 de substitution de 50 % des produits les plus dangereux d'ici 2030 par rapport au nombre comptabilisé en février 2021, 54,1 % ont été supprimés, l'objectif est donc d'ores et déjà dépassé.

Au regard des résultats des autoévaluations aux 8 Règles Fondamentales Hygiène Industrielle / 60 exigences clés associées, des audits faits en 2023 et de la gravité des conséquences potentielles pour la santé, un programme d'actions prioritaires a été établi et jalonné sur l'année 2024 avec suivi mensuel de leur avancement et vérification de leur mise en place par la Direction HSEE. Un accent particulier a été mis sur la formation des opérateurs travaillant sur des postes où sont manipulées ou émises les substances les plus toxiques, sur la prévention des risques psychosociaux et des risques vibrations.

8 audits métier liés à ces 8 Règles Fondamentales ont été réalisés en 2024.

Des formations à la réglementation sur le transport de marchandises dangereuses ont également été dispensées avec près de 149 personnes formées, dont plus de la moitié concernent les batteries Li-ion.

Ergonomie : Troubles musculosquelettiques (TMS)

En 2024, le département Ergonomie a soutenu 22 projets de nouveaux véhicules, développés dans tous les Renault Technical Center (France, Roumanie, Brésil, Türkiye), en mettant l'accent sur la conception ergonomique inhérente. En parallèle le nouveau système de gestion de l'ergonomie, qui se compose de trois piliers (mémorandum ergonomie, méthode d'évaluation de l'ergonomie et Règles Fondamentales en matière d'ergonomie), a été déployé dans l'ensemble des sites industriels et d'ingénierie.

1. Mémorandum ergonomie

Le mémorandum ergonomie est un guide de référence qui englobe des principes ergonomiques standards, adaptés à tous les domaines d'activité. Six mémorandums ergonomie spécifiques ont été finalisés et déployés : Ateliers carrosserie-montage, peinture, emboutissage, logistique, tôlerie et vente & après-vente.

2. Méthode d'évaluation de l'ergonomie (M2E)

La méthode d'évaluation de l'ergonomie des postes de travail, déployée dans tous les sites industriels, a pour objectif de réaliser des évaluations approfondies des risques, afin de définir des plans d'action pour réduire les troubles musculo- squelettiques et ainsi le nombre de jours d'arrêts associés. Tous les postes de travail sur les sites industriels sont gérés avec cet outil. Tous les managers sont formés par les ergonomes des usines et 12 755 postes de travail ont été évalués.

3. Règles fondamentales en matière d'ergonomie

Les critères clés et l'expérience recueillis lors de tous les travaux antérieurs ont été regroupés en 6 Règles Fondamentales. Chaque site industriel réalise son auto-évaluation annuellement. Le Département Ergonomie réalise chaque année plusieurs audits : en 2024, 4 audits ont été faits dans le Groupe.

Toutes ces spécifications sont utilisées en amont des projets pour éviter l'introduction de nouvelles contraintes ergonomiques tout en étant simultanément appliquées dans la vie en série pour réduire les risques existants.

Trafic (risques liés aux activités de logistique et de trafic interne)

En 2024, la Direction HSEE, en collaboration avec les services logistique des sites et du Corporate, poursuit l'amélioration des outils et des standards développés précédemment avec entre autres : standard sur les attendus d'un engin de manutention, standard sur les Moyens Roulants, mise à jour du Mémorandum Trafic, méthode d'évaluation des risques « Site Sûr, Véhicule Sûr, Conducteur Sûr » (SSSVSD) basé sur le Mémorandum Trafic.

Les sites ont réalisé une auto-évaluation « Site Sûr, Véhicule Sûr et Conducteur Sûr » (SSSVSD) qui leur permet d'évaluer leur niveau de conformité aux règles et de hiérarchiser leurs actions de prévention. Renault poursuit sa collaboration avec l'association européenne de logistique automobile ECG qui vise à réduire le nombre d'accidents lors des activités de livraison de voitures. Renault joue un rôle actif dans les groupes de travail spécifiquement sur l'analyse des accidents, la sécurité du processus de chargement/déchargement et la sécurité des parcs de livraison.

Machines (risques liés à l'utilisation de machines)

Des outils et des procédures ont été développés pour identifier et atténuer les risques liés aux machines. Il s'agit, pour n'en citer que quelques-uns, du constat sécurité pour l'approbation des nouvelles installations, des fiches de contrôle d'inspection, des procédures d'intervention sous énergie. Des outils tels que l'application « interaction machines » contribuent à des conditions sûres d'interaction avec les machines.

Le processus d'inspection sécurité machines en vie série, lancé en 2021, a donné lieu, à 1078 inspections supplémentaires en 2024.

Le Club métier sécurité machines mensuel initié en 2020 se poursuit et rassemble les responsables santé-sécurité des sites et des experts en maintenance machines. Divers sujets sécurité machines plus ou moins techniques y sont abordés.

Plus de dix sites ont reçus en 2024 des coachings sur la sécurité des machines et sur la réalisation d'inspections par les spécialistes sécurité machines du Corporate.

Thermique (risques de brûlure et asphyxie)

La Direction HSEE et la Direction de la Prévention et de la Protection ont mis en place une nouvelle procédure de sécurisation des travaux par point chaud (Permis de feu) comme les travaux de soudure ou de découpe au chalumeau. Le permis de feu est établi dans un but de prévention des risques d'incendie et d'explosion. Les retours sur cette nouvelle procédure sont positifs.

En 2024, la Direction HSEE a réalisé des coachings sur les 6 Règles Fondamentales de prévention des brûlures et/ou asphyxies et les 57 exigences clés associées, dans quelques sites industriels. Les sites ont réalisé leurs autoévaluations. Celles-ci leur permettent d'évaluer leur niveau de conformité aux règles et de prioriser les actions de prévention à mettre en œuvre.

Risques électriques (liés au véhicule électrique)

La dimension HSEE a été renforcée dans les projets de véhicules électriques et hybrides dès la conception des produits et des processus.

La sécurité est intégrée en amont dans la conception du produit par des solutions standards comme la conception sécurisée des batteries haute tension, par une procédure de verrouillage et de déconnexion électrique pour un montage et une maintenance en toute sécurité sur chaque véhicule. Tous les acteurs impliqués dans ces projets ont été formés. Un programme de formation spécifique est mis à jour périodiquement avec le soutien d'organismes certifiés (ex : APAVE ou Bureau Veritas). La partie théorique du programme de formation a été complétée par plusieurs exercices pratiques. Elle intègre davantage de pratique avec un Dojo (école de sécurité) spécifique axé sur la caractérisation des dangers et la mise en œuvre des règles de sécurité.

Le nouveau programme de formation est déjà déployé dans plusieurs sites majeurs. Le déploiement s'est poursuivi à travers nos Academy. Plus de 5000 personnes ont été formées depuis 2020, dont 600 en 2024 sur nos sites de production.

La Direction HSEE de Renault Group est représentée au sein du groupe de travail AFNOR dédié à la révision de la norme NFC18550 (standard NFC 18 550 : prévention des risques électriques – Activités de travaux sur véhicules électriques et hybrides).

Dans le cadre du transport et concernant la batterie VE, des guides et des sessions de formation sur les exigences réglementaires des emballages adaptés, le test de la batterie avant le transport, ont été mis en œuvre par le conseiller interne à la sécurité pour le transport des marchandises dangereuses.

Gestion de la sécurité des entreprises extérieures et des co-activités

Pour accompagner sa procédure de gestion des sous-traitants et assurer la sécurité des interventions des sous-traitants dans ses locaux, Renault Group a choisi de digitaliser le plan de prévention *via* une plateforme dédiée à la gestion des sous-traitants, nommée CMT (Contractor Management Tool).

Parallèlement à l'outil CMT et pour améliorer l'évaluation des risques et accroître les compétences des managers des sous-traitants Renault, la Direction HSEE a lancé une formation de 2 jours sur les exigences légales liées à la gestion des sous-traitants et à l'évaluation des risques d'interférence. Cette formation s'appuie sur le module de formation CARSAT. Fin 2024, environ 1200 personnes ont été formées, représentant environ les 2/3 de la population concernée en France. 100 % des collaborateurs ciblés devraient être formés d'ici mi-2025 et une formation adaptée ainsi que la plateforme seront ensuite déployées dans tous les autres pays où Renault est implanté.

2.3.3.4 Un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité adaptées d'atténuation

Le Comité de Pilotage du Devoir de Vigilance assure un suivi mensuel des mesures mises en œuvre. Une synthèse est présentée une fois par an en Comité Éthique et Conformité (détail en section 2.3.1 Gouvernance du Plan de Vigilance).

La DHSEE évolue en matière de digitalisation

La DHSEE se digitalise avec des applications diversifiées gérant, par exemple, la déclaration des accidents et maladies professionnelles, les alertes et l'analyse des causes racines, la gestion des produits chimiques, l'évaluation des gestes et postures, la gestion des entreprises extérieures ainsi que la veille et la conformité réglementaire. À terme, ces outils couvriront tous les aspects du HSEE. La digitalisation aide à mesurer l'efficacité des mesures mises en œuvre.

Évaluation statistique en complément de l'évaluation sur le terrain

Les données relatives à la santé et à la sécurité sont auditées par le tiers indépendant à un niveau d'assurance raisonnable depuis l'exercice 2022.

Un total de 15 audits 10MR/74kKR (dont 5 audits d'usines) a été réalisé en 2024 montant à 394 le nombre total d'audits réalisés depuis 2017. En outre, le département Hygiène Industrielle et le département Ergonomie ont respectivement effectué 8 et 4 audits conformément à leurs Règles Fondamentales respectives.

Après une réduction significative du FR1[13], le Groupe a décidé, en 2021, de changer d'indicateur principal d'accidents de travail pour passer au FR2[14] (accidents avec arrêt de travail). L'objectif étant, grâce à l'ensemble des démarches HSE initiées, de faire baisser rapidement le FR2, tout en maintenant un FR1 stable.

Le Groupe promeut également la déclaration des accidents de faible gravité (avec 1ers soins) et continue d'améliorer le processus de déclaration, même dans les pays où leur déclaration n'est pas obligatoire. Aucun objectif n'est fixé pour favoriser leur déclaration. Ils n'apparaissent pas dans le graphique ci-dessous.

L'ensemble des actions préventives et correctives décrites plus haut ont permis de faire passer le FR2 de 3,7 à son plus haut niveau en 2018 à 1,35 en 2024.

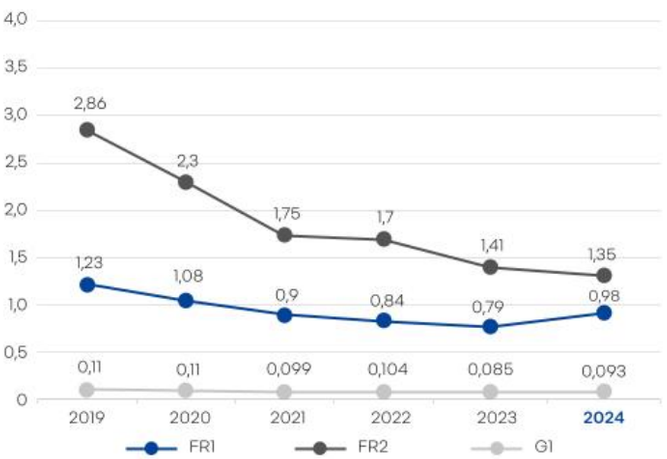
Dans le même temps, le pourcentage de conformité aux 10 Règles Fondamentales Sécurité / 74 exigences clés des usines (plus gros contributeurs en termes d'accidents et de maladies professionnelles) est passé de 57,4 % en 2018 à 66,9 % fin 2024.

Ces évolutions démontrent l'efficacité de la stratégie mise en œuvre.

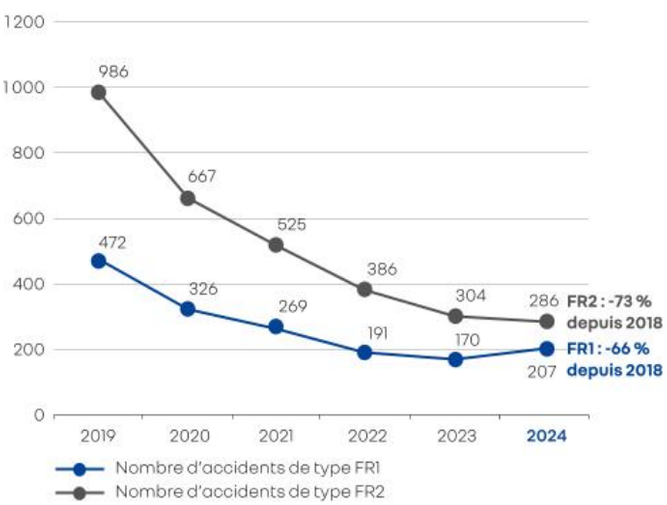
Les résultats Santé et Sécurité (tels que le FR2) peuvent constituer un critère de rémunération variable quantifiable, aussi bien pour les salariés que pour les cadres dirigeants, En fonction des accords locaux ou nationaux (pour les salariés) et des recommandations du Comité de Gouvernance et des Rémunérations (pour les cadres dirigeants).

Accidents du travail : Tendances[15]

Évolution des taux de fréquence d'accidents de travail et du taux de gravité



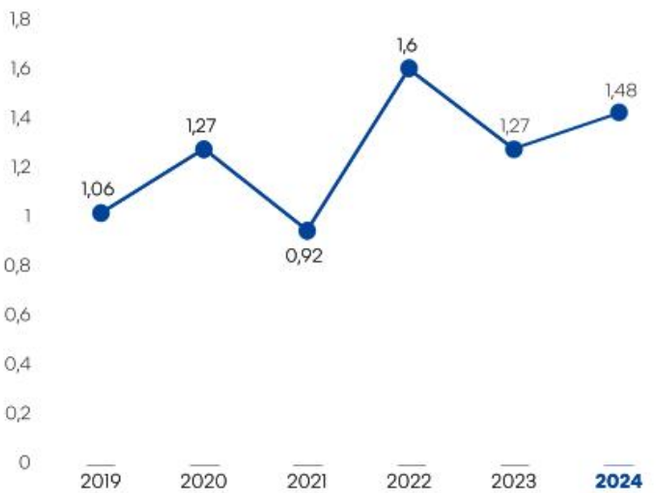
Évolution du nombre d'accidents de travail par an



La tendance est encourageante et tend vers l'objectif que le Groupe s'est fixé de zéro accident d'ici 2030, avec une étape intermédiaire prévue à 1,0 en 2025.

13 Annexes 2.3.7.
14 Annexes 2.3.7.
15 Annexes 2.3.7.

Maladies professionnelles : tendances



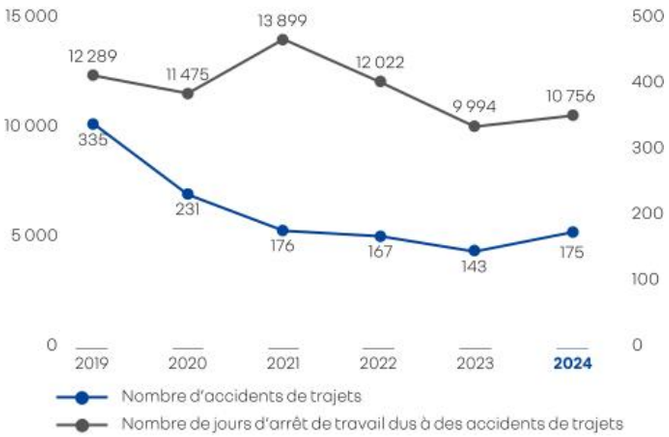
Le graphique ci-dessus présente les données relatives aux maladies professionnelles déclarées pour les employés Renault uniquement. Après enquête des autorités, certaines de ces maladies ne sont pas imputées à Renault, mais elles ne sont pas soustraites des données communiquées.

Le processus de déclaration des maladies professionnelles en Roumanie, simplifié fin 2019 et donc en place sur toute l'année 2020, explique l'augmentation en 2020. La Roumanie impacte également les résultats du Groupe en 2022 puisque les restrictions d'accès aux hôpitaux de 2021 liées au Covid ont conduit les employés à retarder leurs déclarations en 2022.

Par ailleurs depuis 2022, la réduction du périmètre de Renault Group (essentiellement due à Avtovaz) a également impacté négativement l'indicateur car les personnels concernés ont eu peu de maladies professionnelles mais représentaient de nombreuses heures. Ainsi, après des années non représentatives en 2021 et 2022, les années 2023 et 2024 confirment la stabilisation du nombre de maladies déclarées.

Environ 80 % des maladies professionnelles sont des troubles musculo-squelettiques et 20 % des maladies liées à des expositions historiques. Pour répondre à l'ambition du Groupe de zéro maladie professionnelle, une sélection d'exigences clés parmi les Règles Fondamentales de l'Ergonomie et de la Santé ont été priorisées et font l'objet d'un suivi renforcé. Ces exigences clés essentielles se focalisent sur les actions préventives permettant de réduire l'exposition des employés et donc, à terme, le nombre de maladies professionnelles. Parmi ces exigences, figurent notamment les évaluations des risques détaillées et systématiques des postes de travail, la mise en place de mesures de maîtrise des risques et la formation des employés. Un objectif ambitieux de conformité à ces exigences a été fixé pour chaque site.

Accidents sur la voie publique



La Direction HSEE inclut dans cette catégorie d'événement tout accident générant un arrêt de travail survenant sur la voie publique par exemple entre le lieu de travail et le domicile, entre le lieu de travail et le site d'un fournisseur, entre le domicile et le site d'un fournisseur, etc.

Les accidents de la circulation survenant dans le périmètre géographique des sites Renault sont suivis dans le cadre du taux de fréquence des accidents du travail. Dans les pays où les informations sur les accidents de la circulation remontent jusqu'à l'employeur, Renault Group utilise ces données pour élaborer des plans d'actions, des actions de sensibilisation et des formations.

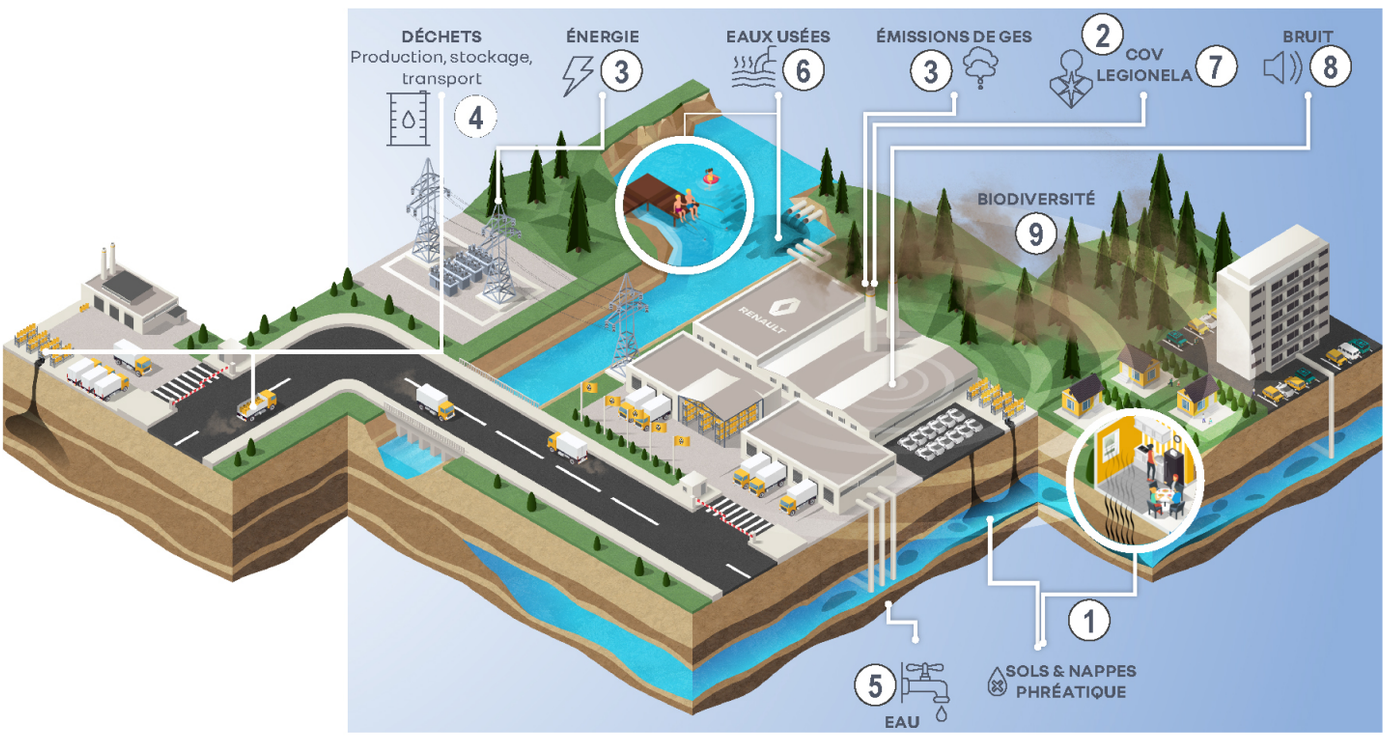
On peut noter parmi ces actions, des sensibilisations, des communications spécifiques ou des formations des collaborateurs pour réduire le nombre et la gravité des accidents de trajet et ce, quel que soit le moyen de transport utilisé (voiture, 2 roues motorisées, vélo, trottinette, piéton).

370 accidents sur la voie publique ont été déclarés au sein de Renault Group en 2024 dont 175 avec arrêt de travail. Les accidents de voiture sont majoritaires à hauteur de 35 %, et les 2 roues (motorisés + non motorisés) 34 %. Parmi les 10 756 jours d'arrêt liés à des accidents sur la voie publique en 2024, 5 869 sont dus à des accidents qui se sont produits en 2024 et les 4 887 restants proviennent d'accidents antérieurs à 2024.

2.3.4 Environnement

2.3.4.1 Cartographie des risques : identification, analyse et hiérarchisation

Les principaux facteurs de risques d'atteinte à l'environnement pouvant impacter les écosystèmes ou la santé des personnes et résultant potentiellement des activités des sites opérationnels de Renault Group sont repris sur l'infographie ci-dessous :



1 **La pollution des sols et des nappes phréatiques :** l'utilisation de produits chimiques dans les process engendre des risques de déversements accidentels en cas de maîtrise insuffisante. Par ailleurs, sur les sites les plus anciens construits avant l'émergence des réglementations et des bonnes pratiques environnementales, des pollutions liées uniquement à l'historique des activités sont encore en cours de traitement.

2 **Les rejets atmosphériques :** les opérations de peinture des véhicules en particulier génèrent des émissions de Composés Organiques Volatils (COV's) susceptibles d'engendrer un impact santé s'ils ne sont pas maîtrisés.

3 **Les émissions de gaz à effet de serre :** elles sont liées principalement aux consommations d'énergie des sites et constituées des émissions directes des installations internes consommant du gaz et des émissions indirectes liées à la production de l'électricité utilisée. Ces émissions atmosphériques ont un impact sur le changement climatique.

4 **La production de déchets**, et en particulier des déchets dangereux, peut avoir un impact si le stockage et le transport ne sont pas réalisés dans des conditions adéquates, et le recyclage et le traitement dans des infrastructures spécialisées.

5 **L'utilisation de la ressource en eau :** en 2024, Renault Group a consommé 3,4 m^3 d'eau par véhicule produit. Les impacts liés aux prélèvements d'eau peuvent être très différents selon les sites, mais dans certaines zones soumises à un stress hydrique important cet impact peut s'avérer très significatif, voire source de conflit entre usagers. La pression sur la ressource en eau va par ailleurs en augmentant, en raison notamment du changement climatique.

6 **Les rejets aqueux dans le milieu naturel :** l'eau utilisée dans les process de production et dans les installations sanitaires est traitée, en interne ou en externe, avant rejet dans le milieu naturel, avec un impact potentiel pour le milieu récepteur en cas notamment de défaillance du traitement d'eau.

7 **Le risque légionellose :** certains process industriels, en particulier les tours aéroréfrigérantes, peuvent, si les conditions d'exploitation ne sont pas maîtrisées, favoriser la prolifération de bactéries Legionella qui peuvent ensuite être dispersées dans l'environnement *via* les particules d'eau émises, avec un impact potentiel pour la santé des populations environnantes les plus fragiles.

8 **Les émissions sonores :** elles peuvent notamment être générées par la logistique et les process des sites, avec un impact potentiel d'ordre sanitaire sur des populations environnantes qui y seraient exposées de façon excessive.

9 **La biodiversité :** les activités des sites du Groupe peuvent, pour les raisons évoquées ci-dessus, ou de manière directe (nouvelles constructions comportant des surfaces imperméabilisées par exemple) impacter la biodiversité environnante.

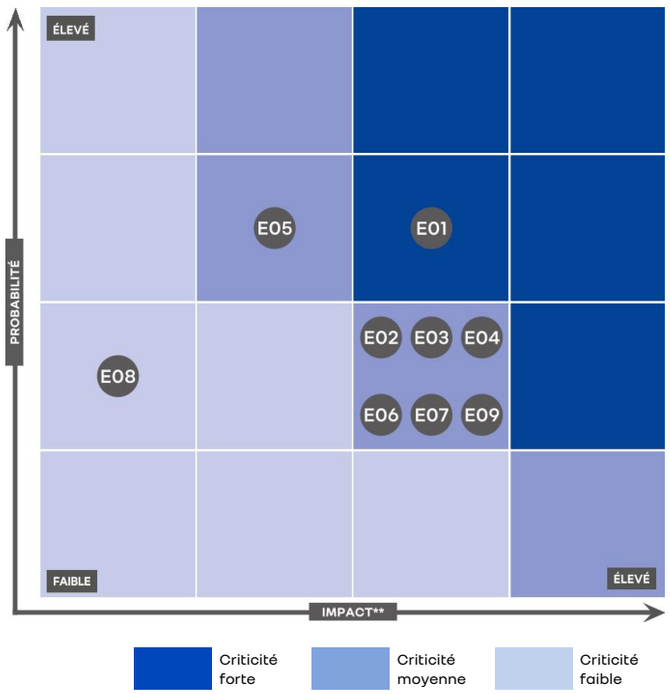
Cartographie simplifiée des risques

Les principaux risques environnementaux explicités ci-dessus ont été hiérarchisés à l'échelle du Groupe. La dernière mise à jour date de 2024.

Résultats

Identification, analyse et hiérarchisation

	Risques	Criticité nette*				
		Sites d'ingénierie	Sites industriels	Sites logistiques	Site de vente & après-vente	Sites Tertiaires
Environnement	E01. Pollution des sols					
	E02. Pollution de l'air					
	E03. Emission des GES					
	E04. Production de déchets					
	E05. Utilisation de la ressource en eau					
	E06. Rejets aqueux dans le milieu naturel					
	E07. Risque de legionellose					
	E08. Emissions sonores					
	E09. Impacts sur la biodiversité					



* Cette criticité est considérée nette des dispositifs de maîtrise déjà en place. Elle est le fruit du croisement de l'impact et de la probabilité des différents risques. Elle ne prend pas en compte l'impact des plans de progrès en cours, n'ayant pas encore produit leurs effets, ou prévus.

** Afin d'assurer une cohérence interne au Groupe, les impacts sont évalués selon la même grille d'impact que celle utilisée par la Direction du Management des Risques pour les Facteurs de Risques Groupe.

Méthode détaillée de cartographie des risques environnementaux sur les sites

Le référentiel « 8 Mandatory Rules Environnement » décrit les 8 règles fondamentales à appliquer pour protéger l'Environnement et permet d'établir une cartographie du niveau de maîtrise de chaque risque et des risques résiduels sur l'ensemble des sites du Groupe (industriels, logistiques, d'ingénierie, et commerciaux). Ce référentiel interne, qui capitalise plus de 20 ans de retour d'expérience, reprend les 52 risques clés identifiés dans les activités de Renault Group avec une description précise des différents niveaux de criticité pour chaque risque. Chaque site évalue son niveau de contrôle et de maîtrise vis-à-vis de chacun de ces risques, et le résultat fait l'objet d'un processus de validation et de conclusions partagées entre le Corporate et le Management du site et sert de base à l'établissement de plans d'actions adaptés.

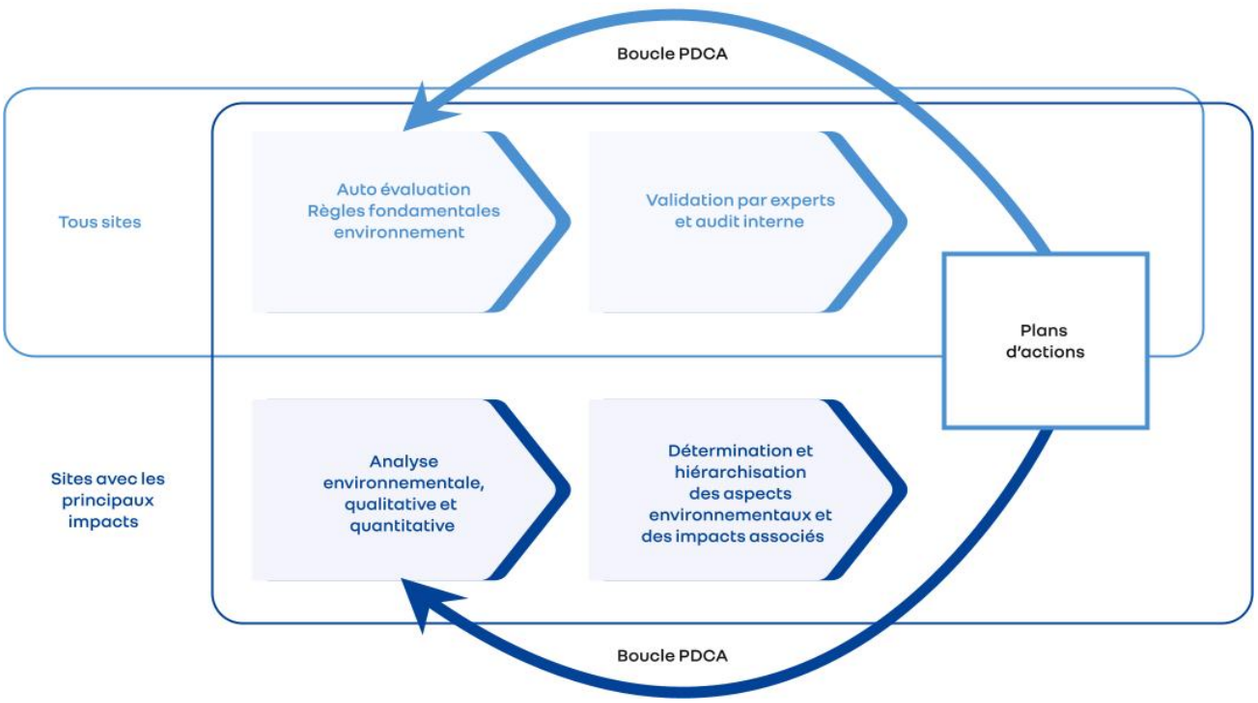
Pour l'établissement de la matrice des risques ci-dessus, chacun des 9 risques environnementaux a été catégorisé, à l'échelle du Groupe, en fonction de l'impact qu'il est susceptible d'engendrer et de sa probabilité d'occurrence s'il n'existait pas de mesures de préventions. Pour chacun de ces risques, un facteur de « maîtrise opérationnelle » a ensuite été appliqué pour intégrer dans la matrice le fait que les mesures de prévention des risques mises en place sur les sites permettent de limiter la fréquence d'occurrence des évènements. Ce facteur de maîtrise opérationnel est directement proportionnel, pour chacun des 9 risques environnementaux, au niveau de maîtrise qui résulte des évaluations réalisées par les sites principaux du Groupe vis-à-vis du référentiel interne « 8 Mandatory Rules ».

Enfin, pour les sites aux impacts environnementaux les plus importants, un système de management environnemental certifié ISO14001 est mis en œuvre. Dans ce cas, les évaluations précédentes sont complétées par une analyse environnementale approfondie permettant d'évaluer et de hiérarchiser les risques et les impacts éventuels en cotant la criticité des couples « aspect/impact » et de mettre en place des plans d'actions adaptés.

2.3.4.2 Des procédures d'évaluation régulière de la situation du Groupe et ses filiales, au regard de la cartographie des risques

Le processus d'évaluation régulière de la situation des sites au regard de la cartographie des risques décrite en section 2.3.4.1 repose sur des auto-évaluations et des audits internes. Il est explicité dans le logigramme ci-dessous. L'évaluation de la situation de l'ensemble des sites (industriels, logistiques, d'ingénierie, ou commerciaux) est remise à jour régulièrement avec pour objectif une mise à jour annuelle, et une validation par audit interne de 100 % sur un planning rotatif sur 3 ans (cycle démarré fin 2021). Pour les sites aux impacts environnementaux les plus importants, l'analyse environnementale approfondie qui complète cette évaluation est remise à jour en cas de nouveau projet susceptible de présenter des risques ou des impacts environnementaux et à minima tous les 3 ans.

Dispositif d'évaluation des risques et des impacts environnementaux



2.3.4.3 Des actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves

Pour les sites majeurs, avec les impacts environnementaux potentiellement les plus importants, le plan d'actions est un élément clé du Système de Management Environnemental et une organisation avec des ressources dédiées est en charge de son animation et de sa mise à jour régulière. Une fois les impacts et risques connus, ces sites s'appliquent à déployer un plan d'actions visant à prévenir et réduire les risques et les atteintes environnementales identifiés.

Cette approche a été renforcée en 2021 pour l'ensemble des sites par la cartographie des risques majeurs élaborée au travers de la cotation « 8 Mandatory Rules Environnement », qui permet de classer chaque site selon son niveau de déploiement de ces 8 fondamentaux et les bonnes pratiques en matière de protection de l'environnement (A, B, C, D, ou E et % global par site). Pour chacun des 52 risques identifiés, le référentiel précise de façon détaillée les actions à mettre en place pour réduire le niveau de criticité et faire progresser la cotation vers un niveau correct ou optimum. Dans la construction des plans d'actions, la priorité est donnée au traitement des éventuelles situations critiques dans le but d'atténuer les risques les plus importants ou de prévenir les atteintes graves.

En complément, des plans d'actions spécifiques transverses sont déployés sur 9 risques identifiés. Ils sont repris dans le tableau de synthèse ci-dessous :

Risques	Mesures d'atténuation et de prévention concernant tous sites	Mesures d'atténuation et de prévention concernant sites les plus importants	Mesures d'atténuation et de prévention spécifiques
1. Pollution des sols et nappes phréatiques	Mise en place des règles techniques métier « Mandatory Rules »	Plans d'action inclus dans le Système de Management de l'Environnement certifié ISO14001	• Roadmap de diagnostic et dépollution des sols sur les sites « historiques ». • Standard de cartographie des risques et de prévention des pollutions de sols.
2. Rejets atmosphériques			• Roadmap de traitement des émissions de COV's. • Plan kaizen de réduction des émissions de COV's.
3. Émissions de gaz à effet de serre			• Plan de décarbonation Groupe
4. Production de déchets			• Objectifs de réduction des quantités de déchets non recyclés (2025) et plans d'actions associés.
5. Utilisation de la ressource en eau			• Objectifs de réduction des prélèvements en Eau (2025) et plans d'actions associés.
6. Rejets aqueux			• Objectifs de réduction des rejets aqueux (2025) et plans d'actions associés. • Passage en traitement de surface sans nickel.
7. Risque légionellose			• Politique et standards de prévention du risque légionellose.
8. Emissions sonores			• Monitoring des émissions sonores.
9. Biodiversité			• Engagements Act4nature et en particulier systématisation des diagnostics « biodiversité » sur les sites.

Visuel des règles fondamentales de Renault Group



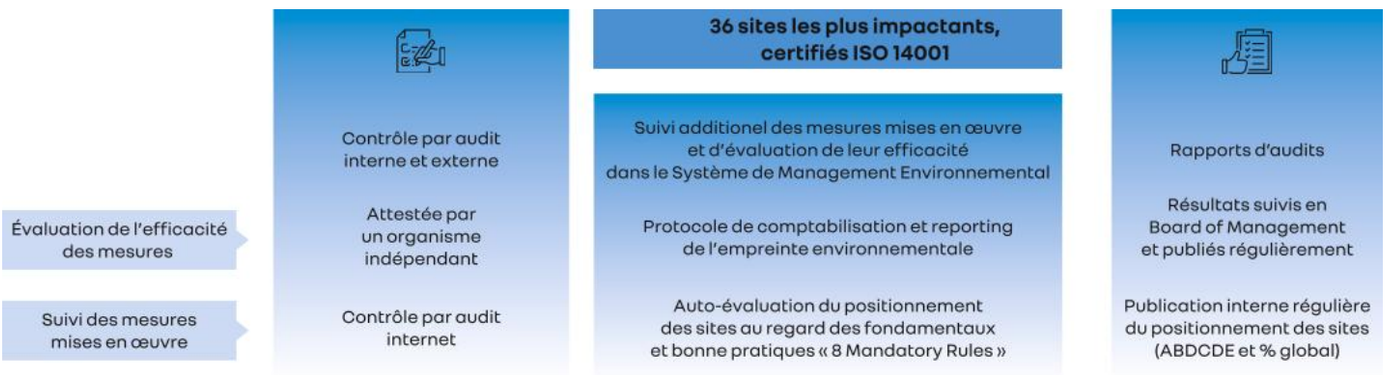
Enfin, une organisation en réseau, rassemblant les experts internes Renault en protection de l'Environnement de tous les pays (environ 250 personnes), avec des « Clubs Métiers » organisés de façon régulière, des audits internes croisés entre un site et un autre, et des Clubs dédiés à chaque sujet technique (eau, déchets, compliance, etc.) permet d'assurer la transversalisation des compétences et des bonnes pratiques.

2.3.4.4 Un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité

Le Comité de Pilotage du Devoir de Vigilance assure un suivi mensuel des mesures mises en œuvre. Une synthèse est présentée une fois par an en Comité Éthique et Conformité (détail en section 2.3.1 Gouvernance du Plan de Vigilance).

Plusieurs dispositifs sont déployés afin de suivre les mesures mises en œuvre et de s'assurer de leur efficacité comme schématisé ci-dessous.

Chaque site évalue de façon régulière l'état de déploiement des « 8 Mandatory Rules Environnement » et obtient ainsi un « score » de niveau de déploiement. Cette cotation progresse au fur et à mesure du déploiement des fondamentaux et bonnes pratiques sur le site. Les résultats des cotations des sites sont contrôlés par un audit interne, mis à jour et diffusés plusieurs fois par an à tous les niveaux de l'entreprise. La bonne mise en œuvre des plans d'actions spécifiques à chaque risque listé dans la section 2.3.4.3 est évaluée au travers de ce processus.



Afin de mesurer l'efficacité des plans d'actions sur ses résultats de performance environnementale, un processus de comptabilisation de l'empreinte environnementale du Groupe très précis est mis en œuvre. Les données environnementales de chaque site (quantités de déchets, rejets aqueux et émissions atmosphériques, consommation d'eau et énergie) sont reportées *via* un système commun, consolidées au niveau Groupe et attestées annuellement par un organisme d'audit indépendant. Les résultats sont suivis par le Top Management de l'entreprise en Leadership Team.

Enfin, pour les sites aux impacts environnementaux les plus importants, le dispositif de contrôle est renforcé dans le cadre de la certification du management environnemental.

En effet, sont ajoutés deux niveaux de contrôle par le biais des audits internes et externes :

- ✓ Lors des audits internes des Systèmes de Management de l'Environnement, les exigences de la norme ISO14001 sur les différentes thématiques environnementales (sol, eau, air, déchets, énergie, produits chimiques, risque légionnelles, bruit et prévention des risques) sont passées en revue afin de s'assurer que le système est opérationnel pour gérer les éventuels impacts dus à l'activité. Ces audits internes sont réalisés par des équipes de deux à quatre auditeurs Renault venant d'autres sites. À réception du rapport d'audit, l'entité auditée définit le plan d'action pour traiter chaque non-conformité, et la réalisation et l'efficacité du plan d'action sont vérifiées lors des audits suivants ;
- ✓ Le dernier niveau de contrôle correspond à l'audit annuel externe réalisé par un organisme accrédité indépendant et qui aboutit à l'obtention du certificat ISO14001.

2.3.5 Fournisseurs et sous-traitants

2.3.5.1 Cartographie des risques : identification, analyse et hiérarchisation

Méthodologie

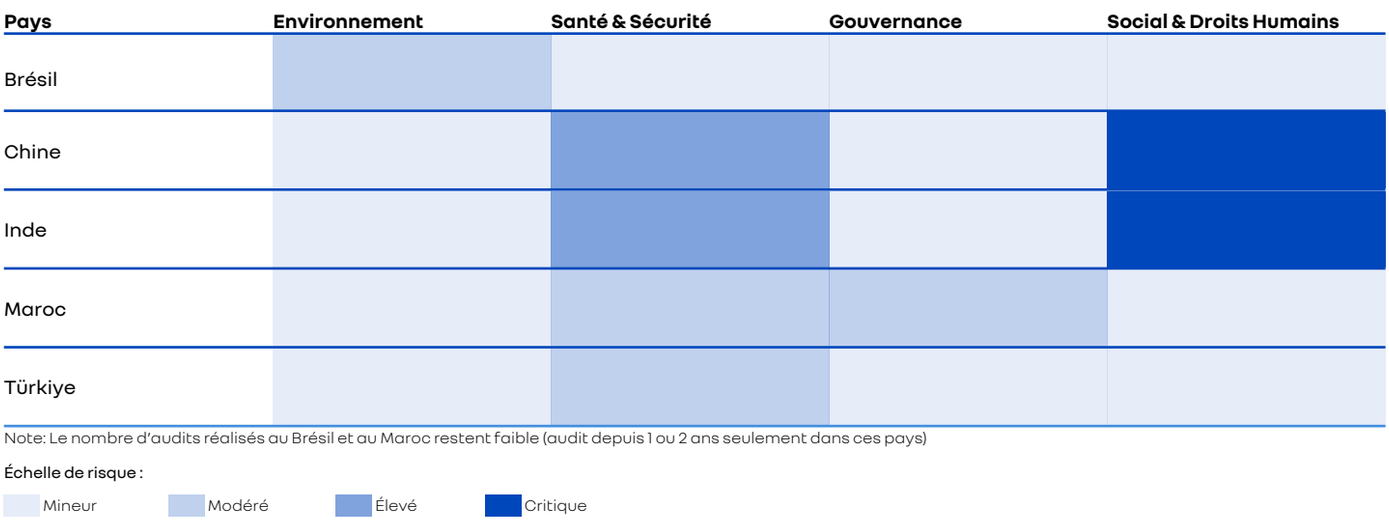
Pour cartographier les risques chez ses fournisseurs, Renault Group s'appuie sur plusieurs éléments :

- une base de données externe et la cartographie des risques sur 81 pays décrite dans l'encart ci-dessous ;
- le bilan des campagnes d'audits de sites réalisés ;
- une veille spécifique ;
- l'expérience des spécialistes internes.

Les résultats cumulés des audits réalisés ces dernières années ont également permis de compléter l'analyse des risques, par une approche plus quantitative sur chaque nature de risque : environnement, santé et sécurité, droits humains, et gouvernance.

Parmi les pays dans lesquels le Groupe dispose d'un nombre significatif de sites fournisseurs, 5 pays prioritaires en termes de risques ont été sélectionnés en 2024 : Brésil, Chine, Inde, Maroc et Türkiye. La campagne 2024 d'audits de sites fournisseurs a été axée notamment sur ces pays.[16]

Cartographie des risques



Note: Le nombre d'audits réalisés au Brésil et au Maroc restent faible (audit depuis 1 ou 2 ans seulement dans ces pays)

Cette cartographie, basée sur l'analyse d'occurrences de non-conformités détectées lors des audits, fait l'objet d'améliorations d'année en année en capitalisant sur les campagnes successives et en continuant d'intégrer les études et *benchmarks* externes.

16 Afin d'offrir une vision d'ensemble de son action en relation avec les activités de ses fournisseurs ou sous-traitants, Renault Group a choisi de faire figurer les questions de gouvernance dans cette section, étant rappelé que ce sujet ne rentre pas dans les thématiques pour lesquelles un plan de vigilance doit être établi pour la loi française 2017 sur le devoir de vigilance. Ce sujet rentre par contre dans les thématiques du guide OECD sur le devoir de vigilance pour une conduite responsable des entreprises.

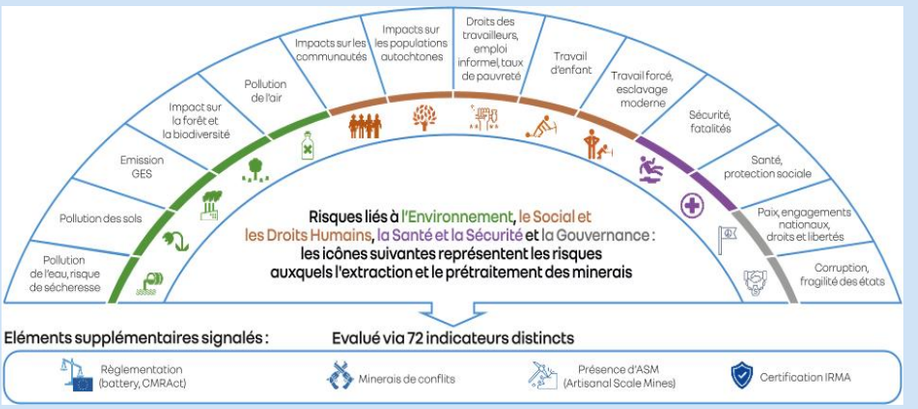
CARTOGRAPHIE DES RISQUES MINERAIS/PAYS

En 2024, RENAULT Group a confié au cabinet **TRANSITIONS**[1] la réalisation d'une étude approfondie intitulée « *Cartographie des Risques Minerais / Pays* ». Cette étude vise à évaluer et prioriser les risques **environnementaux, sociaux** (concernant les travailleurs et les communautés), **droits humains, santé & sécurité** et de **gouvernance** pour :

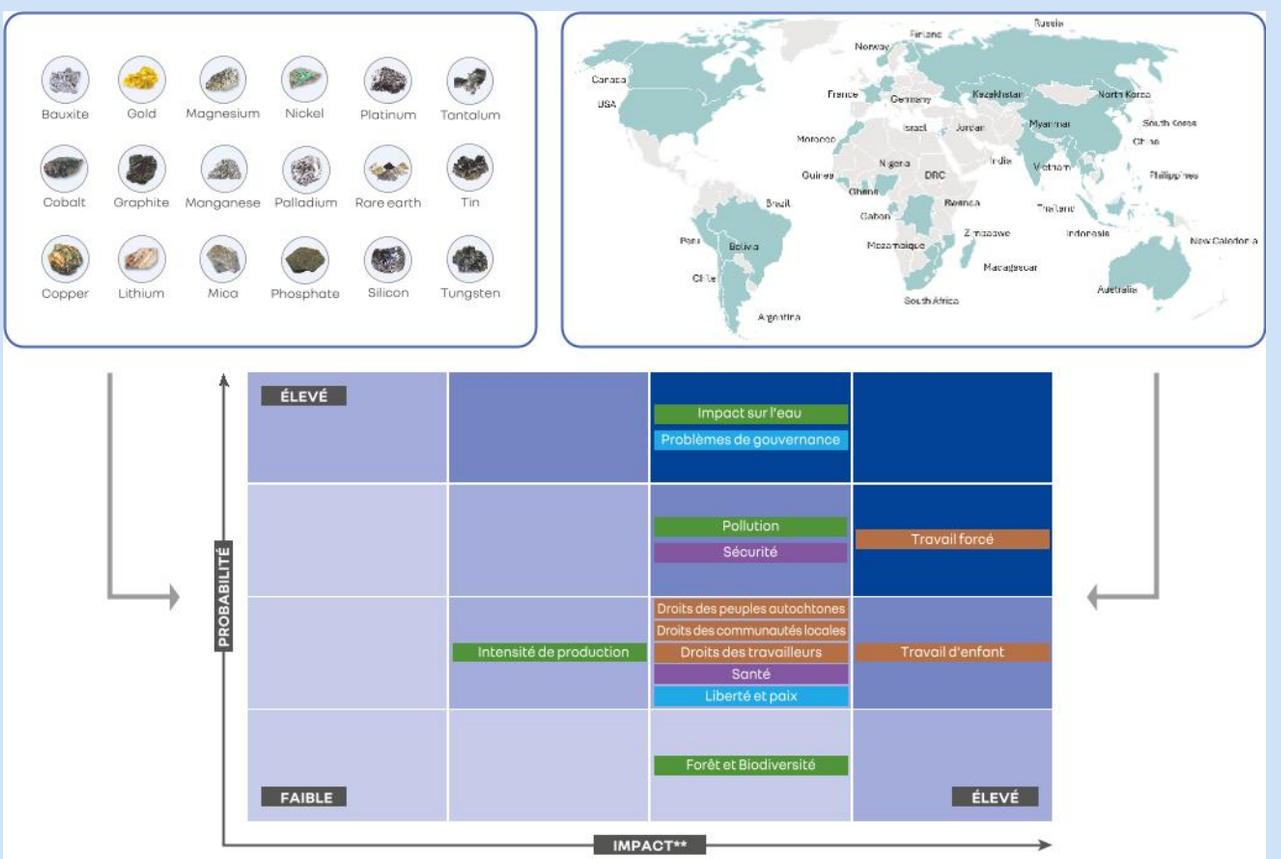
- les processus d'extraction de 18 minerais ;
- 81 pays regroupant les principaux pays d'extraction de minerais, ainsi que les pays de la base fournisseurs de Renault Group;
- les combinaisons minerais / pays.

La méthodologie de cette cartographie des risques a été élaborée en s'appuyant sur les processus de gestion des risques du Groupe utilisés dans le Plan de Vigilance avec un périmètre plus large, et affinée *via* des consultations avec des parties prenantes (ONG, experts, etc.).

14 grandes catégories de risques ont été retenues sur les 4 piliers Environnement, Social & Droits Humains, Santé & Sécurité et Gouvernance :



L'étude porte sur 18 minerais stratégiques pour Renault Group, couvrant notamment le périmètre des batteries (**NMC**[2] et **LFP**[3]), les minerais de conflits ainsi que d'autres familles de minerais à fort enjeu.



(1) Transition est un cabinet de conseil en transition écologique et sociale

(2) NMC : Nickel-Manganese-Cobalt.

(3) LFP : Lithium FerroPhosphate.

Ainsi, pour chaque combinaison Minerais/Pays, cette étude permet de positionner les 14 catégories de risques sur une cartographie des risques telles qu'illustrée ici.

Cette étude vient orienter les actions du Groupe pour la **maîtrise des risques**, en étroite collaboration avec ses fournisseurs. Elle confirme les géographies et typologies de risques prioritaires pour les audits, et contribue à la formation et à la sensibilisation des acteurs internes et externes au Groupe. Ces résultats permettent de mieux éclairer les risques ESG lors des décisions d'approvisionnement du Groupe.

2.3.5.2 Des procédures d'évaluation régulière de la situation des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, au regard de la cartographie des risques

L'évaluation de la situation des fournisseurs vis-à-vis de la cartographie des risques repose sur deux piliers :

- des évaluations via une plate-forme Internet (principalement Ecovadis) permettant d'évaluer les politiques et actions ESG des fournisseurs et des sous-traitants ;
- des évaluations des sites fournisseurs et sous-traitants. Entre 2018 et 2024, le Groupe a fait réaliser 208 audits sociaux, de sécurité, de santé, d'environnement et d'éthique de sites fournisseurs par des sociétés externes principalement dans 6 pays : Brésil, Chine, Inde, Maroc, Russie[17] et Türkiye

En 2024, le Groupe a également initialisé le déploiement de questionnaires d'auto-évaluation – utilisant le même déroulé que les audits sur site. 49 sites fournisseurs ont ainsi été évalués en 2024 dans cinq pays (Brésil, Chine, Inde, Maroc et Türkiye).

2.3.5.3 Des actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves

Afin d'atténuer les risques et de prévenir les atteintes graves, dans le cadre du devoir de vigilance, Renault Group :

- met en œuvre la politique d'achats responsables, ensemble d'exigences envers ses fournisseurs et sous-traitants (**a**) ;
- fait de l'engagement à respecter sa politique d'achats responsables un critère déterminant dans la sélection des fournisseurs et sous-traitants (**b**) ;
- assure un suivi de la mise en œuvre des plans d'actions correctifs construits à la suite des audits de sites fournisseurs (**c**) ;
- s'appuie sur une équipe dédiée, rattachée à la Direction des Achats (**d**).

a. Une politique d'achats responsables, socle de la relation fournisseur

Les risques identifiés dans la cartographie font l'objet d'exigences vis-à-vis de nos fournisseurs et sous-traitants. Renault Group s'appuie sur des documents établissant les principes de relations contractuelles responsables avec les fournisseurs :

- les « Renault Group Corporate Social Responsability Guidelines for Suppliers » (document mis à jour en novembre 2023). Diffusé à tous ses fournisseurs et sous-traitants, ce document présente les attentes ESG de Renault Group vis-à-vis de sa chaîne d'approvisionnement en matière de sécurité et de qualité, de droits humains et de droit du travail, d'environnement, de conformité, de non-divulgation d'informations ; Le Groupe demande à ses fournisseurs et à ses sous-traitants de s'engager, par écrit, à respecter ces lignes directrices. Il leur est également demandé de les déployer auprès de leurs propres fournisseurs ;
- l'accord-cadre mondial de responsabilité sociale, sociétale et environnementale signé en 2013 avec l'IndustriALL Global Union et le Comité de Groupe, par lequel Renault Group s'engage à communiquer l'accord-cadre à ses fournisseurs et à ses sous-traitants. Il leur demande de s'engager sur la mise en œuvre dans leur propre entreprise, des droits mentionnés au chapitre 1 de l'accord-cadre et les encourage à faire de même avec leurs propres fournisseurs. Si nécessaire, des plans d'actions correctifs sont mis en place avec le soutien de Renault Group ;
- les « Renault Group Green Procurement Guidelines » (document mis à jour en novembre 2023) : diffusé à tous les fournisseurs de Renault Group, ce document décrit les attentes en matière de management environnemental, de biodiversité, de politiques substances et de recyclage ;
- la politique de Renault Group en matière d'approvisionnement de cobalt et de minerais provenant de zones de conflit ou à haut risque (2019) : cette politique présente aux fournisseurs et à l'ensemble de ses sous-traitants de produits pouvant contenir ces minerais, les attendus du Groupe concernant le respect des droits de l'homme et la lutte contre le travail des enfants dans sa chaîne d'approvisionnement ;
- les engagements de Renault Group en matière d'approvisionnement en caoutchouc naturel durable (2022) ;
- la politique d'Achats à l'attention des Fournisseurs, publiée en juin 2024 : Ce document présente les principes fondateurs de la démarche d'Achats de RENAULT Group : Les principes de sélection des fournisseurs, ses valeurs, l'accompagnement des fournisseurs, les principes déontologiques partagés par les fournisseurs, ainsi que les principes environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG).

Par ailleurs, la fonction Achat s'appuie sur un Code de déontologie dédié renforçant la Charte éthique. Ce document, disponible sur le site intranet du Groupe, est destiné à l'ensemble des responsables et collaborateurs de la Direction

17 Jusqu'en 2021.

des achats, ainsi qu'à tous ceux qui dans et/ou pour Renault Group sont amenés à être en relation avec les fournisseurs et/ou à influencer l'acte d'achat. Le code s'applique à tous les processus achats de Renault Group et notamment au respect de la stratégie de Renault, à la sélection des fournisseurs, aux revues de performance et plus généralement à toute relation ou communication avec un fournisseur.

b. Un critère déterminant dans la sélection des fournisseurs et des sous-traitants

Renault Group s'est engagé, par son accord cadre mondial 2013, à ce que le respect des droits fondamentaux soit un critère déterminant dans la sélection des fournisseurs et des sous-traitants. Cela s'applique pour l'entrée au panel mais aussi pour l'attribution de nouveaux marchés.

c. Suivi des plans d'action correctifs à la suite des audits de sites fournisseurs et sous-traitants

Les non-conformités détectées lors des audits sur site donnent lieu à des plans d'actions correctifs qui sont mis en œuvre avec le support du Groupe. La Direction des Achats Responsables assure un suivi du déploiement de ces plans auprès des fournisseurs ayant obtenu les évaluations les plus faibles, avec demande de ré-audit obligatoire. Tout manquement non corrigé après observation entraîne des mesures pouvant aller jusqu'à l'arrêt des relations avec l'entreprise concernée.

d. Une équipe achats responsables dédiée aux sujets ESG

Afin de prévenir les atteintes graves dans le cadre du devoir de vigilance, Renault Group s'appuie sur une équipe dédiée, rattachée à la Direction des Achats dont les objectifs sont de :

- veiller au respect par les fournisseurs des lois et réglementations, en lien avec les sujets sociaux, de santé, de sécurité, d'environnement et de gouvernance (par exemple : loi sur le devoir de vigilance, Sapin 2, règlement européen sur les batteries) ;
- renforcer l'identification et la prévention des risques ESG dans la chaîne d'approvisionnement ;
- renforcer l'évaluation ESG des fournisseurs (via un prestataire externe et sa plateforme en ligne) ;
- piloter les audits ESG externes des fournisseurs, sur la base des exigences définies par le Groupe ;
- suivre la mise en place d'actions correctives adaptées par les fournisseurs ;
- coordonner un réseau de correspondants dans les Directions d'Achats locales ;
- accompagner les différents acteurs de la direction des Achats (acheteurs, manager Achats etc) dans le déploiement de la politique d'Achats Responsables, notamment via des modules de formation co-animés avec la société ECOVADIS. En 2024, ce sont plus de 440 personnes qui ont suivi ce module de formation au sein de la Direction des Achats ;
- participer aux collaborations et partenariats clés : par exemple RMI (Responsible Minerals Initiative), GPSNR (Global Platform for Sustainable Natural Rubber), au sein de groupes de travail de la PFA (Plateforme Française Automobile), de GBA (Global Battery Alliance) et à partir de 2025 IRMA (Initiative for Responsible Mining).

DES PARTENARIATS STRATÉGIQUES DANS LA CHAÎNE DE VALEUR BATTERIE

Depuis 2021, Renault Group noue des partenariats stratégiques avec des fournisseurs pour sécuriser l'approvisionnement de certaines matières premières de la chaîne d'approvisionnement des batteries électriques et construire une chaîne de valeur de la batterie plus durable et transparente. Ces accords contribuent à l'atténuation des risques et de prévention des atteintes graves.

Renault Group a ainsi signé des accords en 2021 avec Vulcan Energy pour un approvisionnement décarboné et européen en lithium et avec Terrafame pour un approvisionnement durable en nickel.

En 2022, Renault Group a signé un accord avec Managem Group pour un approvisionnement durable en cobalt marocain.

En 2023, Renault Group a signé un partenariat stratégique avec le Groupe Arverne, spécialiste de la géothermie et de la production de lithium bas carbone à destination de l'industrie des batteries pour véhicules électriques.

2.3.5.4 Un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité

Le Comité de Pilotage du Devoir de Vigilance assure un suivi mensuel des mesures mises en œuvre. Une synthèse est présentée une fois par an en Comité Éthique et Conformité (détail en section 2.3.1 Gouvernance).

Le Groupe mesure la conformité de ses fournisseurs à ses exigences ESG au travers de quatre critères principaux :

- le pourcentage de la masse d'achat de pièces automobiles qui fait l'objet d'une évaluation ESG ;
- le pourcentage de la masse d'achat de pièces automobiles dont la note ESG traduit une performance élevée ou très élevée ;
- le nombre de fournisseurs de pièces qui font l'objet d'une évaluation ESG ;
- le nombre de fournisseurs dont la note ESG traduit une performance élevée ou très élevée.

Depuis 2024, le suivi de l'évaluation ESG du Top 500 fournisseurs inclue non seulement les fournisseurs de pièces (périmètre 2023) mais également les fournisseurs 'hors pièces'. De ce fait, le Top 500 fournisseurs couvre en 2024 une portion plus importante de la masse d'achats totale du Groupe.

En 2024, la performance ESG (niveau Groupe) des fournisseurs du Top 500 de Renault Group est la suivante :

Pièces (Top 500)	Total 2023 (TOP 500 pièces)	Total 2024 (TOP 500 pièces et hors pièces)
Taux de masse d'achats directs couverte par une évaluation ESG[1]	97 %	97 %
Taux de performance ESG élevée ou très élevée 1 an (% masse d'achats totale)[2]	82%	86,7 %
Nombre de groupes fournisseurs directs couverts par une évaluation ESG	440/500	447/500
Nombre de groupes fournisseurs ESG élevée ou très élevée moins de 1 an (nombre de groupes fournisseurs)	326/500	326/500
Couverture de la masse d'achats TOP 500 par rapport à la masse d'achats totale	76 %	88 %

(1) Taux de masse d'achats couverte par une évaluation ESG sur le TOP 500 fournisseurs : l'indicateur représente le pourcentage de masse d'achats sur le TOP 500 fournisseurs pour lesquels une évaluation ESG valide (évaluation EcoVadis ou équivalente inférieure à 1 an) du fournisseur est répertoriée. Le TOP 500 est le TOP 500 fournisseurs calculé sur la base de la masse d'achats totale 2023.

(2) Taux de performance ESG élevée ou très élevée 1 an (% masse d'achat totale) sur le TOP 500 : l'indicateur représente les pourcentages de masse d'achats sur le TOP 500 fournisseurs pour lesquels une évaluation ESG valide (évaluation EcoVadis ou équivalente inférieure à 1 an) et supérieure ou égale à 45 points sur 100 du fournisseur est répertoriée (un fournisseur est considéré par EcoVadis comme n'étant pas à risque à partir d'un score de 45 points). Le TOP 500 est un TOP 500 fournisseurs calculé sur la base de la masse d'achats totale 2023.

2.3.6 Dispositif d'alerte professionnelle

Conformément à la loi du 27 mars 2017, le plan de vigilance comprend un mécanisme d'alerte et de recueil des signalements portant sur l'existence de risques ou de faits relatifs à des atteintes graves envers les droits humains, les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement. Comme chaque année, Renault Group a rappelé à ses fournisseurs et sous-traitants les possibilités offertes par la plateforme WhistleB.

Par ailleurs, conformément aux exigences de la loi française « Sapin 2 » de 2016 (modifiée en 2022) relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, Renault Group a déployé un dispositif d'alerte, s'appuyant notamment sur une plateforme confidentielle et sécurisée de recueil des signalements (WhistleB), ouverte à l'ensemble des salariés (y compris les candidats à l'embauche et les anciens salariés), aux collaborateurs externes et occasionnels, aux actionnaires, aux membres des organes d'administration, de direction ou de surveillance des entités de Renault Group, ainsi qu'aux salariés des cocontractants des entités de Renault Group (par ex. concessionnaires, fournisseurs, partenaires) et leurs sous-traitants.

La plateforme est gérée par un prestataire externe et est accessible à tout moment, tous les jours de la semaine, sur un ordinateur professionnel ou personnel, une tablette ou un smartphone en ligne à l'adresse https://renault.whistleb.com ou *via* le site institutionnel de Renault Group. La plateforme est disponible en 15 langues.

Les personnes physiques susmentionnées peuvent signaler des faits contraires à la loi, à la Charte Ethique ou au Code de Conduite Anticorruption.

Le système d'alerte est complété par les autres canaux internes de signalement, à savoir les lignes hiérarchiques, la Direction de l'Ethique et de la Compliance ou la Direction déléguée aux Alertes Professionnelles, la Direction des Ressources Humaines, les instances représentatives du personnel.

Renault Group interdit et ne pratique aucune forme de représailles à l'encontre des lanceurs d'alerte.

Les signalements relatifs à Renault s.a.s. sont traités par la Direction déléguée aux Alertes Professionnelles et le Comité de Traitement des Alertes, composé de sept membres et de trois experts et présidé par le Directeur de l'Ethique et de la Compliance Groupe. Dans les autres entités, les alertes sont traitées par le correspondant Ethique et Compliance et/ou le Comité Ethique et Compliance concerné, présidé par le Directeur pays.

Un rapport statistique sur les alertes dans le monde est présenté chaque année au Comité d'Ethique et de Conformité du Groupe (CECG) et au Comité d'Audit et des Risques (CAR), un comité du Conseil d'Administration de Renault Group.

2.3.7 Annexes

Définitions et modes de calcul des indicateurs sociaux

Indicateurs santé-sécurité

Taux FR1 : taux de fréquence des accidents de travail des employés Renault et intérimaires nécessitant une intervention médicale plus poussée que les premiers soins. Ce taux correspond à une liste définie de blessures atteignant ou dépassant un certain seuil de gravité et sur lesquelles Renault Group entend prioriser ses actions.

Taux FR2 : taux de fréquence des accidents de travail avec arrêt de travail des employés Renault et intérimaires (quelques cas d'exclusion complémentaires par rapport au F2).

Les taux FR1 et FR2 correspondent à des taux d'événements divisés par 1 000 000 heures travaillées.

Exemple :

$$\text{FR2} = \frac{\text{Nombre d'accidents de travail avec arrêt}}{\text{Nombre d'heures d'exposition aux risques}} \times 1\,000\,000$$

Les accidents des travailleurs temporaires sont inclus dans les indicateurs FR1 et FR2 depuis 2018.

Taux de gravité G1 : [nombre de jours d'arrêt de travail sur l'année liés à des accidents de travail de l'année ou des années antérieures – nombre de jours d'arrêt correspondant à des accidents contestés/gagnés] × 1 000 / nombre d'heures d'exposition aux risques professionnels de l'année, pour les employés Renault et les intérimaires.

Maladies professionnelles : taux de maladies professionnelles contractées par des employés Renault suite à une exposition prolongée à un risque professionnel (bruit, produit chimique, posture, etc.) déclarées comme telles à un organisme extérieur si la réglementation en vigueur dans le pays le prévoit. Taux de maladies professionnelles déclarées pour 1 000 employés jusqu'à fin 2016. Taux de maladies professionnelles déclarées pour 1 000 000 heures d'exposition aux risques professionnels à partir de 2017. Ce taux inclut les maladies professionnelles déclarées ayant donné lieu, ou non, à un arrêt de travail.

Accidents sur la voie publique : accidents des employés Renault sur la voie publique lors d'un trajet quotidien ou dans le cadre d'une mission.

2.4 Sustainability Accounting Standards Board (SASB) Index

Renault Group a décidé d'adopter le standard SASB à compter de l'exercice 2020.

Le SASB est une entité de normalisation qui fait partie de la Fondation IFRS. Elle définit des standards matériels de reporting en matière de développement durable par secteur industriel principalement pour les investisseurs (c'est-à-dire des thématiques raisonnablement susceptibles d'avoir un impact matériel sur la performance financière).

SASB a développé un ensemble complet de 77 standards par secteur industriel qui ont été publiés en novembre 2018. Ils identifient un ensemble minimal de thématiques de développement durable ainsi que leurs indicateurs associés qu'une entreprise caractéristique d'un secteur industriel devrait publier du fait de leur matérialité.

Thème	Mesure comptable	Catégorie	Unité de mesure	Code		
Mesure de l'activité	Nombre de véhicules produits	Quantitatif	2 225 697	TR-AU-000.A		Voir « Automobile » chapitre 1.3.1
	Nombre de véhicules vendus	Quantitatif	2 235 345	TR-AU-000.B		
Thème	**Mesure comptable**	**Catégorie**	**Unité de mesure**	**Code**	**Réponse**	**Référence**
Sécurité des produits	Pourcentage de modèles de véhicules évalués par des programmes NCAP et ayant reçu une note de sécurité globale de 5 étoiles, par région	Quantitatif	Pourcentage (%)	TR-AU-250a.1	70 % de modèles Renault VP vendus en Europe en 2024 sont classées 5* Euro-NCAP avec une cotation valide (Nouvelle Rafale, Nouvelle Espace, Austral, Nouvelle Scenic E-Tech, Megane E-Tech, Arkana, Clio).	Voir « Sécurité personnelle des consommateurs et des utilisateurs finaux » chapitre 2.2.3.4.3
	Nombre de plaintes pour défauts liés à la sécurité, pourcentage d'investigation[1]	Quantitatif	Nombre Pourcentage (%)	TR-AU-250a.2	1 629 100 %	Voir « Sécurité personnelle des consommateurs et des utilisateurs finaux » chapitre 2.2.2.3.4.3
	Nombre de véhicules rappelés	Quantitatif	Nombre	TR-AU-250a.3	380 134 véhicules (rappel volontaire)	Voir « Sécurité personnelle des consommateurs et des utilisateurs finaux » chapitre 2.2.2.3.4.3
Conditions de travail	Pourcentage des salariés couverts par des conventions collectives	Quantitatif	Pourcentage (%)	TR-AU-310a.1	88,27 %	Voir « Actions relatives aux impacts matériels sur le personnel de l'entreprise… » chapitre 2.2.3.1.3.5
	Nombre d'arrêts de travail et nombre total de jours d'inactivité	Quantitatif	Nombre Jours d'inactivité	TR-AU-310a.2	3 jours 26 jours	Voir Plan de Vigilance chapitre 2.3.3.4
Consommation de carburant & émissions en phase d'utilisation	Consommation de carburant moyenne de la flotte véhicules pondérée en fonction des ventes	Quantitatif	gCO_2/km	TR-AU-410a.1	Europe, VP : 109,4 gCO_2/km WLTP Monde, VP : 119,9 gCO_2/km WLPT équivalent (*)	2.2.2.1.6 section Indicateurs
	Nombre de véhicules zéro émission (ZEV), de véhicules hybrides, et de véhicules hybrides rechargeables vendus	Quantitatif	Unités de véhicules vendus	TR-AU-410a.2	Électriques[3] : 131 603 Hybrides : 300 043 Hybrides rechargeables : 2198	Voir « Automobile » chapitre 1.3.1.
	Description sur le management des risques et des opportunités en matière de consommation de carburant et d'émissions des flottes	Discussion et analyse		TR-AU-410a.3	Description fournie	Voir « Actions et ressources en rapport avec les politiques en matière de changement climatique » dans le chapitre 2.2.2.1.5

Thème	Mesure comptable	Catégorie	Unité de mesure	Code		
Approvisionnement en matériaux	Description de la gestion des risques associés à l'utilisation des matériaux critiques	Discussion et Analyse		TR-AU-440a.1	Description fournie	Voir « Politiques sur les matières premières critiques » dans le chapitre 2.2.3.2.1.
Efficacité des matériaux & recyclage	Quantité totale de déchets de fabrication, Pourcentage recyclé	Quantitatif	Tonnes (t), Pourcentage (%)	TR-AU-440b.1	585 779t[4] 93,6 %[4]	Voir « Flux de ressources sortant » chapitre 2.2.2.2.6.3
	Poids des matériaux en fin de vie récupérés, Pourcentage recyclé	Quantitatif	Tonnes (t), Pourcentage (%)	TR-AU-440b.2	18 415t[5] 88,4 %[6]	Voir « Indicateurs de l'utilisation des ressources et de l'économie circulaire » dans le chapitre 2.2.2.2.3
	Recyclabilité moyenne des véhicules vendus, en masse	Quantitatif	Pourcentage (%) par masse pondérée en fonction des ventes	TR-AU-440b.3	Tous nos véhicules sont recyclables à au moins 85 % et valorisables à 95 %	Voir « Indicateurs de l'utilisation des ressources et de l'économie circulaire » dans le chapitre 2.2.2.2.6

(1) Nombre de plaintes adressées au Service Relation Clientèle et « classées » par une codification interne « potentially safety ».

(2) Hors RKM.

(3) Ventes VP+VU monde.

(4) Périmètre fabrication, hors chantier et fonderie.

(5) Périmètre France. La donnée pour la masse moyenne des véhicules est publiée par les autorités françaises (ADEME). La donnée la plus récente disponible portent sur 2022.

(6) Scope France.

(*) Les chiffres homologués ont été harmonisés en « WLTP équivalent » en utilisant des facteurs de conversion.

2.5 Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 de Renault S.A

Exercice clos le 31 décembre 2024

Renault S.A.

122-122 bis avenue du Général Leclerc - 92100 Boulogne-Billancourt

Renault S.A.

Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 de Renault S.A., relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2024

A l'Assemblée Générale de la société Renault S.A.,

Le présent rapport est émis en notre qualité de commissaires aux comptes de Renault S.A. Il porte sur les informations en matière de durabilité et les informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2024 et incluses dans l'état de durabilité incorporé par référence dans le rapport de gestion du groupe.

En application de l'article L. 233-28-4 du code de commerce, Renault S.A. est tenue d'inclure les informations précitées au sein d'une section distincte de son rapport de gestion du groupe. Ces informations ont été établies dans un contexte de première application des articles précités caractérisé par des incertitudes sur l'interprétation des textes, le recours à des estimations significatives, l'absence de pratiques et de cadre établis notamment pour l'analyse de double matérialité ainsi que par un dispositif de contrôle interne évolutif. Elles permettent de comprendre les impacts de l'activité du groupe sur les enjeux de durabilité, ainsi que la manière dont ces enjeux influent sur l'évolution des affaires du groupe, de ses résultats et de sa situation. Les enjeux de durabilité comprennent les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernement d'entreprise.

En application du II de l'article L. 821-54 du code précité, notre mission consiste à mettre en œuvre les travaux nécessaires à l'émission d'un avis, exprimant une assurance limitée, portant sur :

- la conformité aux normes d'information en matière de durabilité adoptées en vertu de l'article 29 ter de la directive (UE) 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 (ci-après ESRS pour *European Sustainability Reporting* Standards) du processus mis en œuvre par Renault S.A. pour déterminer les informations publiées, et le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L. 2312-17 du code du travail ;
- la conformité des informations en matière de durabilité incorporées par référence dans le rapport de gestion du groupe à la section 2.2 « Etat de durabilité », avec les exigences de l'article L. 233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS ; et
- le respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

L'exercice de cette mission est réalisé en conformité avec les règles déontologiques, y compris d'indépendance, et les règles de qualité prescrites par le code de commerce.

Il est également régi par les lignes directrices de la Haute Autorité de l'Audit « *Mission de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852* ».

Dans les trois parties distinctes du rapport qui suivent, nous présentons, pour chacun des axes de notre mission, la nature des vérifications que nous avons opérées, les conclusions que nous en avons tirées, et, à l'appui de ces conclusions, les éléments qui ont fait l'objet, de notre part, d'une attention particulière et les diligences que nous avons mises en œuvre au titre de ces éléments. Nous attirons votre attention sur le fait que nous n'exprimons pas de conclusion sur ces éléments pris isolément et qu'il convient de considérer que les diligences explicitées s'inscrivent dans le contexte global de la formation des conclusions émises sur chacun des trois axes de notre mission.

Enfin, lorsqu'il nous semble nécessaire d'attirer votre attention sur une ou plusieurs informations en matière de durabilité fournies par le groupe dans le rapport de gestion du groupe à la section 2.2 « Etat de durabilité »., nous formulons un paragraphe d'observations.

Limites de notre mission

Notre mission ayant pour objectif d'exprimer une assurance limitée, la nature (choix des techniques de contrôle) des travaux, leur étendue (amplitude), et leur durée, sont moindres que ceux nécessaires à l'obtention d'une assurance raisonnable.

En outre, cette mission ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de Renault S.A., notamment à porter une appréciation, qui dépasserait la conformité aux prescriptions d'information des ESRS sur la pertinence des choix opérés par Renault S.A. en termes de plans d'action, de cibles, de politiques, d'analyses de scénarios et de plans de transition.

Elle permet cependant d'exprimer des conclusions concernant le processus de détermination des informations en matière de durabilité publiées, les informations elles-mêmes, et les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, quant à l'absence d'identification ou, au contraire, l'identification, d'erreurs, omissions ou incohérences d'une importance telle qu'elles seraient susceptibles d'influencer les décisions que pourraient prendre les lecteurs des informations objet de nos vérifications.

Notre mission ne porte pas sur les éventuelles données comparatives.

2.5.1 Conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par Renault S.A. pour déterminer les informations publiées, et respect de l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L. 2312-17 du code du travail

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que :

- le processus défini et mis en œuvre par Renault S.A. lui a permis, conformément aux ESRS, d'identifier et d'évaluer ses impacts, risques et opportunités liés aux enjeux de durabilité, et d'identifier ceux de ces impacts, risques et opportunités matériels qui ont conduit à la publication des informations en matière de durabilité dans le rapport de gestion du groupe à la section 2.2 Etat de durabilité, et
- les informations fournies sur ce processus sont également conformes aux ESRS.

En outre, nous avons contrôlé le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions ou incohérences importantes concernant la conformité du processus mis en œuvre par Renault S.A. avec les ESRS.

Concernant la consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L. 2312-17 du code du travail, nous vous informons qu'à la date du présent rapport, celle-ci n'a pas encore eu lieu.

Eléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par Renault S.A. pour déterminer les informations publiées.

- **Concernant l'identification des parties prenantes**

Les informations relatives à l'identification des parties prenantes sont mentionnées au 1.1.3. « SBM-2 – Dialogue avec les parties prenantes » de l'état de durabilité du groupe.

Nous avons pris connaissance de l'analyse réalisée par l'entité pour identifier :

- les parties prenantes, qui peuvent affecter les entités du périmètre des informations ou peuvent être affectées par elles, par leurs activités et relations d'affaires directes ou indirectes dans la chaîne de valeur ;
- les principaux utilisateurs des états de durabilité (y compris les principaux utilisateurs des états financiers).

Nous nous sommes entretenus avec les personnes que nous avons jugé appropriées, et avons inspecté la documentation disponible. Nos diligences ont notamment consisté à :

- apprécier la cohérence des principales parties prenantes identifiées par l'entité avec la nature de ses activités et son implantation géographique, en tenant compte de ses relations d'affaires et de sa chaîne de valeur ;
- apprécier le caractère approprié de la description donnée dans la note « SBM-2 – Dialogue avec les parties prenantes » de l'état de durabilité du groupe.

- **Concernant l'identification des impacts, risques et opportunités (« IRO »)**

Les informations relatives à l'identification des impacts, risques et opportunités sont mentionnées au 1.2.1. « IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels » de l'état de durabilité du groupe.

Nous avons pris connaissance du processus mis en œuvre par l'entité concernant l'identification des impacts (négatifs ou positifs), risques et opportunités (« IRO »), réels ou potentiels, en lien avec les enjeux de durabilité mentionnés dans le paragraphe AR 16 des « Exigences d'application » de la norme ESRS 1 et ceux qui sont spécifiques à l'entité, tel que présenté dans la note 1.2.1.2 de l'état de durabilité du groupe.

En particulier, nous avons apprécié la démarche mise en place par l'entité pour déterminer ses impacts et ses dépendances, qui peuvent être source de risques ou d'opportunités.

Nous avons également apprécié l'exhaustivité des activités comprises dans le périmètre retenu pour l'identification des IRO, notamment en tenant compte du sous-groupe HORSE cédé au cours de l'exercice.

Nous avons pris connaissance de la cartographie réalisée par l'entité des IRO identifiés, incluant notamment la description de leur répartition dans les activités propres et la chaîne de valeur, ainsi que de leur horizon temporel (court, moyen ou long terme), et apprécié la cohérence de cette cartographie avec notre connaissance de l'entité et, le cas échéant, avec les analyses de risques menées par les entités du groupe.

Nous avons :

- apprécié l'approche descendante utilisée par l'entité pour recueillir les informations au titre des filiales ;
- apprécié la cohérence des impacts, risques et opportunités réels et potentiels identifiés par l'entité avec les analyses sectorielles disponibles ;
- apprécié la cohérence des impacts, risques et opportunités actuels et potentiels identifiés par l'entité, notamment ceux qui lui sont spécifiques, car non couverts ou insuffisamment couverts par les normes ESRS avec notre connaissance de l'entité ;
- apprécié comment l'entité a pris en considération les différents horizons temporels notamment s'agissant des enjeux climatiques ;
- apprécié si l'entité a pris en compte les risques et opportunités pouvant découler d'événements à la fois passés et futurs du fait de ses activités propres ou de ses relations d'affaires, y compris les actions entreprises pour gérer certains impacts ou risques ;
- apprécié si l'entité a tenu compte de ses dépendances aux ressources naturelles, humaines et sociales dans l'identification des risques et opportunités.

- **Concernant l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière**

Les informations relatives à l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière sont mentionnées au 1.2.1. « IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels » de l'état de durabilité du groupe.

Nous avons pris connaissance, par entretien avec la direction et inspection de la documentation disponible, du processus d'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière mis en œuvre par Renault S.A., et apprécié sa conformité au regard des critères définis par ESRS 1.

Nous avons notamment apprécié la façon dont l'entité a établi et appliqué les critères de matérialité de l'information définis par la norme ESRS 1, y compris ceux relatifs à la fixation de seuils, pour déterminer les informations matérielles publiées :

- Au titre des indicateurs relatifs aux IRO matériels identifiés conformément aux normes ESRS thématiques concernées ;
- Au titre des informations spécifiques à l'entité.

2.5.2 Conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le rapport de gestion du groupe à la section 2.2 Etat de durabilité avec les exigences de l'article L. 233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que, conformément aux prescriptions légales et règlementaires, y compris aux ESRS :

- les renseignements fournis permettent de comprendre les modalités de préparation et de gouvernance des informations en matière de durabilité incluses dans la section 1 de l'état de durabilité du groupe, y compris les modalités de détermination des informations relatives à la chaîne de valeur et les exemptions de divulgation retenues ;
- la présentation de ces informations en garantit la lisibilité et la compréhensibilité ;
- le périmètre retenu par Renault S.A relativement à ces informations est approprié ; et
- sur la base d'une sélection, fondée sur notre analyse des risques de non-conformité des informations fournies et des attentes de leurs utilisateurs, que ces informations ne présentent pas d'erreurs, omissions, incohérences importantes, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans l'état de durabilité du groupe, avec les exigences de l'article L. 233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS.

Observation

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les informations figurant dans le paragraphe 1.3. « *Base générale de préparation* » dans l'état de durabilité du groupe qui décrit les incertitudes et limites auxquelles le groupe a fait face dans un contexte général de première application de la Directive CSRD et, plus particulièrement, le périmètre restreint sur certains indicateurs, les limites inhérentes aux informations couvrant la chaine de valeur, les incertitudes liées aux estimations et les points de données qui n'ont pas pu être publiés pour l'exercice 2024.

Eléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Les informations publiées au titre du changement climatique (ESRS E1) sont mentionnées au 2.1 de l'état de durabilité du groupe.

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS de ces informations.

Nos diligences ont notamment consisté à :

- apprécier, sur la base des entretiens menés avec la direction et les personnes concernées, en particulier, la direction « Stratégie climat », si la description des politiques, actions et cibles mises en place par l'entité couvre les domaines suivants : atténuation du changement climatique, adaptation au changement climatique & dépendance à l'égard de la consommation d'énergie et efficacité énergétique.
- apprécier le caractère approprié de l'information présentée dans la section 2.1 de l'état de durabilité du groupe et sa cohérence d'ensemble avec notre connaissance de l'entité.

- **En ce qui concerne les informations publiées au titre du bilan d'émission gaz à effet de serre, nos travaux ont notamment consisté à :**
  - prendre connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par l'entité visant à la conformité des informations publiées ;
  - apprécier la cohérence du périmètre considéré pour l'évaluation du bilan d'émissions de gaz à effet de serre avec le périmètre des états financiers consolidés, les activités sous contrôle opérationnel, et la chaîne de valeur amont et aval ;

- prendre connaissance du protocole d'établissement, de l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre utilisé par l'entité pour établir le bilan d'émissions de gaz à effet de serre et apprécier ses modalités d'application, sur une sélection de catégories d'émissions notamment au titre du scope 3 et plus particulièrement les catégories 3.1 « Biens et services achetés » et 3.11 « Utilisation des produits vendus » ;
- apprécier le caractère approprié des facteurs d'émission utilisés et le calcul des conversions afférentes ainsi que les hypothèses de calcul et d'extrapolation, compte tenu de l'incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques ou économiques et à la qualité des données externes utilisées ;
- en ce qui concerne les estimations que nous avons jugées structurantes auxquelles l'entité a eu recours, pour l'élaboration de son bilan d'émission de gaz à effet de serre :
  - par entretien avec la direction, nous avons pris connaissance de la méthodologie de calcul des données estimées et des sources d'informations sur lesquelles reposent ces estimations, notamment concernant les émissions relatives au scope 3.11 Utilisation des produits vendus ;
  - nous avons apprécié si les méthodes ont été appliquées de manière cohérente et pour les informations impactées par des changements depuis la période précédente, le caractère approprié de ces changements.

- **En ce qui concerne les vérifications au titre du plan de transition pour l'atténuation du changement climatique, nos travaux ont notamment consisté à :**
  - apprécier si les informations publiées au titre du plan de transition répondent aux prescriptions d'ESRS E1, décrivent de manière appropriée les hypothèses structurantes sous-tendant ce plan, étant précisé que nous n'avons pas à nous prononcer sur le caractère approprié ou le niveau d'ambition des objectifs de ce plan de transition ;
  - comparer, avec l'aide de nos experts climat, la trajectoire avec des analyses sectorielles et des données prospectives internes issues dans la version actualisée du plan à moyen terme mise à jour fin 2024 et présentée au Leadership Team ;
  - apprécier la cohérence entre elles des principales informations fournies au titre du plan de transition et des informations financières fournies au titre des plans d'investissements et des leviers de décarbonation ;
  - apprécier si le plan de transition s'inscrit dans le cadre du plan stratégique tel qu'approuvé par les instances dirigeantes ainsi que la planification financière de l'entité ;
  - apprécier la cohérence du plan de transition avec les indicateurs clés de performance publiés au titre du règlement taxonomie ;
  - vérifier que l'entité a réalisé une évaluation qualitative des émissions de gaz à effet de serre verrouillées et qu'elle en a tenu compte dans son plan d'adaptation.

2.5.3 Respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier le processus mis en œuvre par Renault S.A pour déterminer le caractère éligible et aligné des activités des entités comprises dans la consolidation.

Ils ont également consisté à vérifier les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, ce qui implique la vérification :

- de la conformité aux règles de présentation de ces informations qui en garantissent la lisibilité et la compréhensibilité ;
- sur la base d'une sélection, de l'absence d'erreurs, omissions, incohérences importantes dans les informations fournies, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant le respect des exigences de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

Observation

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les informations figurant au point 2.2.6 dans l'état de durabilité du groupe en lien avec le DNSH (Do Not Significant Harm) Pollution qui font état des incertitudes sur l'étendue des substances à analyser au titre du dernier alinéa du critère (f) ainsi que des limitations dans la capacité de l'entreprise à collecter l'ensemble des données requises.

Eléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

- **Concernant le caractère aligné des activités éligibles :**

Une information concernant l'alignement des activités figure en partie 3.4 de l'état de durabilité du groupe.

Dans le cadre de nos vérifications, nous avons notamment :

- apprécié les choix opérés par l'entité quant à la prise en compte, ou non, des communications de la Commission européenne sur l'interprétation et la mise en œuvre de certaines dispositions du Référentiel Taxonomie ;
- consulté, par sondage, les sources documentaires utilisées, y compris externes le cas échéant, et mené des entretiens avec les personnes concernées ;
- apprécié les éléments sur lesquels la direction a fondé son jugement lorsqu'elle a apprécié si les activités économiques éligibles répondaient aux conditions cumulatives, issues du Référentiel Taxonomie, nécessaires pour être qualifiées d'alignées, notamment les critères d'examen techniques et les principes consistant à « ne pas causer de préjudice important » à aucun des autres objectifs environnementaux ;
- apprécié l'analyse réalisée au titre du respect des garanties minimales, principalement au regard des éléments collectés dans le cadre de la prise de connaissance de l'entité et de son environnement.

- **Concernant les indicateurs clés de performance et les informations qui les accompagnent**

Les indicateurs clés de performance et les informations qui les accompagnent figurent dans la section 3.4 de l'état de durabilité du groupe.

Dans le cadre de nos vérifications, nous avons notamment :

- concernant les dénominateurs (chiffre d'affaires, CapEx et OpEx totaux) : vérifié les rapprochements réalisés par l'entité avec les données issues de la comptabilité ayant servi de base à l'établissement des états financiers
- concernant les numérateurs (part de chiffre d'affaires, CapEx et OpEx durables) :
  - apprécié ces montants sur la base d'une sélection d'activités, d'opérations ou de projets représentatifs que nous avons déterminée en fonction de leur contribution aux indicateurs clés de performance et d'une analyse de risques ;
  - mis en œuvre des procédures analytiques.

Enfin, nous avons apprécié la cohérence des informations figurant dans la partie 3.4 de l'état de durabilité avec les autres informations en matière de durabilité au sein de ce même état.

Paris La Défense, le 21 février 2025
Les commissaires aux comptes,

KPMG S.A.		Forvis Mazars SA	
Bertrand Pruvost	Géraldine Lebrun	Loic Wallaert	Julien Huvé


RENAULT
REGIE NATIONALE

3 Gouvernement d'entreprise RFA

3.1 Composition et conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration 282

3.1.1 Structure de gouvernance 282

3.1.2 Composition du Conseil d'administration 286

3.1.3 Liste des mandats et fonctions exercés par les administrateurs en 2024 296

3.1.4 Informations complémentaires sur les administrateurs 307

3.1.5 Organisation, fonctionnement et missions du Conseil d'administration 308

3.1.6 Activité des Comités spécialisés du Conseil d'administration en 2024 315

3.1.7 Évaluation du Conseil d'administration 323

3.1.8 Mise en œuvre de la règle « appliquer ou expliquer » 325

3.1.9 Procédure d'évaluation des conventions courantes et conclues à des conditions normales 326

3.1.10 Modalités relatives à la participation des actionnaires à l'Assemblée générale 326

3.1.11 Éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique 326

3.1.12 Tableau récapitulatif des délégations en cours en matière d'augmentation de capital 326

3.2 Rémunération des mandataires sociaux 327

3.2.1 Principes généraux de la rémunération des dirigeants mandataires sociaux 327

3.2.2 Rémunération des mandataires sociaux en 2024 328

3.2.3 Comparaison des niveaux de rémunération des dirigeants et des salariés (« ratio d'équité ») 343

3.2.4 Politiques de rémunération des mandataires sociaux au titre de l'exercice 2025 344

3.2.5 Rémunération en actions des salariés 353

3.3 Information sur les transactions sur titres des dirigeants 357

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés dans le sommaire à l'aide du pictogramme. RFA

Rapport sur le gouvernement d'entreprise

En vertu des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce, les développements qui suivent constituent le rapport sur le gouvernement d'entreprise contenant notamment des informations sur :

- la composition du Conseil d'administration et les conditions de préparation et d'organisation de ses travaux ; et
- les rémunérations des mandataires sociaux.

Ce rapport a été arrêté par le Conseil d'administration lors de sa réunion du 19 février 2025.

Conformément aux dispositions de l'article L. 22-10-10 4° du Code de commerce, la Société déclare se référer volontairement au Code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées AFEP-MEDEF (ci-après, le « Code AFEP-MEDEF »). La section 3.1.8 du Document d'enregistrement universel présente les recommandations de ce Code qui ont été écartées.

Le Code AFEP-MEDEF est accessible sur le site Internet de la Société.

3.1 Composition et conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration

Ce chapitre décrit le mode de direction et de gestion de Renault S.A., société cotée et société mère du Groupe. Ce mode de direction et de gestion est également applicable à Renault s.a.s. filiale à 100 % de Renault S.A. et société de tête des activités automobiles et financières du Groupe.

Les principes de fonctionnement et les missions du Conseil d'administration sont décrits dans le règlement intérieur du Conseil d'administration qui est disponible dans son intégralité sur le site Internet de Renault Group. Les principaux extraits du règlement intérieur sont reproduits ci-après.

3.1.1 Structure de gouvernance

Mode de gouvernance

Lors de sa réunion du 24 janvier 2019, le Conseil d'administration a décidé de dissocier les fonctions de Président du Conseil d'administration et de Directeur général. Le Conseil d'administration considère que cette structure de gouvernance demeure appropriée aux enjeux de Renault. Elle permet à la Société de bénéficier à la fois de la stature et de l'expertise en matière de gouvernement d'entreprise du Président et du parcours managérial et de l'expertise industrielle et automobile du Directeur général, en charge de la direction et de la mise en œuvre du plan stratégique de la Société.

Les fonctions de Président du Conseil d'administration ont été confiées à M. Jean-Dominique Senard le 24 janvier 2019, à la suite de sa nomination en qualité d'administrateur[1] en vertu des dispositions de l'article L. 225-17 al. 3 du Code de commerce. Son mandat de Président du Conseil d'administration a été renouvelé à l'issue de l'Assemblée générale du 11 mai 2023.

Le Conseil d'administration, lors de sa réunion du 28 janvier 2020, a nommé M. Luca de Meo en qualité de Directeur général de Renault S.A., et de Président de Renault s.a.s., avec effet à compter du 1er juillet 2020. Depuis le 11 mai 2023, M. Luca de Meo a également été nommé administrateur par l'Assemblée générale de Renault S.A. Son mandat de Directeur général de Renault S.A a également été renouvelé à l'issue de l'Assemblée générale du 16 mai 2024.

1 Nomination ratifiée par l'Assemblée générale du 12 juin 2019.

Pouvoirs du Président du Conseil d'administration

Les statuts de la Société prévoient que le Conseil d'administration désigne parmi ses membres son Président (rééligible) qui doit être une personne physique.

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant les pouvoirs du Président du Conseil d'administration

Le Président organise et dirige les travaux du Conseil d'administration, dont il rend compte à l'assemblée générale. Il fixe le calendrier et l'ordre du jour des réunions du Conseil d'administration, et les convoque.

Il préside les séances du Conseil d'administration. En cas d'empêchement du Président, les séances du Conseil d'administration sont présidées (i) par l'Administrateur Référent ou (ii) en l'absence d'Administrateur Référent ou en cas d'absence ou d'empêchement de celui-ci, par le Président du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations ou tout autre Président de Comité désigné d'un commun accord entre les Présidents des Comités.

Le Président est, sauf circonstances particulières, le seul à pouvoir s'exprimer au nom du Conseil d'administration, dans le respect du principe de collégialité du Conseil.

Le Président veille au bon fonctionnement des organes sociaux de Renault, et notamment du Conseil d'administration et de ses Comités. Il s'assure que les administrateurs reçoivent les informations nécessaires à l'exercice de leurs missions et, plus généralement, qu'ils sont en mesure de participer aux travaux du Conseil d'administration et de ses Comités.

Le Président s'assure en outre que les membres du Conseil d'administration participent effectivement aux travaux du Conseil d'administration avec assiduité, compétence et loyauté et il veille à ce qu'ils consacrent le temps nécessaire aux questions, notamment stratégiques, intéressant Renault et le Groupe.

Le Président veille à la bonne organisation des travaux du Conseil d'administration de manière à en promouvoir le caractère décisionnaire et constructif. Il anime les travaux du Conseil d'administration et coordonne ses travaux avec ceux des Comités, qu'il peut consulter, à tout moment, sur toute question relevant de leur compétence. À ce titre, il peut ajouter tout sujet qu'il estime pertinent à l'ordre du jour de toute réunion d'un Comité du Conseil d'administration. Le Président peut assister, s'il le souhaite, aux réunions des Comités, sauf dans les cas où il est question de sa situation personnelle. Il a accès aux travaux des Comités.

Autres missions du Président :

Le Président est également investi des autres missions suivantes qu'il exerce en liaison avec le Directeur général :

- il est l'interlocuteur de Nissan et de Mitsubishi pour toute discussion sur l'organisation et l'évolution de l'Alliance avec Nissan et Mitsubishi (l'« Alliance ») ; et
- il propose au Conseil d'administration tout nouvel accord ou alliance qui lui semblerait utile à l'avenir de Renault.

Le Président tient le Conseil d'administration informé de l'exercice de sa mission relative à l'Alliance et formule des recommandations sur les éventuelles décisions à prendre à ce sujet.

En toutes circonstances, il informe, avec le Directeur général, le Conseil d'administration des développements de l'Alliance.

Enfin, le Président veille au maintien de la qualité des relations avec les actionnaires de Renault et contribue à la promotion des valeurs et de l'image de Renault auprès de ses collaborateurs et de ses partenaires.

Pour l'exercice de ses missions, le Président a recours aux fonctions corporate de la Société dont il a besoin. Il peut demander au Directeur général toutes les informations susceptibles d'être utiles à l'exercice de ses missions ainsi qu'aux travaux du Conseil d'administration ou de ses Comités, notamment en ce qui concerne la stratégie, le reporting financier et extra-financier, les grands projets d'investissement et de désinvestissement et les grandes opérations financières.



JEAN-DOMINIQUE SENARD
Président du Conseil d'administration
Administrateur Indépendant
Membre du Comité de l'Audit et des Risques

Date de naissance : 7 mars 1953
Nationalité : Français
Date de 1er mandat : janvier 2019
Date de début du mandat en cours : mai 2023
Date d'échéance du mandat : AG 2027
Nombre d'actions détenues : 6 690

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Ancien élève d'HEC (Hautes Études Commerciales) et titulaire d'une Maîtrise de droit, Jean-Dominique Senard débute sa carrière avec différentes responsabilités financières et opérationnelles au sein du groupe Total de 1979 à 1987, puis chez Saint-Gobain de 1987 à 1996.De 1996 à 2001, il est Directeur financier du groupe Pechiney et membre du Conseil exécutif du groupe. Il assure ensuite la Direction du secteur Aluminium Primaire du groupe Pechiney jusqu'en 2004. Puis, en tant que membre du Comité exécutif du groupe Alcan, il est en charge de l'intégration de Pechiney et devient Président de Pechiney SA.

Jean-Dominique Senard rejoint Michelin en mars 2005 en tant que Directeur financier et membre du Conseil exécutif du Groupe. En mai 2007, il devient Gérant non commandité du groupe Michelin. Le 13 mai 2011, Jean-Dominique Senard est nommé Gérant Associé Commandité du groupe Michelin, aux côtés de Michel Rollier. De 2012 à 2019, Jean-Dominique Senard est Président de la Gérance de Michelin.

Le 24 janvier 2019, Jean-Dominique Senard est nommé Président du Conseil d'administration de Renault.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :
Sociétés cotées : Président du Conseil d'administration de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administrateur de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Président de la Fondation d'entreprise Renault Group

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :
Sociétés cotées : Vice-Président du Conseil d'administration et membre du Comité des nominations de Nissan Motor Co., Ltd. (Japon)
Sociétés non cotées : Président du Comité de surveillance de Fives s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Administrateur de La Montagne Centre France

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Administrateur référent et membre du Comité de la RSE de Saint-Gobain (France) – 2024
Président de Renault s.a.s. (France) – 2020
Président de la Gérance et Associé Commandité de Michelin (France) – 2019

Pouvoirs du Directeur général

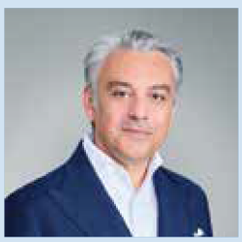
Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant les pouvoirs du Directeur général

Le Directeur général dirige l'action de la Société. À ce titre, les directions opérationnelles et fonctionnelles du groupe constitué de Renault S.A. et l'ensemble de ses filiales consolidées (le « Groupe ») lui sont rattachées.

Le Directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom de la Société, sous réserve des limitations légales et statutaires et des dispositions du Règlement Intérieur.

Le Directeur général représente la Société dans ses rapports avec les tiers.

Le Directeur général est nommé par le Conseil d'administration et il peut être révoqué à tout moment par le Conseil d'administration. S'il n'est pas administrateur, le Directeur général est invité permanent du Conseil d'administration. À ce titre, il peut assister, sans voix délibérative, à l'ensemble des réunions du Conseil. Toutefois, il ne participe pas aux débats portant sur son mandat ou sa rémunération.



LUCA DE MEO
Directeur général

Date de naissance : 13 juin 1967
Nationalité : Italien
Date de 1er mandat de Directeur général : juillet 2020
Date de début du mandat en cours : mai 2023
Date d'échéance du mandat : mai 2028
Date de début du mandat d'administrateur : mai 2023
Date d'échéance du mandat : AG 2027
Nombre d'actions détenues : 120 037

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Né en Italie à Milan en 1967, Luca de Meo est diplômé en administration des affaires à l'Université Commerciale Luigi Bocconi de Milan.
Luca de Meo bénéficie de plus de 30 ans d'expérience dans le secteur automobile. Il a débuté sa carrière chez Renault avant de rejoindre Toyota Europe, puis le groupe Fiat où il dirigeait les marques Lancia, Fiat, Abarth et Alfa Romeo.

En 2012, Luca de Meo a rejoint le groupe Volkswagen en tant que Directeur du Marketing, à la fois pour les voitures particulières de la marque Volkswagen et pour le groupe Volkswagen. Il a ensuite occupé le poste de membre du Conseil d'administration en charge des Ventes et du Marketing chez AUDI AG.

De novembre 2015 à janvier 2020, Luca de Meo était Président du Comité Exécutif de SEAT S.A., membre des Conseils de Surveillance de Ducati et de Lamborghini et Président du Conseil d'administration du Groupe Volkswagen en Espagne.

Depuis le 1er juillet 2020, Luca de Meo est Directeur général de Renault S.A. et Président de Renault s.a.s.

Entre avril 2021 et jusqu'à octobre 2022, Luca de Meo était membre du conseil d'administration de TIM (Telecom Italia)

De janvier 2023 à décembre 2024, Luca de Meo a été Président de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA).

Entre janvier 2021 et février 2023, Luca de Meo a été Directeur général de la marque Renault et en février 2023, il devient membre du Leadership Team, nouvelle instance unique de management qui a pour mission d'assurer la direction stratégique et opérationnelle des activités de Renault Group.

Depuis le 1er novembre 2023, il est Directeur Général d'Ampere Holding.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :
Sociétés cotées : Directeur général de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Président de Renault s.a.s. (France) ;
Président Directeur Général de Ampere Holding (France) ;
Membre du Conseil de surveillance d'Alliance Ventures B.V. (Pays-Bas) ;
Président du Management Board de Renault-Nissan B.V. (Pays-Bas)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :
Sociétés cotées : Néant
Sociétés non cotées : Néant
Autres entités juridiques : Néant

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Président de l'ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) – 2024
Administrateur et membre du Comité des nominations et des rémunérations de TIM S.p.a. (Italie) – 2022
Président du Comité exécutif de SEAT (Espagne) – 2020
Membre du Conseil de surveillance de Ducati (Italie) – 2020
Membre du Conseil de surveillance de Lamborghini (Italie) – 2020
Président du Conseil d'administration de Volkswagen Italie (Italie) – 2020

Limitation des pouvoirs du Directeur général

Le règlement intérieur du Conseil d'administration prévoit que le Conseil détermine, sur proposition du Directeur général, les orientations stratégiques de l'activité de la Société et veille à leur mise en œuvre, conformément à son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité. Il prend également en considération la raison d'être de la Société.

En outre, le règlement intérieur encadre les pouvoirs du Directeur général de la manière suivante :

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant la limitation des pouvoirs du Directeur général

Le Directeur général doit obtenir l'autorisation du Conseil d'administration pour toute opération de croissance externe, d'acquisition ou de cession de toute participation dans toutes sociétés créées ou à créer lorsque le montant excède 250 millions d'euros.

Le Directeur général doit informer le Conseil d'administration pour toute opération de croissance externe, d'acquisition ou de cession de toute participation dans toutes sociétés créées ou à créer lorsque le montant excède 60 millions d'euros.

Le Conseil d'administration fixe annuellement le montant total des cautions, avals ou garanties que le Directeur général peut octroyer sans solliciter l'autorisation spécifique du Conseil.

Obligation de détention d'actions du Directeur général

Conformément à la recommandation du Code AFEP-MEDEF, le Conseil d'administration, lors de sa réunion du 29 juillet 2020, a décidé de fixer à 5 000 actions le nombre minimum d'actions de Renault S.A. que le Directeur général doit détenir au nominatif jusqu'à la fin de son mandat.

Cette obligation de détention minimale complète l'obligation pour le Directeur général de conserver jusqu'à la fin de son mandat 33 % des actions acquises issues des attributions d'actions de performance (25% pour les plans attribués jusqu'en 2023). Pour plus de détails sur l'obligation de conservation, voir le chapitre 3.2.4.2 du Document d'enregistrement universel.

L'obligation de détention minimale permet de s'assurer qu'un Directeur général qui ne détiendrait pas encore d'actions issues d'attributions gratuites d'actions soit aligné sur les intérêts des actionnaires dès sa prise de fonction.

3.1.2 Composition du Conseil d'administration

Les membres du Conseil d'administration sont nommés par l'Assemblée générale, à l'exception de l'administrateur désigné par l'État (en application de l'article 4 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique) et des administrateurs représentant les salariés.

La durée du mandat des administrateurs est de quatre ans. Conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF, ces mandats viennent à échéance de manière échelonnée, afin d'éviter un renouvellement en bloc.

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant sa composition

Le Conseil d'administration détermine et examine régulièrement l'équilibre souhaitable de sa composition, notamment en termes de diversité (représentation des femmes et des hommes, nationalités, âge, qualifications et expériences professionnelles).

Procédure de nomination des administrateurs

Conformément aux Statuts de la Société et aux dispositions légales et réglementaires qui lui sont applicables, le Conseil d'administration est composé de :

- **Trois à quatorze administrateurs nommés par l'Assemblée générale des actionnaires**

  - **Nomination des administrateurs indépendants**

    En cas de désignation d'un ou plusieurs administrateurs indépendants, le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations définit les profils recherchés au regard de sa politique de diversité et des compétences nécessaires identifiées, notamment à l'occasion de l'évaluation annuelle du fonctionnement du Conseil et de ses Comités. Le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations désigne un cabinet de recrutement qui l'accompagne dans le processus de sélection des futurs administrateurs indépendants.

Le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations sélectionne les candidats avec l'aide du cabinet de recrutement désigné, sur la base de critères portant sur l'expérience professionnelle, les compétences, l'indépendance et l'éthique, dans le respect d'une représentation équilibrée femmes/hommes et d'une diversité de recrutement en cohérence avec la dimension internationale du Groupe.

Le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations présente ensuite le(s) candidat(s) retenu(s) au Conseil d'administration et recommande au Conseil de coopter ou, selon le cas, de proposer leur nomination à l'Assemblée générale.

Enfin, le Conseil d'administration coopte ou, selon le cas, propose à l'Assemblée générale de nommer le(s) candidat(s) retenu(s) en qualité d'administrateur(s) indépendant(s).

- **Nomination des administrateurs proposés par Nissan**

  En application des stipulations du *New Alliance Agreement* qui gouverne la relation capitalistique entre Renault et Nissan, le Conseil d'administration de la Société compte parmi ses membres deux administrateurs proposés par Nissan.

  Sur proposition de Nissan, le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations recommande au Conseil d'administration, selon le cas, de coopter ou de proposer la nomination des administrateurs représentant Nissan à l'Assemblée générale de la Société.

  Ensuite, le Conseil d'administration de la Société, selon le cas, coopte ou propose à l'Assemblée générale de la Société de nommer le(s) administrateur(s) proposé(s) par Nissan.

- **Nomination de l'administrateur proposé par l'État français**

  En application des dispositions de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, telle que modifiée, le Conseil d'administration de la Société compte parmi ses membres un administrateur proposé par l'État français.

  Sur proposition de l'État français, le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations recommande au Conseil d'administration, selon le cas, de coopter ou de proposer la nomination de cet administrateur représentant l'État français à l'Assemblée générale de la Société.

  Ensuite, le Conseil d'administration de la Société, selon le cas, coopte ou propose à l'Assemblée générale de la Société de nommer l'administrateur proposé par l'État français.

- **Un administrateur désigné par l'État français**

En application des dispositions de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, telle que modifiée, l'État peut désigner un représentant dans les conseils d'administration des sociétés dont il détient directement à lui seul plus de 10 % du capital. Cet administrateur est désigné par le Ministre chargé de l'Économie.

- **Trois administrateurs élus par le personnel salarié**

En application des Statuts de la Société, les trois administrateurs sont élus directement par les salariés des filiales françaises répartis en collèges. Un siège est dédié au collège « ingénieurs – cadres et assimilés » et deux sièges au collège « autres salariés ».

Les candidats ou listes de candidats peuvent être présentés soit par une ou plusieurs organisations représentatives au sens de la réglementation applicable, soit par 100 électeurs.

Pour être éligibles, les candidats doivent être titulaires d'un contrat de travail avec la Société ou l'une de ses filiales directes ou indirectes dont le siège social est fixé sur le territoire français antérieur de deux années au moins à la date de la prise d'effet du mandat, objet de cette élection et correspondant à un emploi effectif.

Le nombre, le lieu et la composition des bureaux de vote sont fixés au sein des établissements de la Société et des filiales concernées conformément aux usages en vigueur pour les élections des représentants du personnel.

- **Un administrateur représentant les salariés actionnaires**

En application des Statuts de la Société, un membre représentant les salariés actionnaires, et un suppléant, sont élus par l'Assemblée générale ordinaire parmi deux candidats titulaires et deux candidats suppléants désignés par les salariés actionnaires.

Chaque candidat titulaire est respectivement désigné, avec son suppléant, par :

- les conseils de surveillance des fonds communs de placement d'entreprise (FCPE) dont l'actif est composé d'actions de la Société, conformément à l'article L. 214-165 du Code monétaire et financier, et dont les porteurs de parts sont les salariés et les anciens salariés de la Société ou d'une société qui lui est liée au sens de l'article L. 225-180 du Code de commerce, et
- les salariés de la Société ou d'une société qui lui est liée au sens de l'article L. 225-180 du Code de commerce qui détiennent directement des actions de la Société au nominatif (i) à la suite d'attributions gratuites d'actions réalisées dans les conditions de l'article L. 225-197-1 du Code de commerce et autorisées par une décision de l'Assemblée générale extraordinaire postérieure au 7 août 2015, (ii) dans le cadre du plan d'épargne d'entreprise ou (iii) acquises dans le cadre de l'article 31-2 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique et de l'article 11 de la loi n° 86-912 du 6 août 1986 relative aux modalités des privatisations, dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de l'ordonnance précitée.

Parcours d'intégration et de formation des administrateurs

Les nouveaux administrateurs bénéficient d'un parcours d'intégration dans la période suivant leur nomination.

Dans le cadre de ce parcours, ils bénéficient d'une présentation approfondie du Groupe, de sa gouvernance, de ses différentes marques et activités (Renault, Dacia, Alpine, Mobilize, The Future is Neutral), en particulier lors de rencontres avec le Directeur général et chacun des membres de la Leadership Team. Par ailleurs, des visites de sites et d'usines sont organisées afin de leur permettre de découvrir concrètement les différentes activités du Groupe.

Les administrateurs bénéficient tout au long de leur mandat, de présentations, de formations, de séminaires dédiés et de visites de sites leur permettant de développer leurs connaissances et leurs compétences de manière continue. A titre d'illustration, en 2024, les administrateurs ont notamment pu bénéficier de formations sur :

- Le *Software Defined Vehicule* ;
- L'intelligence artificielle ;
- La règlementation CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*) ;
- Les règlementations à venir en matière d'ESG ;
- La biodiversité avec l'organisation d'un séminaire dédié ;
- La lutte contre la corruption et le blanchiment ; et
- L'étude de la concurrence lors du Mondial de l'Auto.

Les trois administrateurs représentant les salariés et l'administrateur représentant les salariés actionnaires bénéficient également de formations dispensées en interne par des salariés de Renault Group et des formations effectuées par des organismes externes. Ces formations contribuent à leur permettre d'acquérir rapidement les compétences spécifiques au travail d'un administrateur de société cotée.

Politique de diversité appliquée au Conseil d'administration

En application de l'article L. 22-10-10 du Code de commerce, le Conseil d'administration a défini une politique de diversité inspirée de sa pratique passée.

Critères de la politique

La composition du Conseil d'administration vise un équilibre notamment en termes de diversité (représentation des femmes et des hommes, nationalités, âge, qualifications et expériences professionnelles). Plus particulièrement :

- concernant la taille du Conseil d'administration, le nombre de membres du Conseil d'administration doit permettre de concilier compétence, indépendance et spécificités de l'actionnariat de Renault ;
- le Conseil d'administration, tout en se conformant a minima aux exigences légales et aux recommandations du Code AFEP-MEDEF en termes de mixité, juge qu'il lui bénéficie d'être divers dans sa composition (genre, nationalité, culture) ;
- en termes de compétences, la Société recherche avant tout la complémentarité des compétences, des profils et des expériences mais également leur pertinence par rapport à la stratégie de la Société et aux défis auxquels elle doit faire face ;
- en termes d'ancienneté, la Société recherche un juste équilibre entre expérience au sein du Conseil d'administration et renouveau progressif de sa composition ;
- le Conseil d'administration attend de chacun de ses membres un haut niveau d'engagement et d'éthique.

Mise en œuvre de la politique

Pour mettre en œuvre cette politique de diversité, le Conseil d'administration s'appuie sur ses évaluations annuelles (pour plus de précisions sur l'évaluation du Conseil d'administration, voir le chapitre 3.1.7 du Document d'enregistrement universel). Le renouvellement progressif et programmé des mandats permet d'anticiper les compétences à renouveler ou à faire évoluer en fonction de l'évolution de l'industrie et des marchés de la Société.

- le Conseil d'administration compte actuellement 16 administrateurs. Ce nombre demeure supérieur à la moyenne des sociétés du CAC 40, mais s'explique par le niveau de représentation du personnel salarié et des actionnaires de référence en application de la loi, des Statuts ou des accords conclus avec Nissan, et de la volonté d'assurer la présence d'une majorité d'administrateurs indépendants. À ce titre, le taux d'indépendance du Conseil d'administration au 31 décembre 2024 s'élève à 58,3 %[2] ;
- le nombre de femmes siégeant au Conseil d'administration au 31 décembre 2024 s'élève à cinq, soit un taux de féminisation de 41,7 %[3]. En outre, un des trois Comités du Conseil d'administration est présidé par une femme ;
- le Conseil d'administration compte cinq nationalités différentes et la moitié des administrateurs ont une expérience professionnelle internationale étendue acquise grâce à des activités dans diverses régions du monde ;
- trois administrateurs représentant les salariés et un administrateur représentant les salariés actionnaires sont pleinement intégrés aux travaux du Conseil d'administration et de ses Comités. Leur parcours professionnel ainsi que leur activité syndicale au sein de Renault Group leur confèrent une connaissance solide de l'organisation et des activités du Groupe ;
- les évolutions dans la composition du Conseil et de ses Comités s'inscrivent dans la poursuite de la mise en œuvre de cette politique de diversité du Conseil d'administration.

Hormis les administrateurs nommés sur proposition de Nissan et les administrateurs représentant l'État français, il n'existe pas de convention ou d'accord conclu avec des actionnaires, clients, fournisseurs, ou autres en vertu desquels l'une de ces personnes ou l'un de leurs représentants aurait été sélectionné en tant que membre d'un organe d'administration ou de la Direction générale de la Société, limitant ainsi les cas de conflits d'intérêts potentiels ou avérés.

2 Hors administrateurs représentant les salariés et administrateur représentant les salariés actionnaires.
3 Hors administrateurs représentant les salariés et administrateur représentant les salariés actionnaires.

Politique de diversité appliquée à la Direction générale

Le Conseil d'administration veille également au déploiement par la Direction générale de la politique de diversité et inclusion du Groupe. À ce titre, tant le Conseil d'administration que le Comité de la Stratégie et du Développement Durable examinent annuellement cette politique, et plus particulièrement la politique en matière de représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des instances dirigeantes.

Lors de sa réunion du 18 février 2021, le Conseil d'administration, sur proposition de la Direction générale, a défini un objectif de 30 % de représentation de femmes en 2030, 35% en 2035 et 50% en 2050 au sein des instances dirigeantes d'une part, et pour les collaborateurs en position de management, d'autre part.

Par ailleurs, pour répondre aux exigences de la « loi Rixain » (loi n° 2021-1774 du 24 décembre 2021) visant à accélérer l'égalité économique et professionnelle), le Conseil d'administration, et la Direction générale, suivent la progression des deux objectifs : 30% de femmes au sein des instances dirigeantes à fin 2025 et 40% à fin 2028.

Le Conseil d'administration, lors de sa réunion du 19 février 2025, a été informé des résultats constatés à la fin de l'exercice 2024 et des moyens que la Société a mis en place afin d'atteindre ces objectifs. Concernant l'objectif de 30 % de femmes dans les instances dirigeantes, il est déjà atteint depuis fin 2023. En 2024 il était de 35,2 %. Quant à la représentation des femmes dans les positions de management, elle était de 27,5 % en 2024 en progression de 0,3 point par rapport à 2023.

Cartographie des compétences des membres du Conseil d'administration au 31 décembre 2024

Au cours des dernières années, le Conseil d'administration s'est attaché à mettre en place une gouvernance équilibrée, adaptée à la structure et à la stratégie de l'entreprise et capable de faire face aux nouveaux enjeux du Groupe tout en restant fidèle à son histoire et à ses valeurs.

Depuis 2021 et la mise en place de son plan stratégique Renaulution, le Groupe s'est dotée d'une feuille de route ambitieuse ayant pour objectif de renouer avec la profitabilité tout en inventant le futur.

La pluralité des compétences, la diversité des expertises et l'équilibre entre les différentes expériences de chacun des membres du Conseil contribuent à la définition de la stratégie du Groupe, au suivi de son exécution et viennent servir l'ambition d'une croissance durable et responsable de l'entreprise.

Pour répondre aux enjeux stratégiques et de performances de Renault Group, le Conseil d'administration a cherché à mettre en avant parmi ses membres les compétences suivantes :

Domaines de compétence/Expertises	Critères permettant la validation d'une compétence
Expertise Financière	• Finance et audit : Expérience dans le secteur comptable et financier (comptabilité, audit, financements de marchés, etc.) ou compréhension approfondie des processus de *reporting* financier et de la finance d'entreprise • Marché financier : Expérience ou compréhension approfondie des marchés financiers • Expérience dans une direction financière ou dans une direction générale. Membre d'un comité d'audit (ou équivalent) de société cotée • Management des risques : expérience dans l'établissement d'une cartographie des risques et la gestion des risques

Objectif :

L'expertise financière des administrateurs favorise une gouvernance efficace du Conseil et une prise de décisions éclairées. Elle facilite l'interprétation et la compréhension des états financiers, la gestion des risques et la prise de décisions stratégiques fondées sur des données économiques. De plus, elle garantit le respect des normes comptables et des réglementations, renforçant ainsi la crédibilité et la confiance des parties prenantes.

Dans le cadre du plan stratégique « Renaulution » qui vise à transformer le Groupe en une entreprise automobile de prochaine génération, l'expertise financière joue un rôle clé dans le travail du Conseil d'administration de suivi de la mise en œuvre du plan stratégique.

Enfin, l'expertise financière est indispensable pour garantir une gestion rigoureuse et transparente, alignée avec les ambitions du Groupe de créer de la valeur et de préparer l'entreprise aux défis futurs de la mobilité et de l'énergie.

Résultat :

En 2024, 8 administrateurs du Conseil sont dotés d'une expertise financière.

Expérience de Direction générale	• Gestion des affaires : expérience en tant que Directeur général ou cadre dirigeant au sein d'une entité de taille significative • Direction opérationnelle de sociétés : expérience en tant que directeur des opérations

Objectif :

Une expérience de Direction générale apporte au Conseil une perspective stratégique ancrée dans la réalité opérationnelle, des compétences en gestion des parties prenantes et en leadership, ainsi qu'une capacité à évaluer et guider efficacement des équipes pour mettre en œuvre la stratégie de l'entreprise.

Résultats :

En 2024, 7 administrateurs du Conseil sont dotés d'une expérience de direction générale

Industrie Automobile	• Connaissance de l'industrie automobile : expérience dans une entreprise du secteur automobile, connaissance du marché, de l'activité et de l'environnement concurrentiel • Expertise industrielle : expérience dans une entreprise industrielle ou en usine Bonne connaissance de Renault Group et de son histoire

Objectif :

La présence d'administrateurs ayant une forte connaissance de l'industrie, et en particulier de l'industrie automobile, favorise la prise de décisions stratégiques et opérationnelles adaptées aux spécificités et aux dynamiques du marché automobile et de son environnement concurrentiel complexe. Elle favorise une vision proactive des transformations, une meilleure gestion des risques industriels et une capacité à saisir les opportunités du marché tout en naviguant dans ses contraintes.

Résultat :

En 2024, 11 administrateurs du Conseil sont dotés d'une compétence relative à l'industrie automobile

Expérience internationale	• Administrateur de nationalité étrangère • Culture internationale forte • Expérience professionnelle à l'international : Expérience professionnelle étendue acquise grâce aux activités dans diverses régions du monde et au sein d'organisations multinationales

Objectif :

Avoir une expérience internationale au sein du Conseil offre une perspective élargie et stratégique pour opérer dans un secteur automobile globalisé. Elle renforce sa capacité à accompagner l'entreprise pour s'adapter aux enjeux mondiaux, exploiter les opportunités internationales, et naviguer dans un environnement marqué par des enjeux géopolitiques internationaux et des différences culturelles, réglementaires et économiques.

La chaine de valeur de l'industrie automobile est très globalisée et Renault Group interagit avec des parties prenantes établies partout dans le monde.

Résultat :

En 2024, 8 administrateurs disposent d'une expérience internationale

Digital et innovation	• Intelligence artificielle : connaissance et maitrise des enjeux liés à l'IA ou expérience dans une entreprise spécialisée dans ce secteur • Nouvelles technologies : Expertise ou expérience dans le développement et la mise en œuvre de stratégies de transformation digitale ; expérience au sein de sociétés exerçant dans les nouvelles technologies • Cybersécurité : Formation ou expérience, technique sur des sujets de cybersécurité, de traitement des données ou de réseaux • Innovation : expérience en tant que responsable de l'innovation au sein d'une grande entreprise

Objectif :

Une expertise digitale ou dans le domaine de l'innovation permet au Conseil de positionner le Groupe comme un acteur de pointe dans un secteur automobile en pleine transformation technologique. Elle renforce la capacité à anticiper les évolutions du marché, à adapter les produits et services, et à explorer de nouveaux relais de croissance dans l'économie numérique.

Résultats :

En 2024, 3 administrateurs sont dotés de cette compétence.

Environnement	Expérience dans la gestion et/ou maitrise des enjeux environnementaux et en particulier des enjeux liés : • au climat, • à la biodiversité, • à la pollution, • à la préservation de l'eau et des forêts, et • à l'économie circulaire.

Objectif :

Une compétence en matière environnementale au sein du Conseil est essentielle pour répondre aux enjeux croissants liés à la durabilité et à la transition énergétique. Cela permet au Conseil d'aligner l'entreprise sur les attentes sociétales, réglementaires et économiques liées à la durabilité et de renforcer la résilience face aux transitions climatiques, d'améliorer la compétitivité grâce à des pratiques responsables, et positionner le Groupe comme un leader dans la mobilité durable.

Résultats :

En 2024, 8 administrateurs sont dotés de cette compétence.

Social	• Ressources humaines : expérience en matière de management d'équipes ou au sein d'une direction des ressources humaines • Relations sociales : expérience au sein d'organismes syndicaux et/ou d'instances représentatives du personnel • Relations avec les parties prenantes : expérience en matière de relations avec les différents acteurs de la chaine d'approvisionnement et des réseaux de distribution

Objectif :

Une compétence en matière sociale au sein du Conseil permet de répondre aux enjeux humains et sociétaux qui influencent directement la performance du Groupe, de placer l'humain au cœur de la stratégie de l'entreprise, renforçant l'attractivité, la cohésion interne et la responsabilité sociétale tout en alignant les objectifs économiques avec des pratiques sociales éthiques et durables.

Résultats :

En 2024, 9 administrateurs sont dotés de cette compétence.

Gouvernance	• Ethique des affaires et conformité : expérience et/ou maitrise des enjeux en matière d'éthique des affaires et de conformité et en particulier aux enjeux liés : – à la corruption et au blanchiment – à la représentation d'intérêts – à la relation avec les fournisseurs – à la conformité aux lois et règlements • Gouvernance d'entreprise : expérience au sein d'organe de gestion ou d'administration d'entreprise et/ou maitrise des enjeux en matière de gouvernement d'entreprise

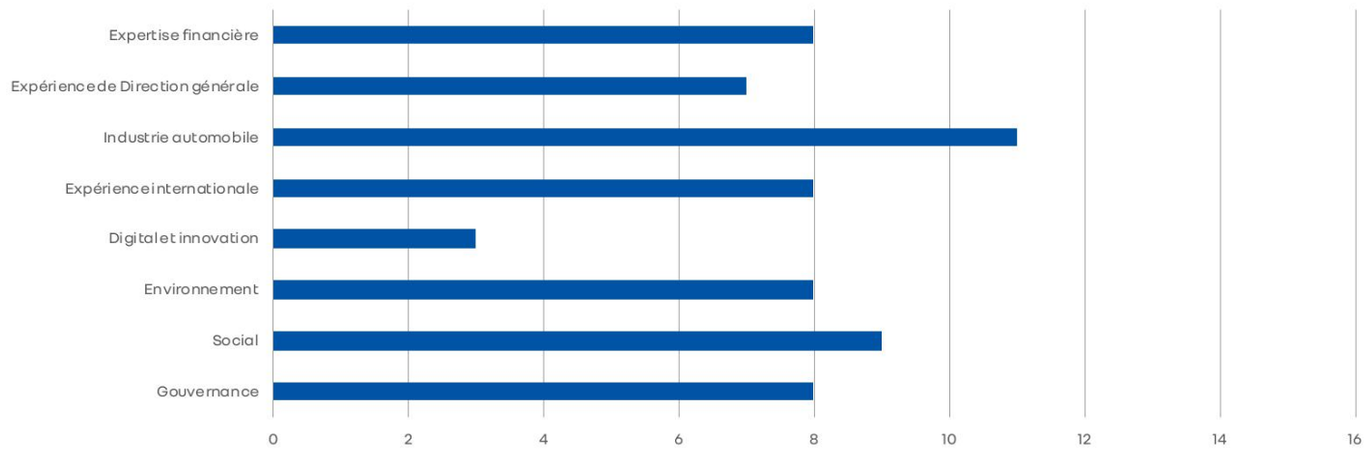
Objectif :

Une compétence en matière de gouvernance au sein du Conseil est essentielle pour assurer une gestion efficace, éthique et transparente et permet de promouvoir sa conformité aux attentes sociétales et réglementaires.

Résultats :

En 2024, 8 administrateurs sont dotés de cette compétence.

Répartition des expertises et compétence du Conseil d'administration



Le Groupe se transforme en une entreprise automobile de prochaine génération, capable de s'adapter aux nouveaux défis du secteur de la mobilité et continue d'assoir sa position de leader sur le marché en renforçant les collaborations et les partenariats pour stimuler la croissance et l'innovation et se diversifiant pour explorer de nouveaux écosystèmes et créer de nouvelles synergies.

Avec ces nouveaux objectifs, le Conseil d'administration évalue régulièrement sa composition, les différentes compétences et expériences apportées par chacun de ses membres et identifie les orientations à donner afin d'assurer le meilleur équilibre possible au regard des différentes activités du Groupe et ces nouveaux enjeux auxquels le Groupe se confronte.

Dans sa démarche, il continue de veiller à ce qu'une diversité d'expériences et d'expertises soit maintenue tout en s'assurant de l'adhésion de chacun de ses membres aux valeurs fondamentales du Groupe.

Pour appréhender les spécificités du Groupe, le Conseil d'administration veille dans le cadre de la sélection des futurs administrateurs à ce que les expériences des candidats soient en adéquations avec les nouveaux besoins de l'entreprise.

Il s'assure également avec les membres déjà présents que leurs compétences soient complétées continuellement grâce à des présentations de haut niveau lors des réunions du Conseil et des Comités ainsi que par un plan de formation adapté.

Compétences individuelles

Le Conseil d'administration met au cœur de ses préoccupations les compétences, les expertises et les expériences de chacun de ces membres et s'assurent que celles-ci viennent recouvrir l'ensemble des activités du Groupe,

Dotés d'expertises complémentaires, les administrateurs s'assurent ainsi collectivement que les mesures adoptées concourent à la mise en œuvre de la stratégie du Groupe.

		Expertise financière	Expérience de Direction générale	Industrie Automobile	Expérience Internationale	Digital et Innovation	Environnement	Social	Gouvernance
Président du Conseil	Jean-Dominique Senard	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Directeur général et Administrateur	Luca de Meo	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Administrateurs représentant les deux principaux actionnaires	Thomas Courbe	✓		✓					
	Alexis Zajdenweber	✓							✓
	Yu Serizawa		✓		✓		✓		
	Joji Tagawa	✓		✓	✓		✓		
Administrateurs Indépendants	Catherine Barba				✓	✓		✓	
	Miriem Bensalah-Chaqroun		✓		✓		✓	✓	✓
	Marie-Annick Darmaillac						✓		✓
	Bernard Delpit	✓	✓	✓	✓				✓
	Pierre Fleuriot	✓	✓	✓					✓
	Annette Winkler	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Administrateurs représentant les salariés et salariés actionnaires	Noël Desgrippes			✓			✓	✓	
	Sébastien Jacquet			✓				✓	
	Richard Gentil			✓				✓	
	Eric Vidal			✓				✓	
TOTAL		**8**	**7**	**11**	**8**	**3**	**8**	**9**	**8**

Évolution de la composition du Conseil d'administration au cours de l'exercice 2024

Administrateur	Événement	Date
Frédéric Barrat	Fin de mandat	7 novembre 2024
Eric Personne	Fin de mandat	7 novembre 2024
Sébastien Jacquet	Nomination – élection par les salariés	8 novembre 2024
Eric Vidal	Nomination – élection par les salariés	8 novembre 2024

Présentation synthétique du Conseil d'administration au 31 décembre 2024

	Informations personnelles					Position au sein du Conseil			Appartenance à des Comités		
Administrateur	**Sexe**	**Âge**	**Nationalité**	**Nombre d'actions**	**Indépendance**	**Date de 1re nomination**	**Date d'échéance du mandat**	**Ancienneté au sein du Conseil**	**CAR**	**CGR**	**CSDD**
Jean-Dominique Senard	H	71	Français	6 690	P et AI	Janvier 2019	AG 2027	5 ans et 11 mois	M	-	-
Luca de Meo	H	57	Italien	120 037	DG	Mai 2023	AG 2027	1 an et 7 mois	-	-	-
Catherine Barba	F	51	Français	100	AI	Juin 2017	AG 2026	7 ans et 6 mois	-	-	M
Miriem Bensalah-Chaqroun	F	62	Marocaine	250	AI	Juin 2017	AG 2025	7 ans et 6 mois	M	-	-
Thomas Courbe	H	52	Français	N/A	REF	Octobre 2018	AG 2025	6 ans et 2 mois	-	-	M
Marie-Annick Darmaillac	F	70	Française	500	AI	Juin 2017	AG 2025	6 ans et 6 mois	-	M	-
Bernard Delpit	H	60	Français	2 500	AI	Avril 2021	AG 2025	3 ans et 8 mois	P	-	-
Noël Desgrippes	H	54	Français	289,55 parts de FCPE	ARSA	Avril 2021	AG 2025	3 ans et 8 mois	-	-	M
Pierre Fleuriot	H	70	Français	500	AI	Juin 2018	AG 2026	6 ans et 6 mois	M	P	-
Richard Gentil	H	56	Français	1 action et 30,3885 parts de FCPE	ARS	Novembre 2012	Novembre 2028	12 ans et 1 mois	-	-	M
Sébastien Jacquet	H	47	Français	88,6457 parts de FCPE	ARS	Novembre 2024	Novembre 2028	2 mois	M	-	-
Yu Serizawa	F	66	Japonaise	100	RN	Décembre 2016	AG 2025	8 ans	-	-	M
Joji Tagawa	H	64	Japonais	0	RN	Avril 2020	AG 2026	4 ans et 8 mois	M	-	-
Eric Vidal	H	53	Français	52,3764 parts de FCPE	ARS	Novembre 2024	Novembre 2028	2 mois	-	M	-
Annette Winkler	F	65	Allemande	1 000	AI	Juin 2019	AG 2027	5 ans et 6 mois	-	-	P
Alexis Zajdenweber	H	48	Français	N/A	REF	Novembre 2022	N/A	2 ans et 1 mois	M	M	-

CAR : Comité de l'Audit et des Risques
CGR : Comité de la Gouvernance et des Rémunérations
CSDD : Comité de la Stratégie et du Développement Durable

P : Président(e)
DG : Directeur général
M : membre
AI : administrateur indépendant
F : femme
H : homme

ARS : administrateur représentant les salariés
ARSA : administrateur représentant les salariés actionnaires
REF : représentant de l'État français
RN : représentant de Nissan

Au 31 décembre 2024, le nombre total d'actions détenues par les membres du Conseil d'administration est 131 551, ce qui représente 0,04 % du capital social de la Société.

Au 31 décembre 2024

16
ADMINISTRATEURS

59	5,2	58,3%[1]	5	5
ÂGE MOYEN	ANCIENNETÉ	INDÉPENDANCE	NATIONALITÉS	FEMMES

(1) Hors administrateurs représentant les salariés et administrateur représentant les salariés actionnaires.

Assiduité aux réunions du Conseil d'administration et des Comités en 2024

Administrateurs	Conseil d'administration (9 réunions)	Comité de l'Audit et des Risques (5 réunions)	Comité de la Gouvernance et des Rémunérations (6 réunions)	Comité de la Stratégie et du Développement Durable (4 réunions)
Jean-Dominique Senard	100 %	-	-	-
Luca de Meo	100 %	-	-	
Catherine Barba	100 %	-	-	100 %
Frédéric Barrat	85,7 %	100 %	-	-
Miriem Bensalah-Chaqroun	100 %	80 %	-	-
Thomas Courbe	77,8 %	-	-	75 %
Marie-Annick Darmaillac	88,9 %	-	100 %	-
Bernard Delpit	77,8 %	100 %	-	-
Noël Desgrippes	100 %	-	-	100 %
Pierre Fleuriot	100 %	100 %	100 %	-
Richard Gentil	100 %	-	-	100 %
Sébastien Jacquet	100 %	-	-	-
Eric Personne	100 %		100 %	-
Yu Serizawa	100 %	-	-	100 %
Joji Tagawa	83,3 %	100 %	-	-
Eric Vidal	100 %	-	-	-
Annette Winkler	88,9 %	-	-	100 %
Alexis Zajdenweber	100 %	100 %	67 %	-
TOTAL	**94,58 %**	**97 %**	**92 %**	**96 %**

Le Conseil d'administration a analysé les taux d'assiduité inférieurs à 100 %. À cette occasion, le Conseil s'est assuré que les administrateurs n'ayant pas pu participer à l'ensemble des réunions du Conseil ou des Comités dont ils sont membres ont pris connaissance des sujets traités et des échanges avec la Direction générale et, le cas échéant, ont présenté leurs commentaires et propositions.

Récapitulatif des échéances de mandat des membres du Conseil d'administration

Année d'échéance du mandat	Administrateur	Modalités de désignation	Date de première nomination
AG 2025	Miriem Bensalah-Chaqroun*	Administrateur élu par l'Assemblée générale	Juin 2017
	Thomas Courbe	Administrateur élu par l'Assemblée générale sur proposition de l'État français	Octobre 2018
	Marie-Annick Darmaillac*	Administrateur élu par l'Assemblée générale	Juin 2017
	Bernard Delpit*	Administrateur élu par l'Assemblée générale	Avril 2021
	Noël Desgrippes	Administrateur élu par l'Assemblée générale sur proposition des salariés actionnaires	Avril 2021
	Yu Serizawa	Administrateur élu par l'Assemblée générale sur proposition de Nissan	Décembre 2016
AG 2026**	Catherine Barba*	Administrateur élu par l'Assemblée générale	Juin 2017
	Pierre Fleuriot*	Administrateur élu par l'Assemblée générale	Juin 2018
	Joji Tagawa	Administrateur élu par l'Assemblée générale sur proposition de Nissan	Avril 2020
AG 2027	Jean Dominique Senard*	Administrateur élu par l'Assemblée générale	Janvier 2019
	Annette Winkler*	Administrateur élu par l'Assemblée générale	Juin 2019
	Luca de Meo	Administrateur élu par l'Assemblée générale	Mai 2023
Novembre 2028	Richard Gentil	Administrateur élu par les salariés	Novembre 2024
	Sébastien Jacquet	Administrateur élu par les salariés	Novembre 2024
	Eric Vidal	Administrateur élu par les salariés	Novembre 2024
N/A	Alexis Zajdenweber	Administrateur désigné par l'État français	Novembre 2022

* Administrateur indépendant.

** Le 19 février 2025, le Conseil d'administration a pris acte de la décision de Mme Catherine Barba et de M. Joji Tagawa de mettre fin par anticipation à leur mandat d'administrateur à l'issue de l'Assemblée générale du 30 avril 2025.

3.1.3 Liste des mandats et fonctions exercés par les administrateurs en 2024

Administrateurs au 31 décembre 2024



CATHERINE BARBA
Administratrice indépendante
Membre du Comité de la Stratégie et du Développement Durable

Date de naissance : 28 février 1973
Nationalité : Française
Date de 1er mandat : juin 2017
Date de début du mandat en cours : juin 2018
Date d'échéance du mandat : AG 2026
Nombre d'actions détenues : 100

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Entrepreneuse, pionnière de l'e-commerce, experte en transformation numérique du retail, Catherine Barba est une des femmes business angels les plus actives de France et s'investit depuis des années dans la promotion de la diversité.
Diplômée de l'ESCP Business School, elle a créé et vendu plusieurs entreprises dans l'e-commerce et a vécu a New York entre 2015 et 2020, ou elle a créé le peps lab pour aider les enseignes du retail et les marques a accélérer leur transformation. Elle a écrit plusieurs ouvrages de référence sur l'avenir du commerce dont « le magasin n'est pas mort ».
Catherine Barba investit dans des start-ups innovantes et à impact portées par des équipes mixtes telles que Popshop (nouvelle génération d'e-commerce), Euveka (primée au ces 2018 pour ses robots-mannequins connectés), Ada Tech School ou Green-Got.
Elle a reçu de nombreuses distinctions parmi lesquelles celle de femme en or en 2011, alumni of the year ESCP Europe en 2012, femme d'influence économique en France en 2014, le prix « inspiring fifty » en 2015 et 2016 qui récompense les 50 femmes les plus inspirantes de l'écosystème digital en Europe. Catherine barba est administratrice d'Etam, chevalier de l'ordre national du mérite et de la légion d'honneur.
En 2022 pour accompagner la révolution du travail elle cofonde Envi, l'école qui développe les compétences entrepreneuriales pour les particuliers et dans les entreprises.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :
Sociétés cotées : Administratrice de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administratrice de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :
Sociétés cotées : Néant
Sociétés non cotées : Présidente de CB Group (France)
Membre du Conseil de surveillance d'Etam (France)
Administratrice d'Euveka (France)
Administratrice de Popshop Live (États-Unis)
Administratrice de Ada Tech School (France)
Autres entités juridiques : Néant

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Administratrice de Reech (France) – 2021
Administratrice de RelevanC (France) – 2020



MIRIEM BENSALAH-CHAQROUN
Administratrice indépendante
Membre du Comité de l'Audit et des Risques

Date de naissance : 14 novembre 1962
Nationalité : Marocaine
Date de 1er mandat : juin 2017
Date de début du mandat en cours : avril 2021
Date d'échéance du mandat : AG 2025
Nombre d'actions détenues : 250

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Diplômée d'un MBA en International Management and Finance de l'Université de Dallas/Texas (États-Unis), Miriem Bensalah-Chaqroun occupe divers postes à la Société Marocaine de Dépôt et de Crédit de 1986 à 1989 avant d'intégrer le groupe Holmarcom (sa holding familiale, parmi les cinq premiers groupes industriels et financiers du Maroc) à partir de 1989. Elle est depuis cette date administratrice du groupe et Vice-Présidente Directeur général des Eaux Minérales d'Oulmès.
Dans le cadre de ses activités professionnelles, Miriem Bensalah-Chaqroun est Présidente-Directrice générale d'Oulmès Drinks Development.
De 2012 à 2018 elle a été Présidente élue de la Confédération générale des Entreprises du Maroc, le patronat marocain.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :

Sociétés cotées : Administratrice de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administratrice de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :

Sociétés cotées : Vice-Présidente Directeur général des Eaux Minérales d'Oulmès (Maroc)
Sociétés non cotées : Administratrice d'Holmarcom (Maroc)
Miriem Bensalah–Chaqroun exerce des mandats dans des filiales et/ou participations non cotées des Eaux Minérales d'Oulmès.
Dans un souci de lisibilité, la totalité de ses mandats n'est pas listée.
Autres entités juridiques : Membre de l'Alliance mondiale des investisseurs pour le développement durable – GISD (ONU)
Membre du Conseil Consultatif International de l'Université IE de Madrid
Administratrice d'Al Akhawayn University (Maroc)
Présidente du Centre Euro-méditerranéen d'Arbitrage (Maroc)
Administratrice d'Equanim s.a.s Société de Médiation Internationale (France)

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Administratrice de Suez (France) – 2022
Membre du Conseil et Présidente du Comité d'audit de Bank Al Maghrib (Banque Centrale du Maroc, Maroc) – 2020



THOMAS COURBE
Administrateur nommé sur proposition de l'état français
Membre du Comité de la Stratégie et du Développement Durable

Date de naissance : 3 octobre 1972
Nationalité : Français
Date de 1er mandat : octobre 2018
Date de début du mandat en cours : avril 2021
Date d'échéance du mandat : AG 2025
Nombre d'actions détenues : N/A

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Ingénieur général de l'Armement, Thomas Courbe est diplômé de l'École supérieure de l'aéronautique et de l'espace (SUPAERO).
Il débute sa carrière en 1995 au ministère de la Défense comme responsable de programmes d'avions de combat en service puis chef de cabinet du Directeur des programmes aéronautiques.
Il rejoint la Direction générale du Trésor en 2002 où il occupe successivement les fonctions d'adjoint au chef du bureau Asie, chef du bureau Afrique-Maghreb, chef du bureau affaires aéronautiques, militaires et navales, secrétaire général du Club de Paris et sous-directeur relations économiques bilatérales.
En 2010, il est nommé Directeur du cabinet du Secrétaire d'État chargé du Commerce extérieur (Pierre Lellouche) et Directeur adjoint du cabinet des ministres de l'Économie, des Finances et de l'Industrie (Christine Lagarde puis François Baroin).
En 2012, il revient à la Direction générale de Trésor, où il occupe les fonctions de secrétaire général, puis de Directeur général adjoint de 2015 à 2018.
En août 2018, Thomas Courbe est nommé Directeur général des entreprises.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :
Sociétés cotées : Administrateur de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administrateur de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :
Sociétés cotées : Néant
Sociétés non cotées : Commissaire du Gouvernement de La Poste (France)
Autres entités juridiques : Néant

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Censeur d'Orano SA (France) – 2019



MARIE-ANNICK DARMAILLAC
Administratrice indépendante
Membre du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations

Date de naissance : 24 novembre 1954
Nationalité : Française
Date de 1er mandat : juin 2017
Date de début du mandat en cours : avril 2021
Date d'échéance du mandat : AG 2025
Nombre d'actions détenues : 500

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Magistrate de formation, Marie-Annick Darmaillac occupe successivement les fonctions de juge d'instance à Versailles puis de chef de bureau à la DGCCRF.
Elle est ensuite sous-directrice de la formation continue à l'École nationale de la magistrature puis conseiller technique au cabinet du garde des Sceaux.
Marie-Annick Darmaillac occupe le poste de Déléguée du Médiateur de la République avant d'être nommée secrétaire générale du Parquet de la cour d'appel de Paris puis Sous-préfet de la ville à Paris, jusqu'en octobre 2005, date à laquelle elle rejoint le groupe Bolloré où elle suit notamment, en qualité de secrétaire générale adjointe, la gestion des grands cadres du groupe, les questions d'éthique et de développement durable.
En octobre 2015, Marie-Annick Darmaillac devient directrice de la promotion et du développement des talents internes du groupe Canal+.
En janvier 2017, elle rejoint Vivendi en tant que Directrice de la RSE (responsabilité sociétale de l'entreprise) et Compliance Groupe jusqu'en octobre 2020.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :
Sociétés cotées : Administratrice de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administratrice de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :
Sociétés cotées : Néant
Sociétés non cotées : Néant
Autres entités juridiques : Néant

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Représentante permanente de la Financière V au Conseil de Bolloré (France) – 2020
Représentante permanente de la Financière V au Conseil de la Financière de l'Odet (France) – 2020
Représentante permanente de la Socfrance au Conseil de la Société Industrielle et Financière de l'Artois (France) – 2020
Représentante permanente de la Société des Chemins de Fer & Tramways du Var et du Gard au Conseil de Financière Moncey (France) – 2020
Présidente de la Société Immobilière Mount Vernon (France) – 2020



BERNARD DELPIT
Administrateur indépendant
Président du Comité de l'Audit et des Risques

Date de naissance : 26 octobre 1964
Nationalité : Français
Date de 1er mandat : avril 2021
Date de début du mandat en cours : avril 2021
Date d'échéance du mandat : AG 2025
Nombre d'actions détenues : 2 500

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Licencié en droit, diplômé d'IEP Paris et de l'ENA, Bernard Delpit débute sa carrière en 1990 à l'Inspection Générale des Finances puis exerce différentes responsabilités au ministère de l'Économie et des finances.
En 2000, il rejoint le groupe PSA Peugeot Citroën où il exerce à partir de 2001 la fonction de Directeur général adjoint de Dongfeng Peugeot Citroën Automobiles en Chine, puis de Directeur du contrôle de gestion du groupe PSA en 2004. En 2007 il rejoint le cabinet du Président de la République comme conseiller économique. Il devient en 2009 Directeur général adjoint, Directeur financier du Groupe La Poste puis rejoint le Groupe Crédit Agricole en tant que Directeur financier en 2011.
Il a été Directeur financier du Groupe Safran de 2015 à 2021 et Directeur général adjoint de janvier 2021 à décembre 2021. Il a été Directeur général adjoint du Groupe Bruxelles Lambert du 1er janvier 2022 jusqu'en mai 2023.
Depuis le 30 juin 2023, Bernard Delpit est Vice-président exécutif et Directeur financier du groupe Alstom.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :

Sociétés cotées : Administrateur de Renault S.A. (France)
Président du Comité de l'Audit et des Risques
Sociétés non cotées : Administrateur de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :

Sociétés cotées : Vice-président exécutif et directeur financier du groupe Alstom (France)
Président Directeur Général de Alstom Holdings
Administrateur d'Imerys (France) – (Mandat arrivant à échéance lors de l'Assemblée générale 2025 d'Imerys et qui ne sera pas renouvelé)
Sociétés non cotées : Néant
Autres entités juridiques : Néant

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Directeur général adjoint du Groupe Bruxelles Lambert (Belgique) – 2023
Administrateur de BPI (France) – 2021
Administrateur d'Ariane Group (France) – 2021



NOËL DESGRIPPES
Administrateur nommé sur proposition des salariés actionnaires
Membre du Comité de la Stratégie et du Développement Durable

Date de naissance : 22 décembre 1970
Nationalité : Français
Date de 1er mandat : avril 2021
Date de début du mandat en cours : avril 2021
Date d'échéance du mandat : AG 2025
Nombre d'actions détenues : 884,25 parts du FCPE

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Noël Desgrippes est diplômé en Électronique-Électrotechnique-Automatique et titulaire d'un DESS en Contrôle Industriel et Gestion de la Qualité de l'Université de Clermont-Ferrand.
Après une année en tant que pompier de Paris, il a débuté sa carrière chez Renault il y a 25 ans à la Direction de la Mécanique comme pilote du système de management de la qualité, puis a intégré en 1999 la Direction de l'Environnement où il a supervisé la mise en place de la certification ISO 14001 sur un périmètre monde des différentes usines et centres d'ingénierie du groupe. Il a ensuite rejoint la Direction de l'Immobilier et des Services Généraux en tant que secrétaire technique. Après 12 ans de management d'une équipe technique il est actuellement Responsable de contrôles de Services aux résidents.
Noël Desgrippes détient également le mandat de Président du Conseil de surveillance du Fonds Commun de Placement Entreprise Renault France, dispositif d'épargne des salariés de Renault France.
Élu CFDT, il a été secrétaire du Conseil Social et Économique du site de Renault Lardy et suppléant au secrétaire du Comité Central Social et Économique de Renault France entre 2014 et 2021.
Son parcours est le reflet de ses convictions autour d'une performance économique associée à une responsabilité Sociale, Sociétale et Environnementale.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :
Sociétés cotées : Administrateur de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administrateur de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :
Sociétés cotées : Néant
Sociétés non cotées : Néant
Autres entités juridiques : Néant

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Néant



PIERRE FLEURIOT
Administrateur indépendant
Administrateur référent
Président du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations
Membre du Comité de l'Audit et des Risques

Date de naissance : 31 janvier 1954
Nationalité : Français
Date de 1er mandat : juin 2018
Date de début du mandat en cours : juin 2018
Date d'échéance du mandat : AG 2026
Nombre d'actions détenues : 500

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris, titulaire d'une maîtrise de Droit et ancien élève de l'École nationale d'administration, Pierre Fleuriot débute sa carrière comme inspecteur des finances, puis devient Directeur général de la Commission des Opérations de Bourse.
En 1997, il rejoint ABN AMRO où il occupe différentes fonctions et en dernier lieu celles de Senior Executive Vice President de ABN AMRO et Vice-Président des Clients mondiaux.
En 2009, il devient Directeur général de Crédit Suisse France, responsable des activités de banques d'affaires, de banque privée et de gestion d'actifs pour la France, la Belgique et le Luxembourg.
Après son départ de la Direction de Crédit Suisse France en 2016, il crée PCF Conseil & Investissement, cabinet de conseil dont il est le Président.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :
Sociétés cotées : Administrateur de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administrateur de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :
Sociétés cotées : Administrateur et membre du Comité d'audit de Nissan Motor Co., Ltd. (Japon)
Sociétés non cotées : Président de PCF Conseil & Investissement (France)
Administrateur et Président du Comité des risques de Bank of America Securities Europe S.A. (France)
Administrateur et Président du Comité de gouvernance, nomination et rémunération de la Bourse de Casablanca (Maroc)
Autres entités juridiques : Président du Cercle de l'Orchestre de Paris (France)
Président de la Fondation de l'Orchestre de Paris (France)

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Néant



RICHARD GENTIL
Administrateur élu par les salariés
Membre du Comité de la Stratégie et du Développement Durable

Date de naissance : 29 avril 1968
Nationalité : française
Date de 1er mandat : novembre 2012
Date de début du mandat en cours : novembre 2024
Date d'échéance du mandat : novembre 2028
Nombre d'actions détenues : 1 action et 30,3885 parts de FCPE

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Technicien de maintenance embauché à la Fonderie de Cléon en 1988, Richard Gentil est spécialiste en hydraulique, pneumatique et gaz sur l'ensemble de la fonderie et consacre son temps de travail aux 2 fonctions. Titulaire d'un BEP/CAP électrotechnique, électromécanique et d'un Baccalauréat en Maintenance des Systèmes Mécaniques Automatisés, il parle et écrit couramment l'anglais, très utile dans les échanges internationaux. Il est représentant au Comité Stratégique de la filière Automobile française.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :
Sociétés cotées : Administrateur de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administrateur de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :
Sociétés cotées : Néant
Sociétés non cotées : Néant
Autres entités juridiques : Néant

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Néant



SEBASTIEN JACQUET
Administrateur élu par les salariés
Membre du Comité de l'Audit et des Risques

Date de naissance : 16 janvier 1977
Nationalité : Français
Date de 1er mandat : novembre 2024
Date d'échéance du mandat : novembre 2028
Nombre d'actions détenues : 88,6457 parts de FCPE

BIOGRAPHIE - EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Depuis son arrivée chez Renault en 2000, Sébastien Jacquet a développé une carrière exemplaire en occupant des postes stratégiques, en France et à l'étranger, de préparateur de prototypes mulets à expert métier "Bout du montage", avant de devenir Leader ingénierie Process électronique véhicule en 2008 puis Leader ingénierie plateforme d'intégration véhicule en 2014. Il a notamment participé au démarrage de l'usine Renault-Nissan en Inde et également travaillé au démarrage de la ZOE à Flins.
Diplômé en management de Projet et management en Ressources Humaines, il combine expertise technique et compétences managériales pour piloter des projets complexes dans l'univers exigeant de l'automobile. En parallèle, Sébastien est un passionné de rugby et s'investit comme dirigeant au Stade Français Association et au Plaisir Rugby Club. Entraîneur depuis plus d'une décennie, il encadre des joueurs de tous âges et de tous horizons, transmettant ainsi les valeurs de respect, de dépassement de soi et d'esprit d'équipe propres à ce sport.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :
Sociétés cotées : Administrateur de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administrateur de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :
Sociétés cotées : Néant
Sociétés non cotées : Néant
Autres entités juridiques : Néant

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Néant



YU SERIZAWA
Administratrice nommée sur proposition de Nissan
Membre du Comité de la Stratégie et du Développement Durable

Date de naissance : 25 juillet 1958
Nationalité : Japonaise
Date de 1er mandat : décembre 2016
Date de début du mandat en cours : avril 2021
Date d'échéance du mandat : AG 2025
Nombre d'actions détenues : 100

BIOGRAPHIE - EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Après une courte carrière d'économiste et analyste financière au Crédit Lyonnais (succursale de Tokyo et siège de Paris), Yu Serizawa participe à la création de l'établissement d'InfoPlus Incorporated, en 1985, puis fonde Forma Corporation en 1992.
Elle conseille de nombreuses sociétés multinationales pour leur adaptation multiculturelle et leurs stratégies à l'international.
Elle conseille également plusieurs investisseurs institutionnels pour des stratégies d'investissements alternatifs.
Yu Serizawa a été conseillère pour le Japon du World Economic Forum entre 1990 et 2005.
Depuis 2000, elle est également conseillère du Président de Mori Building Company Limited et a contribué en 2003 à la création du Science and Technology in Society forum dont elle est actuellement Directrice Générale pour les Affaires Internationales. Elle est également Professeur sur nomination spéciale à l'Université de Kyoto.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :
Sociétés cotées : Administratrice de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administrateur de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :
Sociétés cotées : Néant
Sociétés non cotées : Président-Directrice générale de Forma Corporation (Japon)
Conseillère du Président de Mori Building Company, Limited (Japon)
Autres entités juridiques : Directrice générale pour les Affaires Internationales, Science and Technology in Society (STS) forum (organisation à but non lucratif établie au Japon)
Auditrice de Daisen-In Temple, Daitokuji (Japon)

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Néant



JOJI TAGAWA
Administrateur nommé sur proposition de Nissan
Membre du Comité de l'Audit et des Risques

Date de naissance : 7 décembre 1960
Nationalité : Japonais
Date de 1er mandat : avril 2020
Date de début du mandat en cours : avril 2020
Date d'échéance du mandat : AG 2026
Nombre d'actions détenues : 0

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Joji Tagawa est titulaire d'un diplôme en économie de l'Université de Keio au Japon. Il a rejoint la société Nissan Motor Co. en 1983. Au sein de la Direction Financière, il a occupé divers postes de Direction au niveau des relations publiques mondiales et des relations investisseurs.
En avril 2006, Joji Tagawa a été nommé directeur d'exploitation, trésorier mondial et directeur des relations avec les investisseurs. Depuis avril 2014, il était Corporate Vice President de Nissan Motor Co., Ltd., responsable des relations avec les investisseurs et du service fusions et acquisitions.
Joji Tagawa a été nommé Chief Sustainable Officer et Senior Vice-Président en décembre 2019. Il est actuellement responsable des services généraux, de la gestion de crise et de la sécurité, de l'environnement et du développement durable, ainsi que des affaires publiques.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :
Sociétés cotées : Administrateur de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administrateur de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :
Sociétés cotées : Senior Vice-President Nissan Motor Co., Ltd. (Japon)
Administrateur de Mitsubishi Motors Corporation (Japon)
Sociétés non cotées : Néant
Autres entités juridiques : Néant

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Néant



ERIC VIDAL
Administrateur nommé par les salariés
Membre du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations

Date de naissance : 30 mars 1971
Nationalité : Français
Date de 1er mandat : novembre 2024
Date d'échéance du mandat : novembre 2028
Nombre d'actions détenues : 52,3764 parts de FCPE

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Diplômé de Sup'Aero et de l'Ecole Nationale Supérieure du Pétrole et des Moteurs, Éric Vidal entre chez Renault en 1996, en tant qu'Ingénieur motoriste.
Engagé dans la représentation du personnel dès 2006, il est élu Secrétaire du Comité de Groupe de Renault, instance de représentation du personnel rassemblant toutes les filiales en France et dans le monde de 2015 à 2023.
Il y a notamment négocié les deux accords-cadres mondiaux de Renault de 2013 et 2019 ainsi que l'avenant cadrant le travail à distance chez Renault dans le monde.
Eric Vidal a été membre du Bureau du Comité Stratégique de la Filière Automobile jusqu'en 2023.
Eric Vidal est également membre du Conseil d'Administration du Centre technique des Industries Mécaniques (CETIM).

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :
Sociétés cotées : Administrateur de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administrateur de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :
Sociétés cotées : Administrateur du CETIM – Centre Technique des Industries Mécaniques
Sociétés non cotées : Néant
Autres entités juridiques : Néant

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Néant



ANNETTE WINKLER
Administratrice indépendante
Présidente du Comité de la Stratégie et du Développement Durable

Date de naissance : 27 septembre 1959
Nationalité : Allemande
Date de 1er mandat : juin 2019
Date de début du mandat en cours : mai 2023
Date d'échéance du mandat : AG 2027
Nombre d'actions détenues : 1 000

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Docteur en économie de l'Université de Francfort (Allemagne), Annette Winkler a été associée gérante d'une société de construction de taille moyenne.
En 1995, elle a rejoint le groupe Mercedes-Benz, où elle a occupé diverses fonctions, notamment celle de Directrice des relations publiques et de la communication.
Après avoir passé deux ans à la tête de l'établissement de ventes et services de Mercedes-Benz à Braunschweig, elle a exercé les fonctions de Directrice générale de DaimlerChrysler Belgique et Luxembourg (1999-2005), puis, en tant que Vice-Président Global Business Management & Wholesale Europe (2006-2010), elle est devenue responsable du développement du réseau global de distribution de Mercedes-Benz.
De 2010 à 2018 elle a été Directrice générale de Smart (avec la responsabilité globale de la marque et également en charge de l'usine Smart en Lorraine).
Mme Annette Winkler est membre du Conseil d'administration de la société cotée L'Air Liquide depuis 2014.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :

Sociétés cotées : Administratrice de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administratrice de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :

Sociétés cotées : Administratrice, Présidente du Comité Environnement et Société et membre du Comité des nominations et la gouvernance de L'Air Liquide SA (France)
Sociétés non cotées : Néant
Autres entités juridiques : Néant

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Membre du Conseil aux Affaires économiques étrangères du ministère de l'Économie allemand (Allemagne) – 2020



ALEXIS ZAJDENWEBER
Administrateur représentant l'État français
Membre du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations

Date de naissance : 18 mai 1976
Nationalité : Français
Date de 1er mandat : novembre 2022
Date de début du mandat en cours : novembre 2022
Date d'échéance du mandat : N/A
Nombre d'actions détenues : N/A

BIOGRAPHIE – EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

Diplômé de l'IEP de Paris, ancien élève de l'Ecole nationale d'administration (promotion « René Cassin »). A l'issue de sa scolarité à l'ENA en avril 2003, Alexis ZAJDENWEBER est affecté au ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie en tant qu'adjoint au chef du bureau épargne et marchés financiers de la Direction du Trésor. Il devient adjoint au chef du bureau financement et développement des entreprises de la Direction du Trésor et de la politique économique en juillet 2006.
A partir de septembre 2007, il est détaché comme conseiller (concurrence et aides d'Etat, droit des sociétés et gouvernance d'entreprise) au service « Affaires économiques, financières et monétaires » à la représentation permanente de la France auprès de l'Union Européenne à Bruxelles.
Il retrouve la Direction générale du Trésor en septembre 2009 comme chef du bureau des services bancaires et des moyens de paiement puis occupe les fonctions de chef du bureau des investissements, de la lutte contre la criminalité financière et des sanctions (2011-2012).
En juillet 2012, il est nommé conseiller chargé du secteur financier au cabinet du ministre de l'Economie et des Finances.
Il rejoint l'Agence des participations de l'Etat en novembre 2014 comme sous-directeur, chargé de la Direction de participations Energie.
Il rejoint en mai 2017 la présidence de la République comme conseiller économie, finances, industrie.
Alexis ZAJDENWEBER est Commissaire aux participations de l'État. Il a été nommé par décret du Président de la République le 14 septembre 2022.

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats et fonctions au sein de Renault Group :

Sociétés cotées : Administrateur de Renault S.A. (France)
Sociétés non cotées : Administrateur de Renault s.a.s. (France)
Autres entités juridiques : Néant

Mandats et fonctions en dehors de Renault Group :

Sociétés cotées : Administrateur et membre du Comité stratégique et RSE et du Comité de la gouvernance et des rémunérations de Thalès SA (France)
Sociétés non cotées :
Administrateur et membre du Comité de la stratégie et du Comité des nominations et des rémunérations d'EDF (France)
Administrateur et membre du Comité d'audit, du Comité des risques et du Comité des nominations et rémunérations de Bpifrance SA (France)
Administrateur et membre du Comité d'audit, du Comité de la stratégie et des investissements et du Comité des nominations et rémunérations de SNCF SA (France)
Autres entités juridiques : Néant

MANDATS ÉCHUS AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Néant

L'adresse professionnelle de tous les administrateurs, dans le cadre de leurs fonctions, est celle du siège social de la Société : 122-122 bis avenue du Général Leclerc, 92100 Boulogne-Billancourt, France.

Évolution de la composition du Conseil d'administration

A l'issue des élections des représentants des salariés qui se sont tenues au cours du mois d'octobre 2024 :

- Les fonctions d'administrateur de MM. Frédéric Barrat et Eric Personne ont pris fin le 7 novembre 2024 ;
- MM. Sébastien Jacquet et Eric Vidal ont été nommés en qualité d'administrateur représentant les salariés à compter du 8 novembre 2024 ;
- Le mandat de M. Richard Gentil, en qualité d'administrateur représentant les salariés, a été renouvelé pour une durée de quatre ans.

Lors de sa réunion du 19 février 2025, le Conseil d'administration a pris acte :

- de la fin du mandat de Mme Marie-Annick Darmaillac à l'issue l'Assemblée générale annuelle prévue le 30 avril 2025 et de son souhait de ne pas solliciter le renouvellement de son mandat,
- de la décision de Mme Catherine Barba de mettre un terme par anticipation à son mandat d'administratrice à l'issue de l'Assemblée générale du 30 avril 2025 compte tenu de l'évolution de ses divers engagements professionnels ;
- ainsi que de la décision de M. Joji Tagawa de mettre un terme par anticipation à son mandat d'administrateur à l'issue de l'Assemblée générale du 30 avril 2025

Le Conseil d'administration a ainsi décidé, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, de proposer à l'Assemblée générale du 30 avril 2025 les résolutions suivantes concernant la composition du Conseil :

- le renouvellement du mandat de Mme. Miriem Bensalah-Chaqroun en qualité d'administratrice indépendante,
- le renouvellement du mandat de M. Bernard Delpit en qualité d'administrateur indépendant,
- la nomination de Mme Anne-Laure de Chammard en qualité d'administratrice indépendante, et
- la nomination de Mme Armelle de Madré en qualité d'administratrice indépendante.

Le Conseil d'administration a également décidé de soumettre au vote de l'Assemblée générale les résolutions suivantes :

- sur proposition de Nissan, la nomination de Mme. Michelle Baron en qualité d'administratrice en remplacement de Mme Yu Serizawa dont le mandat arrive à échéance à l'issue de l'Assemblée générale ;
- sur proposition de Nissan, la nomination de M. Manabu Sakane en qualité d'administrateur en remplacement de M. Joji Tagawa qui a souhaité mettre un terme par anticipation à son mandat d'administrateur à l'issue de l'Assemblée générale du 30 avril 2025 ;
- sur proposition de l'Etat Français, la nomination de Mme Constance Maréchal-Dereu en qualité d'administratrice en remplacement de M. Thomas Courbe dont le mandat arrive à échéance à l'issue de l'Assemblée générale ;
- sur proposition des conseils de surveillance des FCPE Renault France et Renault International, le renouvellement du mandat de M. Noël Desgrippes en qualité d'administrateur représentant les salariés actionnaires (avec Mme Laetitia Meurant en qualité de suppléante).

À l'issue de l'Assemblée générale du 30 avril 2025 et sous réserve de l'approbation des résolutions soumises au vote, le Conseil d'administration sera composé de 16 membres et présentera les caractéristiques suivantes :

	Composition à l'issue de l'Assemblée générale 2024	Composition à l'issue de l'Assemblée générale 2025
Taux d'indépendance	58,3 %	58,3 %
Taux de féminisation	41,7 %	50 %
Taux d'administrateurs de nationalité étrangère	41,7 %	50 %

Ainsi :

- le taux d'indépendance du Conseil d'administration restera supérieur à celui recommandé par le Code AFEP-MEDEF ; et
- le taux de féminisation sera supérieur au taux requis par la loi.

Il est rappelé que, conformément au Code AFEP-MEDEF et aux dispositions légales, les administrateurs représentant les salariés ainsi que l'administrateur représentant les salariés actionnaires ne sont pas pris en compte dans le calcul des taux d'indépendance et de féminisation.

Afin d'assurer la cohérence des informations présentées, les administrateurs représentant les salariés et l'administrateur représentant les salariés actionnaires ne sont pas pris en compte pour le calcul du taux d'administrateurs de nationalité étrangère.

3.1.4 Informations complémentaires sur les administrateurs

3.1.4.1 Droits et obligations des administrateurs

Le règlement intérieur du Conseil d'administration précise les droits et obligations des administrateurs de la Société eu égard :

- aux règles de fonctionnement du Conseil d'administration et de ses Comités ;
- au devoir de confidentialité ;
- à l'indépendance et au devoir d'expression ;
- à la gestion des conflits d'intérêts ;
- à la déontologie boursière ; et
- à la détention d'actions de la Société. Le règlement intérieur du Conseil d'administration recommande aux administrateurs, conformément au Code AFEP-MEDEF, de détenir à titre personnel et sous la forme nominative un nombre significatif d'actions au regard de la rémunération qu'ils perçoivent, à l'exception des administrateurs qui ne perçoivent pas de rémunération à titre personnel. À ce titre, les administrateurs représentant les salariés ou les salariés actionnaires ne touchent pas personnellement de rémunération (qui est directement reversée à leurs syndicats respectifs) ; il ne leur est donc pas demandé de détenir un montant significatif d'actions de la Société. Par ailleurs, la réglementation interdit aux administrateurs désignés par l'État de posséder des actions à titre personnel.

Pour l'obligation de détention applicable au Directeur général, voir le chapitre 3.2 du Document d'enregistrement universel.

3.1.4.2 Absence de condamnations

À la connaissance de la Société, aucun de ses mandataires sociaux actuels n'a, au cours des cinq dernières années :

- fait l'objet d'une condamnation pour fraude ;
- participé en qualité de mandataire social, associé commandité ou fondateur à une faillite, mise sous séquestre ou liquidation ;
- fait l'objet d'une incrimination et/ou sanction publique officielle prononcée par une autorité statutaire ou réglementaire ; ou
- été empêché par un tribunal d'agir en qualité de membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance d'un émetteur, ni d'intervenir dans la gestion ou la conduite des affaires d'un émetteur.

3.1.4.3 Absence de conflits d'intérêts potentiels ou avérés

Il n'existe pas, à la connaissance de la Société, de conflit d'intérêts potentiel ou avéré entre les intérêts privés des administrateurs de la Société et leurs devoirs à l'égard de la Société.

Il n'existe aucun lien familial entre les membres du Conseil d'administration.

Les mandataires sociaux ne sont pas liés à la Société ou à l'une quelconque de ses filiales par un contrat de services prévoyant l'octroi d'avantages.

3.1.5 Organisation, fonctionnement et missions du Conseil d'administration

3.1.5.1 Organisation du Conseil d'administration

Nombre de membres			Nombre de réunions		
16	*vs*	16	9	*vs*	13
2024		2023	2024		2023
Pourcentage d'administrateurs indépendants			**Taux d'assiduité**		
58,3 %	*vs*	58,3 %	94,58 %	*vs*	95 %
2024		2023	2024		2023

Indépendance du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration est attaché au respect du principe d'indépendance inscrit dans son règlement intérieur.

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant l'indépendance des administrateurs

Le Conseil d'administration est composé au moins pour moitié d'administrateurs pouvant être qualifiés d'indépendants au sens des critères énoncés par le Code AFEP-MEDEF, hors administrateurs représentant les salariés et administrateur représentant les salariés actionnaires

Le Conseil d'administration, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, peut toutefois estimer qu'un administrateur, bien que remplissant les critères énoncés par le Code AFEP-MEDEF, ne doit pas être qualifié d'indépendant compte tenu de sa situation particulière ou de celle de la Société.

À l'inverse, le Conseil peut estimer qu'un administrateur ne remplissant pas les critères susvisés est cependant indépendant. Chaque année, la qualification d'indépendant de chacun des administrateurs est débattue par le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations et examinée au cas par cas par le Conseil d'administration au regard des critères énoncés par le Code AFEP-MEDEF. La qualification d'indépendant est également débattue lors de la nomination d'un nouvel administrateur et lors du renouvellement du mandat d'un administrateur.

En application du règlement intérieur, le Conseil d'administration se réfère aux critères énoncés par le Code AFEP-MEDEF afin d'identifier les situations pouvant compromettre l'exercice de la liberté de jugement des administrateurs.

En tout état de cause, il est rappelé que, conformément au Code AFEP-MEDEF et en application du règlement intérieur, tout administrateur a l'obligation de faire part au Conseil d'administration de toute situation de conflit d'intérêts même potentiel et doit s'abstenir d'assister au débat et de participer au vote de la délibération correspondante.

La Société adresse annuellement un questionnaire à chacun des administrateurs afin d'évaluer son indépendance en application des critères du Code AFEP-MEDEF.

Le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, ainsi que le Conseil d'administration examinent également la qualification d'indépendant de chacun des administrateurs à la lumière de ces mêmes critères.

Cette appréciation est réalisée à la lumière de critères qualitatifs, tels que la nature des relations d'affaires, et quantitatifs, tels que les montants engagés dans le cadre de ces relations.

Ainsi, pour retenir la qualification d'indépendant, le Conseil d'administration s'assure qu'aucun flux financier significatif n'existe entre la Société et l'une des sociétés dont un administrateur de la Société est administrateur ou mandataire social exécutif, notamment en examinant la part que représentent ces sociétés dans le chiffre d'affaires de la Société.

Le tableau ci-dessous synthétise les résultats du processus d'appréciation de l'indépendance des administrateurs au 31 décembre 2024, au regard des critères définis par le Code AFEP-MEDEF.

	Salarié ou mandataire social (critère n° 1)	Mandats croisés (critère n° 2)	Relations d'affaires significatives (critère n° 3)	Lien familial (critère n° 4)	CAC (critère n° 5)	12 ans au Conseil (critère n° 6)	Rémunération variable du DMS[1] non exécutif (critère n° 7)	Lien avec un actionnaire (critère n° 8)	Qualification retenue
Jean-Dominique Senard	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Indépendant
Luca de Meo	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Non	Non indépendant
Catherine Barba	Non	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Non	Indépendant
Miriem Bensalah-Chaqroun	Non	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Non	Indépendant
Thomas Courbe	Non	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Oui	Non indépendant
Marie-Annick Darmaillac	Non	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Non	Indépendant
Bernard Delpit	Non	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Non	Indépendant
Noël Desgrippes	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Non	N/A[2]
Pierre Fleuriot	Non	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Non	Indépendant
Richard Gentil	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Non	N/A[2]
Sébastien Jacquet	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Non	N/A[2]
Yu Serizawa	Non	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Oui	Non indépendant
Joji Tagawa	Non	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Oui	Non indépendant
Éric Vidal	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Non	N/A[2]
Annette Winkler	Non	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Non	Indépendant
Alexis Zajdenweber	Non	Non	Non	Non	Non	Non	N/A	Oui	Non indépendant

(1) DMS signifie dirigeant mandataire social.

(2) L'administrateur représentant les salariés actionnaires ainsi que les administrateurs représentant les salariés ne sont pas pris en compte pour le calcul du taux d'indépendance, conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF.

Le Conseil d'administration, lors de sa réunion du 19 février 2025, a examiné la situation de M. Jean-Dominique Senard, au regard du critère n° 1 du Code AFEP-MEDEF, compte tenu de sa qualité d'administrateur de Nissan et de l'exercice du mandat de Président de Renault s.a.s. pour la période courant du 11 octobre 2019 au 30 juin 2020.

Le Code AFEP-MEDEF prévoit que, parmi les critères que le Conseil d'administration doit examiner pour exclure éventuellement la qualité d'indépendant, figure celui de « *ne pas être ou ne pas avoir été au cours des cinq années précédentes salarié, dirigeant mandataire social exécutif ou administrateur d'une société que la société consolide* ». Selon le guide d'application du Code AFEP-MEDEF, cette recommandation s'applique également lorsque l'administrateur exerce « *un mandat dans une société dans laquelle la première détient une participation non majoritaire mais significative, ou dans une société sœur* ».

Il est rappelé que Nissan n'est pas une société consolidée par intégration globale par Renault et la participation dans Nissan est comptabilisée selon la méthode de mise en équivalence (pour plus de détails sur la participation de Renault dans Nissan, voir la note 12 du chapitre 5.2.2.6.2 du Document d'enregistrement universel).

Le Conseil d'administration, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, a considéré que la nomination du Président du Conseil d'administration en tant que représentant de Renault au Conseil d'administration de Nissan n'était pas de nature à remettre en cause la liberté de jugement et l'indépendance vis-à-vis de Renault Group de M. Jean-Dominique Senard.

Par ailleurs, si une telle situation devait donner lieu à un quelconque conflit d'intérêts, les stipulations du règlement intérieur du Conseil d'administration prévoyant pour l'administrateur concerné l'obligation de s'abstenir de participer aux délibérations et au vote du Conseil d'administration s'appliqueraient.

En outre, le Conseil d'administration a considéré, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, que l'exercice par M. Jean-Dominique Senard de la fonction de Président de Renault s.a.s. du 11 octobre 2019 au 30 juin 2020, avait un caractère exceptionnel et purement temporaire, le temps pour le Conseil d'administration de mener le processus de succession du Directeur général et jusqu'à l'arrivée de M. Luca de Meo le 1er juillet 2020. Le Conseil d'administration a ainsi considéré que cette situation exceptionnelle n'était pas de nature à remettre en cause l'indépendance de M. Jean-Dominique Senard à l'issue de l'exercice de ce mandat temporaire.

Le Conseil d'administration, lors de sa réunion du 19 février 2025, a également examiné la situation de M. Pierre Fleuriot, au regard du critère n° 1 du Code AFEP-MEDEF, compte tenu de sa qualité d'administrateur de Nissan.

Le Conseil d'administration, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, a considéré que la nomination de l'administrateur référent en tant que représentant de Renault au Conseil d'administration de Nissan n'était pas de nature à remettre en cause la liberté de jugement et l'indépendance vis-à-vis de Renault de M. Pierre Fleuriot.

Par ailleurs, si une telle situation devait donner lieu à un quelconque conflit d'intérêts, les stipulations du règlement intérieur du Conseil d'administration prévoyant pour l'administrateur concerné l'obligation de s'abstenir de participer aux délibérations et au vote du Conseil d'administration s'appliqueraient.

À l'issue de l'analyse de l'indépendance des administrateurs, le Conseil d'administration réuni le 19 février 2025 a, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations et en application des critères énoncés par le Code AFEP-MEDEF, arrêté la liste suivante des administrateurs qualifiés d'indépendants au 31 décembre 2024 : M^{mes} Catherine Barba, Miriem Bensalah-Chaqroun, Marie-Annick Darmaillac et Annette Winkler, et MM. Bernard Delpit, Pierre Fleuriot et Jean-Dominique Senard.

Ainsi, au 31 décembre 2024, le Conseil d'administration de la Société est composé de 16 membres dont sept sont considérés comme indépendants. Conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF, les administrateurs représentant les salariés et l'administrateur représentant les salariés actionnaires ne sont pas pris en compte dans le calcul du taux d'indépendance qui, en conséquence, s'établit à 58,3 %.

Administrateur référent

Le Conseil d'administration a décidé de maintenir un administrateur référent désigné parmi les administrateurs indépendants malgré la dissociation des fonctions de Président du Conseil d'administration et de Directeur général mise en place en janvier 2019.

La fonction d'administrateur référent est actuellement exercée par M. Pierre Fleuriot.

Les prérogatives de l'administrateur référent sont définies dans le règlement intérieur.

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant l'administrateur référent

Le Conseil d'administration peut nommer un Administrateur Référent, sur proposition du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, parmi les administrateurs qu'il qualifie d'indépendants.

En cas de réunion des fonctions de Président du Conseil d'administration et de Directeur général, le Conseil d'administration est tenu de nommer un Administrateur Référent.

L'Administrateur Référent est nommé pour une durée qui ne peut excéder celle de son mandat d'administrateur. Il est rééligible aux fonctions d'Administrateur Référent. La fonction d'Administrateur Référent peut prendre fin à tout moment sur décision du Conseil d'administration.

L'Administrateur Référent est appelé à suppléer le Président :

- en cas d'empêchement temporaire, pour la durée de l'empêchement ;
- en cas de décès, jusqu'à l'élection du nouveau Président.

Plus généralement, l'Administrateur Référent préside les réunions du Conseil d'administration en l'absence du Président.

Par ailleurs, l'Administrateur Référent :

- est consulté par le Président sur l'ordre du jour de chaque réunion du Conseil d'administration ainsi que sur le calendrier des réunions ; il peut proposer au Président des points complémentaires à l'ordre du jour d'une réunion du Conseil d'administration ou de convoquer une réunion du Conseil d'administration sur un point particulier dont l'importance ou le caractère urgent justifierait la nécessité de la tenue d'une réunion extraordinaire ;
- convoque le Conseil en cas de circonstances exceptionnelles, après avoir requis l'avis de l'ensemble des Présidents des Comités ;
- réunit, au moins une fois par an, en cas de réunion des fonctions de Président et de Directeur général, les membres du Conseil d'administration hors la présence du Président-Directeur général et, le cas échéant, du(des) Directeur(s) général(aux) délégué(s). Ces réunions sont notamment destinées à l'évaluation de la performance du Président-Directeur général et, le cas échéant, de(s) Directeur(s) général(aux) délégué(s) et à l'examen de leur rémunération respective ; l'Administrateur Référent préside les débats lors de ces réunions ;
- s'assure de la liaison entre les administrateurs indépendants et les autres membres du Conseil d'administration et la Direction générale ; il veille à ce que les administrateurs soient en mesure d'exercer leur mission dans les meilleures conditions possibles, et notamment bénéficient d'un haut niveau d'information en amont des réunions du Conseil d'administration ;
- prévient la survenance de conflits d'intérêts, notamment en exerçant une action de prévention et de sensibilisation auprès des administrateurs ; il porte à l'attention du Président les éventuelles situations de conflits d'intérêts concernant le Directeur général et les Directeurs généraux délégués, ainsi que les membres du Conseil d'administration qu'il aurait identifiés ;
- est nommé par le Conseil d'administration en qualité de Président ou de membre d'un ou plusieurs Comités du Conseil d'administration ; dans tous les cas, il peut assister aux réunions et a accès aux travaux de tous les Comités ;
- prend connaissance des demandes des administrateurs en matière de gouvernance et veille à ce qu'il leur soit répondu ; il assiste le Président ou le Directeur général pour répondre aux demandes d'actionnaires, se rend disponible pour rencontrer certains d'entre eux avec l'aval du Président ou du Directeur général, et informe le Conseil des préoccupations des actionnaires en matière de gouvernance ;
- veille au respect du Règlement Intérieur ; et
- rend compte de l'évaluation de sa mission une fois par an au Conseil d'administration ; il peut être invité par le Président à rendre compte de son action au cours des assemblées générales.

Bilan d'activité 2024 de l'Administrateur référent

L'administrateur référent joue un rôle majeur dans le mode de gouvernance de la Société, à travers l'accomplissement de plusieurs missions qui s'articulent autour des thèmes suivants :

Gouvernance et rémunération

En qualité d'administrateur référent et de Président du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, M. Pierre Fleuriot a coordonné les travaux de ce Comité, notamment dans le cadre de l'évaluation du fonctionnement du Conseil d'administration (pour plus de précisions sur l'évaluation du Conseil d'administration, voir le chapitre 3.1.7 du Document d'enregistrement universel) et de la détermination des éléments de rémunération des dirigeants mandataires sociaux.

Réunions du Conseil d'administration

L'administrateur référent a particulièrement été impliqué dans la préparation des réunions du Conseil d'administration, en coordination avec le Président, notamment en donnant son avis sur les ordres du jour des réunions et en s'assurant de la qualité de l'information fournie aux membres du Conseil d'administration et de ses Comités.

En 2024, M. Pierre Fleuriot a notamment sollicité l'examen de plusieurs points particuliers par le Conseil d'administration, en fonction de l'actualité du Groupe.

Échanges avec les administrateurs et dirigeants

M. Pierre Fleuriot a échangé régulièrement avec :

- les administrateurs, afin de s'assurer que les conditions étaient effectivement réunies pour qu'ils puissent exercer pleinement leur mandat ; et
- le Président du Conseil d'administration, le Directeur général, les membres de la Leadership Team et les directeurs des fonctions clés (Directeur financier, Directeur juridique, Directeur des Ressources humaines, etc.), ainsi que les Commissaires aux comptes.

Il s'est également tenu informé de l'actualité du Groupe et de ses concurrents.

Relations avec les actionnaires

Dans le cadre de son mandat d'administrateur référent, M. Pierre Fleuriot a également été à la rencontre d'actionnaires institutionnels dans le cadre de *roadshows gouvernance*. À ces occasions, M. Pierre Fleuriot a pu échanger sur le fonctionnement du Conseil d'administration et la rémunération du Directeur général et prendre connaissance des principales préoccupations et attentes des actionnaires, dont il a rendu compte au Conseil d'administration.

3.1.5.2 Fonctionnement du Conseil d'administration

Les règles de fonctionnement du Conseil d'administration sont précisées dans le règlement intérieur du Conseil d'administration. La dernière version du règlement intérieur a été adoptée par le Conseil d'administration lors de sa réunion du 12 décembre 2024, sur la base des travaux du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations.

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant son fonctionnement

Chaque administrateur a la liberté et la responsabilité de demander au Président l'inscription au projet d'ordre du jour de certains points s'il estime que ceux-ci relèvent de la compétence du Conseil d'administration. Le Président en informe le Conseil.

Le Conseil d'administration peut au cours de chacune de ses réunions, en cas d'urgence, délibérer de questions non inscrites à l'ordre du jour préalablement communiqué.

Le Président s'assure que les administrateurs reçoivent, notamment du Directeur général, les documents et l'information nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Il est établi un procès-verbal des délibérations à chaque séance du Conseil d'administration, conformément aux dispositions légales et statutaires.

3.1.5.3 Missions du Conseil d'administration

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant ses missions

Le Conseil d'administration détermine, sur proposition du Directeur général, les orientations stratégiques de l'activité de la Société et veille à leur mise en œuvre, conformément à son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité. Il prend également en considération la raison d'être de la Société.

Sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la Société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent.

Sans que cette liste soit limitative, le Conseil d'administration, conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur et dans les conditions et selon les modalités fixées le cas échéant par le Règlement Intérieur :

- est compétent pour convoquer les assemblées générales d'actionnaires de la Société et fixe leur ordre du jour ;
- examine et arrête les comptes sociaux et les comptes consolidés, rend compte de son activité dans le rapport annuel et arrête les rapports légaux et réglementaires ;
- examine le budget annuel et le plan à moyen terme du Groupe présentés par le Directeur général ainsi que toute modification de ceux-ci ;
- débat annuellement des orientations stratégiques de la Société, en prenant en compte les enjeux sociaux et environnementaux ;
- examine régulièrement, en lien avec la stratégie qu'il a défini, les opportunités et les risques qui y sont associés ;
- se prononce sur toute décision importante qui ne serait pas en ligne avec la stratégie de la Société ;
- est alerté par la Direction générale, dans les meilleurs délais, en cas d'évènement externe ou d'évolution interne mettant significativement en cause les perspectives de la Société ou les prévisions qui ont été présentées au Conseil d'administration ;
- promeut la création de valeur à long terme par la Société et le Groupe en considérant les enjeux d'éthique et de responsabilité sociale et environnementale ;
- choisit le mode d'exercice de la Direction générale conformément à l'article 17 des statuts de la Société ;
- nomme ou révoque le Président, le Directeur général, et, le cas échéant, sur proposition du Directeur général, le(s) Directeur(s) général(aux) délégué(s), et détermine leur rémunération ;
- détermine les pouvoirs du Directeur général et, le cas échéant, en accord avec ce dernier, ceux du(des) Directeur(s) général(aux) délégué(s) ;
- décide, sur proposition du Président, la création de Comités conformément aux dispositions de la loi, des statuts et du Règlement Intérieur ;
- détermine, sur proposition du Président, les missions confiées aux Comités créés conformément aux dispositions de la loi, des statuts et du Règlement Intérieur ;
- nomme, sur proposition du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, les membres des Comités créés conformément aux dispositions de la loi, des statuts et du Règlement Intérieur ;
- arrête chaque année, sur proposition du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, la liste des administrateurs considérés comme indépendants au sens des critères énoncés par le Code AFEP-MEDEF ;
- détermine, sur proposition du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, la politique de rémunération des mandataires sociaux conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables ;
- décide des attributions de stock-options et/ou d'actions de performance aux salariés et mandataires sociaux éligibles du Groupe dans le cadre des autorisations conférées par l'assemblée générale ;
- présente à l'assemblée générale un rapport sur le gouvernement d'entreprise ;
- suit la mise en œuvre du dispositif de prévention et de détection de la corruption et du trafic d'influence ;
- suit la mise en œuvre d'une politique de non-discrimination et de diversité appliquée au sein du Groupe et définit les objectifs de mixité au sein des instances dirigeantes ;
- s'assure de l'intégrité des informations en matière de durabilité incluses dans le rapport de gestion du Groupe et de leur publication par la Société conformément au cadre du reporting de l'Union Européenne ;
- définit la politique de communication financière de la Société ;
- est le garant de la communication aux actionnaires et aux investisseurs d'une information pertinente, équilibrée et pédagogique sur la stratégie, le modèle de développement, la prise en compte des enjeux extra-financiers significatifs pour la Société et ses perspectives à long terme ; et
- autorise les conventions et engagements règlementés visés aux articles L.225-38 et suivants du Code de commerce et met en place la procédure prévue par l'article L.22-10-12 du Code de commerce visant à l'évaluation régulière des conventions portant sur des opérations courantes et conclues à des conditions normales.

Le Conseil procède par ailleurs aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns. Chaque administrateur reçoit toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Le Président inscrit périodiquement et au moins une fois par an à l'ordre du jour du Conseil une revue du budget, de la stratégie industrielle du Groupe, de l'évolution des marchés, de l'environnement concurrentiel et des principaux enjeux, y compris dans le domaine de l'éthique et de la responsabilité sociale et environnementale du Groupe, de la stratégie financière du Groupe et la politique du Groupe en matière d'égalité professionnelle et salariale.

Le Conseil se réunit, au moins une fois par an, hors la présence des dirigeants mandataires sociaux exécutifs. Ces réunions sont notamment destinées à l'évaluation de la performance du Directeur général et, le cas échéant, du(des) Directeur(s) général(aux) délégué(s) et à l'examen de leur rémunération respective.

3.1.5.4 Activité du Conseil d'administration en 2024

Le Conseil d'administration s'est réuni à neuf reprises lors de l'exercice 2024. La durée moyenne des réunions est de plus de cinq heures, sauf pour les réunions exceptionnelles convoquées compte tenu de l'actualité du Groupe. Chaque année, le Conseil d'administration dédie a minima une journée complète aux sujets stratégiques et de développement durable, participe à un séminaire ESG et effectue des visites de sites.

Par ailleurs, comme chaque année, les administrateurs indépendants participent à des réunions organisées par le Président du Conseil d'administration hors la présence des membres de la Direction générale. Trois réunions ont ainsi été organisées en 2024.

En outre, les membres du Conseil d'administration se sont réunis lors de cinq déjeuners avec les membres de la Leadership Team.

Enfin, les administrateurs représentant les salariés et l'administrateur représentant les salariés actionnaires ont participé à deux réunions organisées avec le Président du Conseil d'administration et à trois réunions organisées avec des membres de la Direction générale.

Les décisions prévues à l'ordre du jour du Conseil d'administration ont toutes été débattues, l'ordre du jour étant adapté pour intégrer les sujets impactant la Société, ce qui témoigne de la forte réactivité du Conseil d'administration. Sur l'année 2024, le taux d'assiduité des administrateurs a été de 94,58 % (pour le détail du taux d'assiduité par administrateur, voir le tableau figurant au chapitre 3.1.2 du Document d'enregistrement universel).

Les principales thématiques traitées par le Conseil d'administration au cours de l'exercice 2024 ont été les suivantes :

La stratégie du Groupe

Le Conseil d'administration a examiné la mise en œuvre et l'état d'avancement des différentes phases du plan stratégique Renaulution, en particulier la phase Revolution (3ème phase du plan stratégique), ainsi que les enjeux du secteur automobile dans un contexte de tensions géopolitiques et de passage à l'électrification.

En complément des réunions sur les sujets stratégiques, le Conseil d'administration a organisé une journée stratégique dédiée aux réflexions sur les orientations stratégiques du Groupe à moyen et long terme. Cette journée a été l'occasion pour le Conseil de bénéficier de présentations de haut niveau par les différents membres de la Leadership Team et leurs équipes respectives, de découvrir la vision stratégique de la Direction générale de chacune des activités actuelles et futures du Groupe et de mesurer l'impact de l'Intelligence Artificielle dans tout l'écosystème de l'entreprise.

Tout au long de l'exercice 2024, le Conseil d'administration a en outre été directement impliqué dans les réflexions sur les orientations stratégiques du Groupe et notamment les principaux sujets suivants :

- la création de HORSE Powertrain Limited suite à la conclusion d'un partenariat entre Renault Group et Geely pour créer une entreprise leader des moteurs et transmissions, puis l'entrée d'Aramco au capital de la société.
- le suivi du contexte général du marché de l'électrique (condition de marché, benchmark, segmentation de la clientèle) et la mise en œuvre de la stratégie d'Ampere, l'unique pure player européen du véhicule électrique et du software ;
- la mise en œuvre du partenariat entre Renault, Volvo et CMA-CGM pour créer une nouvelle coentreprise, Flexis, qui developpera le FlexEVan avec la technologie du SDV pour répondre au besoin croissant d'une logistique décarbonée et efficace avec une toute nouvelle génération de fourgons 100 % électriques et équipés de services connectés Marché EV (présentation des conditions de marchés et compétitivité) ;
- la stratégie et le développement de l'activité d'économie circulaire, notamment à travers l'exécution de la feuille de route de The Future is Neutral et l'entrée de Suez au capital de l'entité afin d'accélérer le développement de l'économie circulaire dans le secteur de l'automobile ;
- la feuille de route stratégique de Mobilize Financial Services (MFS), la financière des marques de Renault Group qui développera une gamme complète de services toujours plus innovants et digitaux pour accélérer la transition vers de nouvelles mobilités plus vertes et répondre aux nouveaux besoins de mobilité automobile basés sur l'usage (« vehicule-as-a-service ») ;
- la stratégie d'Alpine, la marque sportive du Groupe, dans l'atteinte de ses ambitions de croissance et de développement à l'international ;
- les opérations de cession d'actions Nissan ; et
- les tendances stratégiques en Chine dans le contexte d'une montée en puissante de nouveaux acteurs chinois dans la chaîne de valeurs du véhicule électrique ;

Les enjeux de développement durable du Groupe

Comme chaque année, le Conseil d'administration a placé les enjeux ESG, qui font partie intégrante de la stratégie, parmi ses préoccupations majeures. Ainsi, au cours de l'exercice 2024, le Conseil a plus particulièrement examiné les sujets suivants :

- l'examen des indicateurs clefs de mise en œuvre de la stratégie ESG du groupe ;
- le suivi des risques et opportunités en matière de responsabilité sociale, sociétale et environnementale ;
- la trajectoire de décarbonisation du Groupe ;
- le rapport sur le climat ;
- la politique de non-discrimination et de diversité, notamment en matière de représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des instances dirigeantes ;

- les reportings extra-financiers : notamment la taxonomie et la déclaration de performance extra-financière ;
- l'impact de la nouvelle règlementation CSRD sur le reporting ESG ;
- la gouvernance de la CSRD avec l'attribution de la responsabilité en matière de revue de l'information sur la durabilité au Comité de l'Audit et des Risques ;
- l'intégrité de l'informations en matière de durabilité incluses dans le rapport de gestion du Groupe et de sa publication par la Société
- l'impact des futures règlementations en matière ESG sur la stratégie du Groupe.

En complément de ces réunions, le Conseil d'administration a organisé une journée stratégique dédiée à l'ESG. À l'occasion de ce séminaire, le Conseil s'est rendu au Musée Albert Khan et a bénéficié d'une présentation sur les différents enjeux relatifs à la biodiversité.

La gouvernance du Groupe

S'agissant de la gouvernance, le Conseil d'administration a plus particulièrement, examiné les sujets suivants :

- l'évolution de la composition du Conseil d'administration avec :
  - le renouvellement du mandat de M. Luca de Meo en qualité de Directeur général à l'issue de l'Assemblée générale 2024 ;
  - la constatation de la nomination en qualité d'administrateur représentant les salariés de MM. Jacquet et Vidal à l'issue des élections des représentants du personnel, ainsi que leur nomination respective au sein des Comités de l'Audit et des Risques et au Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, en remplacement de MM. Barrat et Personne ;
  - les réflexions sur la sélection de nouveaux administrateurs indépendants dans la perspective des prochaines échéances de mandat.
- les rémunérations des mandataires sociaux et la politique d'actionnariat salarié, comprenant :
  - les éléments composant les rémunérations du Président du Conseil d'administration, du Directeur général et des administrateurs au titre de l'exercice 2023 et les politiques de rémunération du Président du Conseil d'administration, du Directeur général et des administrateurs pour l'exercice 2024 ;
  - la détermination des modalités des plans d'actions de performance 2024 ;
  - la mise en place d'un plan d'actionnariat salarié pour 2024 consistant en une attribution gratuite d'actions à tous les salariés du Groupe dans le monde et une offre d'acquisition d'actions à des conditions préférentielles, dans le cadre de l'ambition de la Société de porter l'actionnariat salarié à 10 % du capital en 2030.

Le Conseil d'administration a également, comme chaque année, examiné et arrêté la liste des administrateurs indépendants, arrêté le rapport gestion et le rapport sur le gouvernement d'entreprise, arrêté l'ordre du jour et les résolutions soumis à l'Assemblée général des actionnaires et procédé à une évaluation de son fonctionnement et de ses Comités (pour le détail du résultat de l'évaluation, voir le chapitre 3.1.7 du Document d'enregistrement universel).

Les comptes et le budget

Au cours de l'année 2024, le Conseil d'administration a notamment :

- arrêté les comptes consolidés de Renault Group et les comptes sociaux de la Société et de Renault s.a.s. pour l'exercice 2023 ;
- arrêté les comptes de gestion prévisionnelle de la Société et de Renault s.a.s. ;
- examiné les comptes consolidés du premier semestre 2024 ;
- examiné et approuvé le budget de l'exercice 2024 ; et
- examiné la situation de liquidité et la notation de crédit du Groupe.

Les conventions et engagements réglementés

S'agissant des conventions et engagements réglementés, le Conseil d'administration a examiné la procédure interne d'évaluation des conventions courantes et conclues à des conditions normales et, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, a conclu que cette procédure était conforme aux dispositions légales et qu'aucune modification n'était nécessaire (pour le détail de cette procédure, voir le chapitre 3.1.9 du Document d'enregistrement universel).

Au cours de l'exercice 2024, le Conseil d'administration a par ailleurs autorisé la conclusion des conventions suivantes, conformément aux dispositions de l'article L. 225-38 du Code de commerce :

- Contrat intitulé « Cession d'actions Nissan » conclu le 27 mars 2024 entre Renault S.A. et Nissan Motor Co., Ltd.

  Lors de sa réunion du 26 mars 2024, le Conseil d'administration, a autorisé la conclusion de ce contrat qui a pour principal objet de définir les termes et conditions de la participation de Renault S.A. à l'opération de rachat par Nissan de ses propres actions.
- Contrat intitulé « Cession d'actions Nissan » conclu le 26 septembre 2024 entre Renault S.A. et Nissan Motor Co., Ltd.

  Lors de sa réunion du 20 septembre 2024, le Conseil d'administration, a autorisé la conclusion de ce contrat qui a pour principal objet de définir les termes et conditions de la participation de Renault S.A. à l'opération de rachat par Nissan de ses propres actions.

En outre, le Conseil d'administration a pris acte que l'exécution des conventions suivantes conclues et autorisées au cours d'exercices antérieurs s'est poursuivie au cours de l'exercice 2024.

- Le « Master Cooperation agreement » conclu le 6 avril 2010 entre Renault S.A., Nissan Motor Co., Ltd et Daimler AG ;

- Le « *Framework Agreement* » conclu le 6 février 2023, et amendé le 7 novembre 2023 entre Renault S.A., Nissan Motor Co., Ltd ;
- Le « *New Alliance Agreement* » conclu le 26 juillet 2023, et amendé le 7 novembre 2023 entre Renault S.A., Nissan Motor Co., Ltd ;
- Le « *Ampere Investment Agreement* » conclu le 26 juillet 2023 entre Renault S.A., Nissan Motor Co., Ltd.

Pour plus de détails concernant les conventions et engagements réglementés de Renault S.A., voir le site internet de la Société ou le chapitre 5.2.6 du Document d'enregistrement universel.

Enfin, concernant Renault s.a.s., aucune convention ni aucun engagement réglementé n'a été conclu au cours de l'exercice 2024.

3.1.6 Activité des Comités spécialisés du Conseil d'administration en 2024

Afin de procéder à un examen approfondi des sujets et de préparer les travaux relevant de la compétence du Conseil d'administration, trois Comités spécialisés ont été mis en place pour assister le Conseil d'administration dans ses missions et ses travaux :

- le Comité de l'Audit et des Risques ;
- le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations ;
- le Comité de la Stratégie et du Développement Durable.

Les travaux et recommandations des Comités sont présentés au Conseil d'administration dans le cadre de comptes rendus faits en séance par leurs Présidents respectifs à chaque séance du Conseil.

Les règles de fonctionnement général des Comités sont définies dans le règlement intérieur du Conseil d'administration.

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant les Comités

Les Comités sont composés uniquement de membres du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration nomme, sur proposition du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, les membres des comités, en tenant compte des compétences, de l'expérience et de la disponibilité des administrateurs, pour une durée qui ne peut excéder celle de leur mandat de membre du Conseil d'administration.

Ces membres sont désignés à titre personnel et ne peuvent pas se faire représenter.

La présidence de chaque Comité est assurée par un administrateur indépendant désigné par le Conseil d'administration, sur proposition du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, pour une durée maximum correspondant à celle du mandat de membre du Conseil d'administration qui lui a été confié. Le Président d'un Comité peut être renouvelé dans ses fonctions.

Le Président de chaque Comité décide des conditions dans lesquelles il rend compte au Conseil d'administration des travaux du Comité. En cas d'empêchement, le Président du Comité désigne un membre du Comité pour rendre compte des travaux du Comité au Conseil d'administration.

Chaque comité se saisit de toute question entrant dans le domaine de compétence qui lui est imparti par le règlement intérieur.

Par ailleurs, un comité peut être saisi par le Président de toute question figurant ou devant figurer à l'ordre du jour du Conseil d'administration.

Enfin, le Conseil d'administration et le Président peuvent également saisir à tout moment un Comité d'autres questions relevant de sa compétence.

Le Président de chaque Comité établit l'ordre du jour de chaque réunion et fixe son programme annuel. Lorsque l'ordre du jour d'un Comité inclut certains sujets relevant également de la compétence d'un autre Comité, le Président du premier Comité assure une coordination avec le Président du second.

La convocation des Comités peut se faire par tous moyens, y compris verbalement, selon les conditions prévues pour chacun des Comités.

Les Comités doivent être en mesure d'exercer pleinement leurs missions. À cette fin, les informations et documents relatifs à l'ordre du jour des Comités sont transmis, sauf urgence ou nécessité motivée, au moins trois (3) jours calendaires avant la tenue de chaque réunion.

Les Comités se réunissent au moins deux (2) jours avant le Conseil d'administration appelé à délibérer sur les points examinés en Comités, sauf en cas d'urgence ou d'impossibilité.

Les Comités peuvent, dans l'exercice de leurs attributions respectives, entendre les membres du Comité exécutif du Groupe ainsi que les autres cadres dirigeants du Groupe, et demander la réalisation d'études techniques externes, aux frais de la Société, après en avoir informé le Président ou le Conseil d'administration. En cas de recours par les Comités aux services de conseils externes, les Comités doivent veiller à l'objectivité des conseils concernés.

Les Comités rendent compte des informations obtenues et des avis recueillis.

Le Président du Conseil d'administration est invité permanent à toutes les réunions des Comités. Le Directeur général participe aux réunions du Comité de la Stratégie et du Développement Durable.

3.1.6.1 Comité de l'Audit et des Risques

Nombre de membres			Nombre de réunions		
6	vs	6	5	vs	6
2024		2023	2024		2023

Pourcentage d'administrateurs indépendants**			Taux d'assiduité		
60 %	vs	60 %	97 %	vs	89 %
2024		2023	2024		2023

Membres au 31 décembre 2024

- M. Delpit* (Président)
- M. Barrat** (jusqu'au 7 novembre 2024)
- M. Jacquet** (depuis le 12 décembre 2024)
- M^me^ Bensalah-Chaqroun*
- M. Fleuriot*
- M. Tagawa
- M. Zajdenweber

* Administrateur indépendant.

** L'administrateur représentant les salariés n'est pas pris en compte pour le calcul du taux d'indépendance conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF.

A la suite de la nomination de M. Jean-Dominique Senard au Comité de l'Audit et des Risques lors du Conseil d'administration du 19 février 2025, le taux d'administrateurs indépendants au sein du Comité est de 66,7% à compter de cette date.

Composition

Le règlement intérieur détaille les principes de composition du Comité de l'Audit et des Risques.

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant la composition du Comité de l'Audit et des Risques

Le Comité de l'Audit et des Risques est composé de trois (3) à sept (7) membres désignés par le Conseil dont au moins deux tiers (2/3) sont choisis parmi les administrateurs indépendants. Il ne peut comprendre aucun dirigeant mandataire social exécutif. Les administrateurs membres du Comité disposent de qualifications ou d'une expérience technique ou managériale dans les domaines financier ou comptable.

La nomination ou la reconduction du Président du Comité, choisi parmi les administrateurs indépendants sur proposition du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, fait l'objet d'un examen particulier de la part du Conseil.

Lors de leur nomination, les membres du Comité bénéficient d'une information sur les particularités comptables, financières, extra-financières et opérationnelles de la Société.

Le Comité se réunit au moins quatre (4) fois par an, notamment avant chaque arrêté de comptes annuels et semestriels. Il se réunit sur convocation du Président du Comité ou à la demande de la moitié de ses membres.

La composition du Comité de l'Audit et des Risques a été étudiée afin que tous ses membres disposent de compétences en matière financière et/ou comptable ou de l'expérience professionnelle adaptée aux domaines relevant des missions du Comité de l'Audit et des Risques au sens de l'article L. 823-19 du Code de commerce (Voir les notices biographiques des administrateurs concernés au chapitre 3.1.3 du Document d'enregistrement universel).

M. Bernard Delpit est Vice-Président Exécutif et Directeur financier du Groupe Alstom et a exercé pendant de nombreuses années les fonctions de Directeur financier de grands groupes français. Il est administrateur indépendant et a été nommé Président du Comité de l'Audit et des Risques le 25 mai 2022.

M^me^ Bensalah-Chaqroun est Vice-Présidente Directeur général des Eaux Minérales d'Oulmès et exerce des mandats dans des filiales et/ou participations non cotées de cette société.

M. Pierre Fleuriot, ancien Directeur général de la Commission des opérations de Bourse (désormais Autorité des marchés financiers), a occupé différents postes à la tête d'établissements bancaires internationaux.

M. Joji Tagawa, administrateur nommé sur proposition de Nissan, a rejoint le Comité de l'Audit et des Risques en raison de ses compétences en matière financière acquises depuis 1983 au sein de la Direction Financière de Nissan.

M. Alexis Zajdenweber, Commissaire de l'Agence des Participations de l'État depuis le 14 septembre 2022, a occupé différentes fonctions au sein de la Direction du Trésor au Ministère de l'Economie et des Finances et exerce de nombreux mandats sociaux dans des sociétés à participation publique.

M. Frédéric Barrat (membre du Comité jusqu'au 7 novembre 2024) a bénéficié en qualité d'administrateur représentant les salariés, d'une formation spécifique en matière comptable et financière. Sa bonne connaissance de l'entreprise lui a permis d'appréhender les travaux de ce Comité et d'y participer activement. M. Sébastien Jacquet (membre du Comité depuis le 12 décembre 2024) bénéficiera du même parcours de formation.

Missions

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant les missions du Comité de l'Audit et des Risques

Le Comité de l'Audit et des Risques assure le suivi des questions relatives à l'élaboration et au contrôle des comptes et des informations comptables, financières et en matière de durabilité, ainsi qu'à l'efficacité des systèmes d'audit interne et de gestion des risques.

À ce titre, le Comité de l'Audit et des Risques reçoit mission du Conseil de :

- s'agissant des comptes :
  - assurer le suivi des questions relatives à l'élaboration et à l'audit des comptes et des informations financières ;
  - procéder à l'examen préalable de l'intégralité des états financiers de la Société, en particulier les comptes sociaux et consolidés, annuels et semestriels, et assurer le suivi de leur contrôle légal par les Commissaires aux comptes ; l'examen des comptes annuels est accompagné d'une présentation par la direction décrivant l'exposition aux risques, y compris ceux de nature sociale et environnementale et les engagements hors bilan significatifs de la Société ainsi que les options comptables retenues ;
- s'assurer de la pertinence et de la permanence des méthodes comptables utilisées dans l'établissement des comptes sociaux et comptes consolidés, en particulier pour traiter des opérations significatives, et prévenir toute manquement éventuel à ces règles ;
  - examiner le périmètre des sociétés consolidées et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles des sociétés n'y ont pas été incluses ;
  - examiner avant leur publication les projets de comptes annuels et semestriels, de rapport d'activité, de résultat et de tous comptes (y compris prévisionnels) établis pour les besoins d'opérations spécifiques significatives, et des communiqués financiers importants y relatifs avant leur émission ;
  - examiner, au plan financier, certaines opérations proposées par le Directeur général et soumises au Conseil d'administration, telles que les augmentations de capital, les prises de participations et les acquisitions ou les cessions ;
  - être informé annuellement de la stratégie financière et des conditions des principales opérations financières du Groupe ; et
  - veiller à la qualité des procédures permettant le respect des règlementations boursières ;
- s'agissant des informations en matière de durabilité :
  - suivre le processus d'élaboration de l'information en matière de durabilité ;
  - suivre le processus mis en œuvre pour déterminer les informations à publier conformément aux normes pour la communication d'informations en matière de durabilité ; et
  - le cas échéant, émettre des recommandations pour garantir l'intégrité de ces processus.
- s'agissant du contrôle externe :
  - piloter la procédure de sélection des Commissaires aux comptes et des auditeurs de l'information en matière de durabilité, soumettre au Conseil une recommandation sur les Commissaires aux comptes et les auditeurs de l'information en matière de durabilité proposés à la désignation par l'assemblée générale et émettre également une
  - approuver la fourniture par les Commissaires aux comptes des services non interdits, autres que la certification des comptes, tels qu'encadrés par la réglementation ;
  - s'assurer du respect par les Commissaires aux comptes et par les auditeurs de l'information en matière de durabilité des conditions d'indépendance et prendre les mesures nécessaires conformément aux dispositions légales ; et
  - arbitrer, le cas échéant, des points de désaccord entre les Commissaires aux comptes et la Direction générale susceptibles d'apparaître dans le cadre de ces travaux ;
- s'agissant du contrôle interne :
  - suivre l'efficacité des systèmes et procédures de contrôle interne et de l'audit interne du Groupe, en ce compris la conformité réglementaire et opérationnelle ;
  - examiner avec les responsables de l'audit interne les plans d'interventions et d'actions dans le domaine de l'audit interne, les conclusions de ces interventions et actions et les recommandations et suites qui leur sont données ;
  - être informé par la Direction générale de toutes réclamations de tiers ou toutes informations internes révélant des critiques sur les documents comptables ou les procédures de contrôle interne de la Société ainsi que des procédures mises en place à cette fin et des remèdes à ces réclamations ou critiques ;
  - examiner la section relative aux procédures de contrôle interne et de gestion des risques incluse dans le rapport annuel de gestion de la Société ; et
- s'agissant des risques :
  - suivre l'efficacité des systèmes et procédures d'identification et d'évaluation des risques du Groupe concernant les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière et de l'information en matière de durabilité ;
  - examiner les risques et les engagements hors bilan significatifs, apprécier l'importance des dysfonctionnements ou faiblesses qui lui sont communiqués et informer, le cas échéant, le Conseil d'administration ;
  - examiner les impacts financiers des risques extra-financiers (environnementaux, sociaux, sociétaux) ; et
  - s'assurer de la mise en place d'un dispositif de prévention et de détection de la corruption et du trafic d'influence.
- s'agissant de l'information financière et de l'information en matière de durabilité :
  - s'assurer de la communication aux actionnaires et aux investisseurs d'une information pertinente, équilibrée et compréhensible ;
  - revoir les systèmes de reporting, d'évaluation et de contrôle afin de permettre à la Société de fournir une information fiable.
- s'agissant de la stratégie :
  - suivre la trajectoire financière associée au plan stratégique à moyen et long terme du Groupe.

Dans le cadre de ses missions, le Comité de l'Audit et des Risques entend les Commissaires aux comptes et les auditeurs de l'information en matière de durabilité, notamment lors des

recommandation au Conseil en cas de renouvellement de leurs mandats leurs respectifs ;
- assurer le suivi de la réalisation par les Commissaires aux comptes et les auditeurs de l'information en matière de durabilité, de leurs missions, notamment au travers de la revue de leur plan d'audit et programme d'intervention, les résultats de leurs vérifications, leurs recommandations et les suites à donner à ces dernières ;
- examiner chaque année avec les Commissaires aux comptes la répartition des honoraires facturés par les Commissaires aux comptes entre les prestations d'audit proprement dites, les prestations connexes à l'audit et toute autre prestation ;
- examiner chaque année, avec les auditeurs de l'information en matière de durabilité, la répartition des honoraires facturés par les auditeurs de l'information en matière de durabilité entre les prestations relative à la certification de l'information en matière de durabilité et tout autre prestation ;

réunions traitant de l'examen du processus d'élaboration de l'information comptable et financière, et de l'information en matière de durabilité, afin qu'ils rendent compte de l'exécution de leur mission et des conclusions des travaux.

Le Comité de l'Audit et des Risques entend également les directeurs financiers, comptables, de la trésorerie, de l'audit interne et du développement durable. Ces auditions doivent pouvoir se tenir, lorsque le Comité le souhaite, hors la présence de la Direction générale de la Société.

Le Comité de l'Audit et des Risques rend compte régulièrement au Conseil de l'exercice de ses missions. Il rend également compte des résultats de la mission de certification des comptes et de la mission de certification des informations en matière de durabilité, de la manière dont ces missions ont contribuées à l'intégrité de l'information financière et extra-financière et du rôle qu'il a joué dans ce processus. Il informe sans délai le Conseil de toute difficulté rencontrée.

Bilan d'activité

Le Comité de l'Audit et des Risques s'est réuni cinq fois en 2024, avec un taux d'assiduité de 97 % (pour le détail du taux d'assiduité par administrateur, voir le tableau figurant au chapitre 3.1.2 du Document d'enregistrement universel).

En application des dispositions légales et réglementaires, des recommandations du Code AFEP-MEDEF et de ses missions décrites ci-dessus, le Comité de l'Audit et des Risques a traité plus particulièrement des sujets suivants au cours de l'exercice 2024 :

- **s'agissant des comptes :**
  - l'examen des comptes consolidés du Groupe et des comptes sociaux de la Société et de Renault s.a.s. pour l'année 2023, des comptes consolidés du Groupe pour le premier semestre 2024, ainsi que les communiqués financiers y afférents. Le Comité a notamment étudié les questions relatives à la valorisation des actifs du secteur opérationnel, les tests de dépréciation d'actifs, l'évolution du marché automobile et ses conséquences sur la performance financière de la Société ;
  - la revue des impacts comptables et financiers des partenariats du Groupe ;
  - le suivi de la performance par rapport au budget ;
  - la situation de liquidité et la notation de crédit du Groupe ;
  - la revue des cautions, avals et garanties consentis et des délégations financières soumises au vote de l'Assemblée générale ;
  - la revue des engagements hors-bilan ;
  - l'élaboration du budget 2025 ;
  - la revue de la procédure d'élaboration de l'information comptable ;
  - la revue de l'impact comptable et financier de la déconsolidation de HORSE ;
  - la revue des impacts comptable et financiers de la chaine de valeur du véhicule électrique ;
  - le suivi et la mise en œuvre du Projet Pulsar de modernisation des processus et SI de la finance ;
  - le suivi de la situation financière des principales participations.
- **s'agissant du contrôle externe**
  - le plan d'audit externe 2024 présenté par les Commissaires aux comptes dans le cadre de leur mission d'audit légal ;
  - la synthèse des Commissaires aux comptes sur la revue du contrôle interne ;
  - l'indépendance des Commissaires aux comptes ;
  - les honoraires et les services non-audit des Commissaires aux comptes.
- **s'agissant de l'audit, du contrôle interne et de la conformité :**
  - la présentation globale de l'environnement de contrôle du Groupe ;
  - l'auto-évaluation du contrôle interne et de la conformité ;
  - le bilan du plan d'audit du Groupe pour 2023, le suivi du plan d'audit interne 2024 et l'élaboration du plan d'audit 2025 ;
  - le suivi des audits classés rouge et des plans d'action associés ;
  - le plan d'audit 2024 de RCI ;
  - le rapport d'activité en matière d'éthique et de conformité ;
  - Suivi des principales alertes professionnelles.
- **s'agissant des risques :**
  - la cartographie des risques majeurs du Groupe ;
  - le système de gestion des risques ;
  - le suivi des risques financiers et des principaux risques liés à l'activité du Groupe ;
  - le suivi des risques et du dispositif de gestion des risques liés à la cybercriminalité, ainsi que la mise en œuvre du plan d'actions ;
  - le suivi des principaux contentieux juridiques et fiscaux ;
  - Le suivi des litiges en droit de la concurrence ;

- la gouvernance et le dispositif de gestion des risques de RCI.

- **s'agissant de l'information en matière de durabilité :**
  - la désignation des auditeurs de l'information en matière de durabilité ;
  - une présentation de la matrice de double matérialité (validation de la matrice de double matérialité et revue des IRO) ;
  - processus reporting de l'information sur la durabilité ;
  - le suivi de l'élaboration du rapport de durabilité.

Il est précisé que :

- les comptes consolidés et les comptes sociaux de la Société ont été examinés par le Comité de l'Audit et des Risques lors de réunions qui se sont tenues, conformément au Code AFEP-MEDEF, dans un délai suffisant ;
- l'une des missions du Comité de l'Audit et des Risques est d'assurer le suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, qui sont décrits au chapitre 4.1 et, à ce titre, l'examen des comptes par le Comité, en présence du Directeur financier et du Directeur de l'audit et des risques, est accompagné d'un rapport détaillé des Commissaires aux comptes décrivant notamment les points clefs de leur audit, leurs conclusions sur les options comptables retenues et l'évolution réglementaire en ce domaine ;
- le Comité de l'Audit et des Risques a également entendu deux fois les Commissaires aux comptes de la Société hors la présence des dirigeants ; et
- La présidente du Comité Stratégie a participé aux travaux du Comité d'Audit et des Risques dans le cadre du suivi de l'élaboration du rapport en matière de durabilité.

Chaque réunion du Comité de l'Audit et des Risques donne lieu à la présentation d'un compte rendu lors du Conseil d'administration suivant. Ces comptes rendus d'activité permettent au Conseil d'administration d'être pleinement informé, facilitant ainsi ses délibérations. Par ailleurs, chaque réunion du Comité de l'Audit et des Risques donne lieu à un procès-verbal soumis à l'approbation de l'ensemble de ses membres.

3.1.6.2 Comité de la Gouvernance et des Rémunérations

Nombre de membres			Nombre de réunions		
4	*vs*	4	**6**	*vs*	6
2024		2023	2024		2023

Pourcentage d'administrateurs indépendants**			Taux d'assiduité		
66,7 %	*vs*	66,7 %	**92 %**	*vs*	100 %
2024		2023	2024		2023

Membres au 31 décembre 2023

- M. Fleuriot* (Président)
- M^me^ Darmaillac*
- M. Vidal** (depuis le 12 décembre 2024)
- M. Personne** (jusqu'au 7 novembre 2024)
- M. Zajdenweber

* Administrateur indépendant.

** L'administrateur représentant les salariés n'est pas pris en compte pour le calcul du taux d'indépendance conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF.

Composition

Le règlement intérieur détaille les principes de composition du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations.

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant la composition du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations

Le comité est composé de trois (3) à six (6) membres désignés par le Conseil dont la majorité est choisie parmi les administrateurs indépendants. Le Président du Comité est nommé par le Conseil, sur proposition du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, parmi les administrateurs indépendants. Un administrateur représentant les salariés est membre du Comité. Le Comité ne peut comprendre aucun dirigeant mandataire social exécutif.

Missions

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant les missions du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations

Le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations reçoit pour mission du Conseil de :

- s'agissant les candidats potentiels aux postes d'administrateurs vacants, notamment en cas de vacance imprévue ou de nomination d'administrateurs additionnels, en tenant compte de la politique de diversité de la Société ;
  - apprécier l'opportunité du renouvellement des mandats d'administrateur arrivés à échéance, en tenant compte de la politique de diversité de la Société ;
  - examiner toute proposition relative à la désignation des membres des Comités et de leurs Présidents, en tenant compte de la politique de diversité de la Société, et formuler sur ces propositions une recommandation au Conseil ; et
  - recommander la nomination d'un Administrateur Référent ;
- s'agissant de la succession des dirigeants mandataires sociaux :
  - préparer, à l'approche de l'expiration de leur mandat, des recommandations pour la succession du Président et du Directeur général ;
  - établir un plan de succession des dirigeants mandataires sociaux de la Société ; les dirigeants mandataires sociaux peuvent être associés aux travaux du Comité pour l'exécution de cette mission ; et
  - être informé des projets de la Direction générale relatifs à la nomination des membres du comité exécutif du Groupe ;
- en matière de fonctionnement du Conseil et des instances dirigeantes :
  - s'assurer que les dirigeants mandataires sociaux exécutifs mettent en œuvre une politique de non-discrimination et de diversité, notamment de représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des instances dirigeantes ;
  - assister le Conseil dans ses évaluations périodiques ;
  - préparer le processus d'évaluation des membres, de l'organisation et du fonctionnement du Conseil (en ce compris celui de ses Comités) et piloter le processus d'auto-évaluation du Conseil, conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF ;
  - apprécier le bon fonctionnement des organes de gouvernance et formuler des recommandations au Conseil sur cette base ;
  - surveiller les évolutions de l'actionnariat de la Société et la prise en compte par la Société de ces évolutions en vue de suivre la représentation des actionnaires (y compris les actionnaires salariés) dans la gouvernance ;
  - évaluer annuellement, de manière individuelle, pour chaque administrateur, s'il répond à la qualification d'administrateur indépendant au sens du Code AFEP-MEDEF ;
  - être tenu informé par le Président du Conseil toutes les fois qu'un administrateur ne peut assister ou participer à un vote en raison d'un conflit d'intérêts ; il examine, le cas échéant, les déclarations périodiques de conflits d'intérêts des administrateurs, prépare une liste des sujets à même de faire naître des conflits d'intérêts et en réfère en conséquence au Conseil ;
  - soumettre un rapport sur la composition et le fonctionnement du Conseil et la politique de diversité du Conseil et émettre un avis sur les projets de résolutions s'y rapportant sur lesquelles l'assemblée générale des actionnaires est appelée à se prononcer conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables ;
  - évaluer si les pratiques de gouvernance au sein de la Société sont conformes au Code AFEP-MEDEF et aux recommandations de l'Autorité des marchés financiers et des agences de conseil en vote et s'assurer qu'elles continuent à s'y conformer ; et
  - souligner les déviations par rapport aux recommandations du Code AFEP-MEDEF et préparer les explications y afférentes ;
- s'agissant de la rémunération des dirigeants mandataires sociaux :
  - émettre des recommandations au Conseil concernant l'ensemble des éléments de rémunération, le régime de retraite et de prévoyance, les avantages en nature et les droits pécuniaires divers du Président et du Directeur général, y compris, le cas échéant, l'attribution de stock-options ou d'actions gratuites de la Société, et, dans ce cadre, préparer l'évaluation annuelle des dirigeants mandataires sociaux ;
  - s'assurer que les éléments de rémunération du Président et du Directeur général sont étroitement liés à la mise en œuvre et aux résultats de la stratégie du Groupe ;
  - assurer la conformité de la politique de rémunération, de sa structure et de ses éléments aux obligations légales et aux recommandations du Code AFEP-MEDEF ;
  - proposer, le cas échéant, au Conseil le montant de la part variable de la rémunération des dirigeants mandataires sociaux, après avoir évalué l'atteinte des critères de performance qui y sont attachés ;
  - examiner préalablement les modalités et conditions de tout contrat de prestation de services que souhaiterait conclure avec la Société un administrateur ou un dirigeant mandataire social de celle-ci ; et
  - soumettre chaque année au Conseil le projet de rapport sur la politique de rémunération et émettre un avis sur les projets de résolutions s'y rapportant sur lesquelles l'assemblée générales des actionnaires est appelée à se prononcer conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables ;
- s'agissant de la rémunération des administrateurs :
  - procéder à des recommandations sur l'enveloppe et les modalités de répartition de la rémunération allouée aux administrateurs ; et
  - examiner la section relative à la rémunération des administrateurs incluse dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise ;
- s'agissant de la rémunération des principaux dirigeants du Groupe :
  - être informé la politique de rémunération des membres du comité exécutif du Groupe ; et
  - formuler des recommandations sur les mécanismes d'intéressement, par tous moyens, du personnel de la Société et, plus largement, des sociétés du Groupe, en ce compris les plans d'épargne salariale, les systèmes de retraite supplémentaire, les émissions réservées de valeurs mobilières donnant accès au capital et l'attributions de stock-options ou d'actions gratuites.

Le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations a également pour mission de promouvoir l'éthique des comportements et de superviser la bonne diffusion et application des principes et règles y afférents au sein du Groupe.

Bilan d'activité

Le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations s'est réuni six fois au cours de l'exercice 2024. Le taux d'assiduité a été de 92 % (pour le détail du taux d'assiduité par administrateur, voir le tableau figurant au chapitre 3.1.2 du Document d'enregistrement universel).

Il a traité notamment les sujets suivants :

- **S'agissant de la Gouvernance :**
  - la revue de la liste des administrateurs indépendants en application des critères du Code AFEP-MEDEF ;
  - l'évolution de la composition du Conseil d'administration et de ses Comités, et notamment dans le cadre de la sélection de deux nouvelles administratrices indépendantes donc la nomination sera proposée à l'Assemblée générale des actionnaires le 30 avril 2025 ;
  - le renouvellement du mandat de Directeur général ;
  - l'évaluation du Conseil d'administration au titre de l'exercice 2023 par un consultant externe ;
  - les conventions règlementées et de la procédure interne relative à la qualification des conventions conclues par la Société et permettant d'évaluer les conventions portant sur des opérations courantes et conclues à des conditions normales (pour le détail de cette procédure, voir le chapitre 3.1.9 du Document d'enregistrement universel).
  - les attentes des actionnaires exprimés lors de l'Assemblée générale et des roadshows gouvernance ;
  - la revue de l'ordre du jour de l'Assemblée générale 2024 ;
  - des discussions autour des plans de successions des dirigeants du Groupe et notamment la revue des talents internes ;
  - la gouvernance de la CSRD (attribution de la responsabilité en matière de revue de l'information sur la durabilité).
- **S'agissant des Rémunérations :**
  - la fixation des éléments composant la rémunération du Président du Conseil d'administration au titre de l'exercice 2023 et de la fixation de la politique de rémunération pour l'exercice 2024 ;
  - la fixation des éléments composant la rémunération du Directeur général au titre de l'exercice 2023 et de la fixation de la politique de rémunération pour l'exercice 2024 et l'exercice 2025 ;
  - la fixation des éléments composant la rémunération des administrateurs au titre de l'exercice 2023 et de la fixation de la politique de rémunération pour l'exercice 2024 ;
  - les résultats des plans d'attribution d'actions de performance au titre de l'exercice 2021 et la mise en place des plans d'attribution d'actions de performance au titre de l'exercice 2024. ;
  - les résultats du plan de co-investissement au titre de l'exercice 2023 ;
  - les résultats des opérations d'actionnariat salariés au titre de l'exercice 2023, de la mise en place des opérations d'actionnariat salarié pour l'exercice 2024 et des réflexions sur le plan pour l'exercice 2025.

3.1.6.3 Comité de la Stratégie et du Développement Durable

Nombre de membres			Nombre de réunions		
6	*vs*	6	4	*vs*	4
2024		2023	2024		2023
Pourcentage d'administrateurs indépendants**			**Taux d'assiduité**		
50 %	*vs*	50 %	96 %	*vs*	100 %
2024		2023	2024		2023

Membres au 31 décembre 2023

- Mme Winkler* (Présidente)
- Mme Barba*
- M. Desgrippes**
- M. Courbe
- M. Gentil**
- M^me^ Serizawa

* Administrateur indépendant.

** L'administrateur représentant les salariés actionnaires ainsi que l'administrateur représentant les salariés ne sont pas pris en compte pour le calcul du taux d'indépendance conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF.

Composition

Le règlement intérieur détaille les principes de composition du Comité de la Stratégie et du Développement Durable.

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant la composition du Comité de la Stratégie et du Développement Durable

Le Comité de la Stratégie et du Développement durable est composé de trois (3) à sept (7) membres désignés par le Conseil. Le Président du Comité est nommé par le Conseil, sur proposition du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, parmi les administrateurs indépendants. Les administrateurs membres du Comité doivent disposer de (i) connaissances approfondies du secteur industriel et/ou technologique ou (ii) compétences particulières en matière de développement international et/ou de sujets environnementaux, sociétaux et sociaux.

Missions

Extrait du règlement intérieur du Conseil d'administration concernant les missions du Comité de la Stratégie et du Développement Durable

Le Comité de la Stratégie et du Développement durable a pour mission principale, dans le cadre des travaux du Conseil d'administration, de revoir régulièrement la stratégie globale du Groupe et notamment, sans que cette liste soit limitative, de :

- revoir la stratégie à moyen et long terme du Groupe, son exécution y compris les plans d'actions et le suivi par des indicateurs clés clairement définis ;
- revoir la stratégie et les actions à mettre en œuvre en matière de responsabilité environnementale, sociale et sociétale de l'entreprise, ainsi que de développement durable ;
- examiner la politique de communication extra-financière ;
- valider les objectifs dans le cadre des informations en matière de durabilité, ainsi que la nature des indicateurs associés ;
- assurer une revue des notations extra-financières ;
- examiner, sur le plan industriel, les opérations de fusions, d'acquisitions, de cessions, de joint-ventures et les accords stratégiques et de partenariat ayant un impact significatif sur la stratégie du Groupe ;
- revoir la stratégie en matière de développement des produits et de la technologie ;
- examiner la compétitivité des sites de fabrication et de leur base de fournisseurs ;
- revoir la stratégie de présence géographique du Groupe ; et
- veiller à la bonne information du Conseil d'administration et lui faire des recommandations afin de préparer les prises de décisions.

Le Président, le Directeur général et, le cas échéant, le(s) Directeur(s) général(aux) délégué(s), aidés en tant que de besoin par les personnes de leur choix, ont la responsabilité de faire régulièrement des présentations sur ces sujets.

Bilan d'activité

Le Comité de la Stratégie et du Développement Durable s'est réuni quatre fois au cours de l'exercice 2024. Le taux d'assiduité a été de 96 % (pour le détail du taux d'assiduité par administrateur, voir le tableau figurant au chapitre 3.1.2 du Document d'enregistrement universel).

Le Comité de la Stratégie et du Développement Durable examine, lors de chaque réunion, les tableaux de suivi des indicateurs clefs de performance du plan stratégique Renaulution (et notamment Revolution, la phase 3 du plan stratégique) et de la stratégie ESG du Groupe.

En 2024, le Comité a en outre traité les principaux sujets suivants :

- **S'agissant de la Stratégie**
  - le suivi de la mise en œuvre du Plan stratégique « Renaulution » ;
  - les réflexions sur les orientations stratégiques du Groupe à moyen et long terme ;
  - le suivi des orientations stratégiques prioritaires des entités du Groupe (HORSE, Ampere, Power, Mobilize, Alpine, Flexis, The Future Is Neutral (TFIN)) et l'analyse de l'environnement concurrentiel) ;
  - la mise en place d'indicateurs indicateurs clés de performance des partenariats du Groupe ;
  - le suivi régulier de l'état d'avancement de tous les projets stratégiques prioritaires du Groupe et notamment :
    - la mise en œuvre du partenariat entre Renault Group, Volvo Group et CMG-CGM pour la création de Flexis SAS, une coentreprise révolutionnaire de fabrication de fourgons électriques ;
    - la création de HORSE Powertrain Limited suite au partenariat entre Renault Group et Geely pour créer une entreprise leader des moteurs et transmissions, puis l'entrée d'Aramco au capital de la société ;
    - la feuille de route stratégique de Mobilize Financial Services (MFS), la financière des marques de Renault Group qui développera une gamme complète de services toujours plus innovants et digitaux pour accélérer la transition vers de nouvelles mobilités plus vertes et répondre aux nouveaux besoins de mobilité automobile basés sur l'usage (« vehicule-as-a-service ») ;
    - la stratégie et le développement de l'activité d'économie circulaire, notamment à travers l'exécution de la feuille de route de The Futur is Neutral et de projets stratégiques tels que l'entrée de Suez au capital de l'entité afin d'accélérer le développement de l'économie circulaire dans le secteur de l'automobile ;
    - les tendances stratégiques en Chine dans le contexte d'une montée en puissante de nouveaux acteurs chinois dans la chaîne de valeurs du véhicule électrique ;
- **S'agissant du Développement Durable**
  - le suivi de la mise en œuvre de la stratégie du Groupe en matière de responsabilité sociale, sociétale et environnementale ;
  - le suivi des indicateurs clés de performance du Groupe en matière d'ESG ;
  - le suivi du plan d'action de décarbonation et du plan de transition climatique ;
  - la revue du Chapitre 2 « Développement Durable » du Document d'enregistrement universel 2023, y compris la déclaration de performance extra-financière (DPEF) ;
  - la validation des objectifs dans le cadre de l'élaboration de l'information en matière de durabilité (CSRD) pour l'exercice 2024, ainsi que la nature des indicateurs associés ;
  - la mise en place d'un séminaire dédié au sujet de la biodiversité ;
  - le suivi de la mise en œuvre de la stratégie du Groupe en matière de Ressources Humaines et le déploiement du programme One Health
  - l'impact des nouvelles réglementations en matière d'ESG ;
  - la revue du plan de vigilance du Groupe.

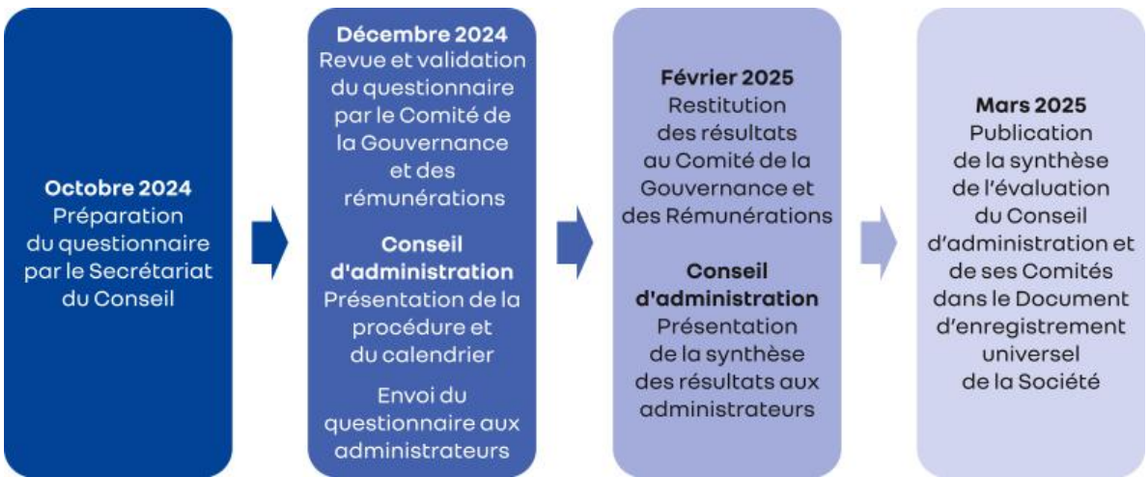
3.1.7 Évaluation du Conseil d'administration

Conformément au Code AFEP-MEDEF, le Conseil d'administration procède chaque année à une évaluation de sa composition, de son organisation et de son fonctionnement en vue d'évaluer l'efficience de son fonctionnement et d'améliorer l'efficacité de ses travaux. En outre, le Conseil d'administration réalise, une fois tous les trois ans, une évaluation formalisée avec l'aide d'un consultant externe et indépendant.

- **Organisation et procédure d'évaluation du Conseil d'administration et ses Comités en 2024**

Tous les trois ans, le Conseil d'administration réalise une évaluation formalisée avec l'aide d'un consultant externe et indépendant. Ainsi, une évaluation formalisée ayant été conduite en 2023, le Conseil d'administration a procédé en 2024 à une auto-évaluation de son fonctionnement et du fonctionnement de ses Comités.

Tous les membres du Conseil ont répondu à un questionnaire en ligne et une restitution des conclusions de l'évaluation a été faite lors de la réunion du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations du 12 février 2025, puis lors de la séance du Conseil d'administration du 19 février 2025.



- **Synthèse 2024**

Le questionnaire d'auto-évaluation avait pour objet d'évaluer les thèmes suivants :

- la composition, le rôle, les missions, la structure et le fonctionnement du Conseil d'administration et de ses comités ;
- les relations entre le Conseil d'administration et la Direction générale ;
- la contribution individuelle de chaque administrateur et l'efficacité collective ; et
- le suivi des points d'amélioration identifiés lors de la précédente évaluation.

L'évaluation a été l'occasion de tirer les enseignements depuis la précédente évaluation externe et de réexaminer les modalités de fonctionnement du Conseil d'administration et de ses comités.

En 2024, cette évaluation a mis en lumière les points positifs et les axes d'amélioration suivants :

Appréciation générale	Axes d'amélioration
Les missions du Conseil d'administration	
• Les missions et responsabilité du Conseil sont clairement définies • Le Conseil est régulièrement informé de l'évolution des marchés et des principaux enjeux auxquels le Groupe est confronté • Le Conseil estime satisfaisant son niveau de connaissance et de compréhension de la stratégie du Groupe • Le Conseil est très impliqué dans les sujets stratégiques et ESG • Le Conseil estime la stratégie ESG du Groupe suffisamment claire	• Proposer un suivi régulier sur l'environnement concurrentiel du Groupe • Approfondir la discussion sur le modèle économique du Groupe en le confrontant à celui des principaux concurrents de l'entreprise • Prévoir des points de suivi plus réguliers sur les différents projets d'investissement et de désinvestissement du Groupe • Approfondir les réflexions sur le processus de succession des dirigeants et le suivi de la stratégie des Ressources Humaines
La composition du Conseil d'administration	
• La composition du Conseil est adaptée au regard de la structure actionnariale, l'ancienneté et l'expérience des administrateurs	• Renforcer la compétence industrielle du Conseil et sur les secteurs adjacents à celui de l'automobile et de la mobilité (énergie, technologies, software, IA, etc.) • Renforcer la présence d'administrateurs avec des profils internationaux de haut niveau. • Augmenter le nombre de femmes au sein du Conseil.
L'indépendance des administrateurs	
• La proportion d'administrateurs indépendants est suffisante • Le Conseil dans son ensemble est vigilant quant à la prévention des conflits d'intérêts • Le rôle de l'administrateur référent est utile est parfaitement assuré	
Le fonctionnement du Conseil d'administration	
• La fréquence et la durée des réunions du Conseil sont satisfaisantes et les ordres du jour sont adaptés aux enjeux du Groupe • L'esprit de corps et de collégialité sont très satisfaisant • La performance collective du Conseil est en nette amélioration, adaptée aux enjeux du Groupe et fait transparaitre une complémentarité entre les administrateurs • La contribution individuelle des administrateurs est globalement satisfaisante • L'assiduité au Conseil est très satisfaisante • Les réunions du Conseil sont transparentes et constructives • La confidentialité des débats et des informations communiqués est respectée par les membres du Conseil • Il existe une grande relation de confiance entre le Conseil et la Direction générale. L'engagement, la disponibilité et l'accessibilité du Président du Conseil et du Directeur général sont très appréciés	• Encourager/organiser plus régulièrement la tenue d'évènements du Conseil pour pérenniser la cohésion entre les membres • Anticiper la présentation des sujets pour lesquels une décision du Conseil est nécessaire afin d'améliorer la visibilité du Conseil sur les options de décision • Prévoir plus de présentations de sujets stratégiques en Conseil (en plus des travaux du Comité de la stratégie et du développement durable)
Les Comités du Conseil	
• Les Présidents de Comité sont très impliqués dans la préparation et l'animation des réunions • La synthèse des travaux des Comités en Conseil reflètent bien la pertinence des débats et des opinions exprimés lors des réunions • Les administrateurs reçoivent des informations complètes et pertinentes nécessaire à la préparation des réunions en temps utile	• Augmenter la proportion d'administrateurs indépendants au Comité d'audit

3.1.8 Mise en œuvre de la règle « appliquer ou expliquer »

Conformément aux dispositions de l'article L. 22-10-10 du Code de commerce, la Société se réfère au Code AFEP-MEDEF dont elle suit les recommandations.

En application de la règle « appliquer ou expliquer » prévue à l'article 28.1 du Code AFEP-MEDEF et aux dispositions de l'article L. 22-10-10 du Code de commerce, les recommandations de ce Code qui ont été écartées ainsi que les explications y afférentes sont résumées dans le tableau ci-dessous :

Recommandation du Code AFEP-MEDEF (version de décembre 2022)	Commentaire
Critères d'indépendance des administrateurs art. (10.5)	Le Conseil d'administration, lors de sa réunion du 19 février 2025, a examiné la situation de M. Jean-Dominique Senard, au regard du critère n° 1 du Code AFEP-MEDEF, compte tenu de sa qualité d'administrateur de Nissan et de l'exercice du mandat de Président de Renault s.a.s. pour la période courant du 11 octobre 2019 au 30 juin 2020. Le Code AFEP-MEDEF prévoit que, parmi les critères que le Conseil d'administration doit examiner pour exclure éventuellement la qualité d'indépendant, figure celui de « ne pas être ou ne pas avoir été au cours des cinq années précédentes salarié, dirigeant mandataire social exécutif ou administrateur d'une société que la société consolide ». Selon le guide d'application du Code AFEP-MEDEF, cette recommandation s'applique également lorsque l'administrateur exerce « un mandat dans une société dans laquelle la première détient une participation non majoritaire mais significative, ou dans une société sœur ». Il est rappelé que Nissan n'est pas une société consolidée par intégration globale par Renault et la participation dans Nissan est comptabilisée selon la méthode de mise en équivalence (pour plus de détails sur la participation de Renault dans Nissan, voir la note 12 du chapitre 5.2.2.6 du Document d'enregistrement universel). Le Conseil d'administration, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, a considéré que la nomination du Président du Conseil d'administration en tant que représentant de Renault au conseil d'administration de Nissan n'était pas de nature à remettre en cause la liberté de jugement et l'indépendance vis-à-vis de Renault de M. Jean-Dominique Senard. Par ailleurs, si une telle situation devait donner lieu à un quelconque conflit d'intérêts, les stipulations du règlement intérieur du Conseil d'administration prévoyant pour l'administrateur concerné l'obligation de s'abstenir de participer aux délibérations et au vote du Conseil d'administration s'appliqueraient. En outre, le Conseil d'administration a considéré, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, que l'exercice par M. Jean-Dominique Senard de la fonction de Président de Renault s.a.s. du 11 octobre 2019 au 30 juin 2020, avait un caractère exceptionnel et purement temporaire, le temps pour le Conseil d'administration de mener le processus de succession du Directeur général et jusqu'à l'arrivée de M. Luca de Meo le 1er juillet 2020. Le Conseil d'administration a ainsi considéré que cette situation exceptionnelle n'était pas de nature à remettre en cause l'indépendance de M. Jean-Dominique Senard à l'issue de l'exercice de ce mandat temporaire. Le Conseil d'administration, lors de sa réunion du 19 février 2025, a également examiné la situation de M. Pierre Fleuriot, au regard du critère n° 1 du Code AFEP-MEDEF, compte tenu de sa nomination en qualité d'administrateur de Nissan. Le Conseil d'administration, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, a considéré que la nomination de l'administrateur référent en tant que représentant de Renault au conseil d'administration de Nissan n'était pas de nature à remettre en cause la liberté de jugement et l'indépendance vis-à-vis de Renault de M. Pierre Fleuriot. Par ailleurs, si une telle situation devait donner lieu à un quelconque conflit d'intérêts, les stipulations du règlement intérieur du Conseil d'administration prévoyant pour l'administrateur concerné l'obligation de s'abstenir de participer aux délibérations et au vote du Conseil d'administration s'appliqueraient.

3.1.9 Procédure d'évaluation des conventions courantes et conclues à des conditions normales

Lors de sa réunion du 13 février 2020, le Conseil d'administration, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, a adopté une procédure interne relative à la qualification des conventions conclues par la Société et permettant d'évaluer les conventions portant sur des opérations courantes et conclues à des conditions normales, conformément aux dispositions de l'article L. 225-39 du Code de commerce (telles qu'issues de la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019).

La procédure interne approuvée par le Conseil d'administration de Renault précise la méthodologie utilisée pour qualifier de conventions règlementées ou de conventions courantes les différentes conventions auxquelles la société Renault S.A. est partie. Elle rappelle également le régime légal de contrôle des conventions règlementées.

Cette procédure interne est évaluée annuellement par le Conseil d'administration de la Société, après revue du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, afin de prendre notamment en compte les éventuelles modifications législatives ou réglementaires, l'évolution des meilleures pratiques en la matière et les éventuelles difficultés d'application survenues au cours de l'exercice.

Lors de sa réunion du 19 février 2025, le Conseil d'administration a examiné la procédure interne d'évaluation des conventions courantes et conclues à des conditions normales et, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, a conclu que cette procédure était conforme aux dispositions légales et qu'aucune modification n'était nécessaire.

3.1.10 Modalités relatives à la participation des actionnaires à l'Assemblée générale

L'article 21 des Statuts de la Société définit les modalités de participation des actionnaires à l'Assemblée générale. Ces modalités sont résumées dans le chapitre 6.1.2.2 du Document d'enregistrement universel.

3.1.11 Éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique

Les éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique aux termes de l'article L. 22-10-11 du Code de commerce sont exposés au chapitre 6.2.6.2 du Document d'enregistrement universel.

3.1.12 Tableau récapitulatif des délégations en cours en matière d'augmentation de capital

Le tableau récapitulatif des délégations en cours de validité autorisées par l'Assemblée générale de la Société au Conseil d'administration en matière d'augmentation de capital est présenté au chapitre 6.2.4.2 du Document d'enregistrement universel.

3.2 Rémunération des mandataires sociaux

3.2.1 Principes généraux de la rémunération des dirigeants mandataires sociaux

Le Conseil d'administration arrête annuellement, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, les éléments de la rémunération attribuée aux dirigeants mandataires sociaux.

La politique de rémunération de la Société est régulièrement examinée au cours des réunions du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, composé majoritairement d'administrateurs indépendants et présidé par un administrateur indépendant conformément au Règlement intérieur du Conseil d'administration. Le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations tient compte, dans ses recommandations, de l'équilibre des différentes composantes de la rémunération des dirigeants mandataires sociaux.

La politique de rémunération du dirigeant mandataire social non exécutif est basée sur une rémunération fixe et ne comprend pas de rémunération variable ou exceptionnelle en numéraire ou en actions, ni de rémunération de son mandat d'administrateur.

La politique de rémunération du dirigeant mandataire social exécutif repose sur six principes simples, stables et transparents :

1. **Un lien étroit avec la stratégie de la Société**	• La rémunération est étroitement liée à la mise en œuvre et aux résultats de la stratégie.
2. **Une orientation vers la performance**	• La composante variable de la rémunération du dirigeant mandataire social exécutif représente une quote-part de la rémunération totale cohérente avec la pratique de marché et permet d'aligner les intérêts du dirigeant mandataire social exécutif sur les performances de la Société.
3. **Un focus sur la performance à long terme**	• Une part significative de la rémunération du dirigeant mandataire social exécutif dépend de l'atteinte d'objectifs pluriannuels.
4. **Un alignement renforcé sur les intérêts des actionnaires**	• Le nombre d'actions de performance attribuées annuellement au dirigeant mandataire social exécutif est exprimé en nombre absolu, plutôt qu'en pourcentage du salaire, de sorte que les variations à la hausse comme à la baisse du cours de Bourse affectent la valeur totale correspondante. • Le dirigeant mandataire social exécutif doit conserver, jusqu'à la fin de son mandat, 33 % des actions acquises aux termes des plans d'actions de performance (25 % pour les plans attribués jusqu'en 2023).
5. **Une rémunération compétitive**	• La concurrence pour les dirigeants est intense sur le marché automobile et les secteurs connexes en concurrence directe avec le Groupe. Ainsi, il est primordial de s'assurer que la rémunération globale du dirigeant mandataire social exécutif soit compétitive par rapport aux pratiques d'entreprises comparables et concurrentes.
6. **Une rémunération n'incitant pas à une prise de risque excessive**	• Le calibrage des objectifs de performance, leur durée d'évaluation suffisamment longue et le plafonnement de la rémunération permettent d'éviter des prises de risques excessives à court terme.

Ces principes sont fixés conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF auquel se réfère la Société en application des dispositions de l'article L. 22-10-10 du Code de commerce.

De manière générale, le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations s'assure de la conformité de la rémunération des dirigeants mandataires sociaux aux lois applicables et aux recommandations en matière de gouvernement d'entreprise.

Par ailleurs, le Comité prend en considération les meilleures pratiques de marché relatives à la rémunération des dirigeants mandataires sociaux exécutifs :

Meilleures pratiques appliquées	Pratiques écartées
• L'utilisation de panels de comparaison appropriés (pays et secteur) pour éclairer (mais non dicter) la politique de rémunération. • L'adaptation des critères de performance en cas de changements significatifs de la stratégie et pour maintenir l'alignement avec les intérêts des actionnaires. • Des plafonds maximums spécifiés pour tous les éléments variables. • La fixation de critères de performance exigeants. • L'inclusion de critères ESG significatifs pour la performance de l'entreprise et alignés avec la stratégie de l'entreprise. • L'utilisation d'un critère de performance long terme lié au rendement pour les actionnaires. • L'acquisition définitive de la rémunération long terme après une période minimum de trois ans. • La détermination d'une politique d'acquisition post-mandat des plans long terme. • Un dialogue et des rencontres régulières avec nos actionnaires et investisseurs. • Un Comité de la Gouvernance et des Rémunérations composé majoritairement de membres indépendants.	• La récompense de l'échec : paiement des éléments variables en cas de mauvaise performance du Groupe. • Un variable court terme trop important par rapport au variable long terme. • Une part trop importante de critères qualitatifs dans le calcul de la part variable annuelle. • Une politique qui récompense la prise de risque excessive ou inappropriée. • Une indemnité de départ en plus des deux ans d'indemnité de non-concurrence. • L'attribution de montants excessifs en cas d'indemnités de prise de fonction ou de départ des dirigeants.

Afin d'évaluer la rémunération des dirigeants mandataires sociaux au regard des pratiques de marché en vue de garantir la compétitivité de la rémunération, le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, assisté d'un cabinet de consultants spécialisé, étudie annuellement les éléments de rémunération versés ou attribués par des sociétés comparables à leurs dirigeants mandataires sociaux.

Pour plus de détails sur le panel d'entreprises comparables pris en compte dans la détermination de la politique de rémunération du Directeur général, voir Chapitre 3.2.4.2 du Document d'enregistrement universel 2024.

Le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations tient également compte des attentes formulées par les actionnaires de Renault par le biais de rencontres régulières.

3.2.2 Rémunération des mandataires sociaux en 2024

3.2.2.1 Rémunération de Monsieur Jean-Dominique Senard en qualité de Président du Conseil d'administration en 2024

La politique de rémunération du Président du Conseil d'administration au titre de l'exercice 2024 a été fixée, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, par le Conseil d'administration du 14 février 2024, puis elle a été approuvée par l'Assemblée générale du 16 mai 2024 (16e résolution).

Cette politique de rémunération du Président du Conseil d'administration se compose d'une rémunération fixe et d'avantages en nature, à l'exclusion de toute autre rémunération variable ou exceptionnelle, de toute attribution actions et de rémunération du mandat d'administrateur.

Pour plus de détails sur la politique de rémunération du Président du Conseil d'administration au titre de l'exercice 2024, voir le chapitre 3.2.4.1 du Document d'enregistrement universel 2023.

Les éléments de rémunération de M. Jean-Dominique Senard au titre de l'exercice 2024, détaillés ci-dessous, font partie des informations mentionnées à l'article L. 22-10-9 I. du Code de commerce incluant notamment les éléments de rémunération et les avantages de toute nature versés au cours de l'exercice 2024 ou attribués au titre du même exercice à l'ensemble des mandataires sociaux. Ces informations feront l'objet d'un vote général en application du **I** de l'article L. 22-10-34 du Code de commerce lors de l'Assemblée générale des actionnaires du 30 avril 2025.

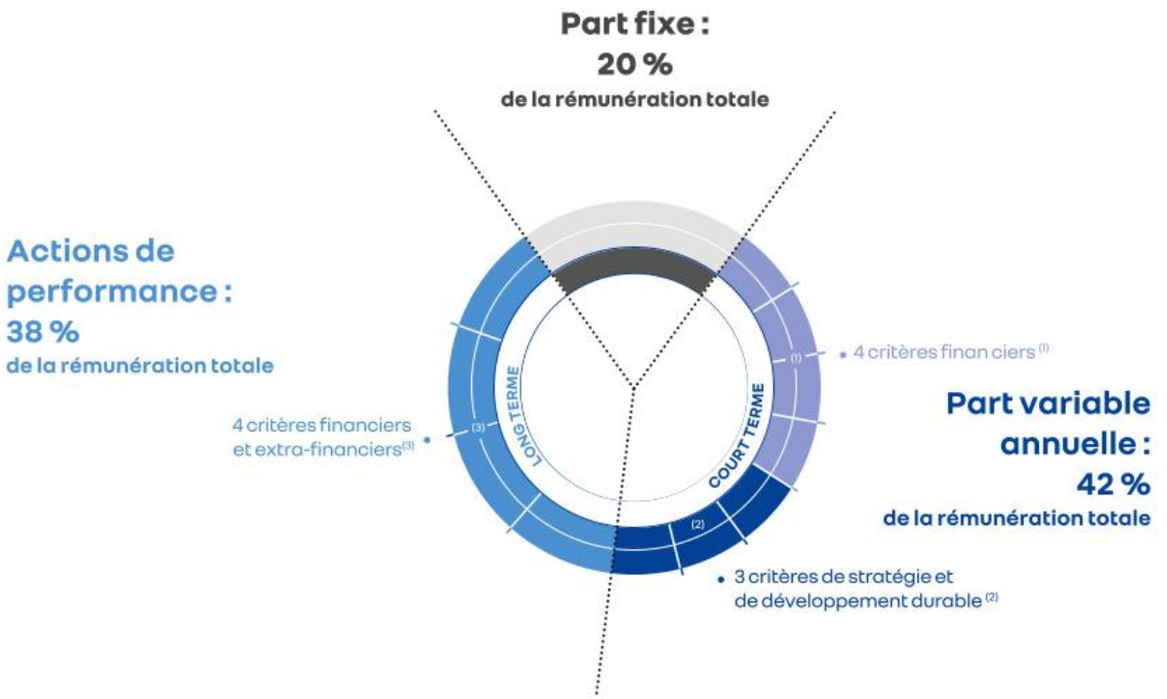
Par ailleurs, en application du **II** de l'article L. 22-10-34 du Code de commerce, l'Assemblée générale des actionnaires du 30 avril 2025 sera appelée à se prononcer sur un projet de résolution spécifique portant sur la rémunération totale et les avantages de toute nature versés au cours de l'exercice 2024 ou attribués au titre du même exercice à M. Jean-Dominique Senard, Président du Conseil d'administration.

Le tableau ci-dessous présente les éléments d'information pour le vote spécifique sur la rémunération 2024 de M. Jean-Dominique Senard, Président du Conseil d'administration :

Éléments de la rémunération soumis au vote	Montants ou valorisation comptable au titre de l'exercice 2024	Présentation
Rémunération fixe	450 000 €	Le Président du Conseil d'administration perçoit une rémunération fixe annuelle d'un montant de 450 000 €, payables en 12 mensualités.
Rémunération variable annuelle	N/A	Le Président du Conseil d'administration ne perçoit aucune rémunération variable annuelle.
Rémunération variable pluriannuelle	N/A	Le Président du Conseil d'administration ne perçoit aucune rémunération variable pluriannuelle.
Rémunération exceptionnelle	N/A	Le Président du Conseil d'administration ne perçoit aucune rémunération exceptionnelle.
Options d'actions, actions de performance ou tout autre avantage de long terme (BSA…)	N/A	Le Président du Conseil d'administration ne bénéficie d'aucune rémunération long terme sous forme d'options d'actions ou d'actions de performance.
Rémunération à raison du mandat d'administrateur	N/A	Le Président du Conseil d'administration ne perçoit aucune rémunération au titre de son mandat d'administrateur.
Avantages de toute nature	6 966,66 € (Valorisation comptable)	Le Président a bénéficié d'une voiture de fonction et d'une voiture avec chauffeur. Il bénéficie également des mêmes régimes de prévoyance et de remboursement des frais de santé que les salariés en France.
Indemnité de départ	N/A	Le Président du Conseil d'administration ne bénéficie d'aucune clause d'indemnité de départ.
Retraite supplémentaire	N/A	Le Président du Conseil d'administration ne bénéficie d'aucun régime de retraite supplémentaire.

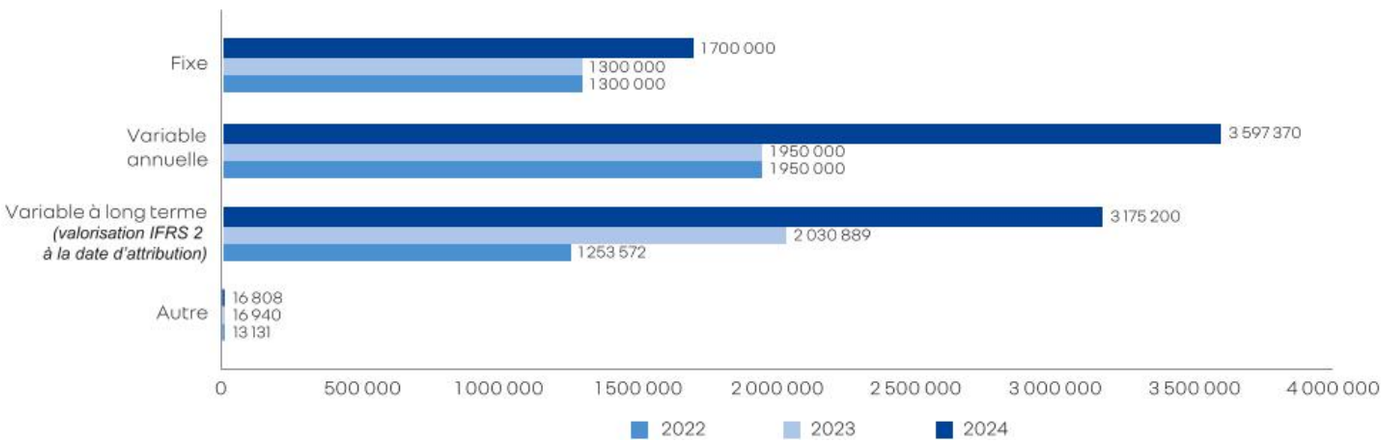
3.2.2.2 Rémunération de Monsieur Luca de Meo en qualité de Directeur général en 2024

Répartition de la rémunération 2024 du Directeur général *



(1) Les critères financiers ont une pondération maximale de 135 % de la part fixe (33,75 % pour chaque critère).
(2) Les critères de stratégie et de développement durable ont une pondération maximale de 90 % de la part fixe..
(3) Chaque critère représente 25 % de l'attribution totale d'actions de performance.

Évolution de la rémunération du Directeur général *



* Afin de faciliter la comparabilité des éléments de la rémunération du Directeur général, le plan exceptionnel de rémunération long terme « Plan Renaulution » n'est pas intégré dans les graphiques ci-dessus portant sur les composantes récurrentes de rémunération attribuées sur une base annuelle. En effet, le Plan Renaulution a été attribué exclusivement en 2024 à l'occasion du renouvellement du mandat du Directeur général. Les 153 430 actions de performance attribuées par le Conseil d'administration du 16 mai 2024 dans le cadre de ce plan ont une valeur IFRS de 4 370 223 euros.

La politique de rémunération du Directeur général au titre de l'exercice 2024 a été fixée, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, par le Conseil d'administration du 14 février 2024, puis elle a été approuvée par l'Assemblée générale du 16 mai 2024 (17e résolution).

Pour plus de détails sur la politique de rémunération du Directeur général au titre de l'exercice 2024, voir le Chapitre 3.2.4.2 du Document d'enregistrement universel 2023.

Les éléments de rémunération de M. Luca de Meo au titre de l'exercice 2024, détaillés ci-dessous, font partie des informations mentionnées à l'article L. 22-10-9 I. du Code de commerce incluant notamment les éléments de rémunération et les avantages de toute nature versés au cours de l'exercice 2024 ou attribués au titre du même exercice à l'ensemble des mandataires sociaux. Ces informations feront l'objet d'un vote général en application du **I** de l'article L. 22-10-34 du Code de commerce lors de l'Assemblée générale des actionnaires du 30 avril 2025.

Par ailleurs, en application du **II** de l'article L. 22-10-34 du Code de commerce, l'Assemblée générale des actionnaires du 30 avril 2025 sera appelée à se prononcer sur un projet de résolution spécifique portant sur la rémunération totale et les avantages de toute nature versés au cours de l'exercice 2024 ou attribués au titre du même exercice à M. Luca de Meo, Directeur général.

Il est rappelé que le versement des éléments de rémunération variables du Directeur général au titre de l'exercice 2024 est conditionné à l'approbation par l'Assemblée générale du 30 avril 2025 des éléments composant la rémunération totale et des avantages de toute nature versés ou attribués au Directeur général au titre de l'exercice 2024.

Dialogue actionnarial à l'issue de l'Assemblée générale 2024

La rémunération totale du Directeur général au titre de l'exercice 2024 correspond à la stricte mise en œuvre de la politique de rémunération approuvée par l'Assemblée générale des actionnaires du 16 mai 2024.

Lors de l'Assemblée générale 2024, le Conseil d'administration, sur recommandation du Comité de la gouvernance et des rémunérations, a proposé d'apporter des modifications à la politique de rémunération du Directeur général pour l'exercice 2024. Ces modifications visaient à renforcer l'attractivité de la politique de rémunération dans un secteur en pleine mutation et de garantir l'objectif de rétention afin d'accompagner la mise en œuvre du plan stratégique Renaulution et la transformation du Groupe.

En amont de l'Assemblée générale 2024, le Président du Conseil d'administration et l'Administrateur référent, conscients de la sensibilité des actionnaires et parties prenantes sur ces questions de rémunération, ont échangé avec un panel d'investisseurs représentant environ 45 % du flottant. En outre, des explications détaillées, tant sur le processus de réflexion du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations que sur le positionnement envisagé par rapport aux pairs, ont été fournies en toute transparence dans la documentation à destination des actionnaires.

A l'issue de l'Assemblée générale 2024, la nouvelle politique de rémunération ayant été approuvée à 72 %, le Conseil d'administration, soucieux de bien comprendre la position et les attentes des actionnaires, a mené une analyse des résultats des votes et des commentaires qui avaient pu être partagés. En complément de cette analyse, le Président du Conseil d'administration a tenu à rencontrer, au cours du dernier trimestre 2024, des principaux actionnaires du Groupe afin de revenir sur les potentiels motifs d'opposition.

Il est ressorti de ces différents échanges que la raison principale de réticence de la part de certains actionnaires était liée à l'introduction de la rémunération exceptionnelle du « Plan Renaulution », et ce, par principe et indépendamment du contexte du Groupe. Toutefois, les positions divergentes exprimées par les actionnaires ainsi que les derniers développements observés dans le secteur, tels que la forte concurrence pour attirer des dirigeants de talent au sein de l'industrie automobile, ont conforté le Conseil d'administration dans son approche, compte tenu du profil du Directeur général unanimement reconnu.

Par ailleurs, le Conseil d'administration a bien pris note du souhait des actionnaires que la politique de rémunération soit revue à des intervalles de temps plus longs.

Dans ce contexte, le Conseil d'administration, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, n'introduira pas de nouveau mécanisme exceptionnel de rémunération long terme similaire au « Plan Renaulution » dans la politique de rémunération 2025 et maintiendra les autres composantes de rémunération inchangées dans une logique de simplicité et de stabilité. Enfin, dans la continuité des efforts entrepris ces dernières années en matière de transparence, le Conseil d'administration continuera à fournir des explications détaillées afin de justifier de l'alignement entre la rémunération du dirigeant et la performance de la Société sur le long terme.

Le tableau ci-dessous présente les éléments d'information pour le vote spécifique sur la rémunération 2024 de M. Luca de Meo, Directeur général :

Éléments de la rémunération soumis au vote	Montants ou valorisation comptable au titre de l'exercice 2024	Présentation
Rémunération fixe	1 700 000 €	Le Directeur général a perçu une rémunération fixe annuelle d'un montant brut de 1 700 000 €, payé en 12 mensualités.
Rémunération variable annuelle	3 597 370 € (Montant attribué au titre de l'exercice 2024 et payable en 2025)	**Montant versé au cours de l'exercice 2024 : 1 950 000 euros.** Ce montant, attribué au titre de l'exercice 2023, a été versé en 2024 à la suite du vote favorable de l'Assemblée générale du 16 mai 2024 sur la 15e résolution portant approbation des éléments de rémunération 2023 du Directeur général.

Montant attribué au titre de l'exercice 2024 : 3 597 370 euros.

La part variable annuelle du Directeur général, intégralement payable en numéraire, correspond à un pourcentage de la part fixe qui peut atteindre 225 % si tous les objectifs de performance sont atteints au maximum.

Le 19 février 2025, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, le Conseil d'administration a arrêté les taux d'atteinte des critères de performance déterminant le montant de la rémunération variable annuelle du Directeur général au titre de l'exercice 2024.

Taux d'atteinte des critères de performance de la part variable annuelle au titre de l'exercice 2024 (exprimée en pourcentage de la rémunération fixe annuelle) :

	% maximum	% atteint
Critères financiers	**135 %**	**121,61 %**
Marge opérationnelle Groupe (MOP Groupe)	33,75 %	21,15 %
Free cash flow (FCF)	33,75 %	33,75 %
Rentabilité des capitaux investis (ROCE)	33,75 %	32,96 %
Coûts fixes (CF)	33,75 %	33,75 %
Critères stratégiques et de développement durable	**90 %**	**90 %**
Stratégie	15 %	15 %
Développement durable	60 %	60 %
Satisfaction clients / Qualité	15 %	15 %
TOTAL	**225 %**	**211,61 %**

Appréciation de l'atteinte des critères de performance

1. Critères financiers (quantifiables)

121,61 % (sur un maximum de 135 %) des critères financiers ont été atteints selon la répartition suivante :

- **Critère de la marge opérationnelle Groupe (MOP Groupe) : 21,15 %** (sur un maximum de 33,75 %)
  - 0 % si MOP Groupe < Borne seuil
  - 18 % si MOP Groupe = Borne supérieure
  - 33,75 % si MOP Groupe ≥ Borne maximum

  La MOP Groupe a atteint un niveau de 7,6 % en 2024, soit entre la borne supérieure (fixée à 7,50 %) et la borne maximum (fixée à 8%).
- **Critère du *free cash flow* (FCF) : 33,75 %** (sur un maximum de 33,75 %)
  - 0 % si FCF < Borne seuil
  - 18 % si FCF = Borne supérieure
  - 33,75 % si FCF ≥ Borne maximum

Éléments de la rémunération soumis au vote	Montants ou valorisation comptable au titre de l'exercice 2024	Présentation

La borne maximum du FCF était fixée à 2 700 millions d'euros. Le FCF a atteint un niveau de 2 885 millions d'euros au 31 décembre 2024, soit au-delà de la borne maximum.

- **Critère de la rentabilité des capitaux investis (ROCE)** : **32,96 %** (sur un maximum de 33,75 %)
  - 0 % si ROCE < Borne seuil
  - 18 % si ROCE = Borne supérieure
  - 33,75 % si FCF ≥ Borne maximum

Le ROCE s'est élevé à 28,9 % pour 2024, soit entre la borne supérieure (fixée à 27 %) et la borne maximum (fixée à 29 %).

- **Critère des coûts fixes (CF) : 33,75 %** (sur un maximum de 33,75 %)
  - 0 % si CF > Borne seuil
  - 18 % si CF = Borne supérieure
  - 33,75 % si CF ≤ Borne maximum

Les Coûts Fixes en 2024 ont été inférieurs de 1,2 % à la borne maximum.

2. Critères stratégiques et de développement durable

90 % (sur un maximum de 90 %) des critères stratégiques et de développement durable ont été atteints selon la répartition suivante :

a) Stratégie : 15 % (sur un maximum de 15 %)

Les trois indicateurs de ce critère de performance portent sur des objectifs qualitatifs.

Sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, le Conseil d'administration a constaté que ces trois indicateurs ont été atteints ou dépassés.

- **Assurer la montée en puissance d'Ampere (5 %)**

  Ampere a connu une croissance robuste en 2024, portée par l'expansion de la gamme ainsi qu'un essor technologique et industriel important grâce au lancement du plan batterie du développement logiciel (*Software Defined-Vehicule*), de l'accord de fabrication du moteur 6 AK et de la conclusion de partenariats stratégiques.

- **Lancements réussis des véhicules Rafale, Scenic, Renault 5, Duster, Master A290 (5 %)**

  L'ensemble des véhicules ont connu des lancements réussis en 2024 et ont été lauréats de nombreux prix : voiture de l'année pour le Scenic (COTY), SUV de l'année pour le Duster (Automoto), van de l'année pour le Master (IVOTY), voiture de l'année pour la R5 et l'A290. La gamme Renault a été étendue grâce à Rafale.

- **Flexis : nomination de l'équipe dirigeante et organisation opérationnelle (5 %)**

  L'équipe dirigeante de Flexis a été nommée le 22 mars 2024 et l'organisation est opérationnelle.

b) Développement durable : 60 % (sur un maximum de 60 %)

Deux indicateurs de ce critère de performance portent sur des objectifs quantifiables et le troisième indicateur est qualitatif.

Sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, le Conseil d'administration a constaté que ces trois indicateurs ont été atteints ou dépassés.

- **Santé et sécurité (taux de fréquence d'accidents) (15 %)**

  En 2024, l'objectif était de réduire le taux FR2 (taux de fréquence des accidents de travail avec arrêt de travail des employés Renault et des intérimaires) à 1,4 %. Ce niveau a été dépassé puisque le taux FR2 a atteint 1,35 % en 2024.

Éléments de la rémunération soumis au vote	Montants ou valorisation comptable au titre de l'exercice 2024	Présentation
		• **Développement de l'Université « ReKnow » (15 %)** L'objectif était de former plus de 5 000 collaborateurs supplémentaires en 2024 par rapport à 2023. L'objectif a été dépassé puisque 17 939 collaborateurs ont été formés dans le cadre de la ReKnow Université en 2024 (contre 10 368 en 2023). • **Activité d'économie circulaire : mise en œuvre d'un partenariat stratégique pour The Future Is Neutral (TFIN) (30 %)** TFIN a franchi une étape décisive dans l'ouverture de son capital avec l'entrée de SUEZ en tant qu'actionnaire stratégique, à hauteur de 20 %, aux côtés de l'actionnaire historique, Renault Group. Par cette opération, TFIN, acteur 360° de l'économie circulaire automobile, « from car-to-car », renforce ses positions, grâce à une combinaison unique d'expertises techniques et de capacités industrielles mises à disposition par ses deux actionnaires. **c) Satisfaction client / Qualité : 15 %** (sur un maximum de 15 %) Les deux indicateurs de ce critère de performance portent sur des objectifs quantifiables. Sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, le Conseil d'administration a constaté que ces deux indicateurs ont été atteints ou dépassés. • **Nombre d'incidents : réalisation de l'objectif annuel exprimé en nombre de cas pour mille (K°/°°) (7,5 %)** Cet indicateur, appelé le « GMF 3MIS WORLD », mesure le nombre d'incidents sur les véhicules après 3 mois de mise en circulation. L'objectif de réduction de ce taux a été atteint, avec un taux à 30 K°/°° pour une cible à 30 K°/°°. • **Niveau de satisfaction des clients, mesuré par l'indicateur** « dealer e-reputation » **ou réputation numérique des concessionnaires (7,5 %)** En 2024, 94 % des pays (soit 34 sur un total de 36 pays) ont atteint le niveau de satisfaction clients attendu, alors que l'objectif portait sur 80 % des pays. Le Conseil d'administration a ainsi constaté que le taux d'atteinte total des critères de performance s'élevait à 211,61 % pour l'exercice 2024 et a décidé, en conséquence, de fixer la rémunération variable de M. Luca de Meo au titre de l'exercice 2024 à un montant brut de 3 597 370 euros.
Rémunération variable pluriannuelle	N/A	Le Directeur général ne perçoit aucune rémunération variable pluriannuelle.
Rémunération exceptionnelle	N/A	Le Directeur général ne perçoit aucune rémunération exceptionnelle.
Options d'actions, actions de performance ou tout autre avantage de long terme (BSA, etc.)	120 000 actions de performance = 3 175 200 € (Valorisation IFRS 2 à la date d'attribution)	**Plan annuel : attribution de 120 000 actions de performance** Le Conseil d'administration du 16 mai 2024, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, a attribué au Directeur général 120 000 actions de performance au titre de l'exercice 2024, conformément à la politique de rémunération approuvée par l'Assemblée générale du 16 mai 2024. Sur ces 120 000 actions de performance, le nombre d'actions définitivement acquises dépendra de l'atteinte des critères de performance suivants appréciés sur une période cumulée de trois ans (2024, 2025 et 2026) : • le rendement total pour les actionnaires (TSR), pour 25 % maximum ; • la position nette financière de l'Automobile, pour 25 % maximum ; • la progression annuelle du revenu net par voiture, pour 25 % maximum ; et • la réduction de gaz à effet de serre, pour 25 % maximum. Cette attribution du plan d'actions de performance au titre de l'exercice 2024 représente 0,041 % du capital social de Renault S.A.

Éléments de la rémunération soumis au vote	Montants ou valorisation comptable au titre de l'exercice 2024	Présentation
Plan Renaulution	153 430 actions de performance = 4 370 223 € (Valorisation IFRS 2 à la date d'attribution)	**« Plan Renaulution » : attribution de 153 430 actions de performance** Le Conseil d'administration du 16 mai 2024, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, a procédé à l'attribution de 153 430 actions de performance au Directeur général u titre du Plan Renaulution, conformément à la politique de rémunération approuvée par l'Assemblée générale du 16 mai 2024. Le Plan Renaulution consiste en une seule attribution en 2024 d'actions Renault, soumise à une condition de présence et des conditions de performance. Au moment de l'acquisition en 2028 et après appréciation des conditions de performance, la valeur totale des actions acquises ne pourra pas dépasser un plafond correspondant à la valeur de marché des actions au jour de l'attribution. Le nombre d'actions définitivement acquises sera éventuellement ajusté à la baisse en conséquence. Les conditions de performance s'apprécieront sur une période cumulée de quatre années (2024, 2025, 2026 et 2027). Elles reflètent l'ambition de la stratégie autour de 4 objectifs majeurs : • Transformer Renault Group • Favoriser une croissance organique substantielle en combinant des partenariats rentables pour une création de valeur à long terme • Être pionnier de l'économie circulaire et de la transition énergétique pour une croissance durable • Maîtriser le développement technologique et être à la pointe de l'innovation Chacun de ces 4 objectifs a été décliné par périmètre et domaine d'activité, permettant un pilotage renforcé ainsi qu'un suivi des actions entreprises. Ainsi, le Conseil d'administration souhaite pouvoir évaluer de manière holistique et exigeante la performance du Directeur général à l'issue de son mandat et ne pas se focaliser exclusivement sur des indicateurs numériques qui pourraient après quatre années se révéler peu pertinents, voire faire dévier le Directeur général du cap fixé. Dans ce contexte mouvant, les quatre objectifs stratégiques retenus, distincts des critères principalement quantitatifs déjà intégrés aux autres composantes de la politique de rémunération, permettent de conserver le recul nécessaire tout en définissant une feuille de route claire et exigeante. Le Conseil procédera à l'issue de la période de performance à une évaluation approfondie sur laquelle il rendra compte publiquement auprès des actionnaires et parties prenantes du Groupe. Cette attribution d'actions de performance au Directeur général au titre du Plan Renaulution représente 0,052 % du capital social de Renault S.A.
Rémunération à raison du mandat d'administrateur	N/A	Le Directeur général ne perçoit aucune rémunération au titre de son mandat d'administrateur.
Avantages de toute nature	16 808 € (Valorisation comptable)	Le Directeur général bénéficie de deux voitures de fonction et d'une voiture avec chauffeur. Il a également bénéficié d'une couverture internationale de santé et des mêmes régimes de prévoyance et de remboursement des frais de santé que les salariés en France.
Indemnité de départ	0 €	Le Directeur général bénéficie d'une indemnité de départ d'un montant égal à la moyenne des deux dernières années de rémunération annuelle brute fixe et variable, payable en une seule fois dans les six mois suivant le départ, en cas de révocation à l'initiative du Conseil d'administration et sous réserve de l'atteinte de conditions de performance fixées par le Conseil d'administration. Cette indemnité ne sera pas versée en cas de révocation pour faute grave ou lourde. Le total de l'indemnité de départ et de l'indemnité de non-concurrence, en cas de mise en œuvre de l'engagement de non-concurrence (Voir ci-dessous), ne pourra pas excéder deux ans de rémunération fixe et variable annuelle. Lors de sa réunion du 13 février 2020, le Conseil d'administration a arrêté les conditions de performances conditionnant le versement de l'indemnité de départ.

Éléments de la rémunération soumis au vote	Montants ou valorisation comptable au titre de l'exercice 2024	Présentation
		Ainsi, pour bénéficier de cette indemnité les conditions cumulatives suivantes devront être atteintes sur les deux derniers exercices précédant le départ : • un taux d'atteinte total minimum de 80 % des critères de performance de la rémunération variable annuelle du Directeur général ; • l'atteinte de l'objectif du free cash flow du Groupe.
Indemnité de non-concurrence	0 €	Le Conseil d'administration a autorisé, lors de sa réunion du 13 février 2020, la conclusion d'une convention de non-concurrence avec M. Luca de Meo. Le Conseil d'administration a estimé qu'il est dans l'intérêt de Renault de conclure cette convention de non-concurrence qui permet de protéger les intérêts légitimes de Renault Group, en raison de la nature particulièrement concurrentielle du marché automobile, de l'importance des fonctions et des compétences reconnues de M. Luca de Meo dans ce marché, des moyens qui sont mis à sa disposition, des informations sensibles dont il dispose et auxquelles il peut avoir accès. Aux termes de cette convention, M. Luca de Meo s'engage, à compter de la fin de son mandat de Directeur général, à ne pas exercer, directement ou indirectement, une activité concurrente de celles du Groupe, soit pour son propre compte, soit pour le compte de sociétés du secteur de la conception, de la construction et de la commercialisation automobile (principalement de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires) ou pour le compte de fournisseurs du secteur automobile. L'application de cette clause sera limitée : • à une durée de douze (12) mois suivant la date à laquelle M. Luca de Meo aura effectivement cessé d'exercer son mandat social ; • aux pays du continent européen et au Japon, ainsi qu'aux constructeurs automobiles et équipementiers européens et japonais. En contrepartie de son obligation de non-concurrence, M. Luca de Meo percevra de la Société, durant la période d'application de la convention (douze mois) et sous réserve de non-contravention à celle-ci, une contrepartie financière brute correspondant à un an de rémunération annuelle brute (rémunération fixe et rémunération variable annuelle payée en numéraire), payable en douze mensualités. La rémunération annuelle brute retenue pour ce calcul sera celle versée au cours des douze mois précédant la date de cessation du mandat social. Conformément à la recommandation du Code AFEP-MEDEF, le Conseil d'administration de la Société se prononcera, lors du départ de M. Luca de Meo, sur l'application ou non de la convention de non-concurrence et pourra y renoncer unilatéralement. Par ailleurs, aucune indemnité ne sera due en cas de départ à la retraite ou si l'intéressé a atteint l'âge de 65 ans.
Retraite supplémentaire	0 €	Le Conseil d'administration a autorisé, lors de sa réunion du 13 février 2020, la mise en œuvre d'un engagement de retraite supplémentaire au profit de M. Luca de Meo. Le Conseil d'administration a estimé que l'application de cet engagement au profit de M. Luca de Meo permet à la Société de s'attacher et de fidéliser le Directeur général. Le régime de retraite supplémentaire du Directeur général est identique à celui dont bénéficient les membres du Comité exécutif de Renault Group (le régime dit « Article 83 » et le régime dit « Article 82). **a) Régime de retraite obligatoire à cotisations définies (Article 83)** Les cotisations représentent : • 3,5 % de la rémunération annuelle brute comprise entre quatre et huit fois le plafond de la Sécurité sociale (tranche C), prises en charge à 2,5 % par la Société et à 1 % par le Directeur général ; • puis 8 % de la rémunération annuelle brute comprise entre huit et seize fois le plafond de la Sécurité sociale (tranche D), prises en charge à 5 % par la Société et à 3 % par le Directeur général. Le montant global de la cotisation (parts patronale et salariale) est plafonné à un montant forfaitaire égal à 8 % de huit fois le plafond de la Sécurité sociale.

Éléments de la rémunération soumis au vote	Montants ou valorisation comptable au titre de l'exercice 2024	Présentation
		Pour l'exercice 2024, le montant de la cotisation payée par la Société (part patronale) s'est élevé à 19 126,80 €. **b) Régime de retraite facultatif à cotisations définies (Article 82)** Le Directeur général bénéficie du régime de retraite facultatif à cotisations définies (article 82) qui a été mis en place à compter du 1er juillet 2020 au bénéfice des dirigeants mandataires sociaux et des membres du Comité exécutif de Renault Group. Ce dispositif prévoit le versement par la Société auprès d'un organisme tiers d'une cotisation égale à 12,5 % de la rémunération annuelle brute (fixe et variable) effectivement perçue. Pour l'exercice 2024, le montant de ces cotisations à l'organisme assureur s'est élevé à 456 249,99 € au profit du Directeur général. Les cotisations versées à ce titre ne bénéficient d'aucun régime social et fiscal préférentiel. Pour cette raison, le Directeur général reçoit une indemnité forfaitaire d'un montant égal à celui de la cotisation versée pour son compte à l'organisme assureur. Le versement au Directeur général de cette indemnité est concomitant à celui de la cotisation à l'organisme assureur et s'est élevé à 456 249,99 € pour l'exercice 2024. Les montants des cotisations et de l'indemnité forfaitaire dépendent des performances de l'entreprise dans la mesure où l'assiette de calcul intègre la part variable de la rémunération qui est liée aux résultats du Groupe.

3.2.2.3 Taux d'atteinte des critères de performance de la rémunération variable à long terme attribuée au Directeur général au titre de l'exercice 2022

Il est rappelé que le Conseil d'administration du 25 mai 2022 a attribué au Directeur général 75 000 actions de performance au titre de l'exercice 2022, conformément à la politique de rémunération approuvée par l'Assemblée générale du 25 mai 2022.

Le nombre d'actions définitivement acquises dépend de l'atteinte des critères de performance suivants évalués sur une période cumulée de trois ans (2022, 2023 et 2024) :

- le rendement total pour les actionnaires (TSR), pour 25 % maximum ;
- le *free cash flow* (FCF), pour 25 % maximum ;
- la progression annuelle du revenu net par voiture, pour 25 % maximum ; et
- le mix des ventes de voitures particulières électrifiées en Europe, pour 25 % maximum.

Le Conseil d'administration du 19 février 2025, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, a constaté les taux d'atteinte des critères de performance des actions de performance attribuées au Directeur général pour 2022.

Critères	Pondération	Taux de versement *(en pourcentage de l'attribution)*	Taux d'atteinte
Rendement total pour les actionnaires (TSR)	25 %	• 0 % si TSR < Indice de référence. • 11,25 % si TSR = Indice de référence. • 25 % si le TSR ≥ Indice de référence +10 %. Interpolation linéaire si Indice de référence < TSR < Indice de référence +10 %.	**25 %** Le TSR sur la période 2022-2024 s'est élevé à 61,18 %, au-dessus de l'indice de référence qui s'établit à 4,94 % sur la même période.
***Free Cash Flow* (FCF)**	25 %	• 0 % si FCF < Budget • 7,5 % si FCF = Budget • 25 % si FCF ≥ Budget +20 % Interpolation linéaire si Budget < FCF < Budget +20 %.	**25 %** Le cumul de FCF sur la période 2022-2024 s'est élevé à 8 028 millions d'euros, dépassant le montant cumulé de 6 302 millions d'euros fixé par les budgets sur la même période.
Progression annuelle du revenu net par voiture	25 %	• 0 % si pourcentage de progression annuelle < 3 % • 17,5 % si pourcentage de progression annuelle = 3 % • 25 % si pourcentage de progression annuelle ≥ 4 % Interpolation linéaire si 3 % < pourcentage de progression annuelle < 4 %.	**25 %** Le pourcentage cumulé de progression annuelle du revenu net par voiture s'est établi à 29,45 %.
Mix des ventes de voitures particulières électrifiées en Europe	25 %	• 0 % si mix des ventes électrifiées < l'Objectif 2024 du Groupe • 17,5 % si mix des ventes électrifiées = l'Objectif 2024 du Groupe • 25 % si mix des ventes électrifiées ≥ l'Objectif 2024 du Groupe +6,9 points. Interpolation linéaire si l'Objectif 2024 du Groupe < mix des ventes électrifiées < l'Objectif 2024 du Groupe +6,9 points.	**0 %** Le mix des ventes électrifiées sur la période 2022-2024 a été inférieur à l'objectif.
TOTAL	**100 %**		**75 %**

Le Conseil d'administration a ainsi constaté que le taux d'atteinte total des critères de performance de la rémunération variable à long terme du Directeur général au titre de l'exercice 2022 s'élevait à 75 %. Par conséquent, un total de 56 250 actions seront définitivement acquises par M. Luca de Meo le 25 mai 2025, conformément aux dispositions du règlement de plan régissant cette attribution d'actions de performance.

Il est rappelé que, pour assurer un niveau suffisant d'alignement des intérêts du Directeur général sur ceux des actionnaires, le Directeur général est soumis à une obligation de conservation de 25 % des actions définitivement acquises au titre de ce plan 2022, et ce jusqu'au terme de son mandat.

3.2.2.4 Tableaux récapitulatifs des rémunérations des dirigeants mandataires sociaux exécutifs

Les tableaux suivants ont été établis selon les recommandations du Code AFEP-MEDEF.

Tableau 1 – Synthèse des rémunérations et des options et actions attribuées à chaque dirigeant mandataire social exécutif

(Tableau n° 1 selon les recommandations du Code AFEP-MEDEF)

(en euros)	2024	2023	2022
Luca de Meo – Directeur général			
Rémunérations attribuées au titre de l'exercice (détaillées au tableau 2)	5 314 178	3 266 940	3 263 131
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice (détaillées au tableau 4)	Néant	Néant	Néant
Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice (détaillées au tableau 6)	3 175 200	1 887 105	1 061 718
Valorisation des autres plans de rémunération de long terme : « Plan Renaulution » au titre de l'exercice 2024 et Plans de co-investissement au titre des exercices 2022 et 2023 (détaillés au tableau 6)	4 370 223	143 784	191 854
TOTAL	**12 859 601**	**5 297 829**	**4 516 703**

Tableau 2 – Récapitulatif des rémunérations de chaque dirigeant mandataire social exécutif

(Tableau n° 2 selon les recommandations du Code AFEP-MEDEF)

	Montants 2024		Montants 2023		Montants 2022	
(en euros)	Attribués	Versés	Attribués	Versés	Attribués	Versés
Luca de Meo – Directeur général						
Rémunération fixe	1 700 000	1 700 000	1 300 000	1 300 000	1 300 000	1 300 000
Rémunération variable annuelle	3 597 370	1 950 000	1 950 000	1 950 000	1 950 000	1 885 000
Rémunération exceptionnelle	0	0	0	0	0	0
Rémunération allouée à raison du mandat d'administrateur	0	0	0	N/A	N/A	N/A
Avantages de toute nature	16 808	16 808	16 940	16 940	13 131	13 131
TOTAL	**5 314 178**	**3 666 808**	**3 266 940**	**3 266 940**	**3 263 131**	**3 198 131**

Tableau 3 – Récapitulatif des avantages de chaque dirigeant mandataire social exécutif

(Tableau n° 11 selon les recommandations du Code AFEP-MEDEF)

Dirigeant mandataire social exécutif	Contrat de travail	Régime de retraite supplémentaire	Indemnités ou avantages dus ou susceptibles d'être dus en raison de la cessation ou du changement de fonctions	Indemnités relatives à un accord de non-concurrence	Autres rémunérations
Luca de Meo – Directeur général	Non	Oui	Oui	Oui	Non
Début de mandat : juillet 2020					
Fin de mandat : en cours					

Tableau 4 – Options de souscription ou d'achat d'actions attribuées durant l'exercice à chaque dirigeant mandataire social exécutif

(Tableau n° 4 selon les recommandations du Code AFEP-MEDEF)

Aucune option de souscription ou d'achat d'actions n'a été attribuée au dirigeant mandataire social exécutif durant l'exercice.

Tableau 5 – Options de souscription ou d'achat d'actions levées durant l'exercice par chaque dirigeant mandataire social exécutif

(Tableau n° 5 selon les recommandations du Code AFEP-MEDEF)

M. Luca de Meo, Directeur général, ne dispose d'aucune option de souscription ou d'achat d'actions.

Tableau 6 – Actions de performance attribuées durant l'exercice à chaque dirigeant mandataire social exécutif [1]

(Tableau n° 6 selon les recommandations du Code AFEP-MEDEF)

	N° et date du plan	Nombre d'actions	Valorisation des actions de performance selon la méthode retenue pour les comptes consolidés (en euros)	Date d'acquisition	Date de disponibilité	Conditions de performance
	N° 31 CEO 16/05/2024	120 000	3 175 200 €	16/05/2027	16/05/2027	Oui L'acquisition définitive de ces actions de performance dépendra de l'atteinte des critères de performance suivants : • le rendement total pour les actionnaires (TSR), pour 25 % maximum ; • la position nette financière de l'Automobile, pour 25 % maximum ; • la progression annuelle du revenu net par voiture, pour 25 % maximum ; et • la réduction de gaz à effet de serre, pour 25 % maximum. (Pour plus de détails, voir le Chapitre 3.2.4.2 du Document d'enregistrement universel 2023 de la Société)
Luca de Meo – Directeur général	N° 31 CEO – Plan Renaulution 16/05/2024	153 430	4 370 223 €	16/05/2028	16/05/2029	Oui L'acquisition définitive de ces actions du Plan Renaulution dépendra de l'atteinte des critères de performance suivants : • Transformer Renault Group, pour 30 % maximum ; • Favoriser une croissance organique substantielle en combinant des partenariats rentables pour une création de valeur à long terme, pour 30% maximum ; • Être pionnier de l'économie circulaire et de la transition énergétique pour une croissance durable, pour 20 % maximum ; • Maîtriser le développement technologique et être à la pointe de l'innovation, pour 20 % maximum ; (Pour plus de détails, voir le Chapitre 3.2.4.2 du Document d'enregistrement universel 2023 de la Société)

Tableau 7 – Actions de performance attribuées à chaque dirigeant mandataire social exécutif devenues disponibles durant l'exercice

(Tableau n° 7 selon les recommandations du Code AFEP-MEDEF)

	N° et date du plan	Nombre d'actions devenues disponibles durant l'exercice	Conditions d'acquisition
Luca de Meo – Directeur général	N° 28 23/04/2021	53 197	Le nombre d'actions définitivement acquises dépendait de l'atteinte de quatre critères de performance évalués sur une période cumulée de trois ans (2021, 2022 et 2023). L'acquisition de ses actions était également soumise à une condition de présence de trois ans à compter de la décision d'attribution. Ces 53 197 actions ont été définitivement acquises par Monsieur Luca de Meo le 23 avril 2024 et sont devenues disponibles à cette même date. Le Directeur général est soumis à une obligation de conservation de 25 % des actions issues des actions de performance définitivement acquises en sa qualité de dirigeant mandataire social exécutif et ce, jusqu'au terme de son mandat. (Pour plus de détails sur le taux d'atteinte des critères de performance de ce plan n° 28 au titre de l'exercice 2021, voir le Chapitre 3.2.2.3 du Document d'enregistrement universel 2023 de la Société)

3.2.2.5 Rémunération des administrateurs en 2024

Conformément à l'article L. 225-45 du Code de commerce, l'Assemblée générale mixte du 15 juin 2018 a fixé à 1 500 000 euros le montant maximum annuel de la rémunération des administrateurs à répartir entre eux pour l'exercice 2018 et les exercices suivants, jusqu'à ce que l'Assemblée générale en décide autrement. Ce montant est resté inchangé depuis cette Assemblée générale.

La politique de rémunération des administrateurs fixe un montant maximum annuel de rémunération pour la participation aux réunions du Conseil d'administration et aux réunions de chacun des Comités, qui comprend :

- une part fixe proratisée en fonction de la durée du mandat sur l'année ; et
- une part variable proratisée en fonction du taux de participation sur le nombre total de réunions de l'année.

La part variable liée à la participation aux réunions du Conseil d'administration et des Comités est prépondérante par rapport à la part fixe, conformément à la recommandation 22.1 du Code AFEP-MEDEF.

Cette politique de rémunération des administrateurs a été approuvée par l'Assemblée générale du 16 mai 2024 (18e résolution).

Le tableau ci-dessous présente les règles de calcul de la rémunération des administrateurs en 2024 :

(en euros)	Part fixe annuelle	Part variable annuelle	Montant total individuel	Part fixe annuelle supplémentaire pour la présidence	Part fixe annuelle supplémentaire pour l'administrateur référent
Conseil d'administration	20 000	40 000	60 000	0	20 000
Comités	5 000	15 000	20 000	20 000	-

Il est rappelé que le Président du Conseil d'administration et le Directeur général ne perçoivent pas de rémunération au titre de leur mandat d'administrateur.

Il est précisé que les trois administrateurs représentant les salariés et l'administrateur représentant les salariés actionnaires sont titulaires d'un contrat de travail au sein de filiales de la Société et perçoivent à ce titre un salaire qui n'a pas de lien avec l'exercice de leur mandat d'administrateur. En conséquence, ce salaire n'est pas communiqué. Les autres administrateurs en exercice n'ont perçu, au cours de l'exercice, aucune rémunération ou autre avantage de toute nature de la part de Renault S.A. ou de ses sociétés contrôlées, autres que celles mentionnées dans le tableau ci-dessous.

Par ailleurs, les administrateurs ont droit au remboursement des frais exposés par eux dans le cadre de l'exercice de leur mandat, notamment les éventuels frais de déplacement et d'hébergement à l'occasion des réunions du Conseil d'administration et des Comités.

En application des règles fixées dans la politique de rémunération votée par l'Assemblée générale du 16 mai 2024, le montant total des rémunérations attribuables aux administrateurs au titre de l'exercice 2024 s'élève à 1 116 306 euros bruts.

Les montants individuels de rémunération des administrateurs figurent dans le tableau ci-dessous et seront versés en une seule fois en 2025.

Ces éléments de rémunération des administrateurs font partie des informations mentionnées à l'article L. 22-10-9 I. du Code de commerce et feront l'objet d'un vote général en application du **I** de l'article L. 22-10-34 du Code de commerce lors de l'Assemblée générale des actionnaires du 30 avril 2025.

Tableau sur les rémunérations perçues par les mandataires sociaux non exécutifs

(Tableau n° 3 selon les recommandations du Code AFEP-MEDEF)

Les montants bruts figurant dans le tableau ci-dessous sont calculés en fonction des règles de répartition et de calcul de la rémunération des administrateurs adoptées par le Conseil d'administration et approuvées par l'Assemblée générale des actionnaires.

	Exercice 2024		Exercice 2023	
Administrateurs	**Montants attribués au titre de l'exercice 2024** (en euros)	**Montants versés au cours de l'exercice 2024** (en euros)	**Montants attribués au titre de l'exercice 2023** (en euros)	**Montants versés au cours de l'exercice 2023** (en euros)
M. Senard	0	0	0	0
M. de Meo [1]	0	0	0	-
Mme Barba	80 000	67 615	67 615	64 167
M. Barrat [2]	62 500	73 000	73 000	73 000
Mme Bensalah-Chaqroun	77 000	67 808	67 808	64 167
M. Courbe [3]	67 361	64 923	64 923	61 250
Mme Darmaillac	75 556	73 000	73 000	73 000
M. Delpit	91 111	85 115	85 115	84 667
M. Desgrippes [2]	80 000	73 000	73 000	73 000
M. Fleuriot	140 000	127 615	127 615	133 000
M. Gentil [2]	80 000	73 000	73 000	73 000
M. Jacquet [2] [4]	12 639	-	-	-
M. Le Biez [3] [5]	-	-	-	29 929
M. Mazzella [6]	-	22 186	22 186	67 083
M. Personne [2]	66 944	73 000	73 000	73 000
Mme Serizawa	80 000	73 000	73 000	73 000
Mme Sourisse [7]	-	-	-	41 333
M. Tagawa [8]	0	0	0	0
M. Vial [3] [4]	-	-	-	36 452
M. Vidal [2] [4]	12 639	-	-	-
Mme Winkler	95 556	93 000	93 000	93 000
M. Zajdenweber [3] [9]	95 000	87 808	87 808	20 702

(1) Administrateur ayant pris ses fonctions le 11 mai 2023.

(2) La rémunération due aux administrateurs représentant les salariés et à l'administrateur représentant les salariés actionnaires au titre de leur mandat social est versée à leurs syndicats respectifs.

(3) Administrateur représentant l'État français. Les rémunérations attribuées à MM. Courbe, Le Biez, Vial et Zajdenweber au titre de leur mandat sont versées au budget de l'État français en application de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014.

(4) Administrateur ayant pris ses fonctions le 8 novembre 2024.

(5) M. Vincent Le Biez a été nommé, en remplacement de M. Martin Vial, par arrêté du Ministre chargé de l'Economie en date du 21 juin 2022, conformément aux dispositions de l'ordonnance n°2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, au décret n° 2014-949 du 20 août 2014 et aux statuts de la Société.

(6) Administrateur ayant quitté ses fonctions le 11 mai 2023.

(7) Administrateur ayant quitté ses fonctions le 25 mai 2022.

(8) Conformément à la politique interne de Nissan qui prévoit pour ses salariés siégeant au Conseil d'administration de Renault la renonciation à toute rémunération au titre de ce mandat, M. Joji Tagawa ne percevra aucune rémunération au titre de son mandat d'administrateur de Renault.

(9) M. Alexis Zajdenweber a été nommé, en remplacement de M. Vincent Le Biez, par arrêté du Ministre chargé de l'Economie en date du 2 novembre 2022, conformément aux dispositions de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, au décret n° 2014-949 du 20 août 2014 et aux statuts de la Société.

3.2.3 Comparaison des niveaux de rémunération des dirigeants et des salariés (« ratio d'équité »)

Conformément aux dispositions de l'article L. 22-10-9 du Code de commerce, les ratios permettant de mesurer les écarts entre la rémunération des dirigeants mandataires sociaux et celle des salariés de la Société sont détaillés dans le tableau ci-dessous.

Ces éléments font partie des informations mentionnées à l'article L. 22-10-9 I. du Code de commerce et feront l'objet d'un vote général en application de l'article L. 22-10-34 du Code de commerce lors de l'Assemblée générale des actionnaires du 30 avril 2025.

Méthodologie suivie pour le calcul des ratios

Aux termes de l'article L.22-10-9 du Code de commerce, le périmètre à considérer pour le calcul des indicateurs est celui de la société cotée établissant le rapport sur le gouvernement d'entreprise. Toutefois, la société Renault S.A. ne comptant aucun salarié, les indicateurs ont été calculés sur la base des rémunérations de tous les salariés basés en France de douze sociétés, toutes filiales à 100 % de Renault S.A. Il s'agit des sociétés Renault s.a.s., Sofrastock, RCI Banque SA, Renault Retail Group France (RRG France), Alpine (Dieppe), SODICAM 2, Ampere Software, Ampere ElectriCity, Ampere s.a.s., Ampere Cléon, SOVAB et THE REMAKERS. Les intérimaires, qui ne sont pas salariés du Groupe, ne sont pas pris en compte dans le calcul de ces indicateurs.

Les 32 866 personnes salariées au 31 décembre 2024 de ces douze sociétés représentent 85 % des effectifs de Renault Group en France au 31 décembre 2024.

Les rémunérations présentées dans le tableau incluent les éléments suivants :

- la rémunération fixe versée au cours de l'exercice ;
- la rémunération variable versée au cours de l'exercice ;
- les jetons de présence versés au cours de l'exercice, le cas échéant ;
- la valeur comptable des avantages en nature versés au cours de l'exercice ;
- les actions de performance attribuées au cours de l'exercice (à la valeur IFRS)
- l'intéressement et la participation versés au cours de l'exercice.

Tant pour les salariés de ces douze sociétés que pour les mandataires sociaux de Renault S.A., les rémunérations ont été annualisées.

Les dirigeants mandataires sociaux concernés sont le Président du Conseil d'administration et le Directeur général.

Les rémunérations présentées sont rattachées à la fonction et non à la personne des dirigeants, de sorte qu'un changement de dirigeant pour une même fonction n'impacte pas la présentation de l'information sur la période de cinq ans.

Présentation des ratios

		2024	2023	2022	2021	2020
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	*Rémunération annuelle*	457 398 €	458 749 €	459 476 €	458 992 €	378 975 €
	(Évolution / N-1)	0 %	0 %	0 %	21 %	-16 %
	Ratio / rémunération moyenne des salariés	7,1	7,2	6,8	7,6	7
	(Évolution N/N-1)	-2,3 %	6,6 %	-10,7 %	10,7 %	-8 %
	Ratio / rémunération médiane des salariés	8,7	9,2	9,3	10,6	8
	(Évolution N/N-1)	-4,7 %	-2,1 %	-11,6 %	25,1 %	-9 %
DIRECTEUR GÉNÉRAL	*Rémunération annuelle*	11 212 662 €	5 298 259 €	4 445 548 €	3 281 129 €	2 606 926 €
	(Évolution N/N-1)	112 %	19 %	35 %	26 %	-23 %
	Ratio / rémunération moyenne des salariés	174	84	66	54	47
	(Évolution N/N-1)	107 %	27 %	21 %	16 %	-15 %
	Ratio / rémunération médiane des salariés	214	106	90	76	58
	(Évolution N/N-1)	102 %	17 %	20 %	30 %	-17 %
SALARIÉS	*Rémunération moyenne*	64 606 €	63 309 €	67 623 €	60 312 €	55 124 €
	(Évolution N/N-1)	2 %	-6 %	12 %	9,40 %	-9 %
	Rémunération médiane	52 425 €	50 115 €	49 158 €	43 406 €	44 851 €
	(Évolution N/N-1)	5%	2 %	13 %	-3,2 %	-8 %
PERFORMANCE DU GROUPE	*% de marge opérationnelle du Groupe*	7,6 %	7,9 %	5,6 % (1)	3,6 % (1)	-0,8 %
	(Évolution N/N-1)	4 %	60 % (2)	125 % (3)	550 %	-113 %

(1) Marge opérationnelle publiée par la Société.

(2) Variation calculée sur une marge opérationnelle 2022 à 5,5% tenant compte des ajustements au titre de la première application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023.

(3) Variation calculée sur une marge opérationnelle 2021 à 2,8 % retraitée en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie.

Explication des évolutions dans les ratios de l'exercice 2024

L'augmentation de la rémunération moyenne des salariés en 2024 s'explique, d'une part, par une augmentation des montants d'intéressement et de participation comparativement à 2023 et, d'autre part, par l'élargissement du périmètre des filiales prises en compte en 2024.

L'augmentation de la rémunération du Directeur général en 2024 s'explique en très grande partie par la prise en compte du plan exceptionnel de rémunération long terme « Plan Renaulution » qui lui a été attribué exclusivement en 2024 dans le cadre du renouvellement de son mandat. Les 153 430 actions de performance attribuées dans le cadre de ce plan ont une valeur IFRS de 4 370 223 euros.

Les évolutions dans les ratios des exercices précédents sont expliquées dans les éditions correspondantes du Document d'enregistrement universel de la Société.

3.2.4 Politiques de rémunération des mandataires sociaux au titre de l'exercice 2025

Lors de sa réunion du 19 février 2025, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, le Conseil d'administration a arrêté les politiques de rémunération du Président du Conseil d'administration (chapitre 3.2.4.1 ci-dessous), du Directeur général (chapitre 3.2.4.2 ci-dessous) et des administrateurs (chapitre 3.2.4.3 ci-dessous) au titre de l'exercice 2025.

En application des dispositions de l'article L. 22-10-8 du Code de commerce, la politique de rémunération de chaque mandataire social au titre de l'exercice 2025 sera soumise à l'approbation de l'Assemblée générale des actionnaires de la Société qui se réunira le 30 avril 2025.

Il est précisé que le versement des éventuels éléments de rémunération variables au titre de l'exercice 2025 est conditionné à l'approbation ultérieure, par une Assemblée générale ordinaire de la Société, des éléments composant la rémunération totale et les avantages de toute nature versés ou attribués au titre de l'exercice 2025.

3.2.4.1 Politique de rémunération du Président du Conseil d'administration pour l'exercice 2025

Projet de résolution soumis à l'Assemblée générale du 30 avril 2025 en application de l'article L. 22-10-8 II. du Code de commerce.

19e résolution – Approbation de la politique de rémunération du Président du Conseil d'administration pour l'exercice 2025

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport sur le gouvernement d'entreprise visé à l'article L. 225-37 du Code de commerce décrivant les éléments de la politique de rémunération des mandataires sociaux qui ont été fixés par le Conseil d'administration, approuve, en application des dispositions de l'article L. 22-10-8 II. du Code de commerce, la politique de rémunération du Président du Conseil d'administration pour l'exercice 2025, telle que présentée au chapitre 3.2.4.1 du Document d'enregistrement universel 2024 de la Société.

Rémunération fixe annuelle

La rémunération fixe annuelle du Président du Conseil d'administration rétribue les responsabilités et missions assumées et attachées à ce mandat social, ainsi que le niveau de compétences, l'expérience et enfin le parcours du titulaire de cette fonction.

Pour 2025, la rémunération fixe annuelle demeure inchangée à un montant brut de 450 000 euros, payable en douze mensualités.

En adéquation avec son rôle non exécutif et conformément aux bonnes pratiques du marché en France, le Président du Conseil d'administration ne dispose pas de rémunération variable court terme ou long terme, en numéraire ou sous forme d'actions de performance.

Rémunération variable annuelle

Le Président du Conseil d'administration ne percevra pas de rémunération variable annuelle.

Rémunération variable pluriannuelle

Le Président du Conseil d'administration ne percevra pas de rémunération variable pluriannuelle.

Rémunération exceptionnelle

Le Président du Conseil d'administration ne percevra aucune rémunération exceptionnelle au titre de l'année 2025.

Rémunération à long terme

Le Président du Conseil d'administration ne bénéficiera pas de rémunération à long terme.

Rémunération du mandat d'administrateur

Le Président du Conseil d'administration ne percevra aucune rémunération au titre de son mandat d'administrateur.

Avantages de toute nature

Le Président du Conseil d'administration bénéficie de deux voitures de fonction, dont une avec chauffeur. Il bénéficie également des mêmes régimes de prévoyance et de complémentaire santé que les salariés en France.

Conventions de prestations de services

Aucune convention de prestations de services ne sera conclue entre la Société et le Président du Conseil d'administration.

Indemnité de prise de fonction

Le Président du Conseil d'administration ne bénéficie pas d'indemnité de prise de fonction.

Avantages post-mandat

Le Président du Conseil d'administration ne bénéficie d'aucune clause d'indemnité de départ ou de clause de non-concurrence, ni d'aucun régime de retraite supplémentaire.

3.2.4.2 Politique de rémunération du Directeur général pour l'exercice 2025

Projet de résolution soumis à l'Assemblée générale du 30 avril 2025 en application de l'article L. 22-10-8 II. du Code de commerce

20e résolution – Approbation de la politique de rémunération du Directeur général pour l'exercice 2025

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport sur le gouvernement d'entreprise visé à l'article L.225-37 du Code de commerce décrivant les éléments de la politique de rémunération des mandataires sociaux qui ont été fixés par le Conseil d'administration, approuve, en application des dispositions de l'article L.22-10-8 II. du Code de commerce, la politique de rémunération du Directeur général pour l'exercice 2025, telle que présentée au chapitre 3.2.4.2 du Document d'enregistrement universel 2024 de la Société.

La rémunération du Directeur général rétribue les responsabilités et missions assumées et attachées à ce mandat social, ainsi que le niveau de compétences, l'expérience et enfin le parcours du titulaire de cette fonction. Elle se base sur l'analyse faite par le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations des rémunérations pratiquées au sein du panel de référence sélectionné qui demeure inchangé par rapport à 2024.

Le Panel est composé de sociétés européennes dans le secteur de l'Automobile mais aussi dans les secteurs connexes (équipementiers, *software*, électrique) qui sont en concurrence avec Renault Group pour attirer des talents. Ce Panel reflète les évolutions stratégiques du Groupe dans les nouvelles chaînes de valeur.

Au total, 13 sociétés ont été sélectionnées pour le Panel de référence :

Automobile	Secteurs connexes
Stellantis	Continental
Volkswagen	Michelin
Mercedes Benz Group	Pirelli
BMW	Siemens
Audi	SAP
Volvo	ABB
Ferrari	

Lors du dernier renouvellement du mandat du Directeur général en 2024 et pour assurer l'attractivité de sa rémunération, un alignement sur la médiane du Panel a été retenu.

Dans une logique de stabilité et après échanges avec les actionnaires institutionnels (pour plus de détails sur le dialogue actionnarial, voir la section 3.2.2.2 du présent Document d'enregistrement universel) le Conseil d'administration, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, a décidé, pour la politique de rémunération 2025, de maintenir les éléments composant la politique de rémunération 2024 et leurs niveaux, hormis le mécanisme exceptionnel de rémunération long terme (« Plan Renaulution ») qui, comme initialement annoncé, ne sera pas reconduit.

Rémunération fixe annuelle

La rémunération fixe annuelle du Directeur général est fixée à un montant annuel brut de 1 700 000 euros, payable en douze mensualités.

Rémunération variable annuelle

Le montant de la rémunération variable annuelle pourra atteindre 225 % de la rémunération fixe perçue si tous les critères de performance sont atteints au maximum. La rémunération variable annuelle sera intégralement payée en numéraire.

Au titre de l'exercice 2025, les critères de performance fixés par le Conseil d'administration comprennent quatre critères financiers et trois critères stratégiques et de développement durable. Le Conseil d'administration a estimé qu'il s'agit d'indicateurs clés de la performance de Renault Group.

Les critères ainsi que leur pondération sont indiqués dans les tableaux ci-dessous.

Critères financiers au titre de l'exercice 2025 (0 % à 135 % de la rémunération fixe)

Dans le but d'assurer la continuité et la stabilité de la politique de rémunération variable du Directeur général, les quatre critères financiers suivants sont maintenus ainsi que leur pondération relative :

- la marge opérationnelle du Groupe (MOP Groupe) ;
- le *Free Cash Flow* (FCF) ;
- la rentabilité des capitaux investis (ROCE) ;
- les coûts fixes (CF).

Les critères financiers sont tous des critères quantifiables.

	Marge Opérationnelle Groupe (MOP Groupe)	***Free Cash Flow* (FCF)**	**Rentabilité des capitaux investis (ROCE)**	**Coûts Fixes (CF)**
Objectifs	La marge opérationnelle est l'indicateur clé de la rentabilité de la Société.	Un niveau solide de flux de trésorerie disponibles (*free cash flow*) démontre le suivi d'une discipline financière stricte au sein de la Société, permettant le financement de la croissance et la possibilité de verser des dividendes.	Le ROCE mesure la rentabilité des capitaux investis. Il est le reflet de la création de valeur.	Cet indicateur permet le suivi de la maîtrise des coûts fixes du Groupe.
Pondération (en % de la rémunération fixe)	33,75 % au maximum	33,75 % au maximum	33,75 % au maximum	33,75 % au maximum.
Taux de versement	• 0 % si la marge opérationnelle est inférieure ou égale à la borne seuil • 18 % si la marge opérationnelle est égale à la borne supérieure • 33,75 % si la marge opérationnelle est égale ou supérieure à la borne maximum Interpolation linéaire entre les bornes.	• 0 % si le FCF est inférieur ou égal à la borne seuil • 18 % si le FCF est égal à la borne supérieure • 33,75 % si le FCF est égal ou supérieure à la borne maximum Interpolation linéaire entre les bornes.	• 0 % si le ROCE est inférieur ou égal à la borne seuil • 18 % si le ROCE est égal à la borne supérieure • 33,75 % si le ROCE est égal ou supérieur à la borne maximum Interpolation linéaire entre les bornes.	• 0 % si les coûts fixes sont supérieurs ou égaux à la borne seuil • 18 % si les coûts fixes sont égaux à la borne supérieure • 33,75% si les coûts fixes sont égaux ou inférieurs à la borne maximum Interpolation linéaire entre les bornes.

Pour des raisons de confidentialité commerciale, la Société ne divulgue pas ex-ante les objectifs pour ces critères financiers. Cependant, elle publiera ex-post les objectifs et les taux de réalisation de ces critères.

Critères stratégiques et de développement durable au titre de l'exercice 2025 (0 % à 90 % de la rémunération fixe)

Le mix de critères de développement durable quantifiables et qualitatifs (accidentologie, santé des collaborateurs et biodiversité) reflète les trois piliers de la stratégie de développement durable du Groupe et s'inscrit dans la continuité de la politique de rémunération depuis 2022. Le détail de cette stratégie est présenté au chapitre 2.1.1 du Document d'enregistrement universel 2024 de la Société.

Les critères stratégiques ont été adaptés aux enjeux de l'année 2025.

	Stratégie	Développement durable	Satisfaction client / Qualité
Objectif	La réussite du plan stratégique Renaulution est prioritaire pour la pérennité du Groupe.	Ce critère est renforcé. Il vise à prendre en compte les intérêts des parties prenantes, contribuant ainsi à une performance pérenne de l'entreprise.	La qualité des produits et la satisfaction des clients sont des contributeurs directs de la performance du Groupe.
Pondération (*en % de la rémunération fixe*)	**15 %** à l'objectif et au maximum	**60 %** à l'objectif et au maximum	**15 %** à l'objectif et au maximum
Indicateurs quantifiables		• Santé et sécurité : objectif d'un taux de fréquence d'accidents du travail à 1,3 (nombre d'accidents avec arrêt/ M heures travaillées) (20 %) • Développement de « One Health » réseau de professionnels de santé : objectif de couverture de 80 % des salariés du Groupe en 2025 (20 %)	• Nombre d'incidents : réalisation de l'objectif annuel exprimé en nombre de cas pour mille (K°/°°) (7,5 %) • Niveau de satisfaction des clients, mesuré par le "Dealer e-réputation" ou réputation numérique des concessionnaires (7,5 %)
Indicateurs qualitatifs	• Lancements réussis des véhicules Renault 4 E-Tech, Dacia Bigster, Alpine A390 (5 %) • *Time to market* : amélioration du temps de développement des véhicules, preuve de concept Twingo (5 %) • « Futurama » : sélection des projets clés qui constitueront la nouvelle feuille de route stratégique du Groupe (5 %)	• Biodiversité : publication d'une stratégie biodiversité assortie de l'empreinte du Groupe (20 %)	

Il est rappelé qu'en application de l'article L. 22-10-34 II. du Code de commerce, le versement de la rémunération variable annuelle au Directeur général au titre de l'exercice 2025 est conditionné à son approbation par l'Assemblée générale annuelle devant se réunir en 2026 afin de statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2025.

Rémunération variable pluriannuelle

Le Directeur général ne percevra pas de rémunération variable pluriannuelle.

Rémunération exceptionnelle

Le Directeur général ne percevra aucune rémunération exceptionnelle au titre de l'année 2025.

Rémunération à long terme

En accord avec les principes de rémunération de la Société, une part significative de la rémunération du Directeur général consiste en une rémunération à long terme, dont l'acquisition définitive est soumise à des critères de performance, afin d'assurer un alignement de la rémunération du Directeur général sur les intérêts des actionnaires.

La rémunération à long terme prend la forme d'actions de performance attribuées annuellement. Le nombre d'actions de performance attribuées au Directeur général est exprimé en nombre absolu, plutôt qu'en pourcentage du salaire, de sorte que les variations à la hausse comme à la baisse du cours de l'action affectent la valeur totale de cette rémunération à long terme.

Le Directeur général bénéficie ainsi d'actions de performance selon les mêmes conditions que les autres cadres du Groupe, sous réserve d'un critère de performance supplémentaire, le rendement total pour les actionnaires (*Total Shareholder Return* – TSR), appliqué en sa qualité de dirigeant mandataire social exécutif.

Le Conseil d'administration du 19 février 2025, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, a décidé que le Directeur général pourra bénéficier au titre de l'exercice 2025 d'une attribution de 120 000 actions de performance, dont les critères de performance seront appréciés sur une période de trois ans (2025, 2026 et 2027).

L'acquisition définitive des actions de performance est également soumise à une condition de présence de trois ans à compter de la date d'attribution par le Conseil d'administration.

Sur les actions de performance qui lui seront attribuées, le nombre d'actions définitivement acquises par le Directeur général dépendra de l'atteinte des critères de performance suivants :

Critères de performance du plan 2025 d'actions de performance

Le Conseil d'administration a décidé, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, de conserver les trois critères de performance suivants :

- le rendement total pour les actionnaires (*Total Shareholder Return* – TSR) ;
- la position nette financière de l'Automobile ; et
- la réduction de gaz à effet de serre.

Remplacement du critère de la « progression du revenu net par voiture » par celui des « coûts variables par véhicule (COGS) »

Par ailleurs, le Conseil d'administration, sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, a décidé de remplacer le critère de la « progression du revenu net par voiture » par celui des « coûts variables par véhicule (COGS) ». En effet, le revenu net par véhicule n'est désormais plus un indicateur adéquat pour évaluer l'efficacité de la stratégie du Groupe privilégiant la valeur au volume. Après une période de hausse des prix, le Groupe table désormais sur une stabilisation des prix de ses véhicules. Renault Group accroît la compétitivité de ses produits au bénéfice de ses clients, grâce à des réductions de coûts. La maîtrise des coûts variables par véhicule étant la première condition pour baisser les prix tout en générant de la marge, ce nouveau critère de performance a été retenu pour le plan 2025 d'actions de performance.

	Rendement total pour les actionnaires (*Total Shareholder Return* – TSR)	**Position nette financière de l'Automobile**	**Coûts variables par véhicule (COGS)**	**Réduction de gaz à effet de serre**
Objectif	Le TSR est le critère de marché qui reflète à la fois les variations du prix des actions et les dividendes versés. Le TSR relatif reflète la valeur fournie aux actionnaires, par rapport à la valeur créée par des placements alternatifs auxquels ils ont accès. Le niveau de TSR est calculé par rapport à un indice de référence, qui est la somme de la moyenne du TSR des résultats de l'indice Euro Stoxx Auto & Parts et de la moyenne du TSR des résultats de l'indice Euro Stoxx ex Financials (les deux étant également pondérés).	Cet indicateur est un critère d'évaluation et de pilotage de l'équilibre financier de l'entreprise, de sa capacité à rembourser sa dette et à investir pour le futur.	Ce critère est un indicateur clé de la capacité du Groupe à améliorer sa performance en maitrisant ses coûts variables.	Cet indicateur est une combinaison à parts égales d'une part des scopes I et II (activités industrielles) et d'autre part du scope III (émissions à usage des véhicules).
Pondération *(en % d'octroi)*	25 %	25 %	25 %	25 %
Taux de versement	• 0 % si le TSR est inférieur à l'indice de référence • 17,5 % si le TSR est égal à l'indice de référence • 25 % si le TSR est égal ou supérieur à l'indice de référence +10 % Interpolation linéaire si le TSR est entre l'indice de référence et l'indice de référence +10 %.	• 0 % si la position nette financière de l'Automobile est inférieure ou égale à la borne seuil • 17,5 % si la position nette financière de l'Automobile est égale à la borne supérieure • 25 % si la position nette financière de l'Automobile est égale ou supérieure à la borne maximum Interpolation linéaire entre les bornes.	• 0 % si le COGS est inférieur ou égal à la borne seuil • 17,5 % si le COGS est égal à la borne supérieure • 25 % si le COGS est égal ou supérieur à la borne maximum Interpolation linéaire entre les bornes.	• 0 % si les valeurs d'émissions sont supérieures ou égales à la borne seuil • 17,5 % si les valeurs d'émissions sont égales à la borne supérieure • 25 % si les valeurs d'émissions sont égales ou inférieures à la borne maximum Interpolation linéaire entre les bornes.
	Ce critère étant relatif, la Société publiera le chiffre moyen et le taux de réalisation associé à la fin de la période de performance.	Pour des raisons de confidentialité, la Société ne divulgue pas ex-ante les bornes pour ces critères. Cependant, elle publiera les objectifs et le taux de réalisation de ces critères à la fin de la période de performance.		

Obligation de détention et de conservation d'actions acquises par le Directeur général au titre de plans d'actions de performance

Le Directeur général est soumis à une obligation de conservation de 33 % des actions issues des plans d'actions de performance définitivement acquises en sa qualité de dirigeant mandataire social exécutif, et ce jusqu'au terme de son mandat. Cette exigence vise à assurer un niveau suffisant d'alignement des intérêts du Directeur général sur ceux des actionnaires.

Engagement du Directeur général de ne pas recourir à des opérations de couverture du risque

Conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF, le Directeur général s'engage, lors de chaque attribution d'actions de performance, à ne pas utiliser d'opérations de couverture de risque sur les actions issues de ces actions de performance.

Conséquences du départ du Directeur général sur l'acquisition des actions de performance

En cas de départ de Renault Group avant la fin de la période d'acquisition, la perte ou le maintien du bénéfice des actions de performance attribuées au Directeur général dépendra du motif du départ.

Motif du départ	Bénéfice des actions de performance non encore acquises
Révocation (intervenant au plus tard le dernier jour de la période d'acquisition)	Perte totale en cas de révocation pour faute grave ou lourde. Maintien dans tous les autres cas de révocation, au prorata de la période d'acquisition.
Démission (intervenant au plus tard le dernier jour de la période d'acquisition)	Perte totale.
Fin de mandat	Maintien, au prorata de la période d'acquisition. Maintien de la totalité des droits si le Directeur général devient salarié d'une société de Renault Group jusqu'à la date d'acquisition des actions.
Mise à la retraite/Départ à la retraite	Maintien sans accélération de la période d'acquisition. Les conditions des plans, y compris les conditions de performance, continueront à s'appliquer.
Invalidité/Maladie longue durée	Maintien des droits. Les critères de performance sont réputés être pleinement satisfaits.
Décès	Maintien au bénéfice des héritiers ou ayants droit. Les critères de performance sont réputés être pleinement satisfaits.
Circonstances exceptionnelles	Sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations, le Conseil d'administration pourra décider le maintien exceptionnel des droits. Le taux d'allocation serait en tout état de cause proratisé pour tenir compte de la présence effective du Directeur général dans le Groupe au cours de la période d'acquisition. Il n'y aurait pas d'accélération de la période d'acquisition et les conditions des plans, y compris les conditions de performance, continueraient à s'appliquer.

Par ailleurs, il n'existe pas de clause d'accélération de la période d'acquisition des actions de performance en cas de changement de contrôle.

Rémunération du mandat d'administrateur

Le Directeur général ne percevra aucune rémunération au titre de son mandat d'administrateur de la Société.

Avantages de toute nature

Le Directeur général bénéficie de deux voitures de fonction et d'une voiture avec chauffeur. Il bénéficie également d'une couverture internationale de santé et des mêmes régimes de prévoyance et de complémentaire santé que les salariés en France.

Convention de prestations de services

Aucune convention de prestations de services ne sera conclue entre la Société et le Directeur général.

Indemnité de prise de fonction

Le Directeur général ne bénéficie pas d'indemnité de prise de fonction.

Indemnité de départ

Le Directeur général bénéficie d'une indemnité de départ d'un montant égal à la moyenne des deux dernières années de rémunération annuelle brute fixe et variable payée, payable en une fois dans les six mois suivant le départ, en cas de révocation à l'initiative du Conseil d'administration et sous réserve de l'atteinte de conditions de performance fixées par le Conseil d'administration.

Cette indemnité ne sera pas versée en cas révocation pour faute grave ou lourde.

Le total de l'indemnité de départ et de l'indemnité de non-concurrence, en cas de mise en œuvre de l'engagement de non-concurrence (Voir ci-dessous), ne pourra pas excéder deux ans de rémunération fixe et variable annuelle.

Lors de sa réunion du 13 février 2020, le Conseil d'administration a arrêté les conditions de performance conditionnant le versement de l'indemnité de départ.

Ainsi, pour bénéficier de cette indemnité, les conditions cumulatives suivantes devront être atteintes sur les deux derniers exercices précédents le départ :

- un taux d'atteinte total minimum de 80 % des critères de performance de la rémunération variable annuelle du Directeur général ;
- l'atteinte de l'objectif de *free cash flow* du Groupe.

Indemnité de non-concurrence

Le Conseil d'administration a autorisé, lors de sa réunion du 13 février 2020, la conclusion d'une convention de non-concurrence avec M. Luca de Meo.

Le Conseil d'administration a estimé qu'il est dans l'intérêt de Renault de conclure cette convention de non-concurrence qui permet de protéger les intérêts légitimes du Renault Group, en raison de la nature particulièrement concurrentielle du marché automobile, de l'importance des fonctions et des compétences reconnues de M. Luca de Meo dans ce marché, des moyens qui sont mis à sa disposition, des informations sensibles dont il dispose et auxquelles il peut avoir accès.

Aux termes de cette convention, M. Luca de Meo s'engage, à compter de la fin de son mandat de Directeur général, à ne pas exercer, directement ou indirectement, une activité concurrente de celles du Groupe, soit pour son propre compte, soit pour le compte de sociétés du secteur de la conception, de la construction et de la commercialisation automobile (principalement de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires) ou pour le compte de fournisseurs du secteur automobile.

L'application de cette clause sera limitée :

- à une durée de douze (12) mois suivant la date à laquelle M. Luca de Meo aura effectivement cessé d'exercer son mandat social ;
- aux pays du continent européen et au Japon, ainsi qu'aux constructeurs automobiles et équipementiers européens et japonais.

En contrepartie de son obligation de non-concurrence, M. Luca de Meo percevra de la Société, durant la période d'application de la convention (douze mois) et sous réserve de non-contravention à celle-ci, une contrepartie financière brute correspondant à un an de rémunération annuelle brute (rémunération fixe et rémunération variable annuelle payée en numéraire), payable en douze mensualités. La rémunération annuelle brute retenue pour ce calcul sera celle versée au cours des douze mois précédant la date de cessation du mandat social.

Conformément à la recommandation du Code AFEP-MEDEF, le Conseil d'administration de la Société se prononcera, lors du départ de M. Luca de Meo, sur l'application ou non de la convention de non-concurrence et pourra y renoncer unilatéralement. Par ailleurs, aucune indemnité ne sera due en cas de départ à la retraite ou si l'intéressé a atteint l'âge de 65 ans.

Régime de retraite supplémentaire

Le Conseil d'administration a autorisé, lors de sa réunion du 13 février 2020, la mise en œuvre d'un engagement de retraite supplémentaire au profit de M. Luca de Meo.

Le Conseil d'administration a estimé que l'application de cet engagement au profit de M. Luca de Meo permet à la Société de s'attacher et de fidéliser le Directeur général.

Le régime de retraite supplémentaire du Directeur général est identique à celui dont bénéficient les membres du Comité exécutif de Renault Group (le régime dit « article 83 » et le régime dit article 82 »).

a) Régime de retraite obligatoire à cotisations définies (article 83)

Les cotisations représentent :

- 3,5 % de la rémunération annuelle brute comprise entre quatre et huit fois le plafond de la Sécurité sociale (tranche C), prises en charge à 2,5 % par la Société et à 1 % par le Directeur général ;
- puis 8 % de la rémunération annuelle brute comprise entre huit et seize fois le plafond de la Sécurité sociale (tranche D), prises en charge à 5 % par la Société et à 3 % par le Directeur général.

Le montant global de la cotisation (parts patronale et salariale) est plafonné à un montant forfaitaire égal à 8 % de huit fois le plafond de la Sécurité sociale.

b) Régime de retraite facultatif à cotisations définies (article 82)

Le Directeur général bénéficie du régime de retraite facultatif à cotisations définies (article 82) mis en place à compter du 1er mai 2020 au bénéfice des dirigeants mandataires sociaux et des membres du Comité exécutif Groupe.

Ce dispositif prévoit le versement par la Société auprès d'un organisme tiers d'une cotisation égale à 12,5 % de la rémunération annuelle brute (fixe et variable) effectivement perçue.

Les cotisations versées à ce titre ne bénéficient d'aucun régime social et fiscal préférentiel. Pour cette raison, le Directeur général reçoit une indemnité forfaitaire d'un montant égal à celui de la cotisation versée pour son compte à l'organisme assureur. Le versement de cette indemnité est concomitant à celui de la cotisation à l'organisme assureur.

Les montants des cotisations et de l'indemnité forfaitaire dépendent des performances de l'entreprise dans la mesure où l'assiette de calcul intègre la part variable de la rémunération qui est liée aux résultats du Groupe.

Clause d'ajustement en cas de circonstances exceptionnelles

Le Conseil d'administration disposera de la faculté de modifier, de façon exceptionnelle, l'un ou plusieurs critères de performance attachés à la rémunération variable annuelle et/ou à la rémunération à long terme (plan d'actions de performance) du Directeur général et/ou de modifier, tant à la hausse (dans la limite des plafonds prévus par la politique de rémunération) qu'à la baisse, l'un ou plusieurs des paramètres attachés à ces critères (pondération, seuils de déclenchement, objectifs, cibles...).

Cette faculté pourra être utilisée par le Conseil d'administration uniquement dans le cas où des

circonstances particulières, exceptionnelles et extérieures à Renault auraient des conséquences significatives sur la performance du Groupe et imprévisibles lors de la décision du Conseil d'administration ayant arrêté la présente politique en vue de sa présentation à l'Assemblée générale des actionnaires.

Ces adaptations ou modifications devront avoir pour objet de mieux refléter la performance effective du Directeur général, compte tenu des circonstances ayant conduit à l'usage de cette faculté lors de l'application de la politique de rémunération. Le Conseil d'administration sera dans ce cadre particulièrement vigilant à ce que les éventuelles modifications apportées soient corrélées à la performance du Groupe, compte tenu des circonstances, et à la situation de l'ensemble des parties prenantes. Le Conseil d'administration prendra sa décision sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations et devra la motiver et la justifier au regard des circonstances ayant conduit à l'usage de cette faculté et au regard de l'alignement avec les intérêts des actionnaires. Tout usage de cette faculté sera communiqué aux actionnaires.

3.2.4.3 Politique de rémunération des administrateurs pour l'exercice 2025

Projet de résolution soumis à l'Assemblée générale du 30 avril 2025 en application de l'article L. 22-10-8 II. du Code de commerce

21e résolution – Approbation de la politique de rémunération des administrateurs pour l'exercice 2025

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport sur le gouvernement d'entreprise visé à l'article L.225-37 du Code de commerce décrivant les éléments de la politique de rémunération des mandataires sociaux qui ont été fixés par le Conseil d'administration, approuve, en application des dispositions de l'article L.22-10-8 II. du Code de commerce, la politique de rémunération des administrateurs pour l'exercice 2025, telle que présentée au chapitre 3.2.4.3 du Document d'enregistrement universel 2024 de la Société.

Enveloppe globale pour la rémunération des administrateurs

L'Assemblée générale du 15 juin 2018 a fixé à 1 500 000 euros le montant maximum de la rémunération à répartir entre les administrateurs (17e résolution).

Modalités de répartition

Les modalités de répartition de la rémunération des administrateurs adoptées par le Conseil d'administration consistent à fixer un montant maximum annuel de rémunération pour la participation aux réunions du Conseil d'administration et aux réunions de chacun des Comités, qui comprendra :

- une part fixe proratisée en fonction de la durée du mandat sur l'année ; et
- une part variable proratisée en fonction du taux de participation sur le nombre total de réunions de chaque instance au cours de l'année.

La part variable liée à la participation aux réunions du Conseil d'administration et des Comités est prépondérante par rapport à la part fixe.

Cette politique présente l'avantage d'éviter tout dépassement de l'enveloppe annuelle de la rémunération globale des administrateurs et d'avoir une rémunération fortement alignée sur l'assiduité.

Le tableau ci-dessous présente les règles de calcul de la rémunération des administrateurs.

(en euros)	Part fixe annuelle	Part variable annuelle	Montant total individuel	Part fixe annuelle supplémentaire pour la présidence	Part fixe annuelle supplémentaire pour l'Administrateur référent
Conseil d'administration	20 000	40 000	60 000	0	20 000
Comités	5 000	15 000	20 000	20 000	-

Il est rappelé que le Président du Conseil d'administration et le Directeur général ne perçoivent pas de rémunération au titre de leur mandat d'administrateur.

Le montant de la rémunération de chaque administrateur au titre de l'exercice 2025 sera arrêté par le Conseil d'administration statuant sur l'arrêté des comptes de l'exercice 2025.

Les rémunérations des administrateurs au titre de l'exercice 2025 seront versées en une seule fois en 2026.

Il est précisé que les trois administrateurs représentant les salariés et l'administrateur représentant les salariés actionnaires sont titulaires d'un contrat de travail au sein de filiales de la Société et perçoivent à ce titre un salaire qui n'a pas de lien avec l'exercice de leur mandat. En conséquence, cette rémunération ne sera pas communiquée. Par ailleurs, ils bénéficient également, au titre de leur mandat d'administrateur, d'une voiture de fonction.

Les administrateurs ont également droit au remboursement des frais exposés par eux dans le cadre de l'exercice de leur mandat, notamment les éventuels frais de déplacement et d'hébergement à l'occasion des réunions du Conseil d'administration et des Comités.

3.2.5 Rémunération en actions des salariés

3.2.5.1 Politique d'attribution des plans d'actions de performance

Cadre juridique

L'Assemblée générale des actionnaires du 16 mai 2024, dans sa vingt-septième résolution, a autorisé le Conseil d'administration à procéder, en une ou plusieurs fois, à des attributions gratuites d'actions existantes et/ou à émettre de la Société (dites actions de performance) au profit des membres du personnel salarié et/ou des mandataires sociaux de la Société et/ou des sociétés ou groupements français ou étrangers qui lui sont liés, directement ou indirectement, dans les conditions des articles L.225-197-1 et suivants, L. 22610-59 et L. 22-10-60 du Code de commerce, ou de certaines catégories d'entre eux.

Les plans d'actions de performance sont décidés annuellement par le Conseil d'administration sur recommandation du Comité de la Gouvernance et des Rémunérations qui examine les propositions d'attribution à certains salariés de Renault Group présentées par le Directeur général, conformément au dispositif général arrêté par l'Assemblée générale.

Conformément aux meilleures pratiques de marché, l'acquisition des actions de performance est soumise à (i) des conditions de performance fixées par le Conseil d'administration et appréciées sur une période minimale de trois ans, (ii) une période minimale d'acquisition de trois ans et (iii) une condition de présence.

Le bénéficiaire des actions de performance doit être salarié ou mandataire social au sein de Renault Group lors de l'acquisition définitive des actions. En cas de départ de Renault Group avant la date d'acquisition, le bénéficiaire perd le bénéfice des actions de performance qui lui ont été attribuées, à moins qu'il s'agisse d'une mise à la retraite ou d'un départ volontaire à la retraite dudit bénéficiaire. En cas de décès, d'invalidité (totale ou partielle) ou de maladie de longue durée du bénéficiaire, il conserve le bénéfice des actions de performance sans que les conditions de performance lui soient opposables.

Il est rappelé que les attributions d'actions de performance, consenties dans le cadre de l'autorisation susmentionnée, sont conditionnées au respect des plafonds suivants :

- le nombre total d'actions de performance attribuées ne peut excéder 3 % du capital social sur trois ans ;
- le nombre total d'actions de performance attribuées ne peut excéder 10 % du capital social à la date de la décision d'attribution par le Conseil d'administration ;
- le nombre d'actions de performance attribuées aux dirigeants mandataires sociaux ne peut excéder 15 % du total des actions attribuées ;
- le nombre d'actions de performance attribuées aux membres du Leadership Team (comité exécutif du Groupe) ne peut excéder 30 % du total des actions attribuées, en ce compris les actions de performance attribuées aux dirigeants mandataires sociaux.

Les attributions d'actions de performance en application de la vingt-septième résolution de l'Assemblée générale du 16 mai 2024 n'entraînent aucune dilution pour les actionnaires, les actions de performance attribuées étant des actions auto-détenues par la Société.

Aux termes de cette vingt-septième résolution, l'autorisation de procéder à des attributions gratuites est donnée pour une durée de 36 mois et peut être utilisée pour les plans relatifs aux exercices 2024, 2025 et 2026.

Les finalités de l'attribution d'actions

L'attribution d'actions de performance vise en premier lieu à associer personnellement l'encadrement mondial de Renault Group, en particulier les membres des organes de direction, au développement de la valeur du Groupe 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 de Renault Group.

Elle sert enfin à fidéliser les cadres auxquels l'entreprise tient particulièrement, notamment les cadres à fort potentiel de développement professionnel. L'attribution d'actions accroît leur engagement et leur motivation pour la mise en œuvre de la croissance de l'entreprise.

La politique d'attribution d'actions

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

Les bénéficiaires se répartissent en trois catégories.

Les dirigeants

Au 1er mars 2025, l'équipe des dirigeants est constituée de 16 membres du Leadership Team (comité exécutif du Groupe).

La part des attributions d'actions de performance au Directeur général et aux membres du Leadership Team (y compris le Directeur général) ne dépasse pas, respectivement, 15 % et 30 % des actions de performance attribuées.

Les cadres dirigeants

Les cadres dirigeants peuvent bénéficier d'attributions d'actions dont le nombre varie selon leur niveau de responsabilité, performance et résultats. Certains cadres dirigeants peuvent ne pas être bénéficiaires.

Les autres cadres bénéficiaires

Les autres bénéficiaires sont le plus souvent des cadres supérieurs et des cadres à fort potentiel de développement professionnel, managérial, ou d'expertise. Les systèmes d'appréciation et de sélection de ces bénéficiaires sont nombreux et complémentaires (niveau de responsabilité, entretien annuel, comités de carrière, suivi spécifique pour les cadres à potentiel, etc.) ; ces systèmes constituent un

faisceau d'observations permettant de réellement distinguer les plus méritants.

Au cours des cinq derniers exercices, le nombre total de bénéficiaires d'actions de performance a été de :

- 1 421 au titre du plan 2020,
- 2 015 au titre du plan 2021,
- 1 663 au titre du plan 2022,
- 1 537 au titre du plan 2023, et
- 1 715 au titre du plan 2024.

3.2.5.2 Politique d'actionnariat salarié

Renault Group a engagé, depuis 2022, une politique forte de développement de l'actionnariat salarié à l'occasion du déploiement de la stratégie Renaulution. Le Groupe poursuit ainsi son objectif d'augmenter fortement le taux d'actionnariat salarié à horizon 2030.

La politique d'actionnariat salarié permet de renforcer l'engagement collectif afin d'accompagner le succès de la nouvelle stratégie et d'aligner l'intérêt à long terme des salariés du Groupe avec celui des actionnaires, tout en contribuant à la stabilité de l'actionnariat de Renault.

Cette politique repose sur les orientations suivantes :

- La mise en place régulière d'offres collectives d'actionnariat salarié pouvant prendre la forme d'une offre d'acquisition d'actions dans le cadre des plans d'épargne du Groupe, les salariés pouvant bénéficier d'une décote sur le prix des actions et d'un abondement de l'employeur. Pour que tous les salariés du Groupe aient accès à l'actionnariat, Renault peut également procéder à une attribution gratuite et collective d'actions.
- Une rémunération variable à long terme par le biais d'attributions annuelles d'actions de performance, telles que décrites au Chapitre 3.2.5.1 du Document d'enregistrement universel de la Société.

Les différents mécanismes de cette politique sont déployés dans le plus grand nombre de pays possible en fonction des contraintes règlementaires et techniques.

Opération d'actionnariat salarié - *Renaulution Shareplan 2024*

Poursuivant son engagement en faveur du partage de la valeur, Renault Group a mis en œuvre en 2024 et pour la troisième année consécutive, son opération d'actionnariat salarié de grande ampleur, le « Renaulution Shareplan ». Lancé en septembre 2024, le Renaulution Shareplan 2024 a ainsi été déployé dans 30 pays et proposé à près de 100 000 collaborateurs (et anciens collaborateurs retraités éligibles en France).

Comme pour les éditions précédentes, l'offre réservée aux salariés proposée en 2024 a été réalisée dans le cadre des articles L. 3332-18 et suivants du Code du travail français, ainsi que des plans d'épargne de Renault Group, de DIAC et de RRG. Dans certains pays, compte tenu des contraintes juridiques, fiscales et opérationnelles locales, l'offre a été mise en place en dehors de ce cadre juridique.

L'opération 2024 proposait à chacun des collaborateurs éligibles du Groupe :

- une attribution gratuite de 7 actions Renault (offre déployée dans 30 pays), et
- la possibilité, d'acquérir des actions Renault à des conditions préférentielles (offre déployée dans 24 pays).

Dans le cadre de l'offre de souscription, les salariés éligibles ont eu la possibilité de souscrire à des actions avec une décote de 30 % par rapport à la moyenne des 20 cours de bourse précédant la date de fixation du prix de souscription par le Directeur général. Le prix de souscription s'élevait à 29,26 euros. A cette décote de 30 %, s'ajoutait un abondement complémentaire de Renault Group, plafonné à 7 actions gratuites (abondement de 300 % sur les deux premières actions, soit 6 actions gratuites pour 2 achetées, et de 100 % sur la troisième action achetée, soit 1 action gratuite supplémentaire).

La période de souscription s'est déroulée du 18 septembre au 2 octobre 2024 inclus. La livraison des actions souscrites dans le cadre de l'opération est intervenue le 4 décembre 2024. Les actions acquises dans le cadre de l'opération sont bloquées jusqu'au 30 juin 2029 (sauf cas exceptionnels de sortie anticipée) dans un fonds commun de placement d'entreprise (FCPE) ou, dans certains pays, directement sur un compte nominatif.

Renaulution Shareplan 2024 a rencontré un vif succès auprès des collaborateurs du Groupe : près de 95 000 collaborateurs ont ainsi bénéficié de l'attribution gratuite de 7 actions et près de 46 000 collaborateurs ont souscrit à l'achat d'actions supplémentaires, soit un taux de souscription de 43 % au niveau du Groupe. Plus de 90% des salariés du Groupe dans le monde sont ainsi actionnaires de Renault S.A.

Les actions offertes par Renault Group dans le cadre de l'opération (attribution unilatérale de 7 actions et abondement plafonné à 7 actions) se sont élevées au total à environ 817 600, soit 0,28 % du capital de Renault S.A.

L'investissement des salariés dans le cadre de l'offre de souscription s'est élevé à plus de 31 100 000 euros, pour un montant moyen de souscription par salarié de 679 euros. Cela représente plus de 1 063 000 actions souscrites, soit 0,36 % du capital de Renault S.A.

L'opération 2024 a ainsi permis le transfert aux salariés du Groupe d'environ 1 881 000 actions supplémentaires, représentant 0,64 % du capital de Renault S.A.

Avec un taux de participation en forte hausse, le succès du Renaulution Shareplan 2024 témoigne une nouvelle fois de l'engagement et de la confiance des collaborateurs du Groupe dans les orientations stratégiques prises.

3.2.5.3 Tableaux récapitulatifs

Les Plans n° 28 à n° 31 sont des plans d'attribution d'actions de performance, dont une partie des actions est attribuée au Directeur général et soumise à un critère de performance supplémentaire par rapport aux actions attribuées à d'autres bénéficiaires.

Le volume total de tous les plans d'attribution d'actions de performance en cours au 31 décembre 2024 représente 1,92 % du capital social de la Société.

Historique des plans d'options d'achat d'actions

(Tableau n° 8 selon les recommandations du Code AFEP-MEDEF)

Date d'attribution/ Date du Conseil d'administration	Nombre total d'actions pouvant être achetées	Dont pour le dirigeant mandataire social exécutif	Point de départ d'exercice des options	Date d'expiration	Prix d'achat	Nombre d'options levées au 31 déc. 2024	Nombre total d'options annulées ou caduques au 31 déc. 2024	Options restantes au 31 déc. 2024
Autorisation de l'Assemblée générale des actionnaires								
N/A		-	-	-	-	-	-	-

À compter de 2013, la Société a décidé de ne plus mettre en œuvre de plan d'options d'achat d'actions (stock-options).

Historique des plans d'actions de performance

(Tableau n° 9 selon les recommandations du Code AFEP–MEDEF)

N° de Plan	Date d'attribution par le Conseil d'administration	Nombre total d'actions attribuées	Date d'acquisition définitive	Date de disponibilité	Actions annulées au 31 déc. 2024	Actions restantes au 31 déc. 2024
Autorisation de l'Assemblée générale des actionnaires du 12 juin 2019						
Plan n° 28	23/04/2021	1 529 996	23/04/2024	23/04/2024	199 882	1 330 114
Plan n° 28 CEO	23/04/2021	75 000	23/04/2024	23/04/2024	21 803	53 197
Autorisation de l'Assemblée générale des actionnaires du 25 mai 2022						
Plan n°29	25/05/2022	1 602 750	25/05/2025	25/05/2025	72 650	1 530 100
Plan n° 29 CEO	25/05/2022	75 000	25/05/2025	25/05/2025	0	75 000
Plan n° 29 HYVIA	25/05/2022	5 390	25/05/2025	25/05/2025	1 390	4 000
Plan n°29 Co-Investissement 2022 salariés	15/02/2023	201 694	15/02/2026	15/02/2028	2 875	198 819
Plan n°29 CEO - Co-Investissement 2022	15/02/2023	8 629	15/05/2026	15/05/2028	0	8 629
Plan n°30	15/02/2023	1 547 226	15/02/2026	15/02/2026	40 140	1 507 086
Plan n°30 CEO	11/05/2023	75 000	11/05/2026	11/05/2026	0	75 000
Plan n°30 Co-investissement 2023	14/12/2023	78 495	14/02/2027	14/12/2028	0	78 495
Plan n°30 CEO - Co-investissement 2023	14/12/2023	7 790	14/02/2027	14/12/2028	0	7 790
Plan n°30 – additionnel	14/12/2023	175 515	14/12/2026	14/12/2026	900	174 615
Plan n°30 CEO – additionnel	14/12/2023	22 500	14/12/2026	14/12/2026	0	22 500
Autorisation de l'Assemblée générale des actionnaires du 16 mai 2024						
Plan n°31	16/05/2024	1 738 970	16/05/2027	16/05/2027	20 200	1 718 770
Plan n°31 CEO	16/05/2024	120 000	16/05/2027	16/05/2027	0	120 000
Plan Renaulution – CEO	16/05/2024	153 430	16/05/2028	16/05/2029	0	153 430

Information relative aux 10 salariés non-mandataires sociaux

(Conformément aux dispositions de l'article L. 225-184 du Code de commerce)

Récapitulatif des options attribuées et exercées par les 10 salariés non-mandataires sociaux ayant reçu le plus grand nombre d'options	Nombre total d'options attribuées/ actions acquises	Prix d'exercice	Plan n° [X]
Options consenties par l'émetteur et toute société comprise dans le périmètre d'attribution des options, aux 10 salariés de l'émetteur et de toute société comprise dans ce périmètre, dont le nombre d'options ainsi consenties est le plus élevé (information globale)	N/A	N/A	N/A
Options détenues sur l'émetteur et les sociétés visées précédemment, levées par les 10 salariés de l'émetteur et de ces sociétés, dont le nombre d'options ainsi achetées ou souscrites est le plus élevé (information globale)	N/A	N/A	N/A

La Société a décidé de ne plus mettre en œuvre de plan de stock-options depuis 2013.

(Conformément aux dispositions de L'article L. 225-197-4 du Code de commerce)

Récapitulatif des actions de performance consenties aux 10 premiers salariés non-mandataires sociaux attributaires et actions définitivement acquises par ces derniers	Nombre total d'actions attribuées	Plan n° 28 (1)	Plan n° 29	Plan n° 29 - Co-investissement 2022	Plan n° 30	Plan n° 30 - Co-investissement 2023	Plan n° 30 additionnel	Plan n°31
Actions attribuées par l'émetteur et toute société comprise dans le périmètre d'attribution, aux 10 salariés de l'émetteur et de toute société comprise dans ce périmètre, dont le nombre d'actions ainsi attribuées est le plus élevé (information globale)	879 463	160 000	183 000	33 422	188 000	23 541	55 500	236 000
Actions détenues sur l'émetteur et les sociétés visées précédemment, acquises, par les 10 salariés de l'émetteur et de ces sociétés, dont le nombre d'actions ainsi acquises est le plus élevé (information globale)	143 014	143 014	0	0	0	0	0	0

(1) Le Conseil d'administration du 14 février 2024 a constaté une atteinte des critères de performance du plan d'actions de performance 2021 à hauteur de 97,29 %.

3.3 Information sur les transactions sur titres des dirigeants

Conformément au Règlement (UE) 596/2014 du 16 avril 2014 sur les abus de marché, les « personnes exerçant des responsabilités dirigeantes » (ou, en anglais, « *Person Discharging Managerial Responsibilities* » ou « PDMR ») ainsi que les « personnes qui leur sont étroitement liées » ont l'obligation de déclarer à la Société et à l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) les transactions qu'elles réalisent, ou qui sont réalisées pour leur compte, sur les actions de la Société (ou les instruments financiers qui leur sont liés).

En application de cette réglementation et du Code de déontologie boursière de Renault, les PDMR du Groupe sont :

- les membres du Conseil d'administration de Renault S.A. ;
- le Directeur général de Renault S.A. ;
- les membres du comité exécutif du Groupe (Leadership Team).

Les transactions réalisées par les PDMR et les personnes qui leur sont étroitement liées doivent être déclarées à l'AMF dans un délai de trois jours ouvrés à compter de la date de la transaction.

L'AMF publie sur son site Internet l'information relative à chaque déclaration dans les jours qui suivent sa notification par le déclarant.

En application de l'article 223-26 du Règlement général de l'AMF, la Société publie l'état récapitulatif suivant des opérations mentionnées à l'article L.621-18-2 du Code monétaire et financier réalisées au cours de l'exercice 2024 et ayant fait l'objet d'une déclaration :

- Le 23 avril 2024, M. Thierry Piéton a acquis 9 729 actions de performance conformément aux conditions qui avaient été fixées par le Conseil d'administration le 23 avril 2021 dans le cadre du plan d'actions gratuites de 2021. Le 4 décembre 2024, il a acquis 6,3213 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024. Le 18 décembre 2024, il a cédé 8 000 actions au prix unitaire de 47,1598 euros.
- Le 23 avril 2024, M. Frédéric Vincent a acquis 14 593 actions de performance conformément aux conditions qui avaient été fixées par le Conseil d'administration le 23 avril 2021 dans le cadre du plan d'actions gratuites de 2021. Le 4 décembre 2024, il a acquis 1 722,8606 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024. Le 4 décembre 2024, il a cédé 5 000 actions au prix unitaire de 41,3983 euros et une personne liée à M. Frédéric Vincent a cédé 1 200 actions au prix unitaire de 41,4019 euros. Le 5 décembre 2024, il a cédé 5 000 actions au prix unitaire de 42 euros et une personne liée à M. Frédéric Vincent a cédé 998 actions au prix unitaire de 42,5275 euros.
- Le 19 mars 2024, M. Fabrice Cambolive a cédé 4 250 actions au prix unitaire de 43,6750 euros. Le 4 avril 2024, il a cédé 1 500 actions au prix unitaire de 50,0377 euros. Le 23 avril 2024, il a acquis 10 702 actions de performance conformément aux conditions qui avaient été fixées par le Conseil d'administration le 23 avril 2021 dans le cadre du plan d'actions gratuites de 2021. Le 3 juin 2024, il a cédé 702 actions au prix unitaire de 54,08 euros. Le 25 octobre 2024, il a cédé 1 000 actions au prix unitaire de 43,14 euros. Le 28 octobre 2024, il a cédé 1 000 euros au prix unitaire de 43,5463 euros. Le 30 octobre, il a cédé 1 500 actions au prix unitaire de 41,8765 euros. Le 7 novembre 2024, il a cédé 1 675 actions au prix unitaire de 40,2116 euros. Le 4 décembre 2024, il a acquis 186,5243 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024. Le 18 décembre 2024, il a cédé 2 096 actions au prix unitaire de 46,9650 euros.
- Le 27 février 2024, M. François Roger a cédé 14 200 actions au prix unitaire de 38,50 euros. Le 23 avril 2024, il a acquis 14 593 actions de performance conformément aux conditions qui avaient été fixées par le Conseil d'administration le 23 avril 2021 dans le cadre du plan d'actions gratuites de 2021. Le 4 décembre 2024, il a acquis 6,3213 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024.
- Le 4 avril 2024, M. Denis Le Vot a cédé 27 956 actions au prix unitaire de 49,8340 euros. Le 23 avril 2024, il a acquis 14 593 actions de performance conformément aux conditions qui avaient été fixées par le Conseil d'administration le 23 avril 2021 dans le cadre du plan d'actions gratuites de 2021. Le 4 décembre 2024, il a acquis 6,3213 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024.
- Le 23 avril 2024, M^{me} Véronique Sarlat-Depotte a acquis 14 593 actions de performance conformément aux conditions qui avaient été fixées par le Conseil d'administration le 23 avril 2021 dans le cadre du plan d'actions gratuites de 2021. Le 21 juin 2024, elle a cédé 11 721 actions au prix unitaire de 48,6571 euros. Le 4 décembre 2024, elle a acquis 730,5168 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024.
- Le 23 avril 2024, M. Laurens van den Acker a acquis 14 593 actions de performance conformément aux conditions qui avaient été fixées par le Conseil d'administration le 23 avril 2021 dans le cadre du plan d'actions gratuites de 2021. Le 4 décembre 2024, il a acquis 6,3213 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024.
- Le 28 mars 2024, M. Gilles Le Borgne a cédé 6 400 actions au prix unitaire de 46,7898 euros. Le 23 avril 2024, il a acquis 19 458 actions de performance conformément aux conditions qui avaient été fixées par le Conseil d'administration le 23 avril 2021 dans le cadre du plan d'actions gratuites de 2021.

- Le 23 avril 2024, M. François Provost a acquis 12 648 actions de performance conformément aux conditions qui avaient été fixées par le Conseil d'administration le 23 avril 2021 dans le cadre du plan d'actions gratuites de 2021. Le 18 juin, il a cédé 7 320 actions au prix unitaire de 49,4236 euros. Le 22 juin 2024, il a procédé à la donation de 9 600 actions au prix unitaire de 48,66 euros et une personne liée à M. François Provost a acquis 3 200 actions au prix unitaire de 48,66 euros. Le 2 août 2024, une personne liée à M. François Provost a cédé 4 600 actions au prix unitaire de 43,10 euros. Le 4 décembre 2024, M. François Provost a acquis 357,5531 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024.
- Le 23 avril 2024, M. Thierry Charvet a acquis 5 837 actions de performance conformément aux conditions qui avaient été fixées par le Conseil d'administration le 23 avril 2021 dans le cadre du plan d'actions gratuites de 2021. Le 30 avril 2024, il a cédé 5 866 actions au prix unitaire de 49,40 euros. Le 4 décembre 2024, il a acquis 6,3213 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024.
- Le 23 avril 2024, M. Luca de Meo a acquis 53 197 actions de performance, conformément aux conditions qui avaient été fixées par le Conseil d'administration le 23 avril 2021 dans le cadre du plan d'actions gratuites de 2021.
- Le 16 février 2024, M. Gianluca De-Ficchy a cédé 6 000 actions au prix unitaire de 39,6924 euros. Le 23 avril 2024, il a acquis 14 593 actions de performance conformément aux conditions qui avaient été fixées par le Conseil d'administration le 23 avril 2021 dans le cadre du plan d'actions gratuites de 2021. Le 26 avril 2024, il a cédé 10 000 actions au prix unitaire de 48,7413 euros. Le 4 décembre 2024, il a acquis 6,3213 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024.
- Le 4 décembre 2024, M. Philippe Krief a acquis 525,2878 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024.
- Le 4 décembre 2024, M. Josep Maria Recasens a acquis 6,3213 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024.
- Le 23 avril 2024, Mme Quitterie de Pelleport a acquis 5 837 actions de performance conformément aux conditions qui avaient été fixées par le Conseil d'administration le 23 avril 2021 dans le cadre du plan d'actions gratuites de 2021. Le 28 mai 2024, elle a cédé 2 800 actions au prix de 51,6813 euros. Le 4 décembre 2024, elle a acquis 6,3213 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024.
- Le 4 décembre 2024, Mme Céleste Thomasson a acquis 6,3213 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024.
- Le 4 décembre 2024, M. Guido Haak a acquis 6,3213 parts du FCPE Renault France au prix unitaire de 29,26 euros dans le cadre du plan d'actionnariat salarié 2024.


ALPINE

4 Risque et contrôle

RFA **4.1 Dispositif de contrôle et de gestion des risques** 362

4.1.1 Acteurs de la maîtrise des risques 362

4.1.2 Gouvernance de la maîtrise des risques 364

4.1.3 Dispositif de management des risques 365

4.1.4 Dispositif de contrôle interne 365

4.1.5 Qualité et fiabilité des informations financières, comptables et de gestion 367

4.1.6 Spécificités de Mobilize Financial Services 368

RFA **4.2 Facteurs de risque pour Renault Group** 371

4.2.1 Risques stratégiques 372

4.2.2 Risques opérationnels 374

4.2.3 Risques juridiques et de conformité 383

4.2.4 Risques financiers 386

4.3 Litiges 392

4.3.1 Litiges juridiques 392

4.3.2 Litiges fiscaux 393

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés dans le sommaire à l'aide du pictogramme. RFA

Marge opérationnelle

4,3 (en milliards d'€)

7,6 %

du chiffre d'affaires

4.1 Dispositif de contrôle et de gestion des risques

Pour faire face aux risques inhérents à la conduite de ses activités, Renault Group a mis en place une organisation et des procédures lui permettant d'en limiter les impacts négatifs, sécurisant ainsi ses opérations. Les démarches de gestion des risques et de contrôle interne concernent toutes les fonctions globales de l'entreprise et toutes ses activités. Leurs objectifs prioritaires sont :

- l'identification et la gestion des risques auxquels l'entreprise est exposée ;
- la conformité aux lois et règlements, et aux règles de l'entreprise ;
- la maîtrise des activités sous les angles qualité, coût et délais ;
- la qualité, la fiabilité et la pertinence des informations financières, comptables et de gestion.

Toutefois, ce dispositif ne peut fournir une garantie absolue que les objectifs de l'entreprise seront atteints. Afin d'arbitrer entre les opportunités et les risques, la gestion globale des risques de Renault Group vise à réduire l'impact et/ou la probabilité de la survenance des événements pouvant avoir une influence significative sur la maîtrise des opérations ou sur l'atteinte de ses objectifs. Les dispositifs de contrôle interne et de gestion des risques sont animés à travers une démarche d'identification et d'évaluation des risques en mesurant le niveau de maîtrise des facteurs de risque et l'efficacité des plans de traitement.

Le groupe comprend les secteurs opérationnels suivants :

- l'automobile ;
- le financement des ventes, opéré par RCI Banque SA et ses filiales, sous le nom commercial de Mobilize Financial Services ;
- les services de Mobilité sous la marque Mobilize Beyond Automotive.

Renault Group s'appuie sur le cadre de référence et les guides d'application de l'AMF et sur les recommandations du rapport du groupe de travail sur le Comité d'audit publié en juillet 2010. Ce cadre s'applique aux secteurs automobile et services de mobilité.

Mobilize Financial Services (Mobilize FS) a défini son propre cadre de contrôle interne et de gestion des risques détaillé au chapitre 4.1.6), conformément à la réglementation bancaire et financière. Mobilize FS est soumis au contrôle de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) et de la Banque centrale européenne (BCE).

4.1.1 Acteurs de la maîtrise des risques

L'Automobile de Renault Group est organisée autour de deux axes :

- Les marques, organisées en «Business Units» sont tournées vers les clients et les marchés. Elles pilotent la satisfaction, la performance et la profitabilité.
- Les «fonctions globales» rassemblent l'ensemble des autres métiers de l'entreprise. Elles définissent les politiques, fournissent les standards, les méthodes et les compétences adéquates aux activités.

Depuis le 1er novembre 2023, la filiale Ampere, qui regroupe les activités autour du véhicule électrique et du logiciel, bénéficie d'une autonomie opérationnelle. A ce titre, Ampere a mis en place ses propres fonctions globales et son dispositif de maîtrise de risque, tout en s'appuyant sur l'expertise et les outils du Groupe.

Structuration autour de trois lignes de maîtrise

Conformément aux principes généraux de contrôle interne définis par l'AMF, et dans le respect du principe de séparation des fonctions, le dispositif de contrôle interne et de gestion des risques de Renault Group est structuré autour du concept des trois lignes de maîtrise. (Voir le schéma page suivante).

La première ligne de maîtrise : le Management opérationnel

Le management opérationnel décline et déploie dans son domaine de responsabilité les principes et techniques de contrôle interne et de gestion des risques définis au niveau du Groupe. Le management opérationnel est responsable de l'identification des risques liés à chaque activité et de la mise en œuvre d'actions visant à en réduire l'impact ou la probabilité.

Les collaborateurs sont ainsi tenus de respecter le dispositif de contrôle interne défini pour leur domaine d'activité, le Code d'éthique du Groupe, les codes dédiés à leurs fonctions et le Code de conduite anticorruption. Le management opérationnel a notamment la charge de définir et de suivre la mise en place des plans d'action à la suite des missions conduites par l'Audit interne.

La deuxième ligne de maîtrise

Au-delà du rôle qu'elles ont en tant que première ligne de maîtrise *via* leurs collaborateurs et leur management, les fonctions globales agissent aussi en tant que deuxième ligne de maîtrise puisqu'elles ont la charge d'établir et de déployer des standards, des référentiels et des politiques Groupe ; d'assurer la veille réglementaire ; de constituer et animer un réseau interne et externe de correspondants ; de veiller à la bonne compréhension et à l'application de leurs politiques et standards ; de vérifier, le cas échéant, par des contrôles dans les entités opérationnelles, leur mise en œuvre.



Parmi les fonctions globales jouant un rôle majeur dans le dispositif de contrôle et de gestion des risques, on citera les suivantes :

Fonctions globales	Principales missions
Direction du Management des Risques (DMR)	• Met à jour la cartographie des risques majeurs du Groupe. • Suit les plans d'action associés destinés à réduire l'impact ou la probabilité des principaux risques identifiés. • Apporte son support aux entités opérationnelles, fonctions globales et projets pour la réalisation de leurs cartographies des risques et la réduction de ces risques. *Voir paragraphe 4.1.3 pour plus de détail sur le dispositif de management des risques.*
Direction du Contrôle Interne (DCI)	• Fournit une assurance raisonnable sur le niveau de contrôle interne, en évaluant sa maturité et son efficacité : déploiement des questionnaires d'auto-évaluation et réalisation de tests de conformité. • S'assure de l'identification et de la réalisation de plans d'action pour corriger les insuffisances constatées. *Voir paragraphe 4.1.4 pour plus de détail sur le dispositif de contrôle interne.*
Direction Performance et Contrôle	• S'assure de l'application des règles de gestion par l'ensemble des acteurs de l'entreprise. • Assiste les opérationnels dans l'animation et le suivi des plans d'action.
Direction de la Qualité	• Définit la politique Qualité du Groupe et fixe les objectifs Qualité. • Anime le référentiel des attendus aux jalons de développement des projets et le Système de Management de la Qualité du Groupe. • Procède à des évaluations de conformité au passage des jalons et de conformité du Système de Management de la Qualité.
Direction Éthique & Compliance (DEC)	• Anime le dispositif de conformité anti-corruption. • Veille à la robustesse des dispositifs de conformité règlementaire.
Hygiène, Sécurité, Environnement, Ergonomie, (HSEE)	• Elabore et déploie la politique HSEE au sein des entités du Groupe et des projets afin de prévenir les atteintes aux personnes (accidents du travail, maladies professionnelles) et à l'environnement : - Conçoit et déploie des standards, des formations. - Anime un dispositif de contrôle afin de vérifier le respect des standards.
Direction Prévention et Protection	• Élabore et déploie la politique de sécurité globale du Groupe afin de protéger les personnes, les biens matériels et immatériels de l'entreprise. • Prévient et anticipe les risques : dispositif de gestion de crise et de veille, sensibilisation et formation. • Fait l'interface avec les services institutionnels compétents.
Direction Informatique	• Est responsable du développement, de la maintenance et de la qualité de l'ensemble des systèmes d'information du Groupe • Pilote la transformation digitale du Groupe. • Assure la cybersécurité des systèmes d'information et des véhicules et anime le dispositif de conformité aux règlementations sur la protection des données.
Direction Juridique	• Contribue à garantir la conformité des activités de l'entreprise avec les lois et réglementations en vigueur ; • Gère les risques juridiques liés à des accords ou des clauses contractuelles ; • Protège les intérêts du Groupe dans la gestion des risques liés aux litiges, le cas échéant avec des avocats externes spécialisés ; • Conseille la direction générale dans la gestion des crises et, plus généralement, sur les questions juridiques affectant la stratégie globale de l'entreprise.
Direction du Développement Durable	• Définit la stratégie de développement durable de Renault Group et pilote la performance en transverse avec l'ensemble des fonctions. • Définit les objectifs et déploie les feuilles de route environnementales de l'entreprise (décarbonation, circularité, biodiversité) et de *social business* (mobilité solidaire). • Pilote la réputation et le reporting ESG du Groupe auprès des investisseurs, ONG, salariés, communautés, ainsi que ses publications (CSRD, taxonomie, rapport intégré, rapport climat, plan de vigilance).

La troisième ligne de maîtrise : la Direction de l'Audit Interne

La Direction de l'Audit Interne (DAI) procède à une évaluation indépendante et objective des processus de gouvernement d'entreprise, de management des risques et de contrôle, tels qu'ils sont définis au sein du Groupe. La mission, le rôle, les responsabilités et le périmètre de l'audit interne ont été définis dans une charte d'audit dont la mise à jour a été validée par le Comité de l'Audit et des Risques (CAR) en février 2023.

Par ses recommandations, la DAI contribue à améliorer la sécurité des opérations et à optimiser les performances globales de l'entreprise. À l'issue de chaque mission, la DAI diffuse un rapport et une note de synthèse, qui sont diffusés aux audités, fonctions/entités/projets concernés, au Directeur général et au Président du Groupe, de façon systématique. La note de synthèse inclut une opinion émise par l'audit interne qui vise à donner une appréciation globale sur le niveau de maîtrise des activités auditées : risque sous contrôle, modéré, significatif ou majeur.

La DAI intervient sur l'ensemble des entités et des activités de la branche automobile de Renault Group et des services de mobilité.

La branche financière (Mobilize Financial Services) a sa structure d'audit interne propre (Voir chapitre 4.1.6.). Pour les entités en partenariat avec Renault Group, l'intervention de l'audit interne peut se faire après accord du partenaire et selon le contrat de partenariat. Pour les activités confiées à des tiers, l'intervention de l'audit interne est possible si la clause d'audit du contrat le prévoit.

Le plan d'audit est établi annuellement et couvre trois années de façon glissante. Il est validé par la Direction Générale et approuvé par le Comité de l'Audit et des Risques (CAR). Ce plan d'audit est révisé autant que de besoin pour prendre en compte des demandes additionnelles ou les ajustements nécessaires.

Les missions de l'audit interne permettent notamment :

- d'évaluer la conformité des processus et leur application par rapport aux règles, normes, lois et réglementations en vigueur ;
- d'évaluer l'efficacité des processus et de la réalisation des opérations ;
- de vérifier la qualité des contrôles réalisés par les opérationnels, les fonctions de support et de contrôle ;
- de proposer des axes d'amélioration ou de progrès sous forme de recommandations ;
- de lutter contre la fraude et la corruption ;
- de vérifier la mise en œuvre effective des recommandations.

Consécutivement aux recommandations formulées dans chaque rapport d'audit, un plan d'action défini par les audités est validé par l'audit interne. Il y a trois niveaux de criticité des recommandations (élevée, moyenne, basse). La DAI s'assure de la mise en œuvre des recommandations. Elle établit au moins semestriellement un état d'avancement des recommandations de criticité élevée et moyenne pour le Leadership Team et le CAR.

La DAI est certifiée par l'IFACI[1]. Cette certification est, selon le référentiel professionnel de l'audit interne (RPAI), composée de 25 exigences générales déclinées en 100 exigences détaillées sur cinq piliers : positionnement, pilotage, programme d'évaluation GRC (Gouvernance Risque Conformité), professionnalisme, processus d'audit.

La synchronisation des activités

Afin d'avoir une vision partagée des risques et des enjeux prioritaires du Groupe, de définir une approche cohérente, et d'avoir un suivi efficace entre la deuxième et la troisième ligne de maîtrise, la DMR, la DCI, la DEC et la DAI travaillent étroitement et régulièrement ensemble. Elles synchronisent leurs activités et s'assurent que leurs actions conjuguées permettent une maîtrise raisonnable des risques.

Cette coopération est facilitée et renforcée par l'utilisation d'un outil digital de Gouvernance Risque Conformité commun à plusieurs des acteurs clés des deuxième et troisième lignes de maitrise : Management des risques, Contrôle interne, Audit qualité et Audit interne. Cet outil est en place dans l'entreprise depuis 2024.

4.1.2 Gouvernance de la maîtrise des risques

Les deux premières lignes de maîtrise rendent compte en matière de gestion des risques et de contrôle interne au Comité des Risques et du Contrôle Interne (CRCI) qui a également pour mission de valider et d'évaluer régulièrement l'efficacité des dispositifs de contrôle interne et de gestion des risques. Ce Comité est présidé par le Directeur Financier du Groupe et co-présidé par le Directeur de l'Audit et des Risques. Ses membres permanents sont les représentants des Directions du Management des Risques, du Contrôle Interne, de l'Audit Interne, Performance et Contrôle, Ethique et Compliance, Juridique, des Ressources Humaines et de la Qualité. Les représentants des autres fonctions globales sont invités en fonction de l'agenda. Il se réunit 6 fois par an et examine notamment la cartographie des risques majeurs du Groupe et leur plan de traitement, les résultats des auto-évaluations annuelles du contrôle interne et le suivi de plans d'action associés ainsi que les propositions d'amélioration des dispositifs. Le CRCI peut décider d'actions correctrices ou demander des informations complémentaires.

Les deux premières lignes de maîtrise rendent également compte de manière ponctuelle au Leadership Team dans le cadre de présentations thématiques.

1 Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne.

La deuxième et la troisième ligne de maîtrise présentent les résultats de leurs travaux au Comité de l'Audit et des Risques (CAR) dont les missions sont définies au chapitre 3.1.6.1.

Les Commissaires aux comptes évaluent le niveau de maîtrise des risques et de contrôle interne applicables aux processus d'élaboration et de traitement de l'information comptable et financière dans le cadre de leur mission et émettent le cas échéant des recommandations.

Dans les entités opérationnelles, les fonctions et les projets, le Comité de direction s'assure de l'efficacité des dispositifs de contrôle et de gestion des risques et s'assure de leur progression.

4.1.3 Dispositif de management des risques

Le Groupe met en œuvre une démarche de management des risques au niveau du Groupe, également applicable aux entités, fonctions globales et projets de véhicules :

- identification des risques avec le management et les parties prenantes ;
- hiérarchisation des risques en fonction de leur criticité, déterminée à partir de leur impact et de leur probabilité de survenance résiduels (après prise en compte des plans de maîtrise et de traitement en place) ;
- définition des modalités de traitement : suppression, prévention, protection ou transfert ;
- identification et suivi des actions complémentaires à mettre en place afin de réduire les risques résiduels

Chaque risque est formalisé sous forme de fiche de risque standardisée et les risques sont consolidés dans une cartographie sur le périmètre considéré.

La cartographie des risques majeurs du Groupe est présentée au CRCI, au Leadership Team et au CAR, qui la valident. La présentation des facteurs de risque majeur auxquels le Groupe est exposé fait l'objet du chapitre 4.2.

Pour mener sa mission, la Direction du Management des Risques (DMR) s'appuie en particulier sur deux réseaux :

- le réseau des *risk managers* opérationnels (RMO) au sein des entités opérationnelles (pays, filiales commerciales et/ou industrielles), des Fonctions globales et de la fonction qualité pour les projets véhicules. Ceux-ci sont les relais de la DMR pour la mise en œuvre opérationnelle des démarches de management des risques sur ces périmètres ;
- le réseau des *risk managers* experts (RME), constitué d'experts couvrant des domaines spécifiques de risque. Ceux-ci sont les référents pour les plans de maîtrise normalisés des risques concernant leur domaine de compétence.

Pour établir le plan d'audit, la Direction de l'Audit Interne (DAI) s'appuie notamment sur la cartographie des risques de façon à identifier les thèmes d'audit les plus pertinents et à évaluer la couverture des risques. La DAI apporte à la DMR un éclairage, à l'issue des missions d'audit, sur le niveau de maîtrise effectif des risques.

En 2024, la DMR a concentré ses activités sur :

- la consolidation des plans de traitement visant à améliorer le niveau de maîtrise des risques majeurs ;
- le reporting régulier aux instances de gouvernance des risques majeurs : CRCI, Leadership Team et CAR ;
- la mise à jour de la cartographie des risques majeurs du Groupe par un processus dit « *Top down* ». Cet exercice a été réalisé en interviewant environ 60 managers-clé du Groupe et en analysant les cartographies des entités, fonctions globales et projets véhicules réalisées fin 2023 et en 2024 ;
- la mise à jour du cadre procédural du management des risques ;
- l'assistance aux entités opérationnelles, fonctions globales et projets véhicules pour la mise en œuvre de cartographies des risques menées avec les *risk managers* opérationnels concernés et pour le suivi des plans de traitement ;
- le déploiement du nouvel outil de Gouvernance, Risque et Conformité (GRC) auprès du réseau des *risk managers* opérationnels ainsi que les formations associées.

Par ailleurs, les actions de sensibilisation des collaborateurs du Groupe à la culture du risque et aux fondamentaux de la gestion des risques ont été poursuivies par la DMR, notamment au travers d'un dispositif d'*e-learning* et de formations en présentiel ou à distance.

4.1.4 Dispositif de contrôle interne

Le dispositif de contrôle interne s'appuie sur les différents référentiels et outils détaillés ci-après.

Référentiels éthiques et fonctions globales du Groupe

Les fonctions globales de l'entreprise définissent les politiques et les standards à déployer qui sont ensuite déclinés en procédures et modes opératoires pour encadrer le fonctionnement des processus au niveau des opérations dans le respect des principes énoncés dans la Charte éthique, le Code de conduite anticorruption et du trafic d'influence et dans les Codes de déontologie dédiés.

Sur la base des principaux risques identifiés avec les métiers, portant sur les processus opérationnels, et

susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'atteinte des objectifs, la Direction du Contrôle Interne (DCI), anime les sujets de contrôle interne au sein des métiers :

- partage des « métarègles » définies par les métiers et devant être appliquées dans les activités ;
- identification et formalisation de contrôles-clés ayant pour objet la maîtrise des risques identifiés.

Les métarègles et contrôles clés portés par les métiers sont ensuite repris dans le questionnaire d'auto-évaluation du contrôle interne.

La DCI a ainsi défini un référentiel de contrôle interne structuré autour d'environ 80 contrôles regroupés dans 10 domaines.

Ces éléments sont mis à la disposition de tous les acteurs du Groupe dans le *Referential Internal Control Standard* (RICS) disponible sur le site du contrôle interne.

Ce référentiel de contrôle interne est mis à jour chaque année pour tenir compte de l'évolution des risques identifiés et des changements d'organisation. Il est tenu compte lors de cette actualisation des recommandations émises lors des audits internes ou par les commissaires aux comptes.

La DCI s'appuie sur un réseau de correspondants contrôle interne rattachés à la fonction Performance et Contrôle des filiales et des Fonctions globales, interlocuteurs de référence pour les sujets de contrôle interne. Ils animent et assurent la mise en place des objectifs de contrôle interne sur leur périmètre.

Activité de contrôle

Une fois par an, une campagne d'auto-évaluation du contrôle interne est adressée aux entités consolidées du Groupe par la DCI. Les Directeurs Généraux des entités valident ces auto-évaluations et s'engagent à définir et à mettre en œuvre des plans d'action afin de remédier aux éventuelles insuffisances de contrôle interne identifiées. Ces plans d'action font l'objet d'un suivi régulier par la DCI.

Depuis 2024, la campagne d'auto-évaluation est entièrement digitalisée et suivie dans un outil de Gouvernance, Risques et Conformité (GRC) commun à la Direction du management des risques, à la Direction de l'Audit Interne et à l'Audit Qualité.

Les résultats de ces auto-évaluations, sont présentés au Comité des risques et du contrôle interne (CRCI) ainsi qu'au Comité de l'Audit et des Risques (CAR) une fois par an.

Des tests de conformité sont réalisés sur la base d'un échantillon d'entités par les contrôleurs internes de la DCI afin de vérifier la qualité des auto-évaluations. Ces tests couvrent environ 10 % des points de contrôle évalués comme « efficace » par les entités. Tout écart significatif par rapport aux attendus du référentiel donne lieu à un plan d'action.

Les sociétés récemment acquises sont intégrées dans ce dispositif lors de la première campagne suivant leur intégration.

Les travaux de la DCI en 2024 ont eu notamment pour objet :

- la poursuite des actions visant à améliorer le dispositif de prévention de la corruption et l'accompagnement des opérationnels concernés ;
- la refonte du référentiel de contrôle interne (RICS) pris en compte pour la campagne d'auto-évaluation de 2024 ;
- l'animation de formations et de webinars dédiés à l'accompagnement du réseau de correspondants contrôle interne et des prescripteurs sur leur connaissance générale de l'environnement de contrôle, des points précis du référentiel de contrôle interne et aussi des modules ciblés sur la prise en main de l'outil GRC ;
- l'organisation d'un séminaire de 2 jours sur site regroupant tous les correspondants contrôle interne, avec la participation de l'audit interne et du management des risques ;
- la poursuite de contrôles préventifs et de détection en renforçant la méthodologie appliquée au *testing*.

Le *tone at the top* en matière de contrôle interne a été réaffirmé par la diffusion d'un édito signé du Directeur Financier de Renault Group en introduction du questionnaire annuel d'auto-évaluation ainsi que sa participation au séminaire de contrôle interne qui s'est tenu en avril 2024.

Délégations internes et séparation des fonctions

En complément des rattachements hiérarchiques, le Groupe a mis en place des rattachements fonctionnels qui permettent aux directions des Fonctions globales d'animer transversalement leurs correspondants.

Le processus de décision repose sur un système de délégations internes qui fixe les domaines et le niveau des décisions pouvant être prises par les opérationnels. L'ensemble de ces règles de délégations d'autorité est porté à la connaissance des collaborateurs à travers l'intranet. Les demandes de décisions sont tracées dans un workflow appliquant les règles qui définissent les acteurs à solliciter conformément aux principes de contrôle interne ou documentées dans les comptes rendus des comités décisionnaires.

Le principe de la séparation des fonctions et tâches est requis à tous les niveaux hiérarchiques et fonctionnels du Groupe, ainsi qu'au sein des systèmes d'information pour permettre un contrôle indépendant et dissocier les tâches et fonctions relevant de l'opérationnel, de la protection des biens et de leur enregistrement comptable.

4.1.5 Qualité et fiabilité des informations financières, comptables et de gestion

La Direction Générale communique les objectifs généraux de Renault Group dans le cadre du plan pluriannuel et des budgets annuels, ainsi que l'allocation de ressources aux secteurs opérationnels, marques et fonctions. La fonction Performance et Contrôle a pour mission d'animer et de mesurer la performance économique aux différents niveaux de l'organisation (groupe, secteurs opérationnels, marques, fonctions). Dans le cadre du schéma de gestion du Groupe, son rôle consiste notamment à :

- décliner les objectifs économiques et le budget du Groupe ;
- participer à la mise en œuvre du dispositif de contrôle interne et à l'approche Renault Group de gestion des risques ;
- animer le Groupe à travers la mesure de la performance des entités, des secteurs opérationnels, des marques et des fonctions et, en particulier, à travers le suivi des indicateurs relatifs à la marge opérationnelle pour l'ensemble des secteurs opérationnels et au *free cash flow* pour les secteurs opérationnels de l'Automobile ;
- analyser sous l'angle économique les décisions de gestion proposées à tout niveau, en contrôler la cohérence avec les normes, plans et budgets, en juger la pertinence économique et formuler à leur égard un avis et une recommandation.

Au sein de la Direction Global Financial Reporting and Controls (GFRC), la fonction Finance Delivery est en charge de la production des comptes consolidés du Groupe et la fonction Finance Integrity est en charge de la structuration des contrôles garantissant la conformité aux lois et règlements. S'agissant des filiales, la responsabilité de l'établissement des comptes incombe aux Directeurs administratifs et financiers et aux Directeurs Comptables de celles-ci, rattachés hiérarchiquement aux Présidents et Directeurs généraux de ces mêmes filiales et fonctionnellement au Directeur de la fonction Finance Integrity.

Le Groupe dispose de systèmes d'information intégrés permettant la production simultanée des comptes selon les référentiels locaux et les normes IFRS. Ce mécanisme garantit ainsi la cohérence des données dans un contexte de centralisation et de consolidation de l'information dans des délais réduits.

Pour l'établissement de l'information comptable et financière, le Groupe s'appuie sur un manuel comptable interne établi dans le référentiel IFRS répertoriant les principes fondamentaux du Groupe, dénommé FIRST (*Financial Internal Reporting STandards*). Ce référentiel est continuellement mis à jour par le département Normes Comptables.

Les comptes consolidés sont produits mensuellement et publiés sur base semestrielle et annuelle. Des arrêtés anticipés dits de pré-clôtures sont effectués deux fois par an : au 31 mai pour l'arrêté de juin et au 31 octobre pour la clôture de décembre. Des réunions de synthèse sont organisées avec les Commissaires aux comptes, en présence des membres seniors de la Direction Financière et du Directeur Financier, dans le cadre d'un processus continu d'échange. Le CAR (Comité d'Audit et des Risques) est présent à toutes les étapes essentielles de validation de l'information financière et comptable. Le chiffre d'affaires consolidé est publié trimestriellement.

Au sein de la Direction Global Financial Reporting and Controls (GFRC), la fonction Contrôle Interne contribue à la qualité de l'information financière et exerce ses missions en s'appuyant sur le cadre de référence de l'AMF. Il couvre non seulement les processus de préparation de l'information financière, pour les arrêtés comptables, les phases prévisionnelles ou la communication financière, mais aussi les processus opérationnels amonts concourant à la production de cette information.

Eléments clés de la démarche de contrôle interne de l'information financière et comptable

Renault Group qui, dans ses trois secteurs opérationnels, doit gérer une décentralisation des opérations dans ses filiales en France ou à l'étranger, s'appuie pour cela sur les axes fondamentaux suivants qui permettent la production d'une information financière et comptable de qualité et favorisent la réduction des délais de production des comptes :

- la standardisation des systèmes opérationnels en amont de la comptabilité est systématiquement recherchée ;
- le déploiement des modules financiers et comptables de l'ERP[2] choisi par le Groupe dans les entités industrielles et/ou commerciales, d'ingénierie et financement des ventes, à travers le monde.

L'utilisation d'un tel progiciel permet d'assurer la fiabilité et la cohérence de l'information traitée. Notamment, la définition et le suivi des profils utilisateurs contribuent au respect des règles de séparation des tâches.

La fiabilité de l'information comptable et financière est essentiellement assurée par la maîtrise des transactions élémentaires traitées par des systèmes opérationnels, en amont, dans lesquels sont opérés les premiers actes de contrôle. Ils alimentent, au travers d'interfaces, les systèmes auxiliaires de la comptabilité. Ces interfaces font l'objet d'un contrôle systématique garantissant l'exhaustivité de la prise en compte des événements économiques pour chaque processus amont et la centralisation rapide et régulière des données vers la comptabilité.

Enfin, les équipes comptables en liaison avec les équipes informatiques ont développé un processus de sécurisation de l'ERP, en cas de défaillance majeure. Un plan de continuité de l'exploitation a été élaboré au niveau central. Il est déployé dans les filiales utilisatrices de l'ERP.

2 ERP : logiciel de gestion intégré (en anglais, Enterprise Resource Planning system).

Charte des commissaires aux comptes

Dans le cadre du contrôle légal des comptes, Renault Group a pris l'initiative en 2004 de rédiger une charte sur les missions et l'indépendance des Commissaires aux comptes et de la signer avec eux. Elle régit ainsi les relations entre Renault Group (la société mère et les filiales françaises et étrangères) et ses Commissaires aux comptes. Dans le cadre du renouvellement du collège des Commissaires aux comptes en 2020 et afin de tenir compte des évolutions réglementaires en matière d'audit légal, la charte a été actualisée en 2020.

Communication financière

Renault Group a choisi de confier la totalité de la communication financière du Groupe à la Direction des Relations Financières au sein de la Direction Financière et de la doter des fonctions nécessaires à l'accomplissement de cette mission. La Direction des Relations Financières est en charge :

- de la communication avec les marchés financiers ;
- des relations avec les investisseurs et l'actionnariat individuel ;
- des relations avec les agences de notation financière ;
- des relations avec les analystes et investisseurs spécialisés en investissements socialement responsables ;
- des relations avec l'autorité de tutelle (AMF) ;
- du pilotage de l'élaboration des Rapports d'activités annuels et semestriels et de l'information trimestrielle ;
- du dépôt du Document d'Enregistrement Universel auprès de l'AMF dont la réalisation est confiée à la Direction Global Financial Reporting and Controls.

4.1.6 Spécificités de Mobilize Financial Services

Mobilize Financial Services (Mobilize FS) est doté d'un système global de contrôle interne qui vise à recenser, analyser et piloter les principaux risques identifiables au regard des objectifs de la Société. Le Comité Contrôle Interne Groupe Mobilize FS a validé le cadre général de ce dispositif décrit dans la Charte de contrôle interne.

Cette charte définit le dispositif applicable à l'ensemble des sociétés françaises et étrangères dont Mobilize FS détient le contrôle effectif et précise notamment :

- le dispositif général de pilotage du contrôle interne ;
- les dispositifs locaux des filiales, succursales et joint-ventures ;
- les dispositifs spécifiques des différents domaines fonctionnels.

Le contrôle des risques chez Mobilize FS est assuré sur trois niveaux par des fonctions distinctes :

La 1ère ligne de défense est exercée par les fonctions opérationnelles en charge de la gestion des risques au quotidien dans le cadre des activités de leur domaine de compétence. Ces fonctions décident et sont responsables de la prise de risque dans la conduite des opérations et des objectifs qui leur sont assignés. Elles exercent cette responsabilité dans le cadre des règles de gestion et des limites de risque définies par les Directions métier Corporate.

Les Directions métiers Corporate ont en charge la définition des règles, les méthodes de gestion, la mesure et le suivi des risques à l'échelle de l'entreprise. Chaque Direction dans son domaine de compétence, pilote et anime le dispositif de maîtrise des risques *via* des guidelines et objectifs déclinés par pays. Le suivi des risques fait l'objet de Comités dédiés périodiques à la fois dans les filiales et en central. Ces Directions s'appuient sur des relais locaux pour la mesure du risque et la surveillance de l'exposition et s'assurent du respect des limites au niveau Groupe.

La 2ème ligne de défense regroupe :

- le Département Contrôle Interne de la Direction Gestion des Risques et les contrôleurs internes des entités du Groupe, qui contrôlent le niveau de conformité des opérations aux règles de gestion définies dans les procédures. Ils vérifient notamment la pertinence de la 1re ligne de défense ;
- le Département Risques et Réglementation Bancaire de la Direction Gestion des Risques, qui anime le déploiement de la Politique de gouvernance des risques au niveau du Groupe, vérifie l'efficience du pilotage des risques par les Directions métiers, ainsi que le respect des limites et des seuils d'alerte fixés et assure la remontée des dépassements auprès du Comité des risques du Conseil d'administration Mobilize FS ;
- la Direction de la Conformité qui anime les dispositifs conformité et s'assure de leur bonne mise en œuvre sur l'ensemble de Mobilize FS.

La 3ème ligne de défense est la fonction d'audit interne qui vise à fournir au Conseil d'administration et à la Direction générale de Mobilize FS une assurance sur le degré de maîtrise des opérations et du pilotage exercé par les deux premières lignes.

Le dispositif de gestion des risques couvre l'ensemble des macroprocessus du Mobilize FS et comprend les outils suivants :

- la liste des risques principaux dits critiques et significatifs pour lesquels sont définis un pilote, un niveau d'appétence, des seuils d'alerte et des limites (*Risk Appetite Framework*). Pour chacun des risques, une analyse détaillée est réalisée, identifiant les composantes du risque et les principes de gestion et de pilotage permettant d'être en ligne avec le niveau d'appétence au risque. Ces éléments font l'objet d'une révision au moins une fois par an en lien avec le « business model » et la stratégie du Groupe Mobilize FS ;

- la cartographie des règles de gestion opérationnelles concourt à la maîtrise des risques ; elle est déployée dans toutes les filiales consolidées du Groupe Mobilize FS. Cette cartographie est actualisée régulièrement par les Directions métiers centrales. Le niveau de maîtrise des règles de gestion opérationnelles est évalué annuellement par les propriétaires de processus désignés qui sont responsables de la gestion des risques dans leurs domaines de compétence respectifs en ligne avec les normes Groupe, de la définition et de l'actualisation des procédures correspondantes et des contrôles de premier niveau ;
- un dispositif de veille réglementaire animé par le Département Risques et Réglementation Bancaire de la Direction Gestion des Risques, en liaison avec des correspondants dans les Directions Corporate en vue de suivre, analyser et informer les opérationnels de toute évolution réglementaire impactant Mobilize FS ;
- la base de collecte des incidents permettant d'identifier les dysfonctionnements correspondant à des critères prédéfinis et de mettre en place les actions correctives et préventives nécessaires à la maîtrise des risques. Cette base est utilisée à dessin de reportings internes et réglementaires. Le dispositif fixe des seuils nécessitant une communication immédiate des incidents au Comité exécutif de Mobilize FS, au Conseil d'administration de Mobilize F.S., au Comité d'éthique et conformité (CEC) de Renault Group, à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution (ACPR) et à la Banque centrale européenne.

Instances et acteurs du contrôle interne et de la gestion des risques de Mobilize FS

Le Conseil d'administration de Mobilize FS, organe de surveillance, dispose notamment des attributions suivantes :

- il détermine les orientations de l'activité de la banque et contrôle la mise en œuvre, par les Dirigeants effectifs et le Comité Exécutif, des dispositifs de surveillance afin de garantir une gestion efficace et prudente ;
- il approuve et revoit régulièrement les stratégies et politiques régissant la prise, la gestion, le suivi et la réduction des risques ;
- il procède à l'examen du dispositif de gouvernance, évalue périodiquement son efficacité et s'assure que des mesures correctrices pour remédier aux éventuelles défaillances ont été prises ;
- il contrôle le processus de publication et de communication, la qualité et la fiabilité des informations destinées à être publiées et communiquées par la Société.

Dans ce cadre, il consacre au moins une séance annuelle à la revue du dispositif de contrôle interne et valide le Rapport annuel sur le contrôle interne adressé à l'ACPR.

Pour l'exercice de ses missions, le Conseil d'administration s'appuie notamment sur les travaux de quatre Comités spécialisés de ce Conseil :

- le Comité des Comptes et d'Audit se réunit quatre fois par an. Il a notamment pour mission la présentation et le suivi des états financiers et de leur élaboration, le suivi des contrôles légaux des états financiers annuels et consolidés, le suivi de l'indépendance des Commissaires aux comptes et l'encadrement de leurs services non-audit, la recommandation de leur désignation et le suivi de leur rotation, le suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques et l'examen du plan d'audit et l'analyse des audits réalisés, ainsi que la revue des investissements dans les sociétés non consolidées ;
- le Comité des Risques se réunit huit fois par an. Il a notamment pour mission l'examen de la cartographie des risques et la validation de leur définition, l'analyse et la validation des limites de risque au niveau du Mobilize FS en adéquation avec l'appétence au risque du Conseil. Il assiste le Conseil en termes de contrôle. Il est également chargé de l'analyse des plans d'action en cas de dépassement des limites ou des seuils d'alerte, et de l'examen des systèmes de tarification des produits et services. Sans préjudice des missions du Comité des rémunérations, il a également pour mission l'examen de la compatibilité de la politique de rémunération avec l'exposition aux risques de la Société. En vue de conseiller le Conseil d'administration, ce Comité a aussi pour missions l'analyse et l'approbation du Rapport sur le contrôle interne, des dispositifs réglementaires relatifs au capital (ICAAP) et à la liquidité (ILAAP). Sont également concernés le plan de rétablissement de la Société, et les aspects significatifs des processus de notation et d'estimation issus des modèles internes de risque de crédit de la Société ;
- le Comité des rémunérations se réunit au minimum deux fois par an. Il a notamment pour mission l'examen annuel de la politique de rémunération des mandataires sociaux et du Directeur de la gestion des risques, ainsi que la préparation pour le Conseil d'administration des décisions concernant la rémunération des personnes ayant une incidence sur le risque et la gestion des risques ;
- le Comité des nominations se réunit au minimum deux fois par an. Il a notamment pour mission de recommander des administrateurs au Conseil d'administration. Il a également la charge de la revue annuelle du Conseil d'administration, notamment sa structure, sa composition, la diversité des connaissances, les compétences et expériences des administrateurs, ainsi que les objectifs de représentation équilibrée homme-femme. Il recommande au Conseil d'administration les nominations des dirigeants effectifs, du Directeur général, des Directeurs généraux délégués et des titulaires de postes clés.

Le Comité exécutif, organe de Direction Générale du Groupe, oriente la politique et la stratégie de Mobilize FS.

La Direction générale s'appuie notamment sur les Comités suivants pour piloter la maîtrise des risques du Groupe :

- le Comité financier qui permet la revue des thèmes suivants : analyses et prévisions économiques, coût de la ressource, risque de liquidité, de taux, de contrepartie sur les différents périmètres et filiales du Groupe. L'évolution du bilan et du compte de résultat de la holding Mobilize FS est également analysée pour apporter les ajustements nécessaires aux prix de transfert intra-Groupe ;
- le Comité Capital et Liquidité pilote l'évolution des besoins de capital et de refinancement en fonction des prévisions d'activité commerciales ;

- le Comité crédit qui valide les engagements au-delà des pouvoirs des filiales et du Directeur des engagements Groupe ;
- le Comité risque de crédit qui valide les plans d'action en cas de dépassement des niveaux de coût du risque validés pour chaque pays dans le cadre du processus budgétaire ;
- le Comité performance qui s'assure de la prise en compte du risque et du coût du capital dans l'analyse de rentabilité par filiale et par segment ;
- le Comité réglementaire qui procède à la revue des évolutions réglementaires majeures, de la surveillance prudentielle et des plans d'action, et valide les modèles de notation interne et le dispositif de gestion associé ;
- le Comité contrôle interne, risques opérationnels et conformité pilote l'ensemble du dispositif de contrôle interne du Groupe, surveille le résultat des contrôles de 1er, 2ème et 3ème niveau sur les processus de l'ensemble du Groupe, décide des adaptations de moyens, systèmes et procédures nécessaires. Il définit, pilote et suit les principes de la politique de gestion des risques opérationnels ainsi que les principes du dispositif de contrôle de la conformité. Il suit l'évolution des plans d'action. Cette instance est déclinée dans les filiales du Groupe Mobilize FS ;
- le Comité nouveau produit qui valide les nouveaux produits avant leurs mises sur le marché, en s'assurant notamment de la conformité des nouveaux produits avec la politique commerciale Groupe, les exigences budgétaires Groupe, la législation applicable localement et la gouvernance des risques Groupe Mobilize FS ;
- le Comité Sustainability et Risque climat et environnement qui monitore l'exposition du Groupe au risque physique et de transition et les objectifs de baisse des émissions.

Le Directeur de la Conformité Groupe du Groupe Mobilize FS est rattaché au Directeur général. Il est le garant de la conformité de Mobilize FS notamment pour les thématiques suivantes: lutte contre le blanchiment des capitaux et le financement du terrorisme, éthique, alertes professionnelles, prévention de la corruption, veille juridique, fiscale et réglementaire et plan de contrôles associés.

Le Directeur du Département contrôle interne (DCI), rattaché au Directeur de la gestion des risques, est responsable du contrôle permanent de l'organisation et de l'animation du système général de Contrôle interne sur l'ensemble du Groupe. Au niveau du pilotage du contrôle interne dans les filiales du Groupe Mobilize FS, le DCI s'appuie sur les contrôleurs internes qui lui sont rattachés fonctionnellement. De même, concernant le pilotage du système de contrôle interne dans les Directions du Groupe Mobilize FS, le DCI s'appuie sur des correspondants au sein des fonctions métier centrales.

Le Directeur du Département Risques et Réglementation Bancaire (DRRB), rattaché au Directeur de la Gestion des Risques, garantit le déploiement de la Politique de Gouvernance des risques au sein du Groupe et veille à sa cohérence avec le cadre d'appétence au risque (*Risk Appetite Framework*) défini par le Conseil d'administration. Il s'assure de la fiabilité des indicateurs de mesure du risque, de la complétude des dispositifs de pilotage de chaque risque et de l'exercice effectif de ce pilotage. Il contrôle, plus spécifiquement, l'efficacité des circuits de reporting et de remontée d'alertes par les filiales vers les Directions Corporate et prépare un rapport de synthèse sur les risques pour les organes de direction et le Comité des Risques du Conseil d'administration. Le cas échéant, il vérifie l'adéquation des actions correctives élaborées en cas de défaillances et leur mise en œuvre effective par les fonctions de pilotage. Il exerce un rôle central dans la surveillance de la conformité du Groupe à la réglementation prudentielle applicable.

Le Directeur de l'audit et du contrôle périodique du Groupe Mobilize FS est rattaché au Directeur général. Il est indépendant du contrôle permanent et intervient dans les différentes filiales selon un plan d'audit pluriannuel validé en Comité des comptes et d'audit. Les audits donnent lieu à des rapports écrits avec les recommandations communiquées au Comité de contrôle interne et au Comité des comptes et d'audit. Ses constats et recommandations sont présentés dans le Rapport annuel sur le contrôle interne.

4.2 Facteurs de risque pour Renault Group

Renault Group identifie les facteurs de risque auxquels il est exposé en s'appuyant sur la démarche formalisée de gestion des risques détaillée dans le chapitre 4.1.

Les facteurs de risque présentés dans ce chapitre sont, à la date du présent document, ceux, identifiés par le Groupe, dont la criticité résiduelle est évaluée aux niveaux supérieurs de risque et pouvant avoir un effet défavorable significatif sur son image, ses actifs, la conduite de ses activités, ses performances ou la réalisation de ses objectifs.

Il ne peut toutefois être exclu que d'autres facteurs de risque, présentement jugés non significatifs ou non identifiés, puissent à l'avenir affecter Renault Group de manière adverse.

Également, d'éventuelles évolutions du plan stratégique moyen terme du Groupe pourraient se traduire par des changements dans la nature ou l'importance relative des facteurs de risque. Il convient, en effet, de noter que la cartographie des risques majeurs est mise à jour, chaque année, en interaction avec les travaux de préparation puis de déploiement du plan stratégique, afin que ce dernier intègre les plans de traitement destinés à répondre aux risques opérationnels ou stratégiques identifiés.

En 2024, la cartographie des risques majeurs a été revue en profondeur dans une démarche dite « top down ». Plus d'une soixantaine de managers-clé du Groupe ont été interviewés.

Ce travail a permis de faire évoluer la cartographie des risques par rapport à la précédente édition. Certains risques ont évolué en contenu ou en niveau de criticité, en lien avec l'évolution du contexte économique, géopolitique et avec la pleine transformation de l'industrie automobile. Certains risques ont été supprimés, soit parce que leur criticité résiduelle ne justifiait plus de figurer dans la liste des risques majeurs du Groupe, soit par leur intégration dans d'autres risques. Ainsi les risques physiques liés au réchauffement climatique sont intégrés dans le risque de catastrophe naturelle, sanitaire ou industrielle tandis que les risques de transition sont intégrés dans un nouveau risque ESG, plus complet.

Les risques sont classés dans 4 catégories : les risques stratégiques, opérationnels, juridiques et de conformité, et financiers. Ils sont synthétisés dans le tableau ci-dessous par catégorie et ordre décroissant de criticité dans chaque catégorie.

Facteurs de risque pour Renault Group par catégorie et niveau de criticité

Risques stratégiques	**élevé**	Risque de stratégie produit, service et innovation inadéquate
	moyen	Risque d'inefficacité des M&A et partenariats
	faible	Risque de réponse insuffisante à une disruption de l'après-vente
Risques opérationnels	**élevé**	Risque de défaillance dans la chaîne d'approvisionnement
	élevé	Risque d'exécution produit et service inadéquate
	élevé	Risque d'attaque cyber et de défaillance des systèmes d'information
	élevé	Risque lié à l'instabilité géopolitique et à la volatilité des marchés
	moyen	Risque de transformation digitale inefficace
	faible	Risque de catastrophe naturelle, sanitaire ou industrielle
	faible	Risque social
Risques juridiques et de conformité	moyen	Risque ESG y compris risque climatique de transition
	moyen	Risque de non-conformité aux lois et règlements, y compris corruption
	moyen	Risques juridiques
Risques financiers	**élevé**	Risque financier lié à la gestion de la participation de Renault Group dans Nissan
	élevé	Risque de change
	moyen	Risque de taux d'intérêt
	moyen	Risque de crédit client et réseau
	moyen	Risque d'exposition aux valeurs résiduelles
	moyen	Risque fiscal
	faible	Risque de liquidité

4.2.1 Risques stratégiques

ÉLEVÉ Risque de stratégie produit, service et innovation inadéquate

Description

Dans un marché automobile très concurrentiel et en évolution permanente, en termes de réglementation, d'attente des clients, de tendances et de technologie, Renault Group est exposé à un risque d'adéquation insuffisante entre sa capacité d'innovation, son offre de produits et services et les attentes des différents marchés. Une telle situation pourrait impacter négativement ses ventes ou son compte de résultat. Sont, dans ce cadre, identifiés en particulier des risques spécifiques induits par :

- l'enrichissement des contenus technologiques des véhicules et des écosystèmes associés, particulièrement dans les domaines de la connectivité des véhicules et services associés, de l'électronique et des logiciels et des véhicules électrifiés ;
- l'accroissement continu des coûts des véhicules induit par le durcissement des réglementations et un contexte inflationniste, dont la répercussion sur les prix de vente pourrait s'avérer difficile, fragilisant ainsi les équations économiques et l'avenir de certains produits ;
- la transition en cours de l'offre de motorisation en termes de technologies (moteurs à combustion, hybrides, électriques) et de mix : cette offre de technologies pourrait être imparfaitement adaptée au budget des clients, à leurs usages, aux seuils d'émissions de CO_2 des différents pays / marchés et à la trajectoire CAFE du groupe ;
- la préservation du ROCE (ou rendement sur les capitaux employés), avec l'ambition qu'il soit supérieur à 30 % à partir de 2025, tout en limitant les dépenses de R&D et Capex à un maximum de 8 % du chiffre d'affaires du Groupe, ce qui pourrait accroître le risque qui pèse sur les choix qui sont faits sur les innovations et leur adéquation aux attentes des clients.

L'activité véhicule électrique, au-delà de certains risques précités, est particulièrement concernée par :

- une concurrence intense de la part des acteurs historiques du marché et d'acteurs plus récents, notamment asiatiques en 2024, fortement soutenus sur leur marché intérieur, spécialisés dans la vente de véhicules électriques ou électrifiés (hybrides, rechargeables ou non, ou à prolongateur d'autonomie) ;
- la volatilité de la demande des consommateurs pour les véhicules électriques, notamment du fait du prix, de la volatilité du coût du pétrole et de l'électricité selon les périodes et les pays, de l'autonomie, de la sécurité et de la perception de la qualité ;
- les évolutions des politiques publiques liées aux véhicules électriques : mesures incitatives à l'achat, règles liées au CAFE, développement des infrastructures de recharge.

Si les hypothèses de référence utilisées lors de la décision de développement de produits du Groupe devaient se trouver fortement remises en cause, le Groupe pourrait être amené à reconnaître une perte de valeur sur les actifs immobilisés (investissement et frais de développement capitalisés, amortis sur la durée de vie du véhicule) ou à reconnaître une provision destinée à couvrir les indemnités contractuelles à verser, le cas échéant, du fait du non-respect d'un volume d'achat minimum. A titre d'exemple, en 2024, une perte de valeur de 0,3 milliard d'euros a été comptabilisée sur des développements véhicules et actifs de production spécifiques (0,5 milliard en 2023).

Dispositif de gestion

La définition des futurs produits du Groupe s'appuie sur des études clients et des analyses de la concurrence automobile, afin d'identifier les attentes des marchés et leurs évolutions ainsi que les tendances de l'industrie. Elle se nourrit également, de manière croissante et à une échelle mondiale, d'une veille technologique anticipative, par l'ensemble des acteurs du développement du Groupe, y compris hors automobile. Ces équipes sont basées ou sont en lien direct avec les zones géographiques les plus innovantes, par exemple en Chine, en Israël et aux États-Unis. Le développement de nouveaux modèles ou organes est décidé sur la base de ces travaux et d'une évaluation de la rentabilité anticipée, calculée sur le cycle de vie projeté.

L'organisation de Renault Group en marques et *Business Units* et qui s'appuie sur des partenariats, permet de répondre au mieux aux attentes des marchés. Les caractéristiques principales en sont :

- l'organisation par marque qui permet d'être au plus près des attentes des consommateurs. Les marques sont en mesure de faire les choix et arbitrages les plus pertinents afin de renforcer leur identité et peuvent s'appuyer sur l'expertise des métiers centraux et les organes et technologies développés par Renault Group ou avec ses partenaires ;
- la *Business Unit* Ampere qui développe une expertise électrique et software, également sur la compréhension du marché et son évolution : en 2024, Renault Group a en particulier développé sa présence en Chine avec l'établissement par Ampere de l'entité ACDC (Advanced China Development Center) qui permet de suivre au plus près les tendances du marché et de ses acteurs automobile ;
- une gouvernance qui permet à la fois de construire une stratégie spécifique et complémentaire à chacune des marques et *Business Units* et également d'assurer les arbitrages au niveau du groupe lors de réunions dédiées aux plans produits et aux évolutions stratégiques (en particulier les Strategy Days bi-annuels) ;
- les nombreux partenariats établis par le groupe (Voir section 1.3.5) qui permettent de s'appuyer sur les meilleurs pratiques d'innovation du marché.

Au-delà de la maîtrise apportée par cette organisation, pour assurer la robustesse du plan produit, le Groupe s'efforce :

- de proposer un portefeuille produit varié et équilibré qui s'appuie sur des marques complémentaires, qui réponde aux attentes clients de différents segments et marchés pour réduire le risque de dépendance à un seul marché, segment ou type de clientèle. Sur le marché de l'électrique, Renault Group a complété en 2024 l'offre de véhicules à prix abordable et compétitifs initialisée par la Dacia Spring avec le lancement de Renault 5 qui sera prochainement complétée par la Renault 4 et la Twingo ;
- de proposer un portefeuille de motorisations diversifié et évolutif (thermique, GPL, hybride, plug-in hybride, électrique, hydrogène) qui répond aux attentes des clients de différents marchés et permet de réagir à d'éventuelles variations de mix.

MOYEN Risque d'inefficacité des M&A et partenariats

Description	Dispositif de gestion
Le développement stratégique de Renault Group s'appuie sur les partenariats, capitalistiques ou non, ainsi que des partenariats OEM. Depuis le lancement de Renaulution, ce levier est utilisé de façon significative dans la chaîne de valeur du véhicule électrique (fournisseurs de batteries, de semi-conducteurs, de moteurs électriques), dans le développement du Software Defined Vehicle, dans les nouvelles mobilités et dans le développement des véhicules utilitaires, en leur permettant de bénéficier des meilleures technologies et de nouvelles compétences. Un manque de maîtrise du processus de sélection et de pilotage des partenariats pourrait restreindre la capacité de Renault Group à actionner son développement dans ces nouvelles chaînes de valeur avec des impacts financiers et réputationnels : nécessité de développer en interne des sujets aujourd'hui externalisés, dans un délai plus long, non délivrance du plan communiqué aux investisseurs. Par ailleurs en cas de moindre valeur du partenariat ou de défaillance du partenaire, les impacts financiers sur les comptes du Groupe peuvent être significatifs.	Renaut Group a mis en place une gouvernance centralisée des partenariats copilotée par cinq fonctions clés permanentes : la Direction Financière, la Direction des Partenariats, la Direction Juridique, la Direction de la Stratégie et la Direction de l'Organisation et de la Transformation. Cette gouvernance assure la maîtrise des partenariats vis-à-vis des objectifs stratégiques du Groupe tout en apportant le soutien aux métiers et aux *Business Units* qui en sont les *business owners*. En 2024, les actions de progrès ont porté sur l'amélioration du processus de décision, l'alignement des acquisitions avec les orientations stratégiques du groupe et la bonne intégration des acquisitions (Post-Merger Integration). Chaque année, l'ensemble des participations est examiné et un test de dépréciation est effectué dès lors qu'il existe un indice de perte de valeur (règles de dépréciation des sociétés non contrôlées dans la note 2-J des annexes aux comptes consolidés, règles de dépréciation des entreprises associées dans la note 2-M, dans la section 5.2.2.6.2). Les montants de dépréciation enregistrés en 2024 sur des participations sont mentionnés dans la note 13 des annexes aux comptes consolidés, dans la section 5.2.2.6.4).

FAIBLE Risque de réponse insuffisante à une disruption de l'après-vente

Description	Dispositif de gestion
L'activité après-vente est un pilier récurrent de la profitabilité de Renault Group : elle fait face aujourd'hui à des risques de disruption majeurs, tels que le développement des outils digitaux qui transforme la relation commerciale avec le client et l'arrivée de nouveaux acteurs qui modifie le modèle après-vente traditionnel. Ces évolutions font peser des menaces sur la profitabilité de l'activité après-vente. Les trois principaux risques auxquels l'activité après-vente doit faire face sont : • la croissance du parc de véhicules électriques qui implique une baisse du panier moyen des opérations de maintenance et d'entretien du fait de la moindre complexité des organes électriques ; • les évolutions de la règlementation (GSR2) qui augmentent le nombre de systèmes d'aide à la conduite (ADAS) et réduisent l'accidentologie et donc le nombre d'entrées en atelier ; • le marché de l'après-vente indépendante (IAM) qui représente une part importante et croissante du marché et fait émerger de nouveaux acteurs à forte composante digitale. L'impact possible est avant tout financier avec un risque de ne pouvoir tenir le niveau de profit attendu pour l'activité après-vente, mais aussi potentiellement légal et réputationnel, si on ne sait pas approvisionner les pièces de rechange pendant les dix ans après l'arrêt d'un véhicule.	Pour répondre à ce défi, le Groupe a mis en place une stratégie après-vente sur 3 axes : • apporter une expérience client au meilleur niveau, en ligne avec les promesses de chacune des marques, en s'appuyant sur des actifs communs et modernisés (utilisation des données de connectivité et mise à jour de logiciel à distance, digitalisation du parcours client, outils logistiques) pour générer plus de valeur ; • délivrer des offres adaptées au cycle de vie complet du véhicule, en réparation et en personnalisation, afin d'augmenter la fidélité des clients, notamment ceux qui possèdent un véhicule âgé ; • développer une offre après-vente indépendante (IAM) pertinente, qualitative car s'appuyant sur l'expérience constructeur, physique et digitale, afin de conquérir de nouveaux clients multimarques et de reconquérir les clients sortis de nos réseaux. Cette offre est portée par les sociétés Motrio, Kadensis et Fixter. Des actions de progrès ont été renforcées en 2024 : • avec la fonction Achat, concernant les fournisseurs en difficulté, pour permettre la continuité de l'approvisionnement en pièces de rechange et trouver des solutions de réparation pour les véhicules de nos clients ; • avec la Direction de l'Informatique, concernant la transformation digitale de l'après-vente : structuration de la *roadmap* et priorisation des projets, notamment ceux portant sur les services connectés de nouvelle génération. L'amélioration des indicateurs portant sur les commandes en retard (-40 % par rapport à 2023 en valeur) et les prêts pour véhicules immobilisés (-55 % par rapport à 2023), illustrent le progrès réalisé quant aux délais de livraison des pièces de rechange.

4.2.2 Risques opérationnels

ÉLEVÉ Risque de défaillance dans la chaîne d'approvisionnement

L'activité de Renault Group s'appuie sur un dispositif complexe de chaînes d'approvisionnement et de livraison, en amont comme en aval de ses sites de production. Différentes composantes de ces chaînes peuvent s'avérer défaillantes, en dépit du dispositif de maîtrise existant. Ces défaillances pourraient avoir des conséquences négatives sur les ventes, le chiffre d'affaires, les profits du Groupe ou la satisfaction des clients. Elles s'inscrivent dans une situation d'interdépendance du maillage industriel du Groupe étendu à ses fournisseurs, d'un contexte économique et géopolitique instable et s'analysent selon la typologie suivante :

- défaillance fournisseurs ;
- défaillance d'approvisionnement en matières premières ;
- défaillance des systèmes d'approvisionnement ou de transport.

Ce risque, ainsi décliné, fait l'objet d'une gouvernance transversale dans l'entreprise, en équipe multi-métiers (fonctions ingénierie, achats et supply chain) afin d'en avoir une vue holistique et de construire les stratégies de résilience partagées, par exemple, robustesse des panels fournisseurs, anticipation des difficultés fournisseurs, robustesse des plans de continuité d'activité, vision capacitaire à moyen et long terme partagée avec les fournisseurs (matières, composants EV, logistique véhicule…).

Défaillance fournisseurs

Description	Dispositif de gestion
Renault Group s'appuie sur un tissu Fournisseurs de Pièces Ouvrées qui comprend plus de 500 Groupes Fournisseurs parmi lesquels une quarantaine de Groupes représente environ 50 % de la masse d'achats. Renault Group s'appuie également sur environ 200 Groupes fournisseurs stratégiques de services et prestations, en complément de plusieurs milliers de petits fournisseurs travaillant sur ces domaines. Les fournisseurs de Renault Group peuvent présenter des risques de défaillance pouvant conduire à l'interruption non souhaitée des relations commerciales et générer des risques en matière de conformité dans la conception et la production de pièces, de respect des délais de livraison, de mise à disposition des capacités de production nécessaires. Les risques touchant les fournisseurs peuvent être divers : financiers, stratégiques, liée à une dépendance client ou fournisseur, industriels, sociaux ou liés à la chaîne d'approvisionnement. HORSE est devenu le premier fournisseur de rang 1, pour les pièces de composants, boîtes de vitesses et moteurs, et ses fournisseurs sont très sensibles aux variations de l'environnement économique. Renault Group porte également une attention particulière aux risques ESG (Environnement, Social, Gouvernance) appliqués à ses fournisseurs, portant sur la sécurité et le respect des droits humains, le respect de l'environnement, l'impact carbone et la conformité, en particulier en matière d'anti-corruption. En 2024, les effets de la crise des semi-conducteurs et de la hausse du prix de l'énergie se sont partiellement estompés. Pour autant, l'attrition des marchés véhicules en fin d'année, et notamment le marché des véhicules électriques, ont fortement pesé sur la trésorerie des fournisseurs et leur programme de production. La chute des valorisations boursières de l'ensemble des équipementiers automobiles en a été le témoignage ainsi que l'annonce de multiples plans sociaux et programmes de restructuration, y compris de la part d'équipementiers leaders dans leur domaine d'activité. Ces éléments ont contribué à l'accroissement significatif de la proportion de fournisseurs à risque sur la totalité de la chaîne de valeur. Cette proportion, considérée comme acceptable dans une fourchette comprise entre 5 % et 10 % de la masse d'achats, est de l'ordre de 25 % à 30 % fin 2024, ce qui accroît le risque de défaillance.	Le Groupe applique un dispositif complet de maîtrise du risque : • une politique de prévention des risques fournisseurs destinée à responsabiliser les fournisseurs sur leurs propres risques, de conformité, de robustesse de leur chaîne d'approvisionnement ainsi que leur gestion financière et stratégique ; • un référentiel capacitaire visant à maîtriser, avec un horizon de deux ans, les risques d'approvisionnement qui ne seraient pas couverts par l'existence de capacités industrielles disponibles ; • un processus de détection des non-conformités (qualité, traçabilité) des pièces livrées ; • un dispositif de gestion des risques fournisseurs intégrant des cotations multicritères sur, en particulier, les risques financiers passés et prévisionnels, les risques stratégiques (dépendance, exposition de Renault), les risques industriels et d'approvisionnement, de rupture technologique, les risques climatiques, les risques sociaux et ESG. Depuis 2024, les fournisseurs les plus impactants en *business* (notamment ceux produisant des pièces montées sur plus d'un million de véhicules par an) font l'objet d'une analyse renforcée de leur plan de continuité d'activité avec suivi des plans d'actions dans les comités commodités. L'ensemble du dispositif a permis à Renault Group de protéger ses approvisionnements en 2024 sans subir de perte majeure de production. Le dispositif de gestion relatif aux risques ESG est intégré au plan de vigilance de Renault Group et décrit dans le paragraphe 2.3.5.

Défaillance d'approvisionnement en matières premières

Description

Les principales matières premières (acier, plastique, aluminium, cuivre, ainsi que lithium, nickel & cobalt pour les véhicules électriques) représentent environ un quart de la valeur totale des achats de pièces et matières entrant dans la fabrication des véhicules neufs produits par le Groupe et présentent des risques spécifiques, en particulier :

- des restrictions potentielles d'approvisionnement, du fait d'une insuffisance de l'offre par rapport à la demande, d'une défaillance de production de nos fournisseurs (catastrophe naturelle, conflit social…) ou de perturbations dans la chaîne logistique d'approvisionnement ;
- des prix, dont les variations peuvent être importantes et soudaines, par exemple du fait de la volatilité du prix de l'énergie et de certains minerais, notamment pour les matières composant les batteries électriques ;
- des tensions potentielles sur l'accès au marché des déchets industriels métalliques, en particulier acier et cuivre, nécessaires à l'augmentation du recyclage pour accompagner les trajectoires neutralité carbone des matières premières ;
- le non-respect des critères ESG (Environnement, Social, Gouvernance) notamment sur les exploitations minières.

En cas de survenance de ces risques, il en résulterait des hausses de coûts, des arrêts de productions ou des impacts réputationnels, avec, in fine, un impact important sur la profitabilité de Renault Group.

Dispositif de gestion

Les risques associés à la gestion des matières sont traités au sein d'une instance mensuelle entre les directions Ingénierie et Achats, ce qui permet de valider les stratégies techniques et les panels fournisseurs sur les différentes technologies matières, pour les approvisionnements vie série ainsi que pour les projets véhicule.

Renault Group intègre dans ses politiques d'achat, techniques, de veille et de couverture financière les dispositifs permettant d'identifier et limiter les risques d'approvisionnement et de surcoût :

- réduction de l'utilisation ou substitution des matières sensibles (absence de terres rares par exemple dans les nouvelles motorisations véhicule électrique) ;
- mise en œuvre d'une stratégie de *multi-sourcing* sur les matières à fort enjeu telles que l'acier ou l'aluminium de fonderie afin d'optimiser les coûts tout en sécurisant les approvisionnements (cela a permis à Renault Group d'être résilient face à la crise d'approvisionnement de la filière aluminium plat en Europe en 2024, en mettant en place des solutions de substitution, sans impact sur sa production industrielle) ;
- en ce qui concerne les matières contenues dans les pièces achetées, accompagnement des fournisseurs pour leur permettre d'être en capacité de recourir rapidement à des matières de substitution en cas de crise d'approvisionnement ;
- utilisation croissante des matières issues du recyclage et maîtrise de la gestion de ses déchets industriels (aciers, aluminium, plastiques) nécessaires à la croissance de ses besoins. The Future Is NEUTRAL, l'entité dédiée à l'économie circulaire de Renault Group, est stratégique pour optimiser la collecte et la réutilisation de ses déchets chez les fournisseurs de matière ;
- sécurisation de l'approvisionnement des matières stratégiques responsables contenues dans les batteries et association avec des acteurs de la chaîne de valeur (producteurs de batteries, fournisseurs de matière active de la cathode, etc.) pour partager la qualification et l'utilisation ; dans cette logique, des accords de fourniture de lithium, de nickel bas carbone et de cobalt ont été signés depuis 2021 ;
- surveillance continue des marchés et des fournisseurs pour les matières critiques et réévaluation des prévisions de prix de façon mensuelle pour les principales matières ;
- mise en place d'une politique de couverture financière systématique sur les principales matières indexées, afin de réduire les risques et limiter l'exposition aux fluctuations des marchés et négociation de contrats annuels fixes pour les matières non indexées.

Défaillance des systèmes d'approvisionnement ou de transport

Description

Ce risque concerne les possibles défaillances de planification, production, transport ou livraison de pièces, en amont des sites de production, ou de véhicules vers le réseau commercial ainsi que la non-maîtrise des coûts de la chaîne logistique.

Ces défaillances peuvent être dues :

- à des capacités insuffisantes sur le transport, par manque de chauffeurs (impact de la guerre en Ukraine), de moyens de transport (camions, bateaux, conteneurs) ou du fait de l'engorgement des ports ;
- à des cyber-attaques ou des défaillances des systèmes d'information chez les fournisseurs de logistique ou système douanier des pays ;
- au contexte géopolitique (fermetures de frontière, insécurité dans certaines zones géographiques par exemple) ;
- à des catastrophes naturelles impactant nos flux logistiques ou zones de stockage ;
- aux nouvelles réglementations dont celles portant sur le transport routier européen (par exemple : *Mobility package* pour les chauffeurs).

La survenance de ces risques peut retarder les approvisionnements de pièces ou de véhicules, générer des dégradations sur les véhicules stockés, des surcoûts importants. Cela peut impacter la satisfaction des clients, les ventes, le chiffre d'affaires et les profits du Groupe.

Dispositif de gestion

Afin de faire face à ce risque, Renault Group a mis en place un dispositif de prévention et de protection complet, de plus en plus robuste :

- processus intégré de planification des ventes et des activités opérationnelles des usines, des fournisseurs et de la logistique (S&OP) permettant d'équilibrer la demande commerciale et la réponse industrielle grâce à l'efficacité des nouveaux outils digitaux ;
- collaboration renforcée avec nos fournisseurs de logistique sur des visibilités de volume à moyen et long terme pour limiter le risque sur le capacitaire transport (sur route et maritime) ;
- mise en place progressive depuis 2023 d'une *supply chain control tower* permettant, par la digitalisation des processus et une vision de bout en bout, d'anticiper et de gérer les crises de manière cohérente et coordonnée au sein de Renault Group. Par exemple, pour le transport des pièces, la *Control Tower* permet de connaître en temps réel les risques de retard des camions, de mesurer l'impact sur les stocks en usine et de proposer des solutions alternatives pour éviter un arrêt usine (transport d'urgence, changement de route ou camion alternatif) ;
- déploiement d'un plan d'action visant à réduire le risque cybersécurité des systèmes d'approvisionnement et exigence de certification TISAX lors de l'entrée au panel des fournisseurs de logistique ;
- dispositif central de gestion de crise de la *supply chain*, expérimenté depuis de nombreuses années et implication de tous les métiers concernés pour répondre au mieux aux crises et aléas ponctuels.

Les différentes crises qui se sont enchainées (Covid-19, catastrophes climatiques, crise des composants électroniques, séismes au Maroc et en Türkiye, guerre en Ukraine, et plus récemment la crise en Mer Rouge) ont démontré la capacité de la *supply chain* à fonctionner en boucle courte avec les différents métiers pour être réactive aux fluctuations de l'environnement.

ÉLEVÉ Risque d'exécution produit et service inadéquate

Description

Dans un contexte automobile de forte transformation des technologies, des acteurs, des délais de développement et des coûts, Renault Group est exposé à un risque de ne pas développer les produits, software et services au niveau attendu de compétitivité par rapport à la concurrence, en termes délai, de coût, de qualité ou d'innovation.

Ce risque pourrait avoir pour origine :

- la complexité accrue des technologies, notamment sur le software (arrivée du *Software Defined Vehicle)* et la connectivité ;
- une organisation générant de nombreuses interfaces ;
- un manque de maîtrise des relations avec les sous-traitants et partenaires, sur la répartition des responsabilités, la propriété intellectuelle, le contrôle des coûts ou une difficulté à intégrer les modules développés par ces fournisseurs multiples ;
- un manque de compétence pour accompagner la transition des moteurs à combustion vers des moteurs hybrides et électriques et vers le software ;
- les nombreuses nouvelles règlementations à prendre en compte dans un délai court ;
- la concurrence accrue de certains acteurs, constructeurs automobiles ou fournisseurs de batterie, notamment asiatiques, qui bénéficient de coûts de production significativement inférieurs à ceux des constructeurs européens, grâce à des économies d'échelle, à un accès direct et localisé aux matières premières, au coût plus faible de l'énergie et de la main d'œuvre et potentiellement à des subventions.

Ces éléments pourraient générer des tickets d'entrées et des coûts trop élevés par rapport aux objectifs du Groupe et des retards de commercialisation. Un défaut de qualité ou de sécurité pourrait générer des coûts additionnels, une insatisfaction client qui impacteraient l'image de Renault Group. D'une manière générale, la survenance de ce risque impacterait les ventes, le chiffre d'affaires et la rentabilité de Renault Group.

Dispositif de gestion

Afin de maîtriser ce risque, la Direction de l'ingénierie, en transformation continue, s'appuie sur des centres de compétences, avec notamment la création d'Ampere, spécialiste du véhicule électrique intelligent, de la batterie et du software, qui a démontré sa capacité à innover tout en respectant les standards du Groupe. En parallèle, la nouvelle fonction de *Platform Global Leader*, multi métiers, a pour objectif d'assurer la profitabilité pour les différentes marques.

L'ingénierie s'appuie de manière croissante sur les centres d'ingénierie décentralisés de Renault Group qui montent en compétence. Au-delà des activités d'adaptation des véhicules au contexte local, ils réalisent des activités transversales, prennent en charge la conception de projets véhicule de plus en plus en amont. Cette politique est un levier important de réduction des tickets d'entrée des projets.

En 2024, Renault Group a lancé le plan « Leap100 », dont l'objectif est de réduire jusqu'à 100 semaines le temps de développement des futurs véhicules, grâce à une mutualisation accrue des pièces, à la digitalisation et à la simplification du processus de développement.

Renault Group a créé l'entité ACDC (*Advanced China Development Center*), pilotée par Ampere. Cette équipe d'ingénieurs et d'acheteurs travaille en étroite collaboration avec des partenaires chinois. Grâce à elle, Renault Group a l'ambition d'apprendre de l'écosystème chinois pour améliorer et accélérer ses processus de développement.

Le projet digital « *Renaulution Virtual Twin* » a doté l'ingénierie d'un nouvel outil de gestion de données et offre une plateforme collaborative de la conception à l'après-vente. Les progrès réalisés en simulation numérique ont permis d'améliorer la robustesse de conception, d'accroître l'efficacité des process de validation, de faciliter les relations avec les fournisseurs et partenaires et de réduire les coûts de développement. Ce projet est soutenu par un déploiement massif de l'intelligence artificielle.

La stratégie de partenariat portée notamment par Ampere dans les domaines du software, de la batterie et de l'électronique de puissance permet de réduire les coûts, de maintenir une grande agilité technologique, tout en conservant la propriété intellectuelle des innovations stratégiques. Fort de cette agilité, Renault Group a réussi l'intégration de la technologie LFP (Lithium, Fer, Phosphate) dans ses voitures en 18 mois. Sur le software, Ampere proposera en 2026 le premier *Software Defined Vehicle* européen avec le lancement de FlexEVan.

Pour accompagner ces évolutions, l'ingénierie déploie depuis 2023 un ambitieux plan de montée en compétence, en particulier sur les technologies électriques. Depuis 2024, les compétences font l'objet d'évaluations annuelles et ciblées afin d'identifier et de combler les besoins spécifiques de formation.

Renault Group a également mis en place un plan qualité robuste comprenant :

- des dispositifs d'assurance qualité au cœur des activités opérationnelles du Groupe ;
- une organisation et des activités dites de sûreté de fonctionnement et de sécurité générale du produit, visant à sécuriser les risques liés à l'intégrité physique des utilisateurs de ses produits ;
- un système de surveillance du marché permettant de connaître très rapidement les sources d'insatisfaction de ses clients et d'agir en conséquence : correction des problématiques qualité, processus de rappel des véhicules, notamment en cas d'enjeux réglementaires ou sécuritaires.

ÉLEVÉ Risque d'attaque cyber et de défaillance des systèmes d'information

Description

La conduite des activités de Renault Group dépend, en permanence et de manière croissante, du bon fonctionnement de ses systèmes d'information.

Dans ce domaine, le Groupe fait face à de nombreux défis qui contribuent à accroître son exposition aux menaces et à faire de la cybersécurité un enjeu majeur, en particulier :

- stratégie cloud ;
- numérisation ;
- industrie 4.0 ;
- accroissement de la connectivité et de la dépendance aux logiciels des véhicules ;
- développement des services connectés ;
- renforcement du contexte réglementaire cybersécurité.

Les types de risques qui pourraient affecter défavorablement les activités du Groupe sont les suivants :

- des attaques informatiques globales ou partielles ciblant les intérêts du Groupe ou par effet de bord les intérêts nationaux (cybercriminalité) : celles-ci peuvent avoir pour but d'accéder à des données sensibles (stratégiques, produits, services ou personnelles), de les voler ou de les altérer, de bloquer des services, voire l'ensemble des systèmes informatiques du Groupe ;
- des incidents pouvant affecter l'intégrité ou la continuité des services hébergés dans nos infrastructures, y compris celles de nos partenaires et fournisseurs, ainsi que dans les véhicules pourraient être affectés ;
- la non-conformité à des pratiques ou à des standards informatiques exigés par des législations, des autorités externes, des contrats passés avec les fournisseurs ou à l'état de l'art ;
- la non-conformité à la réglementation UN N°155, pouvant impacter la certification du CSMS (Cyber Security Management System) de Renault Group ainsi que l'homologation des véhicules.

La réalisation de ces risques, malgré le renforcement continu des dispositifs visant à les maîtriser, pourrait avoir des impacts financiers importants liés à l'arrêt temporaire d'activités du Groupe (chiffre d'affaires, résultat net), aux coûts de remédiation pour les véhicules et les infrastructures, à des pénalités subies ou à l'augmentation de primes d'assurance.

Des impacts défavorables pourraient également être constatés sur l'image du Groupe, la confiance des tiers et des clients vis-à-vis du Groupe et de ses marques.

Une maîtrise insuffisamment robuste et durable des risques liés à la connectivité des véhicules et services pourrait entraîner des impacts négatifs en matière de sécurité et de fiabilité des données, des services ou des véhicules.

Dispositif de gestion

La maîtrise générale de ces risques est actuellement assurée par :

- une organisation de la cybersécurité transverse à l'entreprise afin de protéger l'intégralité des biens et produits du groupe ;
- une gouvernance au plus haut niveau de l'entreprise, la Leadership Team, déclinée dans des comités surveillant et évaluant l'efficacité des processus et des mesures de sécurité de l'information ;
- le déploiement et l'amélioration continue des référentiels afin de s'adapter aux évolutions de la règlementation, de l'état de l'art et aux risques pesant sur les activités, services et produits du Groupe (cartographie des risques mise à jour chaque année) :
  - la Politique de Cybersécurité commune pour tout Renault Group et les règles organisationnelles et techniques de cybersécurité ;
  - le schéma directeur de sécurité, présenté régulièrement au Comité d'Audit et des Risques (CAR) ;
  - la feuille de route de cybersécurité en découlant, validée par le Directeur Général ;
  - les processus opérationnels.

Depuis 2021, Renault Group a déployé un programme de tests, renforcé depuis 2023, sur l'intégrité physique des infrastructures supportant les applications critiques et stratégiques et l'intégrité des données des systèmes d'information.

En 2024, Renault Group a réalisé deux exercices de crises afin de vérifier l'efficacité et la résilience de l'organisation. La politique cybersécurité a été mise à jour et déployée dans l'ensemble du Groupe, et Renault a continué à améliorer son dispositif de maîtrise de risque par :

- la revue régulière des indicateurs de performance ;
- le déploiement du programme de sécurité des différentes usines du Groupe ;
- le développement de la cybersécurité du véhicule et des services associés en lien avec la nécessité de conformité avec les nouvelles réglementations (UNECE R155 & R156) ;
- la supervision renforcée (Security Operation Center – SOC) des systèmes de l'ensemble des domaines du Groupe (notamment IS/IT, véhicules, services connectés, infrastructures cloud et usines) ;
- la poursuite de la sensibilisation, de la formation et des compétences cybersécurité ;
- le renforcement de la protection des systèmes / infrastructures du Groupe (y compris ceux hébergés en mode cloud) ;
- la participation à des groupes internationaux et nationaux d'intérêts pour l'écosystème (e.g. PFA, Campus Cyber, ACEA, OICA).

ÉLEVÉ Risque lié à l'instabilité géopolitique et à la volatilité des marchés

Description

Renault Group est implanté industriellement et commercialement dans un grand nombre de pays. Il est exposé à des risques variés ayant pour origine l'instabilité géopolitique (tensions, conflits armés, troubles sociaux, instabilité politique), un contexte économique défavorable (prix de l'énergie, inflation et baisse de pouvoir d'achat, déficits publics), des contraintes règlementaires, variables selon les régions du monde, qui sont susceptibles de déstabiliser les marchés, et ce dans un environnement très concurrentiel.

Ces situations peuvent entraîner des restrictions d'import/export et des sanctions économiques, des perturbations dans les flux logistiques (Cf. risque de défaillance de la chaîne d'approvisionnement), des mesures protectionnistes (hausse des droits de douane), une instabilité des politiques publiques, des variations brusques de marché ou de segment de marché.

Cela pourrait se traduire, pour Renault Group, par de l'insécurité pour les employés, des ruptures d'approvisionnement, des interruptions d'activités ou des pertes d'actifs, des surcoûts, des baisses de ventes, des restrictions de transfert de flux monétaire vers la maison-mère, des expropriations à l'encontre des actifs du Groupe, impactant in fine le compte de résultat ou le bilan du Groupe.

En 2024, le contexte international a été marqué par la persistance d'une forte instabilité, avec la poursuite de la guerre en Ukraine et l'extension du conflit au Moyen-Orient (guerre à Gaza et au Liban, attaques contre les navires marchands en mer Rouge), combinée à l'anticipation des conséquences potentielles des résultats de l'élection présidentielle américaine.

Malgré des disparités selon les pays, la croissance mondiale est restée stable en 2024 tandis que l'inflation a poursuivi son repli. Les échanges mondiaux se sont également redressés. Toutefois, les mesures protectionnistes et les tensions géopolitiques continuent à faire planner le risque de perturbations des échanges et des chaînes d'approvisionnement.

En Europe, plusieurs pays (Allemagne et France par exemple) ont modifié leurs aides à la vente des véhicules électriques ce qui a ralenti la croissance du segment de marché des véhicules électriques.

Hors Europe, les pays ou zones qui exposent le plus le Groupe par leur poids dans les ventes et/ou la production totale sont le Maroc, la Türkiye et l'Amérique latine. Les poids respectifs dans les ventes et la production de véhicules du Groupe sont les suivants pour chacun de ces pays ou zones (Voir les chapitres 1.3) : Maroc (3 %, 17 %), Türkiye (7 %, 14 %) et zone « Amériques » (11 %, 11 %). Malgré leur poids limité dans les ventes et la production de véhicules du Groupe, la Chine et la région Asie-Pacifique occupent une place cruciale dans la chaîne de valeur des batteries et du véhicule électrique.

Dispositif de gestion

En matière d'implantation industrielle, les choix géographiques de Renault Group sont faits en tenant compte des risques d'instabilité. Les calculs de rentabilité attendus des investissements intègrent des primes de risque en fonction des pays. Opérationnellement, le Groupe accroît de manière continue le niveau d'intégration locale afin de réduire les impacts des risques politiques et risques de change et d'augmenter sa compétitivité.

Le schéma de facturation dit « en étoile » élaboré par Renault Group (vente par les filiales de fabrication de leur production exportée à Renault s.a.s., qui la revend aux filiales commerciales et aux importateurs indépendants), permet de centraliser la gestion des risques de non-paiement et de mettre en œuvre des couvertures à des conditions compétitives. Ampere s.a.s applique le même schéma pour la revente aux filiales commerciales (et indirectement *via* une facturation à Renault s.a.s. pour les importateurs indépendants).

Le dispositif de gestion mis en place pour s'adapter aux variations des flux logistiques du fait d'une crise géopolitique ou d'une variation inattendue du marché est décrit dans le paragraphe sur le risque de défaillance de la chaine d'approvisionnement.

Sur le plan commercial, le risque d'exposition de Renault Group est limité par la diversité des pays de commercialisation.

Renault Group est organisé en *Business Units* / marques ayant la responsabilité de réagir aux variations inattendues de marché en actualisant leur production et leurs actions commerciales en conséquence.

En 2024, Renault Group a mis en place une control tower multi-métiers, au niveau du groupe, pour assurer le pilotage fin de la réaction face à l'évolution du segment des véhicules électriques en Europe pour assurer la conformité à la réglementation du CAFE (Corporate Average Fuel Economy) et préserver les résultats commerciaux et financiers.

Le conflit en Ukraine et ses conséquences sur l'activité du Groupe continuent de faire l'objet d'un suivi continu. En 2024, Renault Group a renforcé son organisation sur le contrôle des exportations avec des recrutements dans l'équipe dédiée et une gouvernance multi-métiers. Cette équipe est en charge de la veille sur les sanctions applicables à l'activité du Groupe et de l'animation du respect de ces dernières. Les sanctions sont analysées et traduites en plans d'actions mobilisant l'ensemble des directions impliquées afin que les activités du Groupe soient toujours faites en conformité avec les réglementations applicables.

D'une manière générale, Renault Group a poursuivi le contrôle des coûts fixes et la restructuration de la capacité industrielle pour la maîtrise du point mort de l'entreprise, ce qui permet la résilience en cas de survenance de risques impactant de manière significative ses opérations. Le contexte inflationniste mondial est intégré dans les hypothèses budgétaires et les prévisions de marché du Groupe. Des analyses de sensibilité par scénario sont faites.

MOYEN Risque de transformation digitale inefficace

Description	Dispositif de gestion
La transformation digitale a pour objectif de soutenir la stratégie de Renault Group en permettant à l'ensemble des fonctions d'améliorer leur productivité, réduire leurs coûts et créer de nouvelles sources de valeur. Cette transformation implique des changements organisationnels autant que techniques. La Complexité croissante liée aux nombreuses interfaces entre les systèmes d'information des différentes fonctions, un manque de compétences internes et externes et une gouvernance inefficace sont autant de risques qui pourraient conduire à une mauvaise qualité des produits ou plateformes, un retard de la transformation digitale, une productivité des métiers insuffisante et *in fine* à une expérience client dégradée et une perte de compétitivité du Groupe.	La transformation digitale est pilotée par la fonction informatique. Elle rapporte mensuellement au Leadership Team, qui suit l'avancement de l'exécution du plan digital et veille à la cohérence de ce plan avec les orientations stratégiques du Groupe. Afin de décloisonner les domaines et renforcer l'alignement entre la stratégie et l'exécution des projets, Renault Group a procédé à une structuration en chaînes de valeurs pour porter les projets et solutions parmi lesquels : développement véhicule, efficience industrielle, « *end-to-end supply chain* », services connectés. Ces chaînes de valeur ont défini et adaptent régulièrement leur plan digital à trois ans, en collaboration avec l'équipe de direction du Groupe. Le pilotage opérationnel est réalisé de façon mensuelle. Sur le volet technique, les architectes veillent à la cohérence et à la rationalisation des produits utilisés afin de gérer l'obsolescence et maitriser les coûts d'exploitation. Le déploiement de l'intelligence artificielle (en conformité avec la démarche « IA responsable » du groupe) représente un levier puissant, utilisé par le groupe pour soutenir et augmenter la productivité des métiers. Par exemple, l'IA contribue à la productivité de la *supply chain :* optimisation des routes de transports et du remplissage des camions. Afin de toujours mieux optimiser et prioriser ses investissements, en cohérence avec la stratégie digitale, la Direction informatique a initié début 2025 un plan d'action visant à améliorer la précision de ses indicateurs financiers. Enfin, le Groupe échange régulièrement avec d'autres acteurs majeurs de l'industrie dans une logique de partage de bonnes pratiques. Cette veille active permet de se maintenir à l'avant-garde de la transformation digitale.

FAIBLE Risque de catastrophe naturelle, sanitaire ou industrielle

Description	Dispositif de gestion
Les sites opérationnels du Groupe, qu'il s'agisse de sites de fabrication, de centres d'ingénierie et d'essais, de plateformes logistiques ou encore de sites commerciaux, sont exposés à des risques d'accidents du travail, d'accident industriel, d'incendie, d'explosion ou de bris de machine. Certains des sites du groupe sont exposés au risque sismique (Türkiye, Roumanie, Maroc), au risque d'inondation ou submersion (notamment en France et en Corée) ou à l'inverse au stress hydrique. L'ensemble du Groupe pourrait être concerné par une pandémie semblable à celle de la Covid-19. La survenance de ces risques pourrait être due à une application insuffisamment rigoureuse des règles applicables en matière de prévention, une maintenance insuffisante de notre patrimoine immobilier ou de nos installations industrielles, ou à des causes externes (séismes, risques physiques liés au réchauffement climatiques). En dépit des politiques de prévention et de résilience, présentés ci-après, ces évènements pourraient porter atteinte à l'intégrité des personnes, de l'environnement ou des sites concernés et conduire à des perturbations significatives de la capacité des sites à opérer, avec des conséquences sur la performance globale du Groupe (ventes, chiffre d'affaires, compte de résultat ou bilan), notamment au travers des interdépendances industrielles.	Ce risque mobilise plusieurs fonctions expertes de ces sujets, notamment la Direction HSEE, la Direction Prévention et Protection, la Direction de l'immobilier et des services généraux, qui animent l'ensemble des sites concernés sur ces problématiques. Un comité de pilotage est organisé 4 fois par an par la Direction du Management des risques, présidé par des Directeurs de la Direction industrielle, en présence de ces fonctions expertes, pour suivre l'avancement des actions de progrès et décider des actions complémentaires. Renault Group a mis en place et développé une politique de prévention ambitieuse et rigoureuse portant sur la sécurité des personnes et des biens, et travaille à sa capacité de résilience face aux catastrophes naturelles. En cas de situation exceptionnelle, par exemple en cas de survenance d'une pandémie, Renault Group est en mesure de mobiliser un dispositif de gestion de crise et de continuité d'activité, afin de protéger la santé des collaborateurs, de préserver ses actifs et sa capacité à opérer dans les différents pays. 97 % des actifs (industrie, ingénierie et logistique) couverts par le programme d'assurance « dommages et pertes d'exploitation » se sont vu attribuer en 2024 le label international « Risque hautement protégé (RHP) », matérialisant un niveau de prévention et protection agréé par les compagnies d'assurances. Les risques et dispositifs de gestion portant sur la santé-sécurité des personnes sont détaillés dans la section 2.2.3.1 (ESRS S1) du rapport du durabilité (CSRD) ainsi que dans le plan de vigilance, dans la section 2.3.3. Des actions ont été réalisées ou sont en cours sur les sites à risque sismique : renforcement des bâtiments et des installations, formation du personnel, dispositif de gestion de crise notamment. Les séismes majeurs survenus en Türkiye et au Maroc en 2023 n'ont pas impacté les sites industriels. Des analyses sont en cours en Türkiye pour identifier les éventuelles actions complémentaires à mener. Renault Group a engagé de longue date des actions pour se prémunir du risque d'inondation et engage les actions de maintenance nécessaires. Suite aux précipitations extrêmes survenues en 2024, des analyses complémentaires sont en cours pour vérifier la capacité des réseaux d'évacuation des eaux pluviales sur nos sites industriels. Des actions sont définies pour faire face à d'éventuelles restrictions de consommation d'eau lors des périodes de sècheresse. A plus long terme, la stratégie nommée « Full Power Water » vise à réduire de manière très significative la consommation d'eau par véhicule produit. Les actions sont détaillées dans la section 2.2.2.3 (ESRS E3) du rapport du durabilité (CSRD). Avec le support et l'expertise de la Direction de l'immobilier, le diagnostic a été approfondi afin d'identifier les besoins importants de maintenance des bâtiments sur les sites industriels. Cela a permis de compléter le plan pluriannuel des travaux à réaliser.

FAIBLE

Risque Social

Description	Dispositif de gestion
Dans un contexte économique, environnemental et géopolitique instable, de fortes transformations mettent sous tension l'activité de l'entreprise. Dans cette situation, le plan stratégique « Renaulution » a entraîné des évolutions d'organisation et de *business models* notamment à travers la création de nouvelles entités et partenariats. Des évolutions sont encore susceptibles d'arriver. Les enjeux de transition énergétique et des facteurs externes aggravants comme le ralentissement du marché du véhicule électrique, la concurrence, en particulier chinoise, les contraintes réglementaires, les variations des prix des matières premières et du coût de l'énergie, pourraient amener le Groupe à prendre des mesures relatives aux conditions d'emploi des collaborateurs. Par ailleurs, une augmentation de l'inflation dans les pays où Renault Group est présent avec des opérations significatives pourrait conduire à une pression sur les coûts au niveau local. Dans cet environnement, le risque est pour le Groupe de se voir confronté à des mouvements sociaux dans les pays où il est implanté, qui pourraient perturber ses activités.	S'appuyant sur ses accords cadre mondiaux de 2013 et 2019, Renault Group dispose d'une dynamique de dialogue social tant au niveau mondial au travers de son Comité de Groupe qu'au niveau local avec les instances représentatives du personnel. Renault Group s'engage à faire face à ces changements et aux risques associés, par un dialogue social régulier et qualitatif, permettant de trouver des accords globaux et/ou locaux et à faire évoluer ces instances si nécessaire. La qualité du dialogue avec les instances représentatives du personnel au cours de l'année 2024 a permis de limiter la durée et les impacts des conflits sur les activités. Le dialogue entre les entités ressources humaines corporate et pays a également été renforcé en 2024 pour augmenter la réactivité, en particulier en fonction de l'évolution du contexte local.

4.2.3 Risques juridiques et de conformité

MOYEN **Risque ESG y compris risque climatique de transition**

Description	Dispositif de gestion
Les thématiques ESG (Environnement Social Gouvernance) sont au cœur de la stratégie de Renault Group, qui s'engage dans une démarche de transition vers un modèle plus durable. Les 3 piliers de cette stratégie sont : réduire son impact sur l'environnement, assurer la sécurité de ses clients et ses employés et permettre une transformation inclusive pour tous. Renault Group est exposé au risque de ne pas tenir les engagements sur lesquels il a communiqué (par exemple, contribuer à la neutralité carbone avec un objectif Net Zéro émissions de gaz à effet de serre en Europe en 2040 et dans le monde en 2050), et à celui de ne pas être conforme à certaines règlementations. En effet, la performance ESG est encadrée par de nombreuses règlementations et est encouragée de façon volontaire, au-delà du règlementaire. La communication externe est de plus en plus complète, avec une exigence de transparence de plus en plus marquée. Elle est analysée en profondeur par les parties prenantes (notamment les ONG et agences de notations extra-financières). En particulier, Renault Group est exposé aux risques liés au réchauffement climatique : • risques de transition vers une économie bas carbone, et à toutes les adaptations qu'elle implique ; • risques physiques liés à l'évolution du climat (ceux-ci sont traités séparément, dans le risque de catastrophe naturelle, sanitaire ou industrielle, décrit précédemment, parmi les risques opérationnels). La survenance de ces risques pourrait être due à : • un manque de robustesse des dispositifs de conformité règlementaire déployés dans le Groupe (en particulier ceux portant sur les nouvelles règlementations) ; • une défaillance dans le suivi des plans d'actions permettant l'atteinte des objectifs ; • un manque de qualité ou de cohérence des informations communiquées ; • un manque de transparence perçu par les parties prenantes en regard de leurs attentes. L'inflation règlementaire, la comparabilité croissante du reporting ESG des entreprises et les attentes croissantes des parties prenantes sont de nature à accroitre la survenance de ces risques. Ceci pourrait avoir pour conséquence des amendes ou pénalités financières, des controverses ciblant le Groupe, une dégradation des notations extra-financières, de la réputation et de l'attractivité de Renault Group, pour les investisseurs, les clients ou les employés, avec un potentiel impact sur le chiffre d'affaires et la profitabilité du Groupe.	Le déploiement de la stratégie développement durable de Renault Group est suivi à tous les niveaux de l'entreprise et la performance ESG est examinée par le Comité Exécutif de Développement Durable Groupe ainsi qu'un comité dédié du Conseil d'administration, le Comité Stratégie et Développement Durable. La gouvernance du Développement Durable au sein du Groupe et les responsabilités des principales fonctions impliquées sont décrites en détail au chapitre 2, section 2.1.2. L'ensemble des plans d'action déployés dans le cadre de la stratégie développement durable du groupe sont décrits en détail dans les chapitres respectifs aux différents enjeux de la CSRD. A titre d'exemple, le Direction du Développement Durable : • anime les feuilles de route (climat et économie circulaire notamment) concernant ses engagements volontaires et suit régulièrement leur avancement ; • échange régulièrement avec des ONG et les acteurs publics afin de mieux comprendre leurs attentes ; • réalise une veille sur les controverses ESG. Afin de maîtriser les risques, des outils et des processus permettent de piloter la réduction de l'empreinte carbone sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules (par exemple via la *control tower* décarbonation), et une revue de l'ensemble des plans d'actions et de leurs résultats est réalisée au minimum deux fois par an avec la Leadership Team. Renault Group a par ailleurs mis en place un prix interne du carbone pour piloter la réduction de ses émissions de CO_2 en internalisant dans ses choix le coût économique des émissions de gaz à effet de serre dans les projets véhicules, installations industrielles, et approvisionnement pièces et matières premières. Les actions sont détaillées dans la section 2.2.2.1.5.2 du rapport du durabilité portant sur les plans d'action d'atténuation au changement climatique. En 2024, des groupes de travail ont analysé et affecté les nouvelles règlementations (par exemple CSRD, CBAM_*Carbon Border Adjustment Mechanism*_, règlementations batteries) aux fonctions pertinentes, afin qu'elles mettent en place les dispositifs de conformité adaptés. De nouvelles formations ont été déployées auprès des employés, sur le recyclage des batteries et les achats durables. Sur le pilier environnemental de sa stratégie, Renault Group a présenté au public au Mondial de l'Automobile 2024 un *demo car*, Emblème, qui démontre ses efforts en termes de décarbonation, en atteignant une réduction de 90 % les émissions de gaz à effet de serre (par rapport à un véhicule équivalent). Les solutions qu'il propose participeront à la maîtrise du risque environnemental sur les futurs véhicules.

MOYEN Risque de non-conformité aux lois et règlements, y compris corruption

Description

Du fait de son activité internationale, Renault Group est soumis à des législations et réglementations nombreuses, complexes et dynamiques, spécifiques à l'automobile ou non (réglementation technique des véhicules, sécurité générale du produit, droit de la concurrence, contrôle des exportations et sanctions internationales, droit du travail, cybersécurité, protection des données à caractère personnel, etc.)

Le Groupe pourrait ainsi se trouver exposé à un changement de législation ou de réglementation insuffisamment anticipé ou incorrectement pris en compte par le dispositif de gestion existant.

Ces éventuels écarts d'anticipation ou de prise en compte pourraient se traduire, pour le Groupe et ses dirigeants, par d'éventuelles sanctions pénales, administratives ou financières, par une altération des capacités du Groupe à exercer ses activités opérationnelles, avec un impact sur son chiffre d'affaires et son résultat ainsi que par une détérioration de son image.

Dispositif de gestion

La Direction Ethique et Compliance (DEC) définit et actualise annuellement la liste et le périmètre des domaines règlementaires majeurs pour Renault Group (20 en 2024). Elle veille à ce que chaque nouveau domaine soit clairement attribué à une Direction prescriptrice et apporte son support aux Directions prescriptrices nouvellement nommées dans la structuration de leur dispositif. Elle veille à la robustesse des programmes de conformité.

Les Directions prescriptrices, expertes de leur domaine, ont la responsabilité de bâtir et animer au sein du Groupe leur dispositif de conformité règlementaire :

- organisation de la veille règlementaire ;
- définition des politiques et procédures applicables dans le Groupe ;
- animation de leur réseau en France et à l'international ;
- mise à disposition de formations aux populations concernées ;
- définition et mise en œuvre de contrôles (niveaux 1 et 2).

A titre d'exemple, la conformité au droit de la concurrence est sous la responsabilité de la Direction juridique, qui s'appuie sur un réseau de juristes pour le déploiement du dispositif dans le Groupe et la prise en compte des spécificités règlementaires locales le cas échéant. Le dispositif anti-corruption est sous la responsabilité de la DEC. En complément, Renault Group demande à ses filiales de participer au dialogue permanent avec les autorités nationales ou régionales en charge de la réglementation spécifique des produits du secteur automobile, afin d'en anticiper les évolutions.

Le suivi des actions de progrès portant sur les différents domaines de conformité est réalisé lors des Comités d'Éthique et de Conformité (CEC), chaque trimestre. En cas de risque identifié, une intervention est réalisée en Comité des Risques et du Contrôle Interne (CRCI). Chaque année, le bilan annuel de la conformité règlementaire est présenté au CRCI, puis au Comité d'audit et des Risques (CAR).

Pour renforcer la maîtrise du risque de non-conformité, des mesures additionnelles ont été déployées en 2024, portant sur :

- la clarification des responsabilités :
  - nomination officielle des prescripteurs de domaines majeurs, accompagnée d'une fiche de mission précise,
  - synoptique des rôles et responsabilités des parties prenantes (en particulier : Gouvernance, Directions prescriptrices, DEC, Direction Juridique, Direction de Contrôle Interne) dans le système de management de la conformité ;
- la mise à jour de contrôles standard sur chacun des domaines de conformité, par la DCI et les Directions prescriptrices, intégrés dans le *Referential Internal Control Standard* (RICS), permettant de vérifier le déploiement et l'efficacité des dispositifs de conformité dans les principales entités du Groupe.

MOYEN Risques juridiques

Description

En tant que constructeur automobile qui conçoit, fabrique et distribue des véhicules et des pièces de rechange, Renault Group est exposé d'une façon générale à des risques de litiges, de non-conformité de ses produits ou à la mise en cause des droits de propriété intellectuelle qui y sont attachés.

Litiges

Renault Group est exposé à un risque d'évaluation et d'exhaustivité des montants qui pourraient être décaissés dans le cadre des procédures contentieuses en cours.

Surveillance de marché

Comme tout constructeur, Renault Group est exposé à un risque de non-conformité des produits qu'il commercialise et à leur retrait du marché. Dans un contexte de particulière sensibilité aux enjeux écologiques, d'évolutions jurisprudentielles, et de durcissement de la réglementation applicable, ce risque apparaît élevé s'agissant des véhicules thermiques commercialisés par le Groupe.

Propriété intellectuelle

Le savoir-faire industriel de Renault Group, les innovations issues de la recherche ainsi que les produits mis sur le marché font l'objet de dépôts de brevets, marques, dessins & modèles visant à protéger la propriété intellectuelle du Groupe. À ce titre, Renault Group dépose chaque année un nombre significatif de brevets marques, dessins & modèles dans son secteur d'activité (Voir chapitre 1.4). Le risque majeur auquel il doit faire face en matière de propriété intellectuelle est le risque de contrefaçon, subie ou active.

La contrefaçon dite subie peut être le fait de tiers à l'encontre des produits, processus industriels, marques, dessins & modèles protégés par Renault Group. Sur le plan technologique, compte tenu de la notoriété de Renault notamment en matière de véhicules hybrides et électriques, le Groupe pourrait devenir une cible privilégiée de cette contrefaçon. La technologie E-TECH de Renault Group est un exemple significatif. En matière de marques, dessins & modèles, les répercussions peuvent être particulièrement sensibles sur le marché du remplacement. La notoriété existante du Groupe constitue un élément clé de l'augmentation de ce risque de contrefaçon.

La contrefaçon dite active pourrait être le fait involontaire de Renault Group compte tenu du risque lié au délai pendant lequel les demandes de brevets ne sont pas rendues publiques. Des demandes de brevets déposées par des tiers et connues seulement au moment de leur publication pourraient contraindre Renault Group à modifier un produit en cours de développement en alourdissant les charges de Recherche et Développement du projet, ou à négocier des droits d'utilisation de l'élément breveté. Ce risque est particulièrement présent dans le cadre de la connectivité et s'agissant des brevets essentiels standards.

D'une façon générale, les risques décrits (de nature règlementaire, civile ou commerciale) pourraient aboutir au paiement d'amendes ou de dommages-intérêts susceptibles d'impacter négativement le résultat d'exploitation et la situation financière du Groupe. Dans cette hypothèse, ces procédures pourraient également avoir un effet sur la réputation du Groupe auprès des consommateurs et indirectement réduire l'attractivité des véhicules qu'il commercialise.

Dispositif de gestion

La maîtrise des risques juridiques s'appuie notamment sur un dispositif de contrôle interne organisé autour de trois principes directeurs :

- l'animation de la fonction juridique dans le Groupe, qui est organisée autour d'une fonction centrale et de collaborateurs au sein des principaux pays dans lesquels le Groupe est présent. Le rattachement de ces collaborateurs est hiérarchique et/ou fonctionnel ;
- une attitude proactive des différents collaborateurs de la fonction juridique dans l'identification en amont des risques juridiques et l'adaptation des procédures associées (consultations de conseils, information de la fonction juridique en central, etc.) ;
- une veille réglementaire réalisée par Renault Group en lien avec les différents pays concernés.

Les brevets, marques, dessins & modèles déposés par Renault Group sur les marchés automobiles principaux du Groupe, lui procurent une arme efficace pour lutter contre la contrefaçon. Par ailleurs, en matière de marques, la mise en place de surveillances douanières dans différents pays, permet le signalement de produits douteux tant à l'importation qu'à l'exportation.

4.2.4 Risques financiers

ÉLEVÉ Risque financier lié à la gestion de la participation de Renault Group dans Nissan

Description	Dispositif de gestion
Renault détient 35,9% du capital de Nissan (en pourcentage d'intérêt) et est représenté au Conseil d'administration par deux administrateurs. Dans un contexte automobile en pleine transformation, Nissan a annoncé en 2024 plusieurs révisions à la baisse de ses perspectives financières avec un impact défavorable sur le cours de son action. De ce fait, Renault Group est exposé aux risques d'une contribution plus faible de Nissan au résultat net consolidé du groupe (Voire des pertes) à hauteur de sa quote-part dans le capital, de moins-value en cas de cession d'actions, et de dépréciation de sa participation dans Nissan. Ce risque est sans incidence sur le free cash-flow de Renault Group. Par ailleurs Renault Group est exposé à un risque sur le niveau des dividendes perçus (au titre de cette participation) et de valorisation des cessions éventuelles. En 2024, le risque s'est matérialisé avec les impacts suivants sur le résultat net consolidé de Renault Group : +211 millions d'euros de contribution de Nissan (+797 millions d'euros en 2023), -1,5 milliard d'euros de moins-value des cessions d'actions de Nissan réalisées en mars et septembre 2024, et -0,7 milliard d'euros de perte de valeur sur la participation dans Nissan à la suite du test de perte de valeur réalisé au 31 décembre 2024, résultant des hypothèses les plus récentes de Nissan, impactant la contribution des entreprises associées. Au premier semestre 2024, Renault Group a perçu 142 millions d'euros de dividendes de Nissan.	Renault Group conserve dans une fiducie française 18,8% (au 31 décembre 2024) des actions Nissan, en conservant les droits économiques associés jusqu'à leur vente. Renault Group décide librement les dates de cession, sans limite de temps. Renault Group suit attentivement l'évolution de la stratégie et de la performance de Nissan et l'incidence sur sa participation.

ÉLEVÉ Risque de change

Description

En raison de l'internationalisation de ses activités, le Groupe est exposé au risque de change. Ce risque est lié à la fluctuation des différentes devises par rapport à l'euro et s'exerce principalement sur l'activité Automobile du Groupe.

Cette activité est exposée au risque de change principalement au niveau de la marge opérationnelle, et le Groupe peut couvrir ponctuellement certaines de ses expositions. Sur la base de la structure de ses résultats et de ses flux d'exploitation de l'année 2024, une hausse de 1% de l'euro contre toutes monnaies aurait un impact défavorable de 43 millions d'euros sur la marge opérationnelle annuelle de l'Automobile après couvertures (impact détaillé par devises en note 25-B2 des annexes aux comptes consolidés, dans la section 5.2.2.6.5).

Le résultat financier, la part dans le résultat des entreprises associées, les capitaux propres et la position nette de liquidité peuvent également être impactés par la fluctuation des parités de change contre l'euro.

En particulier, le Groupe a une participation dans Nissan, et de ce fait détient un actif net en yen dont les fluctuations impactent la valeur des titres à l'actif et les réserves de conversion du Groupe au passif. Pour l'exercice 2024, l'impact d'une hausse de 1% de l'euro contre le yen se traduit par une diminution de la contribution de Nissan dans les capitaux propres du Groupe de 125 millions d'euros et une augmentation dans le résultat du Groupe lié aux entreprises associées de 5 millions d'euros (Voir notes 12-C, section 5.2.2.6.4 et 25-B2, section 5.2.2.6.5. des annexes aux comptes consolidés).

Par ailleurs, le Groupe couvre partiellement le risque de change lié à son investissement dans Nissan grâce à la mise en place d'emprunts en yen, ce qui impacte sa position nette de liquidité. Ainsi, une hausse de 1% de l'euro contre le yen aurait pour effet d'augmenter la position nette de liquidité de 12 millions d'euros.

Le secteur financement des ventes est exposé de façon plus limitée au risque de variation des parités de change, lequel peut néanmoins affecter négativement sa situation financière.

Dispositif de gestion

Le déploiement de la politique de gestion du risque de change du secteur automobile ainsi que son suivi sont assurés par la Direction Performance et Contrôle et par la Direction Financement et Trésorerie (DFT).

Toute couverture du risque de change en marge opérationnelle doit faire l'objet d'une analyse préalable par ces Directions puis d'une autorisation formelle de la Direction Financière ou de la Direction Générale, ainsi que d'un reporting mensuel auprès du Directeur Financier. Lorsque cela est possible, les opérations de change sont principalement exécutées par la Salle des marchés du Groupe (Renault Finance) pour les devises négociables sur les marchés internationaux.

En 2024, afin de limiter l'exposition de sa marge opérationnelle au risque de change, le secteur Automobile a mis en place des couvertures de change sur le peso argentin, le yuan chinois et la livre turque.

Par ailleurs, afin d'éviter toute distorsion du résultat financier liée au change, le risque de change lié aux flux de financement et de placement en devises étrangères est systématiquement minimisé. Les excédents de trésorerie constatés dans des pays non centralisés sur la maison mère sont généralement placés en monnaie locale, sous le contrôle de la DFT. Les financements sont réalisés dans la devise patrimoniale de chaque entité, ou lorsqu'ils sont réalisés en devises étrangères, font l'objet de couvertures dans la même devise sous le contrôle de la DFT. Les expositions résiduelles éventuelles (dont celles relatives aux opérations de Renault Finance) sont soumises à dérogation et font l'objet d'un reporting mensuel auprès du Directeur Financier.

Les investissements en fonds propres (en monnaie autre que l'euro) ne font généralement pas l'objet de couverture, entraînant le cas échéant des écarts de conversion qui sont comptabilisés dans les capitaux propres du Groupe. Toutefois, compte tenu de l'investissement dans Nissan, la quote-part de Renault dans la situation nette de Nissan fait partiellement l'objet d'une couverture de change spécifique (Voir la note 12-E des annexes aux comptes consolidés). Le Groupe peut être amené à couvrir son exposition au risque de change sur la quote-part de fonds propres détenue dans Nissan, dans la limite de la quote-part en yen des capitaux propres de Nissan et de son appréciation du risque de liquidité sur le yen.

Le pilotage du risque de change par le secteur Financement des Ventes distingue le risque de change transactionnel et le risque de change structurel. S'agissant du risque de change transactionnel, la plupart des filiales de Financement des ventes ont une activité mono-devise et ne sont donc pas exposées au risque de change. Certaines filiales financent toutefois des actifs libellés dans différentes devises. Leur position de change transactionnelle est encadrée par des limites et l'exposition résiduelle est maintenue à un niveau marginal pour Mobilize FS. Au 31 décembre 2024, la position de change transactionnelle (titres de participation au capital des filiales exclus) consolidée de Mobilize FS s'établit à 12,7 millions d'euros.

Mobilize FS détient par ailleurs des investissements à long terme dans de nombreux pays en dehors de la zone euro. Ces investissements revêtent une importance stratégique pour Mobilize FS et sont intégrés dans la gestion des risques du Groupe. Ils génèrent une exposition structurelle au risque de change qui est gérée avec deux objectifs principaux : a/ protéger les ratios de fonds propres consolidés du Groupe vis-à-vis des impacts résultant de la variation des taux de change des devises. b/ respecter les exigences réglementaires locales en termes de ratio de fonds propres avec un coussin approprié. Les positions ouvertes peuvent entraîner des pertes patrimoniales (dépréciations des fonds propres) si la devise concernée se déprécie. Mobilize FS a établi des limites sur la perte maximale réalisée en maintenant ces positions ouvertes.

Pour plus de détails sur le dispositif de gestion du risque de change, voir la note 25-B2 des annexes aux comptes consolidés.

MOYEN Risque de taux d'intérêt

Description	Dispositif de gestion
L'exposition au risque de taux porte principalement sur le secteur financement des ventes et représente l'impact d'une variation des taux d'intérêt sur la marge brute financière future. Les résultats d'exploitation de Mobilize FS peuvent être affectés par l'évolution des taux d'intérêt du marché ou des taux servis sur les dépôts de la clientèle.	Le pilotage du risque de taux par le secteur Financement des ventes est quotidien : un calcul de sensibilité par devise, par entité de gestion, par portefeuille d'actifs permet de vérifier que chaque entité respecte les limites individuelles qui lui ont été accordées. Cette mesure de la sensibilité au risque de taux est réalisée selon une méthodologie commune à l'ensemble des entités de Mobilize FS. La sensibilité consiste à mesurer l'impact d'une hausse des taux d'intérêt sur la valeur des flux du bilan pour chaque entité. L'amplitude de la hausse est déterminée par une observation historique des taux dans chaque devise. Au 31 décembre 2024, les chocs de taux appliqués pour chaque devise ont été de : • + 100 bps pour CHF et KRW ; • + 150 bps pour EUR, SEK et DKK ; • + 200 bps pour GBP, CZK et MAD ; • + 250 bps pour HUF ; • + 300 bps pour le RON, COP et PLN ; • + 350 bps pour le BRL ; • + 500 bps pour ARS. Le dispositif de couverture permet de réduire l'exposition globale de Mobilize Financial Services ainsi que l'exposition de chaque entité. Au 31 décembre 2024, après couverture, la somme des valeurs absolues des sensibilités à un choc de taux parallèle dans chaque devise s'élève à 20,1 M€, en dessous de la limite fixée par le Groupe (70 millions d'euros). Pour le secteur Automobile, la constitution des réserves de liquidité s'effectue généralement à taux variable et les financements des investissements à long terme à taux fixe. La trésorerie disponible de l'Automobile est centralisée, dans la mesure du possible, sur Renault S.A., et placée sous forme de dépôts bancaires à court terme par Renault Finance. *Pour plus de détails sur le dispositif de gestion du risque de taux, voir la note 25–B3 des annexes aux comptes consolidés, dans la section 5.2.2.6.5.*

MOYEN

Risque de crédit client et réseau

Description

Pour son activité de financement des ventes, le Groupe est exposé au risque de crédit à la clientèle des particuliers et des entreprises ainsi qu'au réseau de concessionnaires. Le risque de crédit résulte de l'incertitude que le client (débiteur) ne puisse satisfaire à ses obligations de rembourser la dette qu'il a contractée vis-à-vis de Mobilize Financial Services.

Ainsi, le risque de crédit se décompose en un risque de défaut, c'est-à-dire la probabilité d'occurrence qu'un client ne remplisse pas ses obligations de payer, et un risque de perte en cas de défaut, c'est-à-dire le non-remboursement de la dette au moment du défaut. L'évaluation de ces deux composantes du risque de crédit est liée d'une part aux éléments socio-économiques et financiers du débiteur et d'autre part au contexte macro et micro économiques dans lequel le débiteur se trouve.

Ainsi, le niveau du risque de crédit s'exprime d'une part sur la classification des prêts selon leur niveau de risque (classement en 3 stages selon les normes IFRS9) et d'autre part sur le niveau de dépréciation appliqué sur chaque classe (stage) de risque. Les dotations pour dépréciation sur prêts ainsi que les montants de pertes sont comptabilisés annuellement et sont présentés dans le compte de résultat de Mobilize Financial Services dans l'agrégat comptable « coût du risque ». Le niveau du coût du risque annuel exprime ainsi l'augmentation ou la baisse marginale du risque de crédit sur le portefeuille de prêts à la clientèle.

Le coût du risque sur l'activité Clientèle (particuliers et entreprise) et le financement des réseaux de concessionnaires est au global à un niveau stable et contenu, les résultats étant très favorables en Europe tandis que la Colombie est marquée par une crise de risque qui touche l'ensemble des acteurs.

Dispositif de gestion

Le système d'acceptation de Mobilize FS repose sur : des modèles statistiques d'octroi, des règles d'acceptation visant à prémunir nos clients contre un risque de surendettement, l'utilisation de bases externes visant à vérifier l'endettement global de nos clients (sauf en France où il n'existe pas de fichier dit « positif »), ainsi que des dispositifs de lutte contre la fraude. Par ailleurs, pour les financements au réseau de concessionnaires, Mobilize FS dispose d'une méthodologie interne permettant de noter chaque contrepartie sur une échelle de risque.

Par ailleurs, l'ensemble des dispositifs d'acceptation sont encadrés par des normes groupes qui sont transposées dans chaque entité de Mobilize FS. La qualité du risque de crédit à l'origine comme tout au long de la vie du prêt fait l'objet d'un suivi permanent et une gouvernance spécifique a été mise en place pour s'assurer de la cohérence du dispositif de surveillance du risque de crédit. Dans ce cadre, les segments de clientèle fragile ou les facteurs de détérioration du risque tels que l'inflation déjà constatée donnent lieu à des ajustements de provision.

Enfin, dans le cadre d'une gestion dite prospective, Mobilize FS réalise d'une part des ajustements à la hausse du montant des dépréciations sur ses encours de prêts à la clientèle par la technique de « *Forward Looking* » prenant en compte des scénarios économiques défavorables et mesure d'autre part la résistance de son « *business model* » ainsi que du niveau de fonds propres par l'application d'un stress test sur son portefeuille de prêts à la clientèle.

Le coût total du risque au 31 décembre 2024 s'élève à 0,31 % de l'actif productif moyen contre 0,30 % au 31 décembre 2023. Au 31 décembre 2024, l'actif net de la clientèle s'élève à 47 224 millions d'euros et l'actif net des concessionnaires à 13 809 millions d'euros.

Pour plus de détails sur le dispositif de gestion du risque de crédit client et réseau, voir la note 2–B6 des annexes aux comptes consolidés, dans la section 5.2.2.6.5.

MOYEN Risque d'exposition aux valeurs résiduelles

Description	Dispositif de gestion
Le marché des véhicules d'occasion à la baisse entraîne un risque pour le porteur des valeurs résiduelles, qui s'engage à reprendre les véhicules au terme de leur financement à un prix fixé à la mise en place des contrats. Ce risque pourrait avoir une incidence négative sur les résultats d'exploitation et la situation financière de l'entreprise en raison de la constatation de pertes non prévues à l'origine du contrat. 2024 était une année de légère hausse du marché de l'occasion mais avec une amorce de baisse des prix consécutive à un niveau de stock élevé dans les réseaux de distribution. Le risque de baisse des valeurs résiduelles est porté par les activités automobiles du Groupe et par Mobilize Financial Services pour les financements associés à un engagement de reprise du véhicule. Au 31 décembre 2024, l'exposition de Renault Group s'élève à 2.864 millions d'euros pour l'Automobile (valeur nette comptable des véhicules) et 4.583 millions d'euros pour Mobilize FS. Au 31 décembre 2023, l'exposition de Renault Group s'élevait à 2 893 millions d'euros pour l'Automobile (valeur nette comptable des véhicules) et 3 356 millions d'euros pour Mobilize FS. L'exposition de Renault Group baisse très légèrement, suivant l'activité commerciale, mais les valeurs résiduelles des véhicules restent stables. En revanche, l'exposition de Mobilize augmente, avec le développement des contrats générant des buy backs.	L'évolution du marché des véhicules d'occasion fait l'objet d'un suivi périodique et approfondi en comités locaux de valeurs résiduelles Renault Group, durant lequel sont analysés, entre autres, les volumes de ventes de véhicules d'occasion, leur prix de marché actuel et futur, le mix du canal de ventes et les prix de vente neufs de ces mêmes véhicules. Il en résulte une estimation du risque, et des provisions peuvent être constituées de façon prudente sur le parc roulant lorsque les valeurs de marché constatées sont devenues inférieures au niveau des engagements de reprise, ou si des risques futurs spécifiques ont été identifiés sur le marché des véhicules d'occasion. Mobilize FS dispose pour son compte d'une gouvernance équivalente et s'appuie sur des synergies importantes avec la maison mère en termes d'outils et d'informations. La mise en place de la nouvelle stratégie VO et de la stratégie privilégiant la valeur au volume, de Renault Group vient renforcer encore plus ce dispositif à travers la mise en place de process structurants, basés sur des data qualifiées.

MOYEN Risque fiscal

Description	Dispositif de gestion
Le risque fiscal est le risque associé à des changements de lois ou règlements fiscaux, aux divergences d'interprétation des textes avec les autorités fiscales locales et à l'évolution de la jurisprudence fiscale. Le contexte réglementaire et fiscal évolue actuellement vers plus de complexité. Le Groupe se réserve le droit de contester tous les redressements qui lui semblent infondés. Suite à l'application de l'IFRIC 23 en avril 2019, les traitements fiscaux incertains liés à l'impôt sur les sociétés sont désormais présentés en tant que passifs fiscaux dans la ligne impôts sur les sociétés dans les autres passifs opérationnels courants.	Renault Group veille au respect, dans tous les pays où il est implanté, des règles fiscales applicables à son activité, conformément aux conventions internationales et aux lois locales. La Direction Fiscale de Renault Group est responsable, au niveau mondial, de la politique fiscale du Groupe, ce qui inclut notamment la gestion de tous les risques fiscaux, pour toutes les entités y compris celles liées aux récentes évolutions d'organisation. En tant que fonction support rattachée à la Direction Financière du Groupe, elle est indépendante des fonctions opérationnelles. Elle est appuyée, dans sa mission, par la filière fiscale locale. Renault Group s'efforce de construire une relation de confiance durable, transparente et professionnelle avec les autorités fiscales des différents pays et opte, quand cela est possible, pour des programmes de partenariat privilégié avec les administrations fiscales. La gestion des risques fiscaux fait partie intégrante du processus global de gestion des risques au sein du Groupe. La Direction Fiscale Groupe s'assure de la diffusion des normes de conformité fiscale au sein du Groupe (Automobile, Financement des ventes et Services de mobilité), à travers des canaux de communication interne. La Direction Fiscale Groupe adopte une approche responsable dans la gestion et le contrôle de la fiscalité, fondée sur une documentation et un contrôle interne rigoureux des processus fiscaux.

FAIBLE Risque de liquidité

Description

Le Groupe finance ses activités Automobile et Financement des ventes par des émissions de dette à long terme, des emprunts bancaires, des émissions de billets de trésorerie, ainsi que par des titrisations des créances et des activités de collecte de dépôts. En cas de fermeture prolongée des marchés ou de tension sur l'accès au crédit, le Groupe est exposé au risque de liquidité. Si le Groupe ne peut accéder à de nouvelles sources de financement ou si ses besoins de financement augmentent, une liquidité insuffisante serait particulièrement préjudiciable à sa compétitivité, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Le risque de liquidité est le risque que les secteurs automobiles et financement des ventes aient une liquidité réduite pour rembourser leurs dettes lorsqu'elles arrivent à échéance ou pour financer la croissance de leur bilan. La liquidité du Groupe pourrait être considérablement affectée par des facteurs qu'il ne peut contrôler, tels que des perturbations générales du marché, la perception sur le marché d'un risque de liquidité accru ou des pressions spéculatives sur le marché de la dette.

Les activités Automobile et Financement des ventes font également l'objet de notations financières auprès de plusieurs agences. Toute révision de ces notations à la baisse pourrait limiter et/ou renchérir l'accès aux marchés des capitaux pour ces activités du Groupe.

Le tableau des notations financières de Renault S.A. est présenté ci-après (en date du 31 décembre 2024).

Agence	Notation et Perspective	Date dernière revue
Moody's	Ba1 / NP / Perspective positive*	Mai 2024
S&P	BB+ / B / Perspective stable	Décembre 2024
R&I	A– / Perspective stable	Mai 2024
JCR	A– / Perspective stable	Mars 2024

* Changement de perspective (passage de stable à positif).

Un échéancier détaillé des passifs financiers des activités Automobile et Financement des ventes est présenté en note 23-D des annexes aux comptes consolidés, dans la section 5.2.2.6.5.

Pour plus de détails sur le risque de liquidité, voir la note 25–B1 des annexes aux comptes consolidés, dans la section 5.2.2.6.5.

Dispositif de gestion

Le pilotage du risque de liquidité du secteur Automobile est réalisé par la DFT. Ce pilotage s'appuie sur un modèle interne, lequel définit le niveau de réserve de liquidité à conserver par l'activité Automobile pour financer son activité et son développement. Ce niveau de réserve de liquidité fait l'objet d'une surveillance mensuelle étroite, grâce à une revue périodique et un reporting adressé au Directeur Financier.

En 2024, Renault S.A. a maintenu son accès aux financements court terme grâce à l'utilisation de son programme de NEU CP[3].

La documentation contractuelle des financements de Renault S.A., y compris les financements bancaires et les accords de crédit, ne contient aucune clause pouvant mettre en cause le maintien du crédit en raison de l'évolution de la qualité de signature de Renault Group ou du respect de ratios financiers.

Au 31 décembre 2024, l'Automobile dispose d'une réserve de liquidité de 18,5 Md€, sensiblement au-dessus de la cible interne, permettant à l'activité Automobile de faire face à ses engagements à 12 mois. Elle est constituée de 15,2 Md€ de trésorerie et équivalents de trésorerie, et de 3,3 Md€ d'accords de crédit confirmés, non utilisés au 31 décembre 2024.

Le pilotage du risque de liquidité du secteur Financement des ventes est fondé sur plusieurs indicateurs ou analyses, réactualisés mensuellement sur la base des dernières prévisions d'encours et des opérations de refinancement réalisées. Les lois d'écoulement des dépôts font l'objet d'hypothèses conservatrices. Le Groupe dispose de limites encadrant son risque de liquidité. Mobilize FS doit disposer à tout moment de ressources financières suffisantes pour assurer la pérennité de son activité et son développement.

Au 31 décembre 2024, la réserve de liquidité centrale du groupe Mobilize Financial Services (périmètre Refinancement centralisé) s'établit à 13.5 Md€, sensiblement au-dessus des cibles internes. Elle est constituée de 4,3 Md€ de lignes bancaires confirmées non tirées, 4,5 Md€ de collatéral éligible aux opérations de politique monétaire des Banques Centrales, 4.5 Md€ d'actifs hautement liquides (HQLA) et de 0,2 Md€ d'actifs financiers, qui permettent à Mobilize FS d'assurer le maintien des financements accordés à ses clients pendant plus de 12 mois sans accès à la liquidité extérieure.

Pour plus de détails, voir la note 25–B1 des annexes aux comptes consolidés, dans la section 5.2.2.6.5.

3 Negotiable European Commercial Paper (Titres négociables à court terme)

4.3 Litiges

4.3.1 Litiges juridiques

Dans le cadre normal de ses activités en France et à l'international, Renault Group est impliqué dans diverses procédures gouvernementales, judiciaires et arbitrales.

Au cours des 12 derniers mois et à la connaissance de Renault Group, il n'y a eu aucun litige, aucune procédure gouvernementale ou judiciaire autre que celle décrite ci-dessous ni aucun arbitrage en cours ou susceptible d'avoir lieu, pouvant avoir des effets significatifs sur sa situation financière, ses activités ou ses résultats. Chaque événement fait l'objet d'une revue régulière, notamment lors de l'arrêté des comptes. Après avis des conseils compétents, les provisions jugées nécessaires sont, le cas échéant, constituées pour couvrir les risques estimés (Cf. note 20 Provisions de l'annexe aux comptes consolidés).

Procédures émissions

En France

Comme plusieurs autres constructeurs, Renault Group est visé par une information judiciaire pour tromperie aggravée depuis 2017. Cette procédure fait suite à l'enquête réalisée par la DGCCRF en matière d'émission d'oxydes d'azote (NO_x) concernant une douzaine de constructeurs automobiles commercialisant des véhicules diesel en France. Dans le cadre de cette procédure, Renault Group a été mis en examen le 8 juin 2021. Conformément à ce statut, l'entreprise est présumée innocente.

Renault Group conteste avoir commis la moindre infraction et rappelle que ses véhicules ne sont pas équipés de logiciels de fraude aux dispositifs de dépollution. L'entreprise prend toutes les mesures nécessaires à la préservation de ses droits.

A ce stade, Renault Group a dû déposer un cautionnement de 20 millions d'euros (dont 18 millions d'euros pour l'éventuel paiement des dommages et des amendes) et constituer une garantie bancaire d'un montant de 60 millions d'euros pour indemniser les éventuels préjudices.

A l'international

Également en matière d'émission d'oxydes d'azote (NO_x), Renault Group a été visé par des actions au civil en dommages-intérêts, dans différents pays, pour avoir prétendument équipé ses véhicules de logiciels de fraude aux dispositifs de dépollution.

Ainsi, en Allemagne, trente-quatre procédures sont en cours à l'encontre de Renault Group dont vingt-neuf à l'encontre de Renault s.a.s et cinq à l'encontre de Renault AG. Quatre-vingt-quinze décisions de première instance et dix-neuf décisions de Cour d'appel ont d'ores et déjà été rendues. Toutes, sauf trois, ont statué en faveur de Renault s.a.s / Renault AG. Dans les trois décisions défavorables rendues, Renault s.a.s a été condamnée à verser aux demandeurs les sommes de 1.076,98 euros, 1.449,50 euros et 1.274,50 euros (plus intérêts). Cependant, ces demandeurs ont dans le même temps été condamnés à payer à Renault s.a.s les dépens de la procédure s'élevant respectivement à 17.000 euros, 4.359,80 euros (plus intérêts) et à 76 % des coûts de la procédure d'appel dont le montant final n'a pas encore été fixé. Ces décisions ne peuvent faire l'objet d'aucun recours. Une autre décision a été rendue par défaut à l'encontre de Renault s.a.s en raison d'une difficulté de signification mais a été réformée en appel.

En Autriche, douze procédures civiles sont en cours. Onze décisions de première instance ont été rendues dont quatre en faveur de Renault Group. Toutes ces décisions ont fait l'objet d'un appel, sauf l'une d'elles pour laquelle le délai de recours n'a toutefois pas encore expiré. Trois décisions définitives ont été rendues en faveur des demandeurs, condamnant Renault s.a.s à leur payer, pour deux d'entre elles, respectivement 9.532,26 euros et 33.718,05 euros incluant les intérêts et les frais de défense. Pour la troisième, Renault s.a.s a été condamnée à payer au demandeur 1.087,69 euros incluant les intérêts et le demandeur a été condamné à payer à Renault s.a.s 5.596,01 euros au titre de ses frais de défense.

En Angleterre et au Pays de Galles, une action de groupe portée par deux cabinets d'avocats est actuellement pendante contre Renault S.A., Renault Retail Group UK Limited, RCI Bank S.A., certains concessionnaires agréés, ainsi que d'autres constructeurs automobiles. Huit autres cabinets ont depuis informé le Conseil de Renault de leur intention de se joindre à ces demandes. Une première audience de procédure a eu lieu en janvier 2024 et a confirmé que l'action dirigée contre Renault le serait sous la forme d'une action de groupe (« Group Litigation Order » ou « GLO »). Compte-tenu du nombre important de constructeurs automobiles visés par des demandes de GLO portant sur des allégations similaires, la Haute Cour de Justice d'Angleterre et du Pays de Galles a décidé de rationaliser ces procédures en fixant des règles ad hoc de mise en état afin notamment de favoriser la cohérence de leur traitement et limiter les coûts engendrés. Renault a ainsi été désigné « Additional Lead GLO » aux côtés de cinq autres constructeurs faisant également l'objet d'un GLO. Le 28 mars 2024, les cabinets de demandeurs ont signifié au Conseil de Renault un document exposant leurs arguments et précisant les faits reprochés (dit « Generic Particulars of Claim » ou « GPOC »). Renault y a répondu le 26 juillet 2024. Un procès au fond portant sur certaines questions techniques soulevées dans le cadre des procédures engagées à l'encontre des Lead GLO, dont Renault, se tiendra en octobre 2025. En amont de cette audience, un calendrier procédural a été fixé aux termes duquel les parties vont s'échanger des écritures et réaliser des tests d'émission sur plusieurs véhicules sélectionnés pour chaque constructeur, dont six de marque Renault. Conformément

aux règles de procédure anglaises, une phase de disclosure est également en cours.

En Ecosse, une action de groupe a été introduite à l'initiative de six cabinets d'avocats à l'encontre de Renault S.A., Renault Flins, Renault s.a.s, Renault UK Limited, RCI Financial Services Limited ainsi que d'autres constructeurs automobiles. Par décision du 5 juillet 2024, la « Court of Session » a autorisé l'action de groupe. Cette décision a fait l'objet d'un appel de la part d'un autre constructeur automobile partie à la procédure, lequel est actuellement pendant. Une audience se tiendra le 1er avril 2025 pour traiter de cet appel.

Trois fondations de droit néerlandais ont engagé aux Pays-Bas des actions à l'encontre de Renault S.A., Renault s.a.s, Renault Nederland NV, Renault-Nissan BV et Automobile Dacia S.A., ainsi que certains concessionnaires agréés. A la suite de l'audience concernant la recevabilité des fondations et le droit applicable du 29 janvier 2024, le tribunal d'Amsterdam a rendu une décision intermédiaire le 10 avril 2024 par laquelle l'action de groupe engagée par l'une des trois fondations a été autorisée. Les actions engagées par les deux autres fondations ont été autorisées par une décision du 19 juin 2024 par laquelle le tribunal d'Amsterdam a également joint les trois procédures et ordonné aux défenderesses de communiquer un certain nombre de documents et informations. Les défenderesses ont régularisé une réponse à cette injonction de communiquer le 18 septembre 2024 en y répondant en partie et en s'y opposant pour le reste. Le 13 novembre 2024, le tribunal d'Amsterdam a rendu une décision par laquelle il a notamment modifié son injonction de communiquer et sollicité les observations des parties sur cette version révisée. Le 8 janvier 2025, Renault et les fondations ont, respectivement, soumis leurs observations au tribunal d'Amsterdam qui doit rendre un jugement contenant une injonction de communiquer définitive le 19 février 2025.

Enfin, une action de groupe est également en cours en Israël à l'encontre de Renault S.A. aux côtés de son distributeur israélien. Cette procédure en est à un stade procédural préliminaire. Renault S.A. a régularisé des écritures le 19 décembre 2024 afin de contester la demande de certification de l'action de groupe. Une audience préliminaire se tiendra le 4 mai 2025 sur la question de la certification.

Enquêtes concurrence relatives aux véhicules hors d'usage

Le 15 mars 2022, la Commission européenne a effectué des visites et saisies dans les locaux d'entreprises et d'associations du secteur automobile établis dans plusieurs États membres de l'Union Européenne. Parallèlement, la Commission européenne a adressé des demandes formelles d'informations à plusieurs entreprises du secteur. L'enquête porte sur une éventuelle collusion anticoncurrentielle en matière de collecte, de traitement et de valorisation des véhicules particuliers et utilitaires en fin de vie (VHU), concernant notamment (i) la rémunération des entreprises de collecte, de traitement et de valorisation des VHU, et (ii) l'utilisation dans des supports publicitaires de données relatives à la recyclabilité, à la valorisation des VHU ou à l'utilisation de matériaux recyclés. Renault figure parmi les entreprises ayant fait l'objet de visites et saisies en date du 15 mars 2022.

En parallèle, s'agissant de soupçons de pratiques similaires dans le secteur des véhicules hors d'usage, Renault et d'autres sociétés actives dans l'industrie automobile font l'objet d'une enquête de l'Autorité de concurrence britannique (Competition and Markets Authority) et de la Commission Coréenne de la concurrence (Korean Fair Trade Commission). Ces enquêtes antitrust sont toujours en cours.

4.3.2 Litiges fiscaux

Chacun des litiges connus ou procédures en cours, dans lesquels le Groupe est impliqué, a fait l'objet d'un examen à la date d'arrêté des comptes, éventuellement avec l'assistance de conseils externes, et des provisions ont, le cas échéant, été constituées pour couvrir les risques estimés.

Actuellement, des contentieux significatifs avec les autorités fiscales sont en cours en France et en Espagne, portant essentiellement sur des problématiques de prix de transfert.

Le Groupe conteste les arguments mis en avant par les autorités fiscales et a initié des procédures contentieuses afin de faire valoir sa position.

Le Groupe considère qu'il dispose d'arguments solides pour faire prévaloir ses droits.


W-301-LN
92

5 Information financière et comptable

RFA **5.1 Rapport d'activité - 2024** 396

5.1.1 L'essentiel 396

5.1.2 Performances commerciales 403

5.1.3 Résultats financiers 408

5.2 Comptes et rapports des commissaires aux comptes 413

5.2.1 Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés 413

5.2.2 Comptes consolidés 418

5.2.3 Rapports des Commissaires aux comptes sur les comptes annuels 502

5.2.4 Comptes annuels de Renault S.A. 506

5.2.5 Annexe 508

5.2.6 Rapport spécial des commissaires aux comptes sur les conventions règlementées 523

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés dans le sommaire à l'aide du pictogramme. RFA

5.1 Rapport d'activité - 2024

5.1.1 L'essentiel

Principaux chiffres

	2024	2023	Variation
Ventes mondiales Groupe (en millions de véhicules)	2 265	2 236	+1,3 %
Chiffre d'affaires Groupe (en millions d'euros)	56 232	52 376	+3 856
Marge opérationnelle Groupe (en millions d'euros)	4 263	4 117	+146
(en % CA)	7,6 %	7,9 %	-0,3 pts
Résultat d'exploitation (en millions d'euros)	2 576	2 485	+91
Contribution entreprises associées (en millions d'euros)	-521	880	-1 401
Dont Nissan (en millions d'euros)	-483	797	-1 280
Résultat net (en millions d'euros)	891	2 315	-1 424
Résultat net, part du Groupe (en millions d'euros)	752	2 198	-1 446
Résultat net par action (en euros)	2,76	8,11	-5,35
Free cash-flow opérationnel de l'Automobile (1) (en millions d'euros)	2 883	+3 024	-141
Position nette de liquidité de l'Automobile (en millions d'euros)	+7 096 au 31/12/2024	+3 724 au 31/12/2023	+3 372
Actifs productifs moyens du Financement des ventes (en milliards €)			

(1) *Free cash-flow* opérationnel : capacité d'autofinancement après intérêts et impôts payés (hors dividendes reçus des sociétés cotées) diminuée des investissements corporels et incorporels nets des cessions +/- variation du besoin en fonds de roulement.

Synthèse générale

Résultats 2024 : Forte croissance, résultat opérationnel et position nette financière records

Résultats au-dessus des perspectives financières

- **Rentabilité record et génération de trésorerie dépassant les perspectives financières 2024 :**
  - **Chiffre d'affaires du Groupe :** 56,2 milliards d'euros, +7,4 % et +9,0 % à taux de change constants[1] vs 2023. Cette performance robuste est tirée par nos trois marques complémentaires et en croissance
  - **Marge opérationnelle du Groupe historique** en valeur absolue à 4,3 milliards d'euros (+146 millions d'euros vs 2023 et croissance de +15 % excluant l'impact de HORSE[2]) et 7,6 % du chiffre d'affaires
  - **Résultat net – part du Groupe :**
    - 2,8 milliards d'euros (excluant un total de -2,0 milliards d'euros d'impacts de Nissan liés à la moins-value sur les cessions d'actions Nissan, à la contribution de Nissan et à une perte de valeur sur la participation dans Nissan)[3], +21 % vs 2023
    - Résultat net – part du Groupe publié : 0,8 milliard d'euros
  - ***Free cash-flow*[4] solide :** 2,9 milliards d'euros vs une perspective financière supérieure ou égale à 2,5 milliards d'euros, grâce à une performance opérationnelle robuste
  - **Position nette financière de l'Automobile record, qui a pratiquement doublé en un an :** 7,1 milliards d'euros au 31 décembre 2024 (en hausse de 3,4 milliards d'euros vs 31 décembre 2023)
- **Portefeuille de commandes solide en Europe à environ 2 mois de ventes prévisionnelles**
- **Un dividende de 2,20 euros (+19 %** par rapport à l'année dernière) sera soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale des actionnaires le 30 avril 2025, contre 1,85 euro par action au titre de l'année 2023
- **En 2025, prenant en compte les incertitudes du marché, notamment en raison de l'impact de la réglementation sur les émissions de CO_2 en Europe (CAFE), Renault Group vise :**
  - **Une marge opérationnelle du Groupe ≥ 7 %** (incluant environ 1 point d'impact négatif estimé du CAFE)

1 Afin d'analyser la variation du chiffre d'affaires consolidé à taux de change constants, Renault Group recalcule le chiffre d'affaires de l'exercice en cours en appliquant les taux de change moyens de la période précédente.
2 L'ajustement lié à l'impact des opérations de HORSE comprend l'arrêt des amortissements des actifs en 2023 (12 mois) et 2024 (5 mois) avant la déconsolidation au 31 mai 2024 et la marge commerciale facturée par HORSE depuis la déconsolidation (7 mois en 2024).
3 Excluant -1 527 millions d'euros de moins-value sur les cessions d'actions Nissan, +211 millions d'euros de contribution Nissan et -694 millions d'euros de perte de valeur sur la participation dans Nissan.
4 *Free cash-flow* de l'Automobile : flux de trésorerie après intérêts et impôts (hors dividendes reçus de sociétés cotées en bourse) moins les investissements corporels et incorporels nets de cessions +/- variation du besoin en fonds de roulement.

- **Un *free cash-flow* ≥ 2 milliards d'euros** incluant 150 millions d'euros de dividendes de Mobilize Financial Services (MFS) (contre 600 millions d'euros en 2024) en raison d'un niveau minimum de fonds propres de MFS nécessaire au respect des ratios de solvabilité de la Banque Centrale Européenne et des agences de notation. Dès l'année prochaine, les dividendes distribués par MFS retrouveront des niveaux en ligne avec leur moyenne historique (sous réserve de l'approbation des autorités réglementaires et du Conseil d'administration de MFS)

Performance commerciale

- **Des marques automobiles complémentaires et en croissance :**
  - Renouvellement en profondeur de notre gamme de véhicules avec 10 lancements et 2 restylages en 2024 et 7 lancements et 2 restylages en 2025.
  - En Europe, Renault Group est sur le podium des constructeurs :
    - La marque Renault est 3ème sur le marché VP + VUL[5], 1ère sur le marché VUL[6] en Europe et 1ère en France sur le marché VP, sur le marché des véhicules électriques et sur le marché VUL[6].
    - Dacia est dans le top 10 des marques les plus vendues en Europe et sur le podium des ventes à clients particuliers. Sandero est la voiture la plus vendue tous canaux de distribution confondus.
  - Les ventes d'Alpine augmentent de 5,9 % en 2024 avec 4 585 véhicules, avant même le démarrage de son offensive produits.
- **Offensive d'électrification[7]:**
  - Renault Group a poursuivi son offensive d'électrification, avec 33 % de ventes électrifiées[7] en Europe (+4,1 points vs 2023), dont 24 % de ventes de véhicules hybrides et près de 9 % de ventes de véhicules électriques au cours de cette année de transition dans la gamme de véhicules électriques du Groupe. L'offensive des véhicules électriques commence à se refléter dans le mix des ventes du 4ème trimestre avec un mix EV qui atteint 12 %, presque 5 points de plus que sur le reste de l'année. Les véhicules électrifiés de la marque Renault représentent 49 % de ses ventes en Europe : la marque Renault est 2ème sur le marché de l'hybride (HEV) en Europe avec des ventes en croissance de 30 %, représentant 36 % du total de ses ventes. Le mix des véhicules électriques de la marque Renault s'élève à 13 % sur l'année et atteint plus de 16 % au 4ème trimestre.
  - En 2024, Renault Group confirme avoir atteint ses objectifs CAFE (véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers) en Europe.
- **Stratégie commerciale centrée sur la valeur :**
  - Les ventes à clients particuliers du Groupe en Europe[8] représentent 63 % des ventes ttales (+21 points au-dessus de la moyenne du marché). Quatre véhicules[9] du Groupe figurent dans le top 10 des ventes à clients particuliers en Europe.
  - Les segments C et supérieurs de la marque Renault représentent 41,3 % de ses ventes en Europe (+15 points en 4 ans).
  - Des valeurs résiduelles[10] qui progressent sur l'année avec respectivement +9,1 points et +9,5 points pour Renault et Dacia en 4 ans et surperforment le marché.

Résultats financiers

Le chiffre d'affaires du Groupe atteint 56 232 millions d'euros, en progression de 7,4 % par rapport à 2023. A taux de change constants[11], il augmente de 9,0 %.

Le chiffre d'affaires de l'Automobile atteint 50 519 millions d'euros, en progression de 4,9 % par rapport à 2023. Il comprend 1,4 point d'effet de change négatif essentiellement lié à la dévaluation du Peso argentin, de la Livre turque et dans une moindre mesure du Réal brésilien. A taux de change constants[11], il progresse de 6,3 %, en raison notamment des éléments suivants :

- Volume : +1,3 point, lié à l'augmentation de nos immatriculations due à l'impact croissant de nos lancements, et au restockage plus important chez les concessionnaires par rapport à fin 2023 pour sécuriser l'offensive produits en cours.

  Au 31 décembre 2024, les stocks totaux de véhicules neufs représentent 540 000 véhicules, dont 437 000 chez les concessionnaires indépendants et 103 000 au niveau du Groupe.
- Mix produit : +2,7 points, en amélioration constante tout au long de l'année due aux récents lancements du Groupe (Scenic, Rafale, Duster, Symbioz, Renault 5, Koleos, Espace...). Ces lancements ont plus que compensé l'impact négatif de la fin de vie de Zoe, le succès continu de Sandero et la transition du nouveau Master.
- Prix : +0,6 point, qui reflète, comme attendu, l'entrée dans une phase de stabilisation des prix. Renault Group vise à compenser les impacts négatifs des devises par des actions sur les prix tout en redonnant une partie de la baisse des coûts aux clients, principalement à travers du contenu. Cela renforce la compétitivité des véhicules du Groupe tout en protégeant les marges.
- Mix géographique : +0,4 point.
- Ventes à partenaires : -0,9 point, due à la baisse des ventes de véhicules neufs à des partenaires, dans cette année de transition et avant le lancement de nouveaux produits, partiellement compensée par la facturation de

5 VP + VUL : véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers.
6 Hors pick-ups.
7 Inclut les véhicules particuliers électriques, hybrides (HEV) et hybrides rechargeables (PHEV), exclut le mild-hybrid (MHEV).
8 France, Allemagne, Espagne, Italie et Royaume-Uni.
9 Sandero, Duster, Clio et Captur.
10 Pour les marques Renault et Dacia sur le marché des véhicules à particulier en France, Allemagne, Espagne, Italie et Royaume-Uni.
11 Afin d'analyser la variation du chiffre d'affaires consolidé à taux de change constants, Renault Group recalcule le chiffre d'affaires de l'exercice en cours en appliquant les taux de change moyens de la période précédente.

R&D à nos partenaires en lien avec la montée en puissance des projets communs.

- Autres : +2,2 points, principalement en raison de la forte performance de l'activité après-vente.

Le **Groupe** enregistre une **marge opérationnelle record** en valeur absolue à 4 263 millions d'euros, en hausse de 146 millions d'euros par rapport à 2023. Elle représente 7,6 % du chiffre d'affaires.

Ajustée de l'impact des opérations de HORSE[12], la marge opérationnelle du Groupe a augmenté de 15 % en valeur absolue et de 0,5 point sur l'année passant de 6,9 % en 2023 à 7,4 % en 2024.

La **marge opérationnelle de l'Automobile** représente 5,9 % du chiffre d'affaires de l'Automobile et s'élève à 2 996 millions d'euros contre 3 051 millions d'euros en 2023. Cette évolution s'explique principalement par les éléments suivants :

- Un impact de change positif de 143 millions d'euros, principalement lié à l'impact de la dévaluation de la Livre turque sur les coûts de production.
- Un effet volume stable de 4 millions d'euros, l'impact positif lié à l'augmentation des ventes du Groupe étant compensé par une moindre contribution des ventes à partenaires.
- Les effets prix/mix/enrichissement et coûts ont un impact positif de 325 millions d'euros. L'effet prix/mix/enrichissement est négatif à hauteur de 467 millions d'euros et les coûts ont baissé de 792 millions d'euros grâce à la forte performance achats et dans une moindre mesure, grâce à l'effet positif de la baisse des prix des matières premières.
- Le Groupe continue de réduire ses coûts et de transférer une partie de ces bénéfices à ses clients, ce qui permet au Groupe de renforcer sa compétitivité en offrant des véhicules attractifs en termes de prix et de contenu tout en compensant les exigences réglementaires, en particulier sur les nouveaux modèles et les restylages. La stratégie de Renault Group est d'agir sur la combinaison de ces deux effets afin d'améliorer les marges.
- Un impact négatif de la R&D de 115 millions d'euros : la hausse des dépenses de R&D brutes et un taux de capitalisation plus faible en 2024 par rapport à 2023 (-7,4 points) sont en partie compensés par la refacturation de R&D à des partenaires et à une moindre charge d'amortissements des dépenses de R&D capitalisées.
- Une augmentation des frais généraux de 177 millions d'euros, s'expliquant essentiellement par les dépenses liées à l'offensive marketing des marques et aux activités de sport automobile.
- Un effet « Autres » positif de 157 millions d'euros grâce à la forte performance de l'activité après-vente.
- Avant déconsolidation, le traitement comptable IFRS 5 des actifs destinés à être vendus s'est appliqué à HORSE conduisant ainsi à un arrêt des amortissements de ses actifs. Depuis la déconsolidation au 31 mai 2024, les factures, que Renault Group paie à HORSE, incluent le coût des amortissements et la marge commerciale de HORSE. Ces deux effets cumulés représentent un impact négatif dans l'analyse d'effets de -55 millions d'euros au mois de juin et de -330 millions d'euros au second semestre, soit -385 millions d'euros pour la totalité de l'année.

La contribution de **Mobilize Financial Services** (Financement des Ventes) à la marge opérationnelle du Groupe atteint 1 295 millions d'euros contre 1 101 millions d'euros en 2023. Cette hausse s'explique principalement par la poursuite de la forte progression de l'activité de financement clients. En 2023, la marge opérationnelle de MFS incluait un impact négatif non récurrent de 84 millions d'euros de valorisation des swaps.

La contribution des **Services de Mobilité** à la marge opérationnelle du Groupe s'améliore de 7 millions d'euros par rapport à 2023 et s'élève à -28 millions d'euros en 2024.

Les **autres produits et charges d'exploitation** sont négatifs à hauteur de -1 687 millions d'euros (contre -1 632 millions d'euros en 2023). Ce montant inclut 1,5 milliard d'euros de moins-value des cessions d'actions de Nissan réalisées en mars et septembre 2024, une plus-value de 0,5 milliard d'euros liée à la déconsolidation de HORSE, une perte de valeur de 0,3 milliard d'euros sur des développements véhicules et actifs de production spécifiques ainsi que des charges de restructurations à hauteur de 0,3 milliard d'euros.

Après prise en compte des autres produits et charges d'exploitation, le **résultat d'exploitation du Groupe** s'établit à 2 576 millions d'euros contre 2 485 millions d'euros en 2023 (+91 millions d'euros par rapport à 2023).

Le résultat financier ressort à -517 millions d'euros contre -527 millions d'euros en 2023. Cette variation s'explique principalement par une baisse du coût de la dette nette compensée partiellement par l'impact négatif de l'hyperinflation en Argentine.

La **contribution des entreprises associées** ressort à -521 millions d'euros, contre 880 millions d'euros en 2023. Elle inclut +211 millions d'euros de contribution de Nissan ainsi que -694 millions d'euros de perte de valeur sur la participation dans Nissan à la suite du test de perte de valeur réalisé au 31 décembre 2024 résultant des hypothèses les plus récentes de Nissan.

La contribution des entreprises associées inclut également +64 millions d'euros de contribution de HORSE depuis sa déconsolidation.

Les **impôts courants et différés** représentent une charge de 647 millions d'euros contre une charge de 523 millions d'euros en 2023. Cette hausse est liée à l'amélioration de la performance. Le taux effectif d'impôt s'élève à 18 %, stable par rapport à 2023.

Ainsi, le **résultat net** s'établit à 891 millions d'euros et le **résultat net, part du Groupe**, à 752 millions d'euros (soit 2,76 euros par action). Hors moins-value de cessions d'actions de Nissan (-1,5 milliard d'euros), contribution de Nissan (+0,2 milliard d'euros) et perte de valeur sur la participation dans Nissan (-0,7 milliard d'euros), le résultat net s'élève à 2,8 milliards d'euros contre 2,3 milliards d'euros en 2023.

12 L'ajustement lié à l'impact des opérations de HORSE comprend l'arrêt des amortissements des actifs en 2023 (12 mois) et 2024 (5 mois) avant la déconsolidation au 31 mai 2024 et la marge commerciale facturée par HORSE depuis la déconsolidation (7 mois en 2024).

La **capacité d'autofinancement de l'activité Automobile** s'élève à 5 239 millions d'euros en 2024. Elle inclut 600 millions d'euros de dividendes de Mobilize Financial Services. Les investissements corporels et incorporels avant cession d'actifs s'élèvent à 2 915 millions d'euros (2 821 millions d'euros nets des cessions) et les coûts de restructuration à 379 millions d'euros.

La variation du besoin en fonds de roulement est positive à hauteur de 844 millions d'euros en raison du fort niveau d'activité au 4ème trimestre 2024.

Hors impact des cessions, le montant de CAPEX et R&D nets du Groupe s'élève à 4 066 millions d'euros en 2024, soit 7,2 % du chiffre d'affaires contre 7,3 % en 2023. Il est de 7,1 % en incluant les cessions d'actifs.

Le ***free cash-flow***[13] s'élève à 2 883 millions d'euros incluant 600 millions d'euros de dividende de Mobilize Financial Services.

Au 31 décembre 2024, la **position financière nette de l'Automobile** atteint un niveau record à 7 096 millions d'euros, contre 3 724 millions d'euros au 31 décembre 2023, soit une amélioration de 3 372 millions d'euros. Cette augmentation s'explique par le *free cash-flow* solide, un impact positif des opérations liées à HORSE (1 058 millions d'euros dont 324 millions d'euros liés à la cession de 10 % du capital de HORSE à Aramco), le flux de trésorerie reçu des cessions d'actions Nissan (852 millions d'euros) et les dividendes reçus de Nissan (142 millions d'euros). Cette augmentation est partiellement compensée par les dividendes payés aux actionnaires pour 631 millions d'euros (dont 540 millions d'euros payés aux actionnaires de Renault S.A.), les investissements financiers à hauteur de 478 millions d'euros, dont 260 millions d'euros dans Flexis SAS et -454 millions d'euros d'autres effets principalement liés aux actions auto-détenues et à l'impact IFRS16.

La **réserve de liquidité de l'Automobile** à fin décembre 2024 est à un niveau élevé de 18,5 milliards d'euros contre 17,8 milliards d'euros au 31 décembre 2023.

Dividende

Le dividende proposé au titre de l'exercice 2024 s'élève à **2,20 euros par action, en hausse de +19 %** par rapport à l'année dernière (+0,35 euro par action). Le taux de distribution est à 21, 5 % du résultat net – part du Groupe[14]. Ce dividende, intégralement versé en numéraire, sera soumis à l'approbation de l'Assemblée générale des actionnaires le 30 avril 2025. La date de détachement du dividende est prévue le 8 mai 2025 et sa mise en paiement le 12 mai 2025.

Perspectives financières 2025

Dans un marché encore marqué par l'incertitude sur la demande et les contraintes réglementaires, Renault Group bénéficiera en 2025 de l'impact en année pleine des lancements de 2024 et de l'offensive produits de 2025, combinés à l'accélération de la réduction des coûts. Ils seront les moteurs de la performance opérationnelle et d'une solide génération de trésorerie.

En 2025, prenant en compte les incertitudes du marché, notamment en raison de l'impact de la réglementation sur les émissions de CO_2 en Europe (CAFE), Renault Group vise :

- **Une marge opérationnelle du Groupe ≥ 7 %** (incluant environ 1 point d'impact négatif estimé du CAFE)
- **Un *free cash-flow* ≥ 2 milliards d'euros** incluant 150 millions d'euros de dividendes de Mobilize Financial Services (MFS) (contre 600 millions d'euros en 2024).

  La politique de dividende de MFS dépend d'un niveau minimum de fonds propres nécessaire au respect des ratios de solvabilité de la Banque Centrale Européenne et des agences de notation. Ainsi le taux de distribution de MFS dépend du niveau des encours financés et des fonds propres. **La forte augmentation des encours financés en 2024, due à la croissance de l'activité et à la nette progression du prix moyen des véhicules, a conduit MFS à proposer un dividende de 150 millions d'euros. Dès l'année prochaine, les dividendes distribués par MFS retrouveront des niveaux en ligne avec leur moyenne historique (sous réserve de l'approbation des autorités réglementaires et du Conseil d'administration de MFS).**

Annexes

Impacts comptables de HORSE sur la marge opérationnelle

n million d'euros	2022(1)	2023	2024
Marge opérationnelle	**2 570**	**4 117**	**4 263**
En % du chiffre d'affaires	5,5 %	7,9 %	7,6 %
Impacts HORSE	**87**	**482**	**97**
Marge opérationnelle hors impacts HORSE	**2 483**	**3 635**	**4 166**
En % du chiffre d'affaires	5,4 %	6,9 %	7,4 %

(1) Les états financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1ère application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023.

13 *Free cash-flow* de l'Automobile : flux de trésorerie après intérêts et impôts (hors dividendes reçus de sociétés cotées en bourse) moins les investissements corporels et incorporels nets de cessions +/- variation du besoin en fonds de roulement.

14 Excluant -1 527 millions d'euros de moins-value de cession des actions de Nissan et -694 millions d'euros de perte de valeur sur la participation dans Nissan.

Calcul du taux de distribution

	2023	2024
Résultat net, part du Groupe (M€)	2 198	752
Moins-value de cession des actions Nissan (M€)	880	1 527
Perte de valeur sur la participation dans Nissan (M€)	-	694
Résultat net ajusté, part du Groupe (M€)	**3 078**	**2 973**
Dividende par action (€)	1,85	2,20[1]
Variation vs l'année précédente	-	+18,9 %
Dividende payé ou à payer par Renault S.A. (M€)	540[2]	638[3]
Taux de distribution	**17,5 %**	**21,5 %**

(1) Dividende pour l'année 2024, soumis à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires.
(2) Payé en 2024 pour l'année 2023.
(3) Estimation basée sur le nombre d'actions au 31 décembre 2024, à payer en 2025 (soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale des actionnaires).

Faits marquants 2024

- **17 janvier 2024 :** Renault Group annonce une forte hausse de ses ventes au niveau mondial : + 9 % par rapport à 2022, et un total de 2 235 345 véhicules sur l'exercice. Le Groupe est dans une dynamique de succès avec trois de ses marques en forte croissance.
- **29 janvier 2024 :** Compte tenu des conditions de marché et des niveaux de *cash-flow* plus élevés que prévu, Renault Group a décidé d'annuler le processus d'introduction en bourse d'Ampere. Renault Group continuera de financer le développement d'Ampere jusqu'à l'atteinte de l'équilibre financier d'Ampere en 2025. Tous les objectifs annoncés lors du Capital Market Day d'Ampere sont confirmés. De plus, cette décision n'a pas d'impact sur les perspectives financières de Renault Group, ni sur sa stratégie d'allocation du capital.
- **8 février 2024 :** Nissan contribue aux résultats de Renault Group à hauteur de 797 millions d'euros au titre de l'exercice 2023.
- **15 février 2024 :** Renault Group publie ses résultats financiers 2023 avec tous ses indicateurs financiers en forte amélioration et atteignant des niveaux records. Le chiffre d'affaires du Groupe atteint 52 376 millions d'euros, en hausse de 13,1 % par rapport à 2022 (+17,9 % à taux de change constants). Le Groupe enregistre une marge opérationnelle record de 7,9 % du chiffre d'affaires contre 5,5 % du chiffre d'affaires en 2022, en progression de 2,4 points et un *free cash-flow* record de 3,0 milliards d'euros, en hausse de 0,9 milliard d'euros vs 2022. La Position nette financière de l'Automobile est à des niveaux historiques : 3,7 milliards d'euros au 31 décembre 2023 (en hausse de 3,2 milliards d'euros vs 31 décembre 2022). Renault Group vise en 2024 une marge opérationnelle du Groupe ≥ 7,5 % et un *free cash-flow* ≥ 2,5 milliards d'euros. Le dividende proposé au titre de l'exercice 2023 s'élève à 1,85 euro par action, en hausse de 1,60 euro par action par rapport à l'année dernière, ce qui représente un taux de distribution de 17,5 % du résultat net – part du Groupe.
- **15 mars 2024 :** JCDecaux renforce l'écosystème de la Software République en tant que nouveau membre aux côtés de Dassault Systèmes, Eviden, Orange, Renault Group, STMicroelectronics et Thales. Avec ses sept membres et de multiples partenaires, la Software République s'appuie sur de nouvelles collaborations afin d'accompagner les territoires face à leurs défis de demain.
- **20 mars 2024 :** The Future Is NEUTRAL lance une nouvelle activité de reconditionnement de trois pièces adaptées à la chaîne de traction électrique. Une première européenne dans le secteur automobile qui permet désormais aux clients possédant des véhicules électriques d'avoir le choix entre des pièces neuves d'origine ou une gamme de produits reconditionnés de qualité, plus accessible (jusqu'à 30 % moins onéreuse), permettant de limiter l'impact sur les ressources et les émissions de CO_2.
- **20 mars 2024 :** Renault Group lance « Les voitures de future fonction » par CareMakers, une initiative solidaire en faveur du retour à l'emploi dans les déserts de mobilité. Les véhicules qui feront partie de l'initiative sont Dacia Sandero (véhicule neuf) et une sélection de véhicules d'occasion proposés par renew.
- **22 mars 2024 :** À la suite des accords engageants signés le 6 octobre 2023, Renault Group et Volvo Group annoncent la création de Flexis SAS, coentreprise pour une toute nouvelle génération de fourgons 100 % électriques basés sur une architecture *Software Defined Vehicle* (SDV), et de services dédiés. Renault Group et Volvo Group envisagent d'investir respectivement 300 millions d'euros au cours des trois prochaines années. CMA CGM Groupe a confirmé son intérêt pour un investissement stratégique jusqu'à 120 millions d'euros dans Flexis SAS.
- **25 mars 2024 :** Ampere annonce la pose de la première pierre du Laboratoire Innovation Cellule Batterie au Centre Technique de Lardy. Opérationnel dès 2025, ce centre d'excellence et d'innovation permettra le prototypage et l'évaluation de cellules de batteries et contribuera à l'anticipation des ruptures technologiques.
- **26 mars 2024 :** Renault Group et le CEA continuent d'innover ensemble pour la voiture de demain avec le développement d'une architecture de matériaux inédite, qui allie conception numérique de rupture et fabrication additive (impression 3D). Cette innovation pourrait permettre de concevoir des éléments aux propriétés exceptionnelles, et au comportement adaptatif et

personnalisable. Les potentiels d'applications à l'automobile sont prometteurs, avec en premier lieu le confort à bord.

- **27 mars 2024 :** Renault Group annonce son intention de céder à Nissan jusqu'à 100 242 900 actions Nissan représentant environ 2,5 % du capital de Nissan. Cette cession résulte de l'exercice par Nissan de son droit de première offre d'acquérir 100 242 900 actions Nissan à la suite d'une notification de Renault Group exprimant son intention de vendre 280 690 000 actions Nissan (représentant environ 7 % du capital de Nissan). Conformément au Nouvel Accord de l'Alliance, Renault Group a l'option de vendre le reste des 180 447 100 actions qui n'ont pas été rachetées par Nissan, sur une période de 180 jours à Nissan ou à des tiers. Nissan a indiqué sa décision d'annuler les actions acquises ce qui aura un effet relutif pour ses actionnaires.
- **28 mars 2024 :** Après avoir réalisé une première cession d'actions Nissan le 13 décembre 2023, Renault Group réalise une seconde opération en vendant à Nissan 99 132 100 actions Nissan, représentant environ 2,5 % du capital de Nissan. Cette vente entraîne un flux de trésorerie positif de 358 millions d'euros, ce qui améliore la position nette financière de l'Automobile et permet d'accélérer le désendettement du Groupe. Cette transaction soutient également l'objectif du Groupe de retrouver une notation financière « Investment grade ».
- **29 mars 2024 :** L'usine de Sandouville mettra son expertise au service de Flexis SAS, nouvelle co-entreprise créée le 22 mars 2024, et fabriquera, à horizon 2026, la nouvelle génération de fourgons 100 % électriques basés sur une plateforme électronique connectée.
- **3 avril 2024 :** CMA CGM Group rejoint Renault Group et Volvo Group comme membre fondateur de Flexis SAS, coentreprise pour une génération révolutionnaire de fourgons électriques. CMA CGM Group aura une participation de 10 % dans Flexis SAS et investira jusqu'à 120 millions d'euros d'ici 2026. Renault Group et Volvo Group détiendront respectivement 45 % du capital et prévoient d'investir 300 millions d'euros chacun au cours des trois prochaines années.
- **23 avril 2024 :** Renault Group publie son chiffre d'affaires du 1er trimestre 2024 à 11,7 milliards d'euros, +5,9 % à taux de change constants. Le chiffre d'affaires de l'Automobile s'établit à 10 446 millions d'euros, en baisse de 0,7 % et en hausse de 3,6 % à taux de change constants, par rapport au 1er trimestre 2023. Renault Group confirme ses perspectives financières 2024 : une marge opérationnelle du Groupe ≥ 7,5 % et un *free cash-flow* ≥ 2,5 milliards d'euros.
- **2 mai 2024 :** Renault Group lance The Remakers, un nouveau leader européen de la rénovation de pièces automobiles, avec un objectif de croissance de 50 % d'ici 2030. Basé à la Refactory de Flins, The Remakers rejoint The Future Is NEUTRAL, en tant que nouvelle société.
- **9 mai 2024 :** Nissan contribue aux résultats de Renault Group à hauteur de 225 millions d'euros au titre du 1er trimestre 2024.
- **15 mai 2024 :** Renault Group va proposer une offre de véhicule autonome de niveau 4 ambitieuse pour le transport public. Le Groupe développe une plateforme de miniBus électrique, robotisée et prééquipée qui accueillera différentes solutions d'automatisation de partenaires spécialisés. Des expérimentations sont en cours depuis plusieurs années, d'autres sur le point d'être annoncées, notamment celle avec la société WeRide, expert mondial du véhicule autonome.
- **31 mai 2024 :** Renault Group et Geely créent « HORSE Powertrain Limited », entreprise leader des moteurs et transmissions, chaque groupe détenant une participation de 50 %. La nouvelle société est le leader mondial sur le marché des moteurs à combustion interne, des transmissions et des hybrides. HORSE Powertrain Limited prévoit un chiffre d'affaires annuel d'environ 15 milliards d'euros et une production de 5 millions de groupes motopropulseurs par an. Dès le premier jour, HORSE Powertrain Limited disposera d'un portefeuille complet de technologies de pointe pour ses partenaires mondiaux : systèmes hybrides, moteurs à combustion interne, transmissions et batteries.
- **7 juin 2024 :** Renault Group choisit Exotec pour automatiser le site de la Direction Logistique Pièces et Accessoires de Villeroy. L'intégration de cette solution de nouvelle génération est une première pour un constructeur automobile, et est une étape supplémentaire dans la transformation technologique de Renault Group.
- **28 juin 2024 :** Aramco a signé des accords définitifs pour acquérir une participation de 10 % au capital de HORSE Powertrain Limited, valorisant la société à 7,4 milliards d'euros. Renault Group et Geely conservent chacun une participation de 45 %.
- **1 juillet 2024 :** Ampere révolutionne la stratégie batterie de Renault Group, en intégrant la technologie LFP et les solutions « *Cell-to-Pack* », preuve de ses efforts pour réduire de manière agressive les coûts des véhicules, et démocratiser la mobilité électrique en Europe.

  Ampere intègre la technologie LFP (Lithium Fer Phosphate) en complément des batteries NMC (Nickel Manganèse Cobalt), et crée une chaîne de valeur en Europe, pour garantir efficacité et prix.

  Avec son partenaire LG Energy Solution, Ampere lance la technologie « Cell-to-Pack », une première mondiale pour des cellules de type « pouch ».

  Ces nouvelles technologies permettront de réduire d'environ 20 % le coût des batteries à partir de début 2026. Ce plan s'inscrit dans la feuille de route d'Ampere de réduction des coûts et d'amélioration des marges et confirme sa capacité à mener des transformations majeures en un temps record.
- **5 juillet 2024 :** Renault Group a rejoint la Coalition New Energies pour le transport et la logistique afin de collaborer avec des experts pour développer des solutions durables et innovantes pour la décarbonation. Leur expertise en mobilité électrique et en connectivité des véhicules contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les opérations de la chaîne d'approvisionnement. Cette initiative s'inscrit dans leur engagement à promouvoir des pratiques respectueuses de l'environnement et à jouer un rôle actif dans la transition énergétique.

- **24 juillet 2024 :** Résultats du 1er semestre 2024 : Renault Group atteint de nouveaux records et continue d'améliorer sa performance.
- **25 juillet 2024 :** Le résultat publié par Nissan en normes comptables japonaises au titre du 1er trimestre de son exercice fiscal 2024/2025 (période du 1er avril au 30 juin 2024), après retraitements IFRS, se traduit dans le résultat net du deuxième trimestre 2024 de Renault Group par une contribution positive estimée à 38 millions d'euros.
- **6 septembre 2024 :** Avec 5,07 % du capital détenu par ses salariés au 31 décembre 2023, Renault Group poursuit son engagement en lançant une nouvelle opération de grande ampleur et ce pour la troisième année consécutive. Le Groupe confirme ainsi son ambition d'atteindre 10 % du capital détenu par les salariés d'ici 2030.
- **16 septembre 2024 :** Le nouveau Renault Master remporte le titre de fourgon de l'année 2025, décerné par le jury « International Van of The Year » (IVOTY).
- **26 septembre 2024 :** Après avoir réalisé deux cessions d'actions Nissan le 13 décembre 2023 et le 28 mars 2024, Renault Group annonce une 3ème opération avec l'intention de vendre à Nissan jusqu'à 195 473 600 actions Nissan, représentant environ 5,0 % du capital de Nissan.
- **3 octobre 2024 :** Renault Group et SUEZ, partenaires historiques dans le recyclage des déchets métalliques et la valorisation des véhicules en fin de vie, renforcent leur collaboration en signant des accords stratégiques pour soutenir la transition écologique du secteur automobile. Ensemble, Renault Group et SUEZ, un leader mondial du recyclage et de la valorisation des déchets, vont permettre à la société The Future Is NEUTRAL d'accélérer le développement de ses activités et de se positionner en acteur de référence de l'économie circulaire automobile. SUEZ prend une participation de 20 % dans le capital de The Future Is NEUTRAL, aux côtés de Renault Group, désormais co-actionnaire à hauteur de 80 %.
- **8 octobre 2024 :** Ampere et E2-CAD annoncent avoir signé un accord de collaboration dans le domaine de l'électronique embarquée, en particulier dans l'électronique de puissance. Dans le cadre de cet accord, Ampere acquiert 40 % du capital d'E2-CAD afin de bénéficier de son expertise dans ce domaine.
- **11 octobre 2024 :** Avec la signature d'un partenariat stratégique de 2 ans, Renault Group soutient les activités de l'Envoyé Spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière, Jean Todt. Cela renforce son engagement historique en faveur d'une mobilité toujours plus sûre et accessible à tous, sur l'ensemble de ses marchés.
- **21 octobre 2024 :** A la suite de la finalisation de l'opération d'entrée de SUEZ dans son capital, The Future Is NEUTRAL met en place un Conseil d'Administration. Il est composé de trois membres, représentant ses actionnaires, à raison de deux membres désignés par Renault Group, actionnaire à 80 %, et d'un membre désigné par SUEZ, actionnaire à 20 %.
- **24 octobre 2024 :** Chiffre d'affaires du 3ème trimestre – Le chiffre d'affaires du Groupe atteint 10 701 millions d'euros, en hausse de 1,8% par rapport au 3ème trimestre 2023. A taux de change constants, il progresse de 5 %.
- **24 octobre 2024 :** Renaulution Shareplan a, une fois de plus, suscité un fort engouement auprès des salariés de Renault Group, confirmant l'engagement des collaborateurs dans la transformation stratégique de l'entreprise. Pour la troisième édition, le taux de participation a enregistré une nette progression, atteignant 43 % vs 36 % en 2023. Plus de 93 000 salariés bénéficieront de 7 actions gratuites. Parmi eux, près de 46 000 ont également souscrit à des actions à un prix préférentiel de 29,26 euros, après décote de 30 %. Au total, l'initiative Renaulution Shareplan 2024 permettra de transférer aux salariés du Groupe près de 1,88 million d'actions supplémentaires, soit 0,64 % du capital de Renault S.A.. A l'issue de l'opération, les salariés détiendront environ 5,74 % du capital de Renault S.A..
- **7 novembre 2024 :** Le résultat publié par Nissan en normes comptables japonaises au titre du deuxième trimestre de son exercice fiscal 2024/2025 (période du 1er juillet au 30 septembre 2024), après retraitements IFRS, se traduit dans le résultat net du 3ème trimestre 2024 de Renault Group par une contribution négative estimée à -111 millions d'euros.
- **12 novembre 2024** : Renault Group vient de décerner les Trophées de l'Innovation Renault Frères 2024 pour récompenser les meilleures inventions de ses collaborateurs, mises en œuvre dans l'année. Pour cette 4ème édition, 9 innovations ont été primées, dans des domaines aussi variés que Technologie, Qualité, Relation Client, ou bien encore Industrie.
- **15 novembre 2024 :** Les marques Renault et Dacia remportent le trophée « Élu Service Client de l'Année 2025 ».
- **27 novembre 2024 :** Face à la croissance massive des énergies renouvelables aux Pays-Bas, Renault Group, We Drive Solar, MyWheels et la ville d'Utrecht se sont associés pour lancer le premier service d'autopartage à grande échelle en Europe utilisant la technologie de recharge bidirectionnelle, Vehicle-to-Grid (V2G). Renault Group fournira 500 Renault 5 E-Tech électrique équipées de la technologie V2G de Mobilize. We Drive Solar fournira et exploitera les stations de recharge bidirectionnelles. MyWheels, la principale plateforme d'autopartage aux Pays-Bas, opérera la flotte.
- **2 décembre 2024 :** À la suite de la signature d'accords définitifs le 28 juin 2024, Aramco a finalisé l'acquisition d'une participation de 10 % au capital de HORSE Powertrain Limited (« HORSE Powertrain »), valorisant la société à 7,4 milliards d'euros. Renault Group et Geely (par l'intermédiaire de Geely Holding and Geely Auto) conservent chacun une participation de 45 %. L'investissement consolide le partenariat stratégique entre HORSE Powertrain et Aramco, qui engagent leurs expertises et ressources communes dans la recherche d'avancées dans les technologies moteurs et boîtes de vitesses, les carburants synthétiques et les lubrifiants.
- **19 décembre 2024 :** La Direction de Renault Group en France et les organisations syndicales CFE-CGC et CFDT ont signé un nouvel accord social triennal pour la période 2025-2027. Cet accord s'articule autour de quatre grandes thématiques : la protection des salariés, la transformation et le développement des compétences, la performance et l'organisation, ainsi que le partage de la valeur.

5.1.2 Performances commerciales

Synthèse

En 2024, les ventes de Renault Group s'élèvent à 2 264 815 véhicules (+ 1,3 % vs 2023) dans le monde :

- **Renault : 1 577 351 véhicules (+ 1,8 % vs 2023)**
- **Dacia : 676 340 véhicules (+ 2,7 % vs 2023)**
- **Alpine : 4 585 véhicules (+ 5,9 % vs 2023)**

En Europe[15], le Groupe progresse deux fois plus que le marché, avec des ventes en hausse de 3,5 %. Avec 1 599 051 véhicules vendus, Renault Group est sur le podium des constructeurs automobiles avec Sandero voiture la plus vendue tous canaux confondus.

À l'international, avec son International Game Plan, la marque Renault voit ses ventes progresser au Brésil (+ 10,3 %) grâce à Kardian et en Corée du Sud (+ 80,6 %) grâce au lancement de Grand Koleos, premier véhicule de la nouvelle entité Renault Korea.

En 2025, le Groupe lancera 7 véhicules et **2 restylages** :

- Pour soutenir l'offensive d'électrification en Europe, avec entre autres : Renault 4 E-Tech électrique, Dacia Bigster, Alpine A390 et Mobilize Duo & Bento.
- Dans la continuité de l'International Game Plan, pour gagner des parts de marché dans ses régions clés.

Les quinze premiers marchés de Renault Group

Ventes		Volumes 2024 (1) (en unités)	Part de marché VP+VU (en %)	Évolution part de marché vs. 2023 (en points)
1	France	541 795	25,8	+0,2
2	Italie	205 423	11,7	+1,1
3	Türkiye	167 262	13,5	-0,9
4	Espagne	149 697	12,7	+0,4
5	Allemagne	144 586	4,7	-0,4
6	Brésil	139 214	5,6	-0,2
7	Royaume Uni	121 711	5,3	+0,7
8	Maroc	67 686	38,4	+1,0
9	Belgique+Luxembourg	64 925	11,5	+1,0
10	Roumanie	61 217	35,5	-2,7
11	Pologne	54 785	8,8	-0,3
12	Pays Bas	49 851	9,8	+0,7
13	Inde	41 729	0,9	-0,2
14	Corée Du Sud	39 826	2,5	+1,2
15	Portugal	36 164	14,9	-0,4

(1) Chiffres provisoires.

15 Périmètre Europe de l'ACEA.

5.1.2.1 L'Automobile

5.1.2.1.1 Ventes mondiales du Groupe par région, par marque et par type de véhicules

Véhicules particuliers et utilitaires [2] (en unités)	2024 [1]	2023	Variation (en %)
GROUPE	**2 264 815**	**2 235 558**	**+1,3**
EUROPE ACEA	**1 599 051**	**1 544 651**	**+3,5**
Renault	1 009 672	977 734	+3,3
Dacia	585 075	562 895	+3,9
Alpine	4 304	4 017	+7,1
Autres [3]	0	5	-100,0
EURASIE, AFRIQUE, MOYEN-ORIENT	**310 161**	**314 430**	**-1,4**
Renault	225 798	227 291	-0,7
Dacia	84 348	87 134	-3,2
Alpine	15	5	+200,0
ASIE PACIFIQUE	**92 380**	**88 488**	**+4,4**
Renault	85 598	64 256	+33,2
Renault Korea Motors	6 539	21 980	-70,3
Alpine	243	289	-15,9
Autres [3]	0	1 963	-100,0
AMERIQUE LATINE	**244 855**	**267 025**	**-8,3**
Renault	244 855	267 025	-8,3
PAR MARQUE			
Renault	1 577 351	1 548 973	+1,8
Dacia	676 340	658 309	+2,7
Renault Korea Motors	6 539	21 980	-70,3
Alpine	4 585	4 328	+5,9
Autres [3]	0	1 968	-100,0
PAR TYPE DE VÉHICULES			
Véhicules particuliers	1 855 640	1 837 725	+1,0
Véhicules utilitaires	409 175	397 833	+2,9

(1) Chiffres provisoires.

(2) Étant un quadricycle, Twizy n'est pas inclus dans les ventes automobiles du Groupe sauf aux Bermudes, Chili, Colombie, Corée du Sud, Guatemala, Irlande, Liban, Malaisie, Mexique où le modèle est immatriculé en VP.

(3) Autres : Mobilize et EVEASY, marque de JMEV.

Marques Renault

Marque française la plus vendue au monde, en 2024, Renault a enregistré 1 577 351 ventes (VP+VU), et continue sa croissance (+ 1,8 % vs 2023). En Europe, Renault progresse de 3,3 %, mieux que le marché à + 1,7 %, pour atteindre 1 009 672 véhicules vendus, notamment porté par la France (+ 0,4 %), l'Espagne (+ 10,8 %), le Royaume-Uni (+ 21,4 %) et l'Italie (+ 6,7 %). La marque poursuit sa stratégie en s'appuyant, d'une part, sur une offre hybride reconnue (40 % des ventes de véhicules thermiques) et d'autre part, sur une offre 100 % électrique récompensée par deux prix consécutifs Car of the Year (Scenic E-Tech électrique, COTY 2024, et Renault 5 E-Tech électrique, COTY 2025, véhicule électrique le plus vendu en France sur les mois de novembre et décembre). Sur le marché du véhicule utilitaire, la marque est leader (hors pick-ups) en Europe avec 310 458 immatriculations (+ 4,6 % vs 2023). À l'international, Renault enregistre une croissance sur les marchés où de nouveaux modèles ont été lancés. Grâce à Kardian, la marque progresse de 10,3 % au Brésil et de 7,2 % au Maroc. Grand Koleos, premier véhicule de la nouvelle entité Renault Korea, permet de croitre de 80,6 % en Corée du Sud.

Forte de sa stratégie orientée vers la valeur, Renault a continué son offensive sur les segments C et supérieurs, en lançant Scenic E-Tech électrique, Symbioz et Rafale. Par ailleurs, les ventes à clients particuliers représentent plus d'une vente sur deux de la marque.

En 2025, Renault continuera son offensive d'électrification avec le lancement commercial de Renault 4 E-Tech électrique et le déploiement de Renault 5 E-Tech électrique sur ses différents marchés, renforcé par une nouvelle version avec une batterie 40 KWh.

Marque Dacia

La marque Dacia comptabilise 676 340 ventes dans le monde en 2024 (+ 2,7 % vs 2023), et atteint des parts de marché record, notamment en Italie (+ 13,1 %), au Maroc (+ 16,3 %), en Espagne (+ 12,4 %), ou encore en Belgique et au Luxembourg (+ 15,4 %). Ce résultat est porté par un plan produit fort autour de 4 modèles piliers : Sandero, Duster,

Jogger et Spring. Cette dynamique se poursuivra en 2025 avec l'arrivée de Bigster dont les commandes ont été ouvertes début janvier et qui arrivera en concession au printemps 2025. Dacia conforte également sa position sur le podium des marques les plus vendues auprès des clients particuliers, son cœur de clientèle. Dacia Sandero est, une fois de plus depuis 2017, la voiture la plus vendue auprès des clients particuliers mais également, en 2024, la voiture la plus vendue tous canaux confondus.

En 2025, la marque entend continuer sa stratégie basée sur l'essentiel en l'étendant au segment C avec Bigster, et met également l'accent sur l'électrification avec désormais 3 modèles disponibles en motorisation hybride (Jogger, Duster et Bigster).

Marque Alpine

Pour la quatrième année consécutive, Alpine enregistre une progression de ses ventes (+ 5,9 % vs 2023) avec 4 585 véhicules immatriculés. L'Italie (+ 37,5 %), le Royaume-Uni (+ 24,9 %), l'Espagne (+ 19,3 %) et l'Allemagne (+ 10,6 %) sont les marchés qui ont le plus porté la croissance de la marque cette année. L'année 2024 marque un tournant avec le lancement de l'offensive produit sur le marché de l'électrique avec l'A290, sa toute première citadine sportive 100 % électrique, également élue Car of the Year 2025.

En 2025, la marque ajoutera à son Dream Garage l'A390, un sport *fastback* 100 % électrique et continuera son expansion à l'international notamment en Irlande et dans les pays nordiques (Norvège, Finlande et Danemark).

Marque Mobilize

Depuis octobre 2024, Mobilize a ouvert les commandes de Duo, en version avec et sans permis de conduire. Engagée à proposer des solutions de recharge simples et accessibles aux conducteurs de véhicules électriques, la marque a aussi enrichi son offre avec Mobilize Power, son service de recharge bidirectionnelle à domicile disponible aujourd'hui avec Renault 5 E-Tech électrique et Alpine A290. Mobilize poursuit également l'extension de son réseau de charge ultra-rapide Mobilize Fast Charge en France, ainsi qu'en Italie à la suite de l'accord signé avec Autostrade per l'Italia.

5.1.2.1.2 Statistiques commerciales et de production

5.1.2.1.2.1 Ventes mondiales du Groupe

Les ventes mondiales consolidées par marques et par zones géographiques ainsi que par modèles sont mises à disposition dans les informations règlementées de la section Finance du site internet de Renault Group.

5.1.2.1.2.2 Production mondiale du Groupe

Véhicules particuliers et utilitaires (en unités)	**2024** [2]	**2023**	**Variation (en %)**
Production mondiale usines Renault Group [1]	**2 283 253**	**2 229 294**	**+2,4**
Dont production pour les partenaires :			
Nissan	56 235	72 622	-22,6
Mitsubishi	20 028	31 689	-36,8
Daimler	32 791	32 791	+0,0
Renault Trucks	19 943	30 397	-34,4

Production de partenaires pour Renault Group	**2024** [2]	**2023**	**Variation (en %)**
Karsan Otomotiv (Türkiye)	44 973	41 327	+8,8
Nissan (Inde)	52 781	67 266	-21,5
eGT (Chine)	32 252	54 119	-40,4

(1) Les données relatives à la production sont issues d'un comptage effectué lors de la sortie de chaîne de montage.

(2) Chiffres provisoires.

5.1.2.1.3 Organisation géographique de Renault Group par région – composition des régions

Au 31 décembre 2024

Europe	Eurasie, Afrique, Moyen-Orient		Asie Pacifique	Amérique Latine
Allemagne	Abu Dhabi (EAU)	Maurice	Australie	Argentine
Autriche	Afrique du Sud	Mauritanie	Bhoutan	Bermudes
Belgique	Algérie	Moldavie	Chine	Bolivie
Bulgarie	Angola	Monténégro	Corée Du Sud	Brésil
Chypre	Arabie Saoudite	Mozambique	Inde	Chili
Croatie	Arménie	Namibie	Indonésie	Colombie
Danemark	Azerbaïdjan	Niger	Japon	Costa Rica
Espagne	Bahreïn	Nigéria	Malaisie	Curaçao
Estonie	Benin	Oman	Mongolie	Equateur
Finlande	Biélorussie	Ouganda	Népal	Guatemala
France	Bosnie	Ouzbékistan	Nouvelle-Zélande	Mexique
Grèce	Burkina Faso	Palestine	Singapour	Panama
Guadeloupe	Cameroun	Qatar		Paraguay
Guyane Française	Cap Vert	Rép. Dém. Congo		Pérou
Hongrie	Congo	Rwanda		Rép. Dominicaine
Irlande	Côte d'Ivoire	Sénégal		Saint Martin
Islande	Djibouti	Serbie		Uruguay
Italie	Dubaï (EAU)	Seychelles		
La Réunion	Egypte	Soudan		
Lettonie	Ethiopie	Tanzanie		
Lituanie	Gabon	Togo		
Luxembourg	Géorgie	Tunisie		
Malte	Ghana	Türkiye		
Martinique	Guinée	Ukraine		
Mayotte	Irak	Zambie		
Norvège	Israël	Zimbabwe		
Nouvelle Calédonie	Jordanie			
Pays Bas	Kazakhstan			
Pologne	Kenya			
Portugal	Kosovo			
République Tchèque	Koweït			
Roumanie	Kyrgyzstan			
Royaume-Uni	Liban			
Saint Pierre et Miquelon	Libéria			
Slovaquie	Madagascar			
Slovénie	Macédoine du Nord			
Suède	Malawi			
Suisse	Mali			
Tahiti	Maroc			

5.1.2.2 Le financement des ventes

Dans un marché automobile en légère progression de 2,3 %, **Mobilize Financial Services** voit ses nouveaux financements croître de 2,4 % par rapport à 2023.

Mobilize Financial Services a financé 1 282 066 dossiers sur l'année 2024, volume stable par rapport à l'année 2023 (+ 0,6 %). L'activité **Financements VO** affiche un recul de 5,9 % par rapport à l'année 2023, pour s'établir à 310 747 dossiers financés.

Le taux d'intervention s'élève à 42,3 % en retrait de 1,1 point par rapport à 2023.

Les nouveaux financements (hors cartes et prêts personnels) s'élèvent à 21,5 milliards d'euros, soit une hausse de 2,4 % qui s'explique par la croissance des immatriculations, par la hausse des montants moyens financés ainsi que par l'acquisition de Mein Auto, début 2024.

Les actifs productifs moyens (APM) liés à l'activité **Clientèle** s'établissent à 45,1 milliards d'euros, sur l'année 2024. Ils progressent de 10,8 %, portés par la croissance des nouveaux financements depuis début 2023 et l'intégration du portefeuille de Mein Auto en début 2024.

Les actifs productifs moyens liés à l'activité **Réseau** progressent de 4,2 %, pour atteindre 10,9 milliards d'euros.

Au global, les actifs productifs moyens s'établissent à 56 milliards d'euros, soit une hausse de 9,4 % par rapport à l'année 2023.

Performance financement de Mobilize Financial Services

	2024	2023	Variation (en %)
Nouveaux dossiers Financements (en milliers)	**1 282**	**1 274**	**+0,6**
Dont dossiers Véhicules d'Occasion (en milliers)	311	330	-5,9
Nouveaux financements (en milliards €)	**21,5**	**21,0**	**+2,4**
Actifs productifs moyens (en milliards €)	**56,0**	**51,2**	**+9,4**

Taux d'intervention par marque

	2024 (en %)	2023 (en %)	Variation (en points)
Renault	43,1	43,4	-0,2
Alpine	23,9	20,9	+3,0
Dacia	46,2	47,6	-1,4
Renault Korea Motors	28,1	51,9	-23,8
Mobilize	n/a	528,6	n/a
Nissan	35,8	37,1	-1,3
Mitsubishi	12,5	7,2	+5,3
Mobilize Financial Services	**42,3**	**43,4**	**-1,1**

Taux d'intervention par région

	2024 (en %)	2023 (en %)	Variation (en points)
Europe	44,5	46,0	-1,5
Amérique Latine	33,6	30,6	+3,0
Afrique Moyen-Orient et Asie Pacifique	29,0	33,9	-4,9
Eurasie	0,0	0,0	+0,0
Mobilize Financial Services	**42,3**	**43,4**	**-1,1**

Performance services de Mobilize Financial Services

	2024	2023	Variation
Nouveaux dossiers services (en milliers)	3 701	3 872	-4,4 %
Taux d'intervention services (en %)	**164,3 %**	**178,5%**	**-14,3 pts**

Mobilize Financial Services a vendu 3,7 millions de contrats de service et d'assurance sur l'année 2024, en baisse de 4,4 % par rapport à l'année 2023.

5.1.3 Résultats financiers

Synthèse

(en M€)	2024	2023	Variation
Chiffre d'affaires groupe	**56 232**	**52 376**	**+7,4 %**
Marge opérationnelle	**4 263**	**4 117**	**+146**
Résultat d'exploitation	2 576	2 485	+91
Résultat financier	-517	-527	+10
Sociétés mises en équivalence	**-521**	**880**	**-1 401**
Dont Nissan	-483	797	-1 280
Résultat net	**891**	**2 315**	**- 1 424**
***Free cash-flow* opérationnel de l'Automobile** (1)	**2 883**	**3 024**	**-141**
Position nette de liquidité de l'Automobile	**+7 096** au 31/12/2024	**+3 724** au 31/12/2023	**+3 372**
Capitaux propres	31 102 au 31/12/2024	30 634 au 31/12/2023	+468

(1) *Free cash-flow* opérationnel : capacité d'autofinancement après intérêts et impôts payés (hors dividendes reçus des sociétés cotées) diminuée des investissements corporels et incorporels nets des cessions +/- variation du besoin en fonds de roulement.

5.1.3.1 Commentaires sur les résultats financiers

5.1.3.1.1 Compte de résultat consolidé

Contribution des secteurs opérationnels au chiffre d'affaires du Groupe

	2024					2023					Variation (en %)				
(en M€)	T1	T2	T3	T4	Année	T1	T2	T3	T4	Année	T1	T2	T3	T4	Année
Automobile	10 446	13 926	9 347	16 800	50 519	10 515	14 335	9 394	13 906	48 150	-0,7	-2,9	-0,5	+20,8	+4,9
Financement des ventes	1 246	1 309	1 340	1 749	5 644	974	1 004	1 102	1 101	4 181	+27,9	+30,4	+21,6	+58,9	+35,0
Services de Mobilité	15	16	14	24	69	9	12	11	13	45	+66,7	+33,3	+27,3	+84,6	+53,3
TOTAL	**11 707**	**15 251**	**10 701**	**18 573**	**56 232**	**11 498**	**15 351**	**10 507**	**15 020**	**52 376**	**+1,8**	**-0,7**	**+1,8**	**+23,7**	**+7,4**

Le chiffre d'affaires du Groupe atteint 56 232 millions d'euros, en progression de 7,4 % par rapport à 2023. A taux de change constants[16], il augmente de 9,0 %.

Le chiffre d'affaires de l'Automobile atteint 50 519 millions d'euros, en progression de 4,9 % par rapport à 2023. Il comprend 1,4 point d'effet de change négatif essentiellement lié à la dévaluation du Peso argentin, de la Livre turque et dans une moindre mesure du Réal brésilien. A taux de change constants[16], il progresse de 6,3 %, en raison notamment des éléments suivants :

- Volume : +1,3 point, lié à l'augmentation de nos immatriculations due à l'impact croissant de nos lancements, et au restockage plus important chez les concessionnaires par rapport à fin 2023 pour sécuriser l'offensive produits en cours.

  Au 31 décembre 2024, les stocks totaux de véhicules neufs représentent 540 000 véhicules, dont 437 000 chez les concessionnaires indépendants et 103 000 au niveau du Groupe.
- Mix produit : +2,7 points, en amélioration constante tout au long de l'année due aux récents lancements du Groupe (Scenic, Rafale, Duster, Symbioz, Renault 5, Koleos, Espace...). Ces lancements ont plus que compensé l'impact négatif de la fin de vie de Zoe, le succès continu de Sandero et la transition du nouveau Master.
- Prix : +0,6 point, qui reflète, comme attendu, l'entrée dans une phase de stabilisation des prix. Renault Group vise à compenser les impacts négatifs des devises par des actions sur les prix tout en redonnant une partie de la baisse des coûts aux clients, principalement à travers du contenu. Cela renforce la compétitivité des véhicules du Groupe tout en protégeant les marges.
- Mix géographique : +0,4 point.
- Ventes à partenaires : -0,9 point, due à la baisse des ventes de véhicules neufs à des partenaires, dans cette année de transition et avant le lancement de nouveaux produits, partiellement compensée par la facturation de R&D à nos partenaires en lien avec la montée en puissance des projets communs.
- Autres : +2,2 points, principalement en raison de la forte performance de l'activité après-vente.

16 Afin d'analyser la variation du chiffre d'affaires consolidé à taux de change constants, Renault Group recalcule le chiffre d'affaires de l'exercice en cours en appliquant les taux de change moyens de la période précédente.

Contribution des secteurs opérationnels à la marge opérationnelle du Groupe

(en M€)	2024	2023	Variation
Automobile	**2 996**	**3 051**	**-55**
En % du chiffre d'affaires Automobile	5,9 %	6,3 %	-0,4 pts
Financement des ventes	**1 295**	**1 101**	**+194**
Services de Mobilité	**-28**	**-35**	**+7**
TOTAL	**4 263**	**4 117**	**+146**
En % du chiffre d'affaires Groupe	7,6 %	7,9 %	-0,3 pts

Le **Groupe** enregistre une **marge opérationnelle record** en valeur absolue à 4 263 millions d'euros, en hausse de 146 millions d'euros par rapport à 2023. Elle représente 7,6 % du chiffre d'affaires.

Ajustée de l'impact des opérations de HORSE[17], la marge opérationnelle du Groupe a augmenté de 15 % en valeur absolue et de 0,5 point sur l'année passant de 6,9 % en 2023 à 7,4 % en 2024.

La **marge opérationnelle de l'Automobile** représente 5,9 % du chiffre d'affaires de l'Automobile et s'élève à 2 996 millions d'euros contre 3 051 millions d'euros en 2023. Cette évolution s'explique principalement par les éléments suivants :

- Un impact de change positif de 143 millions d'euros, principalement lié à l'impact de la dévaluation de la Livre turque sur les coûts de production.
- Un effet volume stable de 4 millions d'euros, l'impact positif lié à l'augmentation des ventes du Groupe étant compensé par une moindre contribution des ventes à partenaires.
- Les effets prix/mix/enrichissement et coûts ont un impact positif de 325 millions d'euros. L'effet prix/mix/enrichissement est négatif à hauteur de 467 millions d'euros et les coûts ont baissé de 792 millions d'euros grâce à la forte performance achats et dans une moindre mesure, grâce à l'effet positif de la baisse des prix des matières premières.

  Le Groupe continue de réduire ses coûts et de transférer une partie de ces bénéfices à ses clients, ce qui permet au Groupe de renforcer sa compétitivité en offrant des véhicules attractifs en termes de prix et de contenu tout en compensant les exigences réglementaires, en particulier sur les nouveaux modèles et les restylages. La stratégie de Renault Group est d'agir sur la combinaison de ces deux effets afin d'améliorer les marges.
- Un impact négatif de la R&D de 115 millions d'euros : la hausse des dépenses de R&D brutes et un taux de capitalisation plus faible en 2024 par rapport à 2023 (-7,4 points) sont en partie compensés par la refacturation de R&D à des partenaires et à une moindre charge d'amortissements des dépenses de R&D capitalisées.
- Une augmentation des frais généraux de 177 millions d'euros, s'expliquant essentiellement par les dépenses liées à l'offensive marketing des marques et aux activités de sport automobile.
- Un effet « Autres » positif de 157 millions d'euros grâce à la forte performance de l'activité après-vente.
- Avant déconsolidation, le traitement comptable IFRS 5 des actifs destinés à être vendus s'est appliqué à HORSE conduisant ainsi à un arrêt des amortissements de ses actifs. Depuis la déconsolidation au 31 mai 2024, les factures, que Renault Group paie à HORSE, incluent le coût des amortissements et la marge commerciale de HORSE. Ces deux effets cumulés représentent un impact négatif dans l'analyse d'effets de -55 millions d'euros au mois de juin et de -330 millions d'euros au second semestre, soit -385 millions d'euros pour la totalité de l'année.

La contribution de **Mobilize Financial Services** (Financement des Ventes) à la marge opérationnelle du Groupe atteint 1 295 millions d'euros contre 1 101 millions d'euros en 2023. Cette hausse s'explique principalement par la poursuite de la forte progression de l'activité de financement clients. En 2023, la marge opérationnelle de MFS incluait un impact négatif non récurrent de 84 millions d'euros de valorisation des swaps.

La contribution des **Services de Mobilité** à la marge opérationnelle du Groupe s'améliore de 7 millions d'euros par rapport à 2023 et s'élève à -28 millions d'euros en 2024.

17 L'ajustement lié à l'impact des opérations de HORSE comprend l'arrêt des amortissements des actifs en 2023 (12 mois) et 2024 (5 mois) avant la déconsolidation au 31 mai 2024 et la marge commerciale facturée par HORSE depuis la déconsolidation (7 mois en 2024).

5.1.3.1.2 *Free cash-flow* opérationnel de l'Automobile

Free cash-flow opérationnel de l'Automobile

(en M€)	2024	2023	Variation
Capacité d'autofinancement (hors dividendes reçus de Nissan et de Mobilize Financial Services)	+4 260	+4 389	-129
Dividendes reçus de Mobilize Financial Services	+600	+600	-
Variation du besoin en fonds de roulement	+844	+637	+207
Investissements corporels et incorporels nets des cessions	-2 915	-2 632	-283
Véhicules et batteries donnés en location	+94	+30	+64
***Free cash-flow* opérationnel de l'Automobile**	**+2 883**	**+3 024**	**-141**

Le ***free cash-flow* opérationnel de l'Automobile** est positif à hauteur de 2 883 millions d'euros en liaison avec les éléments suivants :

- une capacité d'autofinancement (hors dividendes reçus des sociétés cotées et après intérêts et impôts payés) de +4 260 millions d'euros incluant 379 millions d'euros de coûts de restructuration (versus 496 millions d'euros en 2023)
- un dividende de Mobilize Financial Services d'un montant de 600 millions d'euros (stable versus 2023),
- une variation positive du besoin en fonds de roulement de +844 millions d'euros,
- des investissements corporels et incorporels, nets des cessions, de -2 915 millions d'euros, incluant des cessions d'actifs pour un montant de 94 millions d'euros (vs 282 millions d'euros en 2023),
- des investissements liés aux véhicules avec engagement de reprise pour +94 millions d'euros, contre +30 millions d'euros en 2023.

5.1.3.1.3 Investissements et frais de Recherche et Développement

Investissements corporels et incorporels nets des cessions par secteur opérationnel

2024 (en M€)	**Investissements corporels nets des cessions (hors véhicules et batteries immobilisés donnés en location) et incorporels (hors frais de développement capitalisés)**	**Frais de développement capitalisés**	**Total**
Automobile	1 762	1 153	2 915
Financement des ventes	24	0	24
Services de Mobilité	7	10	17
TOTAL	**1 793**	**1 163**	**2 956**

2023 (en M€)	**Investissements corporels nets des cessions (hors véhicules et batteries immobilisés donnés en location) et incorporels (hors frais de développement capitalisés)**	**Frais de développement capitalisés**	**Total**
Automobile	1 326	1 306	2 632
Financement des ventes	20	0	20
Services de Mobilité	6	10	16
TOTAL	**1 352**	**1 316**	**2 668**

Les investissements bruts totaux sont en hausse en 2024 par rapport à 2023, principalement en lien avec le renouvellement de la gamme VU (nouveau Master ICE et EV), de la gamme Dacia (nouveau Duster ICE / HEV et Bigster), de la gamme C (Rafale et Symbioz), au déploiement de la gamme électrique (Scénic E-Tech, Renault 5 E-Tech et Renault 4 E-Tech) ainsi qu'aux motorisations électriques. Les investissements comprennent également le lancement de Renault Grand Koleos en Corée et de Renault Kardian au Brésil.

Frais de Recherche et Développement constatés en résultat

Les frais de Recherche et Développement constatés en résultat s'analysent comme suit :

(en M€)	2024	2023	Variation
Dépenses de R&D	-2 668	-2 582	-86
Frais de développement capitalisés	1 163	1 316	-153
Taux de capitalisation des frais de développement	43,6 %	51,0 %	-7,4 pts
Amortissements des frais de développement capitalisés [1]	-769	-878	+109
Frais de R&D bruts constatés en résultat [1]	**-2 274**	**-2 144**	**-130**

(1) Les frais de recherche et développement sont présentés nets des crédits d'impôt recherche dont bénéficie l'activité de développement de véhicules (frais de R&D bruts : frais de R&D avant refacturation à des tiers et autres).

La hausse des frais de recherche et développement en 2024 est principalement liée au développement de la gamme électrique en Europe (notamment Renault 4, Twingo, Alpine) ainsi qu'aux investissements sur la technologique du *Software Defined Vehicle* (SDV).

La baisse du taux de capitalisation de 51,0% en 2023 à 43,6% en 2024 est principalement due à l'absence de capitalisation de certains projets, comme le SDV.

Investissements et dépenses de R&D nets en % du chiffre d'affaires

(en M€)	2024	2023	Variation
Investissements corporels nets des cessions (hors véhicules et batteries immobilisés donnés en location) et incorporels (hors frais de développement capitalisés)	1 793	1 352	+441
Dépenses d'investissements corporels refacturées à des tiers et autres	-75	-57	-18
Investissements industriels et commerciaux nets hors frais de développement capitalisés (1)	**1 718**	**1 295**	**+423**
En % du chiffre d'affaires Groupe	3,1 %	2,5 %	+0,6 pts
Dépenses de R&D	2 668	2 582	+86
Dépenses de R&D refacturées à des tiers et autres	-414	-342	-72
Dépenses de R&D nettes (2)	**2 254**	**2 240**	**+14**
En % du chiffre d'affaires Groupe	4,0 %	4,3 %	-0,3 pts
Investissements et dépenses de R&D nets (1) + (2)	**3 972**	**3 535**	**+437**
En % du chiffre d'affaires Groupe	7,1 %	6,7 %	+0,4 pts
Investissements et dépenses de R&D nets hors cessions	**4 066**	**3 817**	**+249**
En % du chiffre d'affaires Groupe	7,2 %	7,3 %	-0,1 pts

Les investissements et dépenses de R&D nets se sont établis à 7,1 % du chiffre d'affaires Groupe versus 6,7 % en 2023.

Hors cession des actifs, d'un montant de 94 millions d'euros, ce taux est de 7,2 %.

5.1.3.1.4 Position nette financière de l'Automobile au 31 décembre 2024

Variation de la position nette financière de l'automobile (en M€)

Position nette financière de l'Automobile au 31 décembre 2023	**+3 724**
Free cash-flow opérationnel 2024	+2 883
Dividendes reçus	+142
Dividendes payés aux actionnaires de Renault et aux actionnaires minoritaires	-631
Investissements financiers et autres	+978
Position nette financière de l'Automobile au 31 décembre 2024	**+7 096**

Au 31 décembre 2024, la **position financière nette de l'Automobile** atteint un niveau record à 7 096 millions d'euros, contre 3 724 millions d'euros au 31 décembre 2023, soit une amélioration de 3 372 millions d'euros. Cette augmentation s'explique par le *free cash-flow* solide, un impact positif des opérations liées à HORSE (1 058 millions d'euros dont 324 millions d'euros liés à la cession de 10 % du capital de HORSE à Aramco), le flux de trésorerie reçu des cessions d'actions Nissan (852 millions d'euros) et les dividendes reçus de Nissan (142 millions d'euros). Cette augmentation est partiellement compensée par les dividendes payés aux actionnaires pour 631 millions d'euros (dont 540 millions d'euros payés aux actionnaires de Renault S.A.), les investissements financiers à hauteur de 478 millions d'euros, dont 260 millions d'euros dans Flexis SAS et -454 millions d'euros d'autres effets principalement liés aux actions auto-détenues et à l'impact IFRS16.

Position nette financière de l'Automobile

(en M€)	31 déc. 2024	31 déc. 2023
Passifs financiers non courants	-5 574	-8 044
Passifs financiers courants	-4 580	-3 920
Actifs financiers non courants - autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement	+718	+300
Actifs financiers courants	+1 183	+923
Trésorerie et équivalents de trésorerie	+15 349	+14 465
Position nette financière de l'Automobile	**+7 096**	**+3 724**

La réserve de liquidité de **l'Automobile** s'établit à 18,5 milliards d'euros au 31 décembre 2024. Cette réserve est constituée de :

- 15,3 milliards d'euros de trésorerie et équivalents de trésorerie, minorés de 0,1 milliards de trésorerie à tiers ;
- 3,3 milliards d'euros de lignes de crédit confirmées non tirées.

Pour Mobilize Financial Services (ex RCI Banque), au 31 décembre 2024, les sécurités disponibles s'élèvent à 13,5 milliards d'euros. Elles comprennent :

- 4,4 milliards d'euros d'accords de crédits confirmés non tirés ;
- 4,5 milliards d'euros de créances mobilisables en banque centrale ;
- 4,5 milliards d'euros d'actifs hautement liquides (HQLA) ;
- 0,2 milliard d'euros de cash disponible.

5.2 Comptes et rapports des commissaires aux comptes

5.2.1 Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2024

A l'assemblée générale de la société Renault,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par l'assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société Renault S.A. relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2024, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, 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, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité de l'audit et des risques.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes, sur la période du 1er janvier 2024 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n°537/2014.

Justification des appréciations – Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

Valeur recouvrable des actifs du secteur Automobile

Risque identifié

Les actifs incorporels, corporels et les *goodwill* du secteur opérationnel « Automobile » s'élèvent à 16 015 millions d'euros au 31 décembre 2024.

Le Groupe effectue des tests de dépréciation sur ces actifs immobilisés dès lors qu'il existe un indice de perte de valeur et a minima au moins une fois par an pour les actifs à durée de vie indéterminée, selon les modalités décrites en note 2-M de l'annexe.

Le test consiste à comparer la valeur nette comptable de ces actifs avec leur valeur recouvrable, définie comme correspondant au montant le plus élevé de la valeur d'utilité ou de la juste valeur nette des coûts de sortie. La valeur d'utilité est déterminée sur la base de flux futurs de trésorerie actualisés. Lorsque la valeur recouvrable est inférieure à la valeur nette comptable, cette perte de valeur est comptabilisée en diminution des actifs concernés.

A la clôture de l'exercice 2024, ces tests de dépréciation tiennent compte des hypothèses issues du plan à moyen terme sur la période 2025-2028 annoncé en janvier 2021, mises à jour fin 2024 et présentées au Leadership Team.

Par ailleurs, les taux de croissance à l'infini retenus dans les tests au 31 décembre 2024 tiennent compte des impacts des engagements pris par les Etats signataires des accords de Paris sur les changements climatiques.

Nous avons considéré que l'évaluation de ces actifs est un point clé de l'audit en raison de leur importance dans les comptes et des estimations et jugements de la direction nécessaires, en particulier dans le contexte actuel décrit ci-avant, pour conduire ces tests.

Notre réponse

Dans le cadre de notre audit des comptes consolidés, nos travaux ont notamment consisté à :

- Prendre connaissance des analyses conduites par le Groupe afin d'identifier un indice de perte de valeur ;
- Pour les actifs soumis à un test de dépréciation :
  - Rapprocher des comptes les valeurs nettes comptables des actifs faisant l'objet du test de dépréciation ;
  - Evaluer la cohérence des données sur les volumes et marges prévisionnels utilisés dans les tests avec les dernières estimations de la direction retenues dans la version actualisée du plan à moyen terme sur la période 2025-2028 annoncé en janvier 2021, mises à jour fin 2024, et présentée au Leadership Team, qui reflète notamment les impacts des engagements pris par les Etats signataires des accords de Paris sur les changements climatiques ;
  - Apprécier l'absence d'incohérence manifeste entre les hypothèses retenues pour les tests de dépréciation et les informations communiquées dans les notes annexes avec les informations contenues dans l'état de durabilité ;
  - Apprécier, dans le contexte décrit ci-dessus, les principales hypothèses retenues par entretien avec la direction et le cas échéant, par comparaison avec les données utilisées dans les précédents tests de dépréciation, avec la performance historique, ou encore avec des données externes de marché ;
  - Vérifier par sondage l'exactitude arithmétique des prévisions de flux de trésorerie actualisés préparées par la direction ;
  - Vérifier la cohérence des taux d'actualisation après impôts utilisés dans le cadre des tests de dépréciations avec les données de marché disponibles ;
  - Procéder à des analyses de sensibilité sur les principales hypothèses utilisées.

Méthode de comptabilisation et valeur recouvrable de l'investissement de Renault dans Nissan

Risque identifié

Au 31 décembre 2024, la participation dans Nissan au bilan du Groupe s'élève à 12 599 millions d'euros, après prise en compte d'une dépréciation de 694 millions d'euros. La contribution de Nissan au résultat net de Renault correspond à une perte de 483 millions d'euros pour 2024.

Comme indiqué en note 12 de l'annexe aux comptes consolidés, Renault dispose d'une influence notable sur Nissan et comptabilise sa participation selon la méthode de la mise en équivalence. Les comptes de Nissan retenus pour la mise en équivalence sont les comptes consolidés publiés en normes comptables japonaises, retraités pour les besoins de la consolidation de Renault en normes IFRS telles qu'adoptées dans l'Union européenne. Conformément à l'approche décrite dans les règles et méthodes comptables (notes 2-M et 12-G), un test de perte de valeur de la participation dans Nissan a été réalisé au 31 décembre 2024.

Nous avons considéré que la méthode de comptabilisation et d'estimation de la valeur recouvrable de la participation dans Nissan est un point clé de l'audit, compte tenu de l'importance significative de cette participation dans les comptes de Renault et des principaux éléments d'attention suivants : (1) le jugement de la direction dans l'analyse de la structure de gouvernance de l'Alliance et des faits et circonstances qui conduisent à considérer que Renault exerce une influence notable sur Nissan, (2) l'exhaustivité et l'exactitude des retraitements à apporter aux comptes de Nissan pour comptabiliser la quote-part de Renault dans le résultat et les capitaux propres de cette société, (3) les estimations utilisées par la direction dans la détermination de la valeur recouvrable de l'investissement de Renault dans Nissan.

Notre réponse

Dans le cadre de notre audit des comptes consolidés, nos travaux ont notamment consisté à :

- Consulter les procès-verbaux de conseil d'administration et le registre des conventions règlementées, afin de confirmer l'analyse du contrôle réalisée par la direction de Renault et concluant à l'exercice d'une influence notable de Renault sur Nissan à la clôture de l'exercice ;
- Confirmer auprès de la direction que Renault n'a pas engagé de plan actif de cession de titres Nissan (détenus directement ou via la Fiducie Newton) dans les douze prochains mois ;
- Prendre connaissance des conclusions et des travaux d'audit réalisés par l'auditeur indépendant de Nissan, conformément à nos instructions détaillant les procédures à réaliser et le format des conclusions requises dans le cadre de notre audit ;
- Prendre connaissance des travaux d'audit de l'auditeur indépendant de Nissan sur les principaux retraitements d'homogénéisation des comptes de Nissan avec les normes de Renault Group ;
- Apprécier l'existence d'indicateurs de perte de valeur, les changements significatifs et défavorables intervenus sur les marchés sur lesquels Nissan opère, ou une baisse importante ou prolongée de la valeur boursière du titre, en constituant les indices essentiels ;
- Examiner les procédures d'audit réalisées par l'auditeur indépendant de Nissan sur la pertinence des principales hypothèses utilisées dans le test de valeur réalisé pour apprécier la valeur recouvrable de la participation de Renault dans Nissan, par référence aux prévisions de Nissan, aux performances passées et aux perspectives du secteur Automobile ;
- Apprécier le caractère approprié des informations fournies dans la note 12 de l'annexe aux comptes consolidés à ce sujet.

Calcul des pertes de crédit attendues sur les créances de financement des ventes conformément à la norme comptable IFRS 9

Risque identifié

RCI Banque S.A. constitue des dépréciations pour couvrir les risques de pertes résultant de l'incapacité de ses clients à faire face à leurs engagements financiers. En conformité avec la norme IFRS 9 « Instruments financiers », RCI Banque S.A. calcule des dépréciations sur pertes de crédit attendues sur les créances saines (bucket 1), sur les créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale (bucket 2) et sur les créances en défaut (bucket 3), tel que défini dans la note 15-D des états financiers consolidés.

Les dépréciations déterminées en application d'IFRS 9 sont détaillées dans la note 15 de l'annexe aux comptes consolidés et s'élèvent au 31 décembre 2024 à 1 151 millions d'euros pour un encours de 55 506 millions d'euros de valeur brute.

Nous considérons que les dépréciations pour pertes de crédit attendues sur les opérations avec la clientèle finale et au réseau de distribution constituent un point clé de l'audit en raison de leur importance à l'actif du bilan du Groupe, de l'utilisation de nombreux paramètres et hypothèses dans les modèles de calcul et du recours au jugement par la direction. Comme mentionné dans la note 2-B des états financiers, les modalités d'estimation des dépréciations prennent en compte les prévisions d'évolutions technologiques, de marché et de toute autre évolution pouvant avoir un impact significatif sur les comptes consolidés.

Notre réponse

Avec l'appui de nos équipes spécialisées, nos travaux ont notamment consisté à :

- Evaluer les contrôles clés mis en place pour valider les changements de paramètres et les hypothèses clés qui soutiennent les calculs de dépréciations pour pertes de crédit attendues ;
- Apprécier les méthodologies appliquées pour déterminer les paramètres utilisés dans les modèles de dépréciation et leur correcte insertion opérationnelle dans le système d'information ;
- Apprécier les ajustements de dépréciation à dire d'expert comptabilisés au niveau local et au niveau Groupe et examiner la documentation sous tendant les dépréciations complémentaires constituées ;
- Vérifier la méthodologie et le calcul des dépréciations complémentaires constituées ;
- Apprécier les hypothèses utilisées dans la détermination de la composante « forward looking », notamment la pondération des différents scenarii retenue, et la gouvernance sous-tendant le choix des pondérations ;
- Examiner le processus mis en place pour s'assurer de l'exhaustivité et de la qualité des données utilisées pour la détermination des dépréciations ;
- Tester la qualité des interfaces applicatives informatiques qui supportent le calcul et la comptabilisation des dépréciations pour pertes de crédit attendues ;
- Apprécier le processus de classification des actifs par catégorie ;
- Réaliser des contrôles sur le système informatique de RCI Banque, incluant une revue des contrôles généraux informatiques, des interfaces et des contrôles automatiques participant à l'élaboration de l'information financière relative à IFRS 9 ;
- Réaliser des procédures analytiques sur l'évolution des encours de crédits à la clientèle finale et au réseau de distribution, et des dépréciations du risque de crédit d'un exercice à l'autre ;
- Examiner la conformité des informations publiées dans les notes 15 et 24 de l'annexe aux comptes consolidés au regard des règles comptables applicables.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du groupe.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L. 451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Directeur Général de Renault S.A. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Par ailleurs, il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société Renault S.A. par l'assemblée générale du 30 avril 2014 pour le cabinet KPMG S.A. et du 19 juin 2020 pour le cabinet FORVIS MAZARS SA.

Au 31 décembre 2024, le cabinet KPMG S.A. était dans la onzième année de sa mission sans interruption et le cabinet FORVIS MAZARS SA dans la cinquième année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au Comité de l'Audit et des Risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L. 821-55 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;

- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Rapport au comité de l'audit et des risques

Nous remettons au comité de l'audit et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité de l'audit et des risques figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité de l'audit et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n°537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.821-27 à L.821-34 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité de l'audit et des risques sur les risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris La Défense, le 21 février 2025

Les commissaires aux comptes

KPMG S.A.	FORVIS MAZARS SA
Bertrand Pruvost	Loïc Wallaert
Géraldine Lebrun	Julien Huvé

5.2.2 Comptes consolidés

5.2.2.1 Compte de résultat consolidé 419
5.2.2.2 Résultat global consolidé 420
5.2.2.3 Situation financière consolidée 421
5.2.2.4 Variation des capitaux propres consolidés 422
5.2.2.5 Flux de trésorerie consolidés 423
5.2.2.6 Notes annexes aux comptes consolidés 424
5.2.2.6.1 Informations sur les secteurs opérationnels et les Régions 424

A. Informations par secteur opérationnel 425
A1. Compte de résultat consolidé par secteur opérationnel 425
A2. Situation financière consolidée par secteur opérationnel 426
A3. Flux de trésorerie consolidés par secteur opérationnel 428
A4. Autres informations relatives au secteur Automobile : position nette de liquidité, *free cash flow* opérationnel et ROCE 430

B. Informations par Régions 431

5.2.2.6.2 Règles, méthodes et périmètre 432
Note 1 - Approbation des comptes 432
Note 2 - Règles et méthodes comptables 432
Note 3 - Évolution du périmètre de consolidation et actifs (passifs) destinés à être cédés 446

5.2.2.6.3 Compte de résultat et résultat global 448
Note 4 - Chiffre d'affaires 448
Note 5 - Produits et charges opérationnels par nature hors autres produits et charges d'exploitation 449
Note 6 - Autres produits et charges d'exploitation 449
Note 7 - Résultat financier 450
Note 8 - Impôts courants et différés 451
Note 9 - Résultat net de base et résultat net dilué par action 453

5.2.2.6.4 Actifs et passifs d'exploitation, capitaux propres 454
Note 10 - Immobilisations incorporelles et corporelles 454
Note 11 - Tests de dépréciation des actifs immobilisés 456
Note 12 - Participation dans Nissan 456
Note 13 - Participations dans les autres entreprises associées et coentreprises 460
Note 14 - Stocks 463
Note 15 - Créances de Financement des ventes 463
Note 16 - Créances clients 465
Note 17 - Autres actifs courants et non courants 465
Note 18 - Capitaux propres 466
Note 19 - Provisions pour engagements de retraite et assimilés 470
Note 20 - Evolution des provisions pour risques et charges 474
Note 21 - Autres passifs courants et non courants 474

5.2.2.6.5 Actifs et passifs financiers, juste valeur et gestion des risques financiers 475
Note 22 - Actifs financiers -Trésorerie et équivalents de trésorerie 475
Note 23 - Passifs financiers et dettes de Financement des ventes 476
Note 24 - Instruments financiers par catégorie, juste valeur et effets en résultat 480
Note 25 - Dérivés et gestion des risques financiers 482

5.2.2.6.6 Flux de trésorerie et autres informations 491
Note 26 - Flux de trésorerie 491
Note 27 - Parties liées 492
Note 28 - Engagements hors bilan, actifs et passifs éventuels, actifs donnés et reçus en garantie 493
Note 29 - Evénements postérieurs à la clôture 496
Note 30 - Sociétés consolidées 496

5.2.2.1 Compte de résultat consolidé

(en millions d'euros)	Notes	2024	2023
Chiffre d'affaires	*4*	**56 232**	**52 376**
Coûts des biens et services vendus		(44 500)	(41 414)
Frais de recherche et développement	*10-A*	(2 274)	(2 144)
Frais généraux et commerciaux		(5 195)	(4 701)
Autres produits et charges d'exploitation	*6*	(1 687)	(1 632)
Autres produits d'exploitation		*798*	*430*
Autres charges d'exploitation		*(2 485)*	*(2 062)*
Résultat d'exploitation		**2 576**	**2 485**
Produits financiers de la position nette de liquidité		104	88
Coût de l'endettement financier brut		*(336)*	*(326)*
Produits relatifs à la trésorerie et aux placements		*440*	*414*
Autres produits et charges financiers		(621)	(615)
Résultat financier	*7*	**(517)**	**(527)**
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises		**(521)**	**880**
Nissan	*12*	*(483)*	*797*
Autres entreprises associées et coentreprises	*13*	*(38)*	*83*
Résultat avant impôts		**1 538**	**2 838**
Impôts courants et différés	*8*	(647)	(523)
RESULTAT NET		**891**	**2 315**
Résultat net – part des actionnaires de la société mère		752	2 198
Résultat net – part des participations ne donnant pas le contrôle		139	117
Résultat net de base par action (en euros) [1]		2,76	8,11
Résultat net dilué par action (en euros) [1]		2,72	7,99
Nombre d'actions retenu (en milliers)			
Pour le résultat net de base par action	*9*	*272 374*	*271 009*
Pour le résultat net dilué par action	*9*	*276 883*	*275 141*

(1) Résultat net – part des actionnaires de la société mère rapporté au nombre d'actions indiqué.

5.2.2.2 Résultat global consolidé

(en millions d'euros)	2024 Brut	2024 Effet impôts	2024 Net	2023 Brut	2023 Effet impôts	2023 Net
Résultat net	**1 538**	**(647)**	**891**	**2 838**	**(523)**	**2 315**
Autres éléments du résultat global provenant de la société mère et ses filiales						
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat	**(75)**	**9**	**(66)**	**(141)**	**(93)**	**(234)**
Écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies	*(79)*	*9*	*(70)*	*(138)*	*(93)*	*(231)*
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres et autres	*4*	*-*	*4*	*(3)*	*-*	*(3)*
Éléments qui sont, ou qui seront ultérieurement, reclassés en résultat	**745**	**(21)**	**724**	**(388)**	**124**	**(264)**
Écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger [1] [2]	*240*	*-*	*240*	*57*	*-*	*57*
Écarts de change résultant de la conversion des activités dans les économies hyperinflationnistes	*277*	*-*	*277*	*(226)*	*-*	*(226)*
Couverture partielle de l'investissement dans Nissan [2]	*202*	*-*	*202*	*247*	*-*	*247*
Couvertures de flux de trésorerie	*23*	*(20)*	*3*	*(472)*	*126*	*(346)*
Instruments de dettes à la juste valeur par capitaux propres	*3*	*(1)*	*2*	*6*	*(2)*	*4*
TOTAL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL PROVENANT DE LA SOCIETE MÈRE ET SES FILIALES (A)	**670**	**(12)**	**658**	**(529)**	**31**	**(498)**
Part des entreprises associées et des coentreprises dans les autres éléments du résultat global						
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat	**121**	**-**	**121**	**94**	**-**	**94**
Écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies	*119*	*-*	*119*	*98*	*-*	*98*
Autres éléments	*2*	*-*	*2*	*(4)*	*-*	*(4)*
Éléments qui sont, ou qui seront ultérieurement, reclassés en résultat	**(426)**	**-**	**(426)**	**(1 074)**	**-**	**(1 074)**
Écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger	*(448)*	*-*	*(448)*	*(1 096)*	*-*	*(1 096)*
Autres éléments	*22*	*-*	*22*	*22*	*-*	*22*
TOTAL DE LA PART DES ENTREPRISES ASSOCIÉES ET DES COENTREPRISES DANS LES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL (B)	**(305)**	**-**	**(305)**	**(980)**	**-**	**(980)**
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL (A) + (B)	**365**	**(12)**	**353**	**(1 509)**	**31**	**(1 478)**
RÉSULTAT GLOBAL	**1 903**	**(659)**	**1 244**	**1 329**	**(492)**	**837**
Dont part des actionnaires de la société mère			*1 130*			*746*
Dont part des participations ne donnant pas le contrôle			*114*			*91*

(1) Les écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger incluent en 2024 le recyclage en résultat net des écarts de conversion de HORSE Powertrain Solutions S.L.U. et ses filiales suite à la cession des titres détenus par Renault s.a.s. (Note 3-A).

(2) Les écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger et de la couverture partielle de l'investissement dans Nissan incluent en 2023 et en 2024 le recyclage en résultat net des écarts de conversion de Nissan suite à la cession partielle des titres détenus par Renault S.A. (Note 3-A).

5.2.2.3 Situation financière consolidée

ACTIFS (en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Actifs non courants			
Immobilisations incorporelles et *goodwill*	*10-A*	5 164	4 626
Immobilisations corporelles	*10-B*	13 861	12 251
Participations dans les entreprises associées et coentreprises		17 063	16 554
Nissan	*12*	*12 599*	*15 667*
Autres entreprises associées et coentreprises	*13*	*4 464*	*887*
Actifs financiers non courants	*22*	1 141	695
Impôts différés actifs	*8*	631	670
Autres actifs non courants	*17*	1 053	784
TOTAL ACTIFS NON COURANTS		**38 913**	**35 580**
Actifs courants			
Stocks	*14*	5 468	4 924
Créances de Financement des ventes	*15*	54 355	49 615
Créances clients de l'Automobile	*16*	990	825
Actifs financiers courants	*22*	1 673	1 224
Créances d'impôts courants	*17*	278	224
Autres actifs courants	*17*	5 147	4 822
Trésorerie et équivalents de trésorerie	*22*	22 542	20 677
Actifs destinés à être cédés	*3*	-	4 022
TOTAL ACTIFS COURANTS		**90 453**	**86 333**
TOTAL ACTIFS		**129 366**	**121 913**

CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS (en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Capitaux propres			
Capital		1 127	1 127
Primes d'émission		3 785	3 785
Titres d'autocontrôle		(281)	(212)
Réévaluation des instruments financiers		(93)	(111)
Écart de conversion		(2 833)	(3 140)
Réserves		27 852	26 105
Résultat net – part des actionnaires de la société mère		752	2 198
Capitaux propres – part des actionnaires de la société mère		**30 309**	**29 752**
Capitaux propres – part des participations ne donnant pas le contrôle		793	882
TOTAL CAPITAUX PROPRES	*18*	**31 102**	**30 634**
Passifs non courants			
Impôts différés passifs	*8*	924	917
Provisions pour engagements de retraite et assimilés – part à plus d'un an	*19*	1 113	1 071
Provisions pour risques et charges – part à plus d'un an	*20*	1 272	1 224
Passifs financiers non courants	*23*	7 266	8 956
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines – part à plus d'un an	*21*	275	236
Autres passifs non courants	*21*	865	942
TOTAL PASSIFS NON COURANTS		**11 715**	**13 346**
Passifs courants			
Provisions pour engagements de retraite et assimilés – part à moins d'un an	*19*	17	137
Provisions pour risques et charges – part à moins d'un an	*20*	1 083	1 130
Passifs financiers courants	*23*	3 986	3 448
Dettes de Financement des ventes	*23*	60 438	54 095
Fournisseurs		9 809	7 965
Dettes d'impôts courants	*21*	370	359
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines – part à moins d'un an	*21*	-	20
Autres passifs courants	*21*	10 846	9 704
Passifs liés aux actifs destinés à être cédés	*3*	-	1 075
TOTAL PASSIFS COURANTS		**86 549**	**77 933**
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		**129 366**	**121 913**

5.2.2.4 Variation des capitaux propres consolidés

(en millions d'euros)	Nombre d'actions (en milliers)	Capital	Primes d'émission	Titres d'auto-contrôle	Réévaluation des instruments financiers	Écart de conversion [2] [3]	Réserves [1]	Résultat net revenant aux actionnaires de la société mère	Capitaux propres part des actionnaires de la société mère	Capitaux propres part des participations ne donnant pas le contrôle	Total capitaux propres
SOLDE AU 31 DÉCEMBRE 2022	**295 722**	**1 127**	**3 785**	**(208)**	**208**	**(2 146)**	**26 537**	**(354)**	**28 949**	**741**	**29 690**
Résultat net 2023								2 198	2 198	117	2 315
Autres éléments du résultat global					(319)	(994)	(139)		(1 452)	(26)	(1 478)
RÉSULTAT GLOBAL 2023		**-**	**-**	**-**	**(319)**	**(994)**	**(139)**	**2 198**	**746**	**91**	**837**
Affectation du résultat net 2022							(354)	354	-		-
Distribution							(68)		(68)	(93)	(161)
(Acquisitions) cessions de titres d'autocontrôle et effets des augmentations de capital				(4)					(4)		(4)
Variations des parts d'intérêts					-	-	179		179	143	322
Coûts des paiements fondés sur des actions et autres					-		(50)		(50)	-	(50)
SOLDE AU 31 DÉCEMBRE 2023	**295 722**	**1 127**	**3 785**	**(212)**	**(111)**	**(3 140)**	**26 105**	**2 198**	**29 752**	**882**	**30 634**
Résultat net 2024								752	752	139	891
Autres éléments du résultat global					18	307	53		378	(25)	353
RÉSULTAT GLOBAL 2024		**-**	**-**	**-**	**18**	**307**	**53**	**752**	**1 130**	**114**	**1 244**
Affectation du résultat net 2023							2 198	(2 198)	-		-
Distribution							(507)		(507)	(111)	(618)
(Acquisitions) cessions de titres d'auto-contrôle et effets des augmentations de capital				(69)					(69)		(69)
Variations des parts d'intérêt					-	-	3		3	(92)	(89)
Coûts des paiements fondés sur des actions et autres					-		-		-	-	-
SOLDE AU 31 DÉCEMBRE 2024	**295 722**	**1 127**	**3 785**	**(281)**	**(93)**	**(2 833)**	**27 852**	**752**	**30 309**	**793**	**31 102**

(1) La variation des réserves correspond principalement aux écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies constatés sur la période.

(2) Les écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger incluent en 2024 le recyclage en résultat net des écarts de conversion de HORSE Powertrain Solutions S.L.U. et ses filiales suite à la cession des titres détenus par Renault s.a.s (Note 3-A).

(3) Les écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger et de la couverture partielle de l'investissement dans Nissan incluent en 2023 et en 2024 le recyclage en résultat net des écarts de conversion de Nissan suite à la cession partielle des titres détenus par Renault S.A. (Note 3-A).

Les éléments contribuant à la variation des capitaux propres consolidés de 2024 sont commentés en Note 18.

5.2.2.5 Flux de trésorerie consolidés

(en millions d'euros)	Notes	2024	2023
Résultat net		**891**	**2 315**
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie :			
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur		3 183	3 188
Part dans les résultats des entreprises associées et des coentreprises		521	(880)
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts	*26-A*	1 807	1 657
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées		80	47
Capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts [1]		**6 482**	**6 327**
Dividendes reçus des sociétés cotées [2]		**142**	**172**
Variation nette des crédits consentis à la clientèle		(2 514)	(3 759)
Variation nette des crédits renouvelables au réseau de distribution		(2 105)	(1 411)
Diminution (augmentation) des créances de Financement des ventes		**(4 619)**	**(5 170)**
Émission d'emprunts obligataires du Financement des ventes	*23-C*	5 133	4 470
Remboursement d'emprunts obligataires du Financement des ventes	*23-C*	(2 833)	(4 225)
Variation nette des autres dettes du Financement des ventes		3 420	4 347
Variation nette des autres valeurs mobilières et des prêts du Financement des ventes		(198)	(33)
Variation nette des actifs financiers et des dettes du Financement des ventes		**5 522**	**4 559**
Variation des actifs immobilisés donnés en location		**(826)**	**(504)**
Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts	***26-B***	**1 096**	**(71)**
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation avant intérêts et impôts		**7 797**	**5 313**
Intérêts reçus		429	332
Intérêts payés		(321)	(314)
Impôts courants (payés) / reçus		(744)	(869)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION		**7 161**	**4 462**
Investissements incorporels et corporels	*26-C*	(3 050)	(2 950)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels		94	282
Acquisitions de participations avec prise de contrôle, nettes de la trésorerie acquise		(211)	-
Acquisitions d'autres participations		(445)	(128)
Cessions de participations avec perte de contrôle, nettes de la trésorerie cédée		(71)	22
Cessions d'autres participations [3]		1 273	815
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile		375	(276)
FLUX DE TRÉSORERIE LIES AUX INVESTISSEMENTS		**(2 035)**	**(2 235)**
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	*18-D*	(536)	(73)
Transaction avec les participations ne donnant pas le contrôle		17	104
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle	*18-H*	(111)	(93)
(Achats) ventes de titres d'autocontrôle		(159)	(175)
Flux de trésorerie avec les actionnaires		**(789)**	**(237)**
Émission d'emprunts obligataires de l'Automobile	*23-C*	-	-
Remboursement d'emprunts obligataires de l'Automobile	*23-C*	(1 578)	(1 170)
Augmentation (diminution) nette des autres passifs financiers de l'Automobile		(867)	(1 571)
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	***23-B***	**(2 445)**	**(2 741)**
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT		**(3 234)**	**(2 978)**
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSOERIE		**1 892**	**(751)**

(1) La capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts est présentée hors dividendes reçus des sociétés cotées.

(2) Correspond aux dividendes Nissan.

(3) Correspond principalement à l'encaissement du produit de la vente des actions Nissan (358 millions d'euros au 1er semestre 2024, 494 millions d'euros au 2nd semestre 2024 et 764 millions au 2nd semestre

(en millions d'euros)	2024	2023
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à l'ouverture	**20 677**	**21 774**
Augmentation (diminution) de la trésorerie	1 892	(751)
Effets des variations de change et autres sur la trésorerie	(27)	(255)
Trésorerie générée par les activités abandonnées et destinées à être cédées	-	(91)
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture [1]	**22 542**	**20 677**

(1) La trésorerie faisant l'objet de restrictions d'utilisation est décrite en Note 22-C.

5.2.2.6 Notes annexes aux comptes consolidés

5.2.2.6.1 Informations sur les secteurs opérationnels et les Régions

Les secteurs opérationnels retenus par Renault Group sont les suivants :

- **« Automobile »** : ce secteur comprend les filiales de production, de commercialisation, de distribution de véhicules particuliers et utilitaires légers ainsi que les filiales assurant la gestion de la trésorerie du secteur ; il comprend aussi les participations dans les entreprises associées et coentreprises du domaine automobile, la principale étant Nissan.
- **« Financement des ventes »** : considéré par le Groupe comme une activité réalisant des opérations d'exploitation à part entière, exercée par RCI Banque, ses filiales et participations dans des entreprises associées et coentreprises auprès du réseau de distribution et de la clientèle finale.
- **« Services de Mobilité »** : réunissant les activités de service et de charge dans les nouvelles mobilités.

Le résultat sectoriel examiné régulièrement par le Leadership Team (Note 27), identifié comme le « principal décideur opérationnel », est la marge opérationnelle dont la définition est détaillée dans la Note 2-D Présentation des comptes consolidés.

A. Informations par secteur opérationnel

A1. Compte de résultat consolidé par secteur opérationnel

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations intersecteurs	TOTAL CONSOLIDÉ
2024					
Chiffre d'affaires externe au Groupe	**50 519**	**5 644**	**69**	**-**	**56 232**
Chiffre d'affaires intersecteurs	51	18	2	(71)	-
Chiffre d'affaires du secteur	**50 570**	**5 662**	**71**	**(71)**	**56 232**
Marge opérationnelle [1]	**2 998**	**1 295**	**(28)**	**(2)**	**4 263**
Résultat d'exploitation	**1 361**	**1 232**	**(15)**	**(2)**	**2 576**
Résultat financier [2]	**132**	**(50)**	**1**	**(600)**	**(517)**
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises	**(524)**	**3**	**-**	**-**	**(521)**
Résultat avant impôts	**969**	**1 185**	**(14)**	**(602)**	**1 538**
Impôts courants et différés	(437)	(210)	-	-	(647)
RÉSULTAT NET	**532**	**975**	**(14)**	**(602)**	**891**

(1) Les informations sur les dotations aux amortissements et aux pertes de valeur sont données dans le tableau des flux de trésorerie consolidés par secteur opérationnel.

(2) Les dividendes reçus du Financement des ventes sont comptabilisés dans le résultat financier de l'Automobile et sont éliminés dans les opérations intersecteurs.
Au cours de l'année 2024, un dividende de 600 millions d'euros a été versé.

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations intersecteurs	TOTAL CONSOLIDÉ
2023					
Chiffre d'affaires externe au Groupe	**48 150**	**4 181**	**45**	**-**	**52 376**
Chiffre d'affaires intersecteurs	128	19	2	(149)	-
Chiffre d'affaires du secteur	**48 278**	**4 200**	**47**	**(149)**	**52 376**
Marge opérationnelle [1]	**3 050**	**1 101**	**(35)**	**1**	**4 117**
Résultat d'exploitation	**1 435**	**1 085**	**(36)**	**1**	**2 485**
Résultat financier [2]	**126**	**(53)**	**-**	**(600)**	**(527)**
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises	**902**	**(12)**	**(10)**	**-**	**880**
Résultat avant impôts	**2 463**	**1 020**	**(46)**	**(599)**	**2 838**
Impôts courants et différés	(292)	(231)	-	-	(523)
Résultat net des activités poursuivies	**2 171**	**789**	**(46)**	**(599)**	**2 315**
Résultat net des activités abandonnées	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
RÉSULTAT NET	**2 171**	**789**	**(46)**	**(599)**	**2 315**

(1) Les informations sur les dotations aux amortissements et aux pertes de valeur sont données dans le tableau des flux de trésorerie consolidés par secteur opérationnel.

(2) Les dividendes reçus du Financement des ventes sont comptabilisés dans le résultat financier de l'Automobile et sont éliminés dans les opérations intersecteurs.
Au cours de l'année 2023, un dividende de 600 millions d'euros a été versé.

A2. Situation financière consolidée par secteur opérationnel

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations intersecteurs	TOTAL CONSOLIDÉ
31 décembre 2024					
ACTIFS					
Actifs non courants					
Immobilisations incorporelles et corporelles, et *goodwill*	16 015	2 890	120	-	19 025
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises	16 949	113	1	-	17 063
Actifs financiers non courants – titres de sociétés	6 648	10	-	(6 600)	58
Actifs financiers non courants – autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement de l'Automobile	1 233	(1)	1	(150)	1 083
Impôts différés actifs	402	229	-	-	631
Autres actifs non courants	997	55	2	(1)	1 053
TOTAL ACTIFS NON COURANTS	**42 244**	**3 296**	**124**	**(6 751)**	**38 913**
Actifs courants					
Stocks	5 425	39	4	-	5 468
Créances sur la clientèle	999	54 804	15	(473)	55 345
Actifs financiers courants	1 213	1 266	-	(806)	1 673
Créances d'impôts courants et autres actifs courants	3 415	6 180	25	(4 195)	5 425
Trésorerie et équivalents de trésorerie	15 349	7 166	39	(12)	22 542
TOTAL ACTIFS COURANTS	**26 401**	**69 455**	**83**	**(5 486)**	**90 453**
TOTAL ACTIFS	**68 645**	**72 751**	**207**	**(12 237)**	**129 366**
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS					
Capitaux propres	**31 135**	**6 655**	**(84)**	**(6 604)**	**31 102**
Passifs non courants					
Provisions – part à plus d'un an	2 313	348	(1)	-	2 660
Passifs financiers non courants	5 574	1 678	165	(151)	7 266
Impôts différés passifs	204	720	1	(1)	924
Autres passifs non courants	549	307	9	-	865
TOTAL PASSIFS NON COURANTS	**8 640**	**3 053**	**174**	**(152)**	**11 715**
Passifs courants					
Provisions – part à moins d'un an	1 066	34	2	(2)	1 100
Passifs financiers courants	4 580	-	62	(656)	3 986
Fournisseurs et dettes de Financement des ventes	10 026	61 047	28	(854)	70 247
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants	13 199	1 962	24	(3 969)	11 216
TOTAL PASSIFS COURANTS	**28 871**	**63 043**	**116**	**(5 481)**	**86 549**
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	**68 645**	**72 751**	**207**	**(12 237)**	**129 366**

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations intersecteurs	TOTAL CONSOLIDÉ
31 décembre 2023					
ACTIFS					
Actifs non courants					
Immobilisations incorporelles et corporelles, et *goodwill*	15 705	1 120	52	-	16 877
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises	16 457	97	-	-	16 554
Actifs financiers non courants – titres de sociétés	6 501	10	-	(6 434)	77
Actifs financiers non courants – autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement de l'Automobile	616	-	2	-	618
Impôts différés actifs	442	228	-	-	670
Autres actifs non courants	747	38	(1)	-	784
TOTAL ACTIFS NON COURANTS	**40 468**	**1 493**	**53**	**(6 434)**	**35 580**
Actifs courants					
Stocks	4 887	35	2	-	4 924
Créances sur la clientèle	834	49 901	8	(303)	50 440
Actifs financiers courants	974	1 071	1	(822)	1 224
Créances d'impôts courants et autres actifs courants [1]	6 971	6 299	13	(4 215)	9 068
Trésorerie et équivalents de trésorerie	14 465	6 225	14	(27)	20 677
TOTAL ACTIFS COURANTS	**28 131**	**63 531**	**38**	**(5 367)**	**86 333**
TOTAL ACTIFS	**68 599**	**65 024**	**91**	**(11 801)**	**121 913**
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS					
Capitaux propres	**30 661**	**6 399**	**10**	**(6 436)**	**30 634**
Passifs non courants					
Provisions – part à plus d'un an	2 238	293	-	-	2 531
Passifs financiers non courants	8 044	893	19	-	8 956
Impôts différés passifs	210	706	1	-	917
Autres passifs non courants	665	275	2	-	942
TOTAL PASSIFS NON COURANTS	**11 157**	**2 167**	**22**	**-**	**13 346**
Passifs courants					
Provisions – part à moins d'un an	1 246	41	-	-	1 287
Passifs financiers courants	3 920	1	36	(509)	3 448
Fournisseurs et dettes de Financement des ventes	8 135	54 722	15	(812)	62 060
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants [1]	13 480	1 694	8	(4 044)	11 138
TOTAL PASSIFS COURANTS	**26 781**	**56 458**	**59**	**(5 365)**	**77 933**
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	**68 599**	**65 024**	**91**	**(11 801)**	**121 913**

(1) Les créances d'impôts courants et autres actifs courants ainsi que les dettes d'impôts courants et autres passifs courants incluent respectivement les actifs destinés à être cédés et les passifs liés aux actifs destinés à être cédés.

A3. Flux de trésorerie consolidés par secteur opérationnel

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations intersecteurs	TOTAL CONSOLIDÉ
2024					
Résultat Net [1]	**532**	**975**	**(14)**	**(602)**	**891**
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie :					
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur	2 526	659	(2)	-	3 183
Part dans les résultats des entreprises associées et des coentreprises	524	(3)	-	-	521
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts	1 554	263	1	(11)	1 807
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées	80	-	-	-	80
Capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts[2]	**5 216**	**1 894**	**(15)**	**(613)**	**6 482**
Dividendes reçus des sociétés cotées[3]	**142**	**-**	**-**	**-**	**142**
Diminution (augmentation) des créances de Financement des ventes	-	(4 732)	-	113	(4 619)
Variation nette des actifs financiers et des dettes du Financement des ventes	-	5 502	-	20	5 522
Variation des actifs immobilisés donnés en location	94	(919)	(1)	-	(826)
Variation du besoin en fonds de roulements avant impôts	844	249	1	2	1 096
FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS	**6 296**	**1 994**	**(15)**	**(478)**	**7 797**
Intérêts reçus	459	(2)	-	(28)	429
Intérêts payés	(354)	-	7	26	(321)
Impôts courants (payés) / reçus	(461)	(283)	-	-	(744)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION	**5 940**	**1 709**	**(8)**	**(480)**	**7 161**
Investissements incorporels	(1 273)	(19)	(10)	14	(1 288)
Investissements corporels	(1 736)	(5)	(21)	-	(1 762)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels	94	-	14	(14)	94
Acquisitions et cessions de participations avec prise de contrôle, nettes de la trésorerie acquise	(77)	(205)	-	-	(282)
Acquisitions et cessions d'autres participations, et autres [4]	761	41	(17)	43	828
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile	393	-	5	(23)	375
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS	**(1 838)**	**(188)**	**(29)**	**20**	**(2 035)**
Flux de trésorerie avec les actionnaires	(776)	(617)	46	558	(789)
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	(2 377)	-	16	(84)	(2 445)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT	**(3 153)**	**(617)**	**62**	**474**	**(3 234)**
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	**949**	**904**	**25**	**14**	**1 892**
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à l'ouverture	**14 465**	**6 225**	**14**	**(27)**	**20 677**
Augmentation (diminution) de la trésorerie	949	904	25	14	1 892
Effets des variations de change et autres sur la trésorerie	(65)	37	-	1	(27)
Trésorerie générée par les activités abandonnées et destinées à être cédées	-	-	-	-	-
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture	**15 349**	**7 166**	**39**	**(12)**	**22 542**

(1) Les dividendes reçus du Financement des ventes sont inclus dans le résultat net du secteur Automobile. En 2024, 600 millions d'euros de dividendes ont été versés.

(2) La capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts est présentée hors dividendes reçus des sociétés cotées.

(3) Correspond aux dividendes Nissan (142 millions d'euros).

(4) Correspond principalement à l'encaissement du produit de la vente des actions Nissan (358 millions d'euros au 1er semestre 2024 et 494 millions d'euros au 2nd semestre 2024).

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations intersecteurs	TOTAL CONSOLIDÉ
2023					
Résultat Net [1]	**2 171**	**789**	**(46)**	**(599)**	**2 315**
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie :					
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur	2 892	289	7	-	3 188
Part dans les résultats des entreprises associées et des coentreprises	(900)	10	10	-	(880)
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts	1 267	390	5	(5)	1 657
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées	47	-	-	-	47
Capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts [2]	**5 477**	**1 478**	**(24)**	**(604)**	**6 327**
Dividendes reçus des sociétés cotées [3]	**172**	**-**	**-**	**-**	**172**
Diminution (augmentation) des créances de Financement des ventes	-	(4 945)	-	(225)	(5 170)
Variation nette des actifs financiers et des dettes du Financement des ventes	-	4 382	-	177	4 559
Variation des actifs immobilisés donnés en location	30	(534)	-	-	(504)
Variation du besoin en fonds de roulements avant impôts	637	(706)	-	(2)	(71)
FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS	**6 316**	**(325)**	**(24)**	**(654)**	**5 313**
Intérêts reçus	359	(1)	-	(26)	332
Intérêts payés	(342)	-	(3)	31	(314)
Impôts courants (payés) / reçus	(505)	(364)	-	-	(869)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION	**5 828**	**(690)**	**(27)**	**(649)**	**4 462**
Investissements incorporels	(1 341)	(13)	(11)	-	(1 365)
Investissements corporels	(1 573)	(7)	(5)	-	(1 585)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels [4]	282	-	-	-	282
Acquisitions et cessions de participations avec prise de contrôle, nettes de la trésorerie acquise	22	-	-	-	22
Acquisitions et cessions d'autres participations, et autres [5]	650	6	(7)	38	687
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile	(175)	(1)	(1)	(99)	(276)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS	**(2 135)**	**(15)**	**(24)**	**(61)**	**(2 235)**
Flux de trésorerie avec les actionnaires	(185)	(651)	37	562	(237)
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	(2 893)	-	11	141	(2 741)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT	**(3 078)**	**(651)**	**48**	**703**	**(2 978)**
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	**615**	**(1 356)**	**(3)**	**(7)**	**(751)**
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à l'ouverture	**14 227**	**7 549**	**17**	**(19)**	**21 774**
Augmentation (diminution) de la trésorerie	615	(1 356)	(3)	(7)	(751)
Effets des variations de change et autres sur la trésorerie	(286)	32	-	(1)	(255)
Trésorerie générée par les activités abandonnées et destinées à être cédées	(91)	-	-	-	(91)
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture	**14 465**	**6 225**	**14**	**(27)**	**20 677**

(1) Les dividendes reçus du Financement des ventes sont inclus dans le résultat net du secteur Automobile. En 2023, 600 millions d'euros de dividendes ont été versés.

(2) La capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts est présentée hors dividendes reçus des sociétés cotées.

(3) Correspond aux dividendes Nissan (172 millions d'euros).

(4) Les principaux produits des cessions d'actifs corporels et incorporels (282 millions d'euros au 31 décembre 2023) sont présentés en Note 6-C.

(5) Correspond principalement à l'encaissement du produit de la vente des actions Nissan (764 millions au 2nd semestre 2023).

A4. Autres informations relatives au secteur Automobile : position nette de liquidité, *free cash flow* opérationnel et ROCE

La position nette de liquidité, le *free cash flow* opérationnel et le ROCE ne sont présentés que pour l'Automobile.

Le Groupe inclut dans la position nette de liquidité, l'ensemble des dettes et engagements financiers, hors exploitation, porteurs d'intérêts, diminué de la trésorerie et équivalents de trésorerie ainsi que d'autres actifs financiers, hors exploitation, tels que les valeurs mobilières ou les prêts du secteur.

Position nette de liquidité

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Passifs financiers non courants	(5 574)	(8 044)
Passifs financiers courants	(4 580)	(3 920)
Actifs financiers non courants – autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement	718	300
Actifs financiers courants	1 183	923
Trésorerie et équivalents de trésorerie	15 349	14 465
Position nette de liquidité de l'Automobile [1]	**7 096**	**3 724**

(1) La perte de contrôle de la société HORSE Powertrain Solutions S.L.U. et la cession des titres HORSE Powertrain Ltd à Aramco (Note 3-A) améliorent de 1 058 millions d'euros la position nette de liquidité de l'Automobile (octroi de prêts pour 1 008 millions d'euros, augmentation de la trésorerie et équivalents de trésorerie à hauteur de 48 millions d'euros et diminution des passifs financiers à hauteur de 2 millions d'euros).

Free cash flow opérationnel

(en millions d'euros)	2024	2023
Capacité d'autofinancement (hors dividendes reçus de Nissan et du secteur Financement des ventes) avant intérêts et impôts	4 616	4 877
Dividendes reçus du secteur Financement des ventes	600	600
Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts	844	637
Intérêts reçus par l'Automobile	459	359
Intérêts payés par l'Automobile	(354)	(342)
Impôts courants (payés) / reçus	(461)	(505)
Investissements corporels et incorporels nets des cessions	(2 915)	(2 632)
Véhicules et batteries donnés en location	94	30
***Free cash flow* opérationnel de l'Automobile**	**2 883**	**3 024**
Dont paiements au titre des dépenses de restructuration	*(379)*	*(496)*
***Free cash flow* opérationnel de l'Automobile hors restructuration**[1]	**3 262**	**3 520**

(1) Les montants comptabilisés en Coûts des Restructurations sont présentés en Note 6-A.

ROCE

Le ROCE (*Return On Capital Employed*) est un indicateur de mesure de la rentabilité des capitaux investis. Il est présenté au niveau du secteur Automobile.

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023 [1]	31 décembre 2023 publié
Marge opérationnelle	2 996	3 051	3 051
Taux d'imposition normative	28%	28%	28 %
Marge opérationnelle après impôts	2 157	2 197	2 197
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises hors Nissan	(41)	105	
Marge opérationnelle ajustée (A)	**2 116**	**2 302**	**2 197**
Immobilisations corporelles, incorporelles et *goodwill*	16 015	15 705	15 705
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises hors Nissan	4 350	790	790
Actifs financiers non courants – titres de sociétés hors RCI Banque SA et Renault M.A.I.	48	67	67
Besoin en fonds de roulement	(12 938)	(8 841)	(8 841)
Capitaux employés (B)	**7 475**	**7 721**	**7 721**
RENTABILITÉ DES CAPITAUX EMPLOYÉS (ROCE = A/B)	**28,3%**	**29,8%**	**28,5 %**

(1) A compter de 2024, la marge opérationnelle ajustée inclut la part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises du secteur Automobile hors Nissan.

Le Besoin en fonds de roulement est déterminé à partir des éléments suivants de l'information sectorielle.

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Autres actifs non courants	997	747
Stocks	5 425	4 887
Créances sur la clientèle	999	834
Créances d'impôts courants et autres actifs courants [1]	3 415	6 971
Autres passifs non courants	(549)	(665)
Fournisseurs	(10 026)	(8 135)
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants [1]	(13 199)	(13 480)
Besoin en fonds de roulement	**(12 938)**	**(8 841)**

(1) Les créances d'impôts courants et autres actifs courants ainsi que les dettes d'impôts courants et autres passifs courants incluent respectivement les actifs destinés à être cédés et les passifs liés aux actifs destinés à être cédés.

B. Informations par Régions

Le chiffre d'affaires consolidé est présenté par zone d'implantation de la clientèle. Les immobilisations corporelles et incorporelles sont présentées par région d'implantation des filiales et des activités conjointes.

(en millions d'euros)	Europe	Amériques	Asie Pacifique	Afrique Moyen-Orient	Eurasie	Total consolidé
2024						
Chiffre d'affaires	44 832	4 684	2 180	1 677	2 859	**56 232**
dont France	*16 841*					
Immobilisations corporelles et incorporelles	16 799	646	601	634	345	**19 025**
dont France	*11 108*					
2023						
Chiffre d'affaires	41 129	4 560	1 814	1 667	3 206	**52 376**
dont France	*15 305*					
Immobilisations corporelles et incorporelles	14 764	583	578	623	329	**16 877**
dont France	*10 431*					

5.2.2.6.2 Règles, méthodes et périmètre

Note 1 – Approbation des comptes

Les comptes consolidés de Renault Group de l'année 2024 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 19 février 2025 et seront soumis à l'approbation de l'Assemblée générale.

Note 2 – Règles et méthodes comptables

En application de la réglementation européenne, les comptes consolidés de Renault Group de l'exercice 2024 sont préparés en conformité avec le référentiel IFRS (*International Financial Reporting Standards*) publié par l'IASB (*International Accounting Standards Board*) au 31 décembre 2024 et tel qu'adopté dans l'Union Européenne à la date de clôture des comptes.

2-A. Évolutions des règles et méthodes comptables

2-A1. Évolution du référentiel de normes comptables

Nouveaux textes d'application obligatoires en 2024

Renault Group applique les normes et amendements parus au Journal Officiel de l'Union Européenne d'application obligatoire à compter du 1er janvier 2024.

Amendement d'IAS 1	Classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants
Amendement d'IFRS 16	Passif de location dans le cadre d'une cession-bail
Amendement d'IAS 7 / IFRS 7	Entente de financement de fournisseurs

L'application de ces amendements n'a pas d'effet significatif sur les comptes consolidés du Groupe.

Nouveaux textes non appliqués par anticipation par le Groupe

Nouvelles normes et amendements IFRS non appliqués par anticipation par le Groupe		Date d'application selon l'IASB
Amendement IAS 21	Absence de convertibilité	1er janvier 2025

Le Groupe n'anticipe à ce stade aucun impact significatif sur les comptes consolidés du fait de l'application de cet amendement.

Autres normes et amendements non encore adoptés par l'Union Européenne

Par ailleurs, l'IASB a publié de nouvelles normes et amendements non adoptés à ce jour par l'Union Européenne.

Nouvelles normes et amendements IFRS non adoptés par l'Union Européenne		Date d'application selon l'IASB
Amendement d'IFRS 9 / IFRS 7	Classement et évaluation des instruments financiers	1er janvier 2026
Amendement IFRS 9/ IFRS 7	Contrats d'électricité dont la production dépend de la nature (« renouvelable »)	1er janvier 2026
Améliorations annuelles Volume 11	Processus annuel d'amélioration des normes	1er janvier 2026
IFRS 18	Présentation et informations à fournir dans les états financiers	1er janvier 2027
IFRS 19	Filiales n'ayant pas d'obligation d'information du public	1er janvier 2027

Le Groupe étudie les impacts d'IFRS 18 et n'anticipe aucun impact significatif sur les comptes consolidés du fait de l'application des autres amendements.

2-B. Estimations et jugements

Contexte spécifique 2024

Evolution de l'organisation du Groupe

Renault Group, depuis l'annonce de son plan Renaulution en 2021, s'est engagé dans une transformation de ses activités et de son organisation comprenant la création de cinq business ciblés avec des équipes spécialisées, chacun construit sur un ensemble homogène de technologies, avec sa gouvernance et son compte de résultat dédiés. La structuration du périmètre Ampere dédié au véhicule électrique est intervenue fin 2023 et celle du périmètre The Future is NEUTRAL au cours de l'année 2024 (Note 3). La séparation de certaines des activités mécaniques de Renault Group dénommées HORSE s'est concrétisée en mai 2024 par la contribution de ses activités et l'entrée au capital de la coentreprise HORSE Powertrain Ltd (ci-après et Note 3).

Ces évolutions sont sans conséquence sur l'information sectorielle présentée en 2024.

Le Groupe a fait le choix avec le plan stratégique Renaulution d'une politique commerciale centrée sur la valeur et connaît depuis 2020 une transformation profonde, les volumes vendus passant de 3 753 723 unités en 2019 à 2 264 815 unités en 2024, dans un contexte général de recul des marchés, et de refonte de sa gamme désormais tournée vers l'électrification.

Cession des activités mécaniques HORSE et création de la co-entreprise HORSE Powertrain Ltd avec le partenaire Geely

La création de la co-entreprise HORSE Powertrain Ltd dédiée à l'activité de Groupes motopropulseurs thermiques, hybrides et à faibles émissions est intervenue le 31 mai 2024 par la contribution des actifs de Renault Group et de Geely. HORSE Powertrain Ltd conçoit, développe, produit et vend des solutions et systèmes pour les moteurs, les transmissions, les systèmes hybrides et les batteries.

HORSE Powertrain Ltd, dont le capital s'élève à 7 milliards d'euros, est détenue à hauteur de 45 % par Renault Group (via Renault s.a.s.), à hauteur de 45 % par Geely (via les entités Geely Holding Group Co., Ltd et Geely Automobile Holdings Ltd) et à hauteur de 10 % par Aramco depuis son entrée au capital le 02 décembre 2024. HORSE Powertrain Ltd est la Holding qui réunit les entités opérationnelles apportées par Renault Group, HORSE Powertrain Solutions S.L.U. et ses filiales, et apportées par Geely, Aurobay Holding (SG) Ptd. Ltd. et Aurobay International Pte. Ltd. et leurs filiales. HORSE Powertrain Ltd est mise en équivalence dans les comptes consolidés du Groupe à compter du 31 mai 2024.

Les groupes d'actifs et de passifs destinés à être cédés reclassés dans l'état de la situation financière consolidée au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2023 selon les modalités de la norme IFRS 5 ont été déconsolidés en date du 31 mai 2024 (Note 3).

Nouvelles bases du partenariat avec Nissan

Dans le cadre du Nouvel Accord de l'Alliance en date du 08 novembre 2023 entre Renault Group et Nissan, Renault Group avait transféré en 2023 28,4 % des actions Nissan dans une fiducie française, où les droits de vote sont exercés de manière neutre, sous réserve de certaines exceptions. Les droits de vote de Renault Group et de Nissan sont plafonnés à 15 % des droits de vote exerçables, avec la possibilité pour chacun d'exercer librement ses droits de vote dans cette limite.

Renault S.A. a ensuite mené trois opérations de cession de titres Nissan. En décembre 2023, Renault S.A. avait procédé à une première cession de 211 millions de titres. Deux cessions complémentaires sont intervenues en 2024 pour un total de 295 millions de titres Nissan. Le pourcentage d'intérêt (calculé sur un total d'actions après déduction des actions auto-détenues par Nissan) de Renault Group dans Nissan s'élève à 35,9 % au 31 décembre 2024 (39,1 % au 30 juin 2024 et 40,6 % au 31 décembre 2023). Une perte de (1 527) millions d'euros a été comptabilisée en Autres Produits et Charges d'Exploitation au 31 décembre 2024 ((880) millions d'euros au 31 décembre 2023) (Note 6).

Le Groupe Nissan a annoncé en date du 23 décembre 2024 être en discussion avec le Groupe Honda en vue d'une intégration de leurs activités. En date du 13 février 2025, le Groupe Nissan a annoncé la fin des discussions et l'arrêt du projet d'intégration. Ces annonces sont sans effet sur la méthode de présentation par mise en équivalence des titres Nissan au bilan de Renault Group, le Groupe disposant toujours d'une influence notable sur Nissan au 31 décembre 2024 (Note 12). Le Groupe suit attentivement les conséquences sur l'évolution de sa participation dans Nissan des projets menés par celui-ci.

Actionnariat salarié

Depuis le Renaulution Shareplan lancé en 2022, Renault Group associe chaque année ses collaborateurs à sa stratégie et aux performances futures du Groupe. L'opération d'actionnariat salarié 2024 a permis aux collaborateurs éligibles en France et à l'international de se voir attribuer jusqu'à 14 actions gratuites (dont 7 par abondement) et d'acquérir des actions avec une décote de 30 % sur le prix de référence. Au 31 décembre 2024, la charge au sens de la norme IFRS 2 comptabilisée sur ce nouveau plan s'établit à 45 millions d'euros.

Financements externes

Le Groupe disposant de liquidités suffisantes n'a pas émis d'emprunts obligataires dans le secteur Automobile au cours de l'année 2024. Le secteur Financement des ventes a émis plusieurs emprunts obligataires pour un total de 5,1 milliards d'euros (Note 23-C) au cours de l'année 2024 dont un emprunt obligataire vert pour 600 millions d'euros.

A la date d'arrêté des comptes consolidés, le Groupe dispose d'une trésorerie et de sources de financement suffisantes pour justifier la continuité d'exploitation pour les douze prochains mois et a démontré sa capacité à émettre de la dette.

Enjeux de développement durable et climatiques

Les enjeux de développement durable constituent un élément essentiel de la stratégie de Renault Group. Dans le cadre des Accords de Paris et du Green Deal Européen, le Groupe a pris des engagements concrets de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de contribution à la neutralité carbone.

Avec son plan stratégique Renaulution, Renault Group a dévoilé en janvier 2021 une feuille de route ambitieuse de transformation, du volume à la valeur, et est entré depuis novembre 2022 dans le troisième chapitre de ce plan, baptisé Révolution. Ampere, pure player des véhicules électriques constitué en novembre 2023, est une contribution majeure à l'ambition de Renault Group de neutralité carbone nette (atteinte lorsque le volume d'émissions de gaz à effet de serre est équilibré par une captation équivalente) en Europe, dès 2040, et dans le monde d'ici 2050. En Corée, Renault Korea (RK) a lancé sa propre gamme hybride sur le second semestre 2024 puis lancera Polestar 4, véhicule 100 % électrique en 2025. The Future is NEUTRAL, dédié à l'économie circulaire, se structure au sein du Groupe avec la réalisation des apports partiels d'actifs de l'activité de remanufacturing de Renault s.a.s vers la nouvelle filiale The Remakers, la prise de contrôle de la société Indra, spécialisée dans le recyclage des véhicules hors d'usage, et l'entrée de Suez au capital de The Future Is NEUTRAL à hauteur de 18 %.

En mars et avril 2024, Renault Group, Volvo Group et CMA CGM ont constitué la co-entreprise Flexis sas pour répondre au besoin croissant d'une logistique décarbonée avec une nouvelle génération de fourgons 100 % électriques. Détenue respectivement à 45 %, 45 % et 10 % (Note 3), l'engagement d'investissement dans Flexis sas à horizon 2026 s'élève à 300 millions d'euros respectivement pour Renault Group et Volvo Group et jusqu'à 120 millions d'euros pour CMA-CGM.

Dans ce contexte de transformation, le plan moyen terme 2024-2030 du Groupe dont les prévisions sont la base des tests de perte de valeur des actifs immobilisés (Note 10), est régulièrement mis à jour en intégrant les évolutions règlementaires des pays dans lesquels le Groupe est présent. Les investissements nécessaires pour la mise en conformité des produits et des moyens de production sont mesurés et intégrés au Plan avec la plus grande attention. Le plan moyen terme 2024-2030 est sensible principalement au risque de transition dans le scénario de référence des Accords de Paris. Les risques physiques liés au changement climatique, principalement les inondations, les extrêmes chaleurs ou le stress hydrique, sont mesurés et font l'objet de plans d'actions préventifs et des investissements nécessaires pour réduire les risques d'impacts.

S'agissant des tests de perte de valeur sur des actifs spécifiques aux véhicules, le Groupe valorise dans ses prévisions les bénéfices générés par les véhicules électriques dans les mécanismes de réglementation européenne CAFE - « Corporate Average Fuel Economy », qui conduit à imposer aux constructeurs une pénalité en cas de dépassement du seuil moyen d'émission de CO_2, et les contributions négatives générées par les véhicules thermiques. Les valeurs retenues pour cette allocation sont des prix de la pénalité « Corporate Average Fuel Economy » (dite CAFE) définis en interne par année sur la base de la règlementation en vigueur.

Le Groupe apprécie à chaque arrêté la durée des plans d'amortissement de ses actifs immobilisés en prenant en considération les évolutions règlementaires telles que l'interdiction de commercialisation des véhicules thermiques en Europe à compter de 2035.

Le Groupe a procédé également à une sécurisation de ses approvisionnements sur la chaîne de valeur électrique par la contractualisation à long terme de volumes d'achat sur des matières premières et les inclut dans ses engagements hors bilan (Note 28-A). Le Groupe valorise ces engagements au cours spot de clôture et définit les paiements minimaux en tenant compte des clauses de sortie des contrats.

Le Groupe contractualise des achats d'énergie verte impliquant parfois des investissements sur les sites de production du Groupe. Les caractéristiques des contrats sont analysées pour définir le détenteur du contrôle de ces actifs. Certains contrats sont comptabilisés comme des locations et un droit d'utilisation est reconnu à l'actif. Pour les autres, les volumes sur lesquels le Groupe est fermement engagé sont mentionnés dans les engagements hors bilan (Note 28-A).

Les règlementations européennes et étrangères prévoient des mécanismes de pénalités et/ou de bonifications selon les niveaux d'émission de CO_2 des véhicules vendus impliquant des estimations aux dates d'arrêté, les valeurs définitives étant parfois déterminées avec une approche pluri-annuelle (Royaume-Uni, Corée du Sud, Inde) ou connues un à deux ans postérieurement à la clôture (Europe). Un Comité est en charge du recensement de ces émissions de CO_2 et de l'évaluation des produits et charges correspondants et présente plusieurs fois par an ses conclusions au Leadership Team.

Principaux jugements et estimations dans le contexte 2024

Les postes suivants des comptes consolidés du Groupe dépendant d'estimations et de jugements ont fait l'objet d'une attention plus particulière en 2024 :

- l'inscription à l'actif des dépenses de recherche et développement et leur durée d'amortissement (Note 10-A) ;
- Les durées d'amortissement des immobilisations autres que les frais de développement immobilisés (Note 10) ;
- les pertes de valeur éventuelles sur actifs immobilisés, en particulier sur les actifs spécifiques aux véhicules et sur le *goodwill* (Note 11) ;
- les participations dans les entreprises associées, notamment Nissan et HORSE Powertrain Ltd (Note 12 et 13) ;

Autres principaux jugements et estimations

D'une manière récurrente, Renault Group doit procéder à des estimations et faire des hypothèses qui affectent la valeur comptable de certains éléments d'actifs et de passifs, de produits et de charges, ainsi que les informations données dans certaines notes de l'annexe. Pour établir ses comptes, Renault Group revoit ses estimations et appréciations pour prendre en compte l'expérience passée et les autres facteurs jugés pertinents au regard des conditions économiques.

Il est notamment tenu compte des prévisions d'évolutions technologiques et de marché (coûts des matières premières, évolutions des attentes des clients etc.) et de toute autre évolution pouvant avoir un impact significatif sur les comptes consolidés. Les montants figurant dans ses futurs comptes consolidés pourraient différer des estimations faites lors de l'arrêté des comptes. Les principaux postes des comptes consolidés du Groupe dépendant d'estimations et de jugements au 31 décembre 2024 sont les suivants :

- la valeur recouvrable des véhicules donnés en location classés en immobilisations corporelles ou en stocks ;
- les dépréciations pour pertes de crédit attendues des créances de Financement des ventes (Note 15) ;
- la reconnaissance du revenu ;
- la détermination des provisions pour restructuration (Notes 6-A et 20.
- la détermination des risques associés aux engagements de volume auprès des fournisseurs ;
- la reconnaissance des actifs d'impôts différés sur déficits reportables (Note 8) ;
- les provisions, notamment la provision pour garantie des véhicules et des batteries vendus (Note 20), les provisions pour engagements de retraite et assimilés (Note 19), les provisions pour mesures d'adaptation des effectifs (Note 6-A), les provisions pour risques juridiques et risques fiscaux autres que ceux relatifs aux impôts sur les résultats et les provisions d'impôts sur les résultats relatives aux positions fiscales incertaines ;
- la valorisation des dettes des contrats de location, notamment le calcul des taux d'emprunt marginal et l'exercice des options de renouvellement et de résiliation qui ont un caractère raisonnablement certain (Note 23).

2-C. Principes de consolidation

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

Les entités sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale lorsque le Groupe exerce un contrôle effectif, ce qui implique :

- Le Groupe détient le pouvoir sur l'entité concernée.
- Le Groupe est exposé, ou a droit, à des rendements variables en raison de ses relations avec cette entité.
- Le Groupe a la capacité d'exercer ce pouvoir de manière à influencer les rendements obtenus.

Conformément à IFRS 10, cette évaluation nécessite un exercice de jugement constant et une révision régulière de la situation de contrôle.

Les comptes des sociétés sous contrôle conjoint sont consolidés par mise en équivalence lorsque celles-ci sont qualifiées de coentreprises et suivant le pourcentage d'intérêt propre à chaque élément du bilan et du compte de résultat lorsqu'elles sont qualifiées d'activités conjointes.

Les comptes des sociétés dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable (entreprises associées) sont mis en équivalence.

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

Les *puts* sur participations ne donnant pas le contrôle sont évalués à leur juste valeur et classés pour l'Automobile en autres dettes financières et pour le secteur Financement des ventes en autres dettes non courantes au passif de la situation financière consolidée. La contrepartie de la dette est enregistrée en capitaux propres.

Les compléments de prix restant à verser aux actionnaires ayant cédé des titres au Groupe sont enregistrés dans la situation financière en dettes financières (secteurs Automobile et Mobilités) ou autres dettes (secteur Financement des ventes) pour la meilleure estimation de l'engagement par contrepartie du *goodwill* (ou des titres non consolidés) à l'initiation, puis par contrepartie du résultat (Autres produits et charges financiers ou Part dans le résultat des autres entreprises associées et des coentreprises, en fonction de la nature d'investissement).

2-D. Présentation des comptes consolidés

Bases d'évaluation

Les états financiers consolidés sont établis selon la convention du coût historique à l'exception de certaines catégories d'actifs et passifs conformément aux règles édictées par les IFRS. Ces catégories sont précisées dans les notes ci-après.

Résultat d'exploitation et marge opérationnelle

Le résultat d'exploitation inclut l'ensemble des produits et coûts directement liés aux activités du Groupe, que ces produits et charges soient récurrents ou qu'ils résultent de décisions ou d'opérations ponctuelles, comme les coûts de restructuration.

La marge opérationnelle, qui correspond au résultat d'exploitation du secteur selon la définition d'IFRS 8 Secteurs opérationnels, correspond au résultat d'exploitation avant prise en compte des autres produits et charges d'exploitation qui revêtent par nature ou par exception un caractère significatif et inhabituel et peuvent nuire à la comparabilité de la marge.

Les autres produits et charges d'exploitation comprennent principalement :

- les coûts de restructuration, d'adaptation des effectifs et les coûts significatifs liés à des arrêts d'activités. Une restructuration est un programme planifié et contrôlé par la direction, qui modifie de façon significative : a) soit le champ d'activité d'une entité ; b) soit la manière dont

cette activité est gérée. Le coût estimé des mesures de restructuration des effectifs, traitées comptablement comme un avantage au personnel, est provisionné sur la durée estimée d'activité résiduelle des salariés concernés. Le coût des indemnités de fin de contrat de travail est pris en charge dès l'annonce ou le début d'exécution d'un plan détaillé pour le montant de ces indemnités net des provisions pour engagements de retraite déjà constituées ;

- le résultat des cessions d'activités ou de participations opérationnelles (totales ou partielles), le résultat des cessions de participations dans des entreprises associées et coentreprises (totales ou partielles), les autres résultats liés aux variations de périmètre et les coûts directs d'acquisition des sociétés consolidées par intégration globale ou suivant le pourcentage d'intérêt propre à chaque élément du bilan et du compte de résultat ;
- le résultat de cession des immobilisations incorporelles et corporelles (hors cessions d'actifs donnés en location) ;
- les pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des *goodwill* (hors *goodwill* des entreprises associées et des coentreprises) ;
- les produits et charges non usuels par leur fréquence, leur nature ou leur montant relatifs à des litiges ou à des pertes de valeur sur créances d'exploitation significatifs.

À l'exception de la charge d'impôt, de la part dans le résultat des entreprises associées, des effets de l'hyperinflation et de l'intérêt financier sur les engagements de retraite et autres avantages du personnel à long terme, les produits et charges résultant de l'activité de financement des ventes sont comptabilisés en produits et charges d'exploitation.

Consolidation par mise en équivalence des entreprises associées et des coentreprises

La part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises présentées dans le compte de résultat consolidé du Groupe comprend la part dans le résultat de ces entreprises ainsi que les pertes de valeur et les réductions de pertes de valeur afférentes à ces entreprises (Note 2-M).

Le résultat de cession ou de perte d'influence notable ou de contrôle conjoint d'entreprises associées et coentreprises mises en équivalence et le résultat lié à la prise de contrôle au sens d'IFRS 10 d'entreprises déjà consolidées mais non contrôlées sont présentés parmi les autres produits et charges d'exploitation dans le compte de résultat consolidé du Groupe. Il comprend le recyclage des écarts de conversion accumulés pendant la période de consolidation par mise en équivalence.

Les entreprises associées et les coentreprises donnent lieu à la comptabilisation d'un impôt différé passif pour toutes les différences entre la valeur comptable et la valeur fiscale des titres (Note 2-I). Cet impôt figure dans les impôts courants et différés au compte de résultat du Groupe.

Les *goodwill* relatifs à des entreprises associées et coentreprises sont inclus dans la valeur de ces participations à l'actif de la situation financière consolidée. En cas de perte de valeur, celle-ci est comptabilisée et intégrée au compte de résultat du Groupe via la part de résultat des entreprises associées et coentreprises (Note 2-J).

Les frais d'acquisition des participations dans les entreprises associées et coentreprises sont incorporés dans le coût initial d'acquisition de ces participations.

La participation croisée entre une entité intégrée et une entité associée est neutralisée pour l'évaluation de la participation dans l'entreprise associée présentée à l'actif de la situation financière. Ainsi, la participation de 15 % de Nissan dans Renault Group est neutralisée pour l'évaluation de la participation dans Nissan figurant à l'actif de la situation financière consolidée (Note 12).

Les dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées sont inclus dans le free cash flow opérationnel de l'Automobile, alors que ceux reçus d'entreprises associées et coentreprises cotées, en l'occurrence Nissan, sont exclus du free cash flow opérationnel de l'Automobile.

Information par secteur opérationnel

Les informations par secteur opérationnel sont établies sur la base des reportings internes communiqués au Leadership Team, identifié comme le « principal décideur opérationnel ». L'ensemble des données financières du Groupe est alloué aux secteurs opérationnels. Les colonnes « Opérations intersecteurs » ne comprennent que les transactions entre les secteurs, effectuées à des conditions proches de celles du marché. Les dividendes versés par le Financement des ventes sont intégrés dans le résultat financier du secteur Automobile.

L'indicateur de mesure du résultat sectoriel est la marge opérationnelle.

Les effets de l'intégration fiscale en France sont présentés au niveau de la charge d'impôt de l'Automobile.

Les actifs et les dettes sont propres à chaque activité. Les créances cédées par l'Automobile aux sociétés de Financement des ventes sont comptabilisées dans les actifs d'exploitation de ces dernières qui en assurent alors le financement, lorsque l'essentiel des risques et avantages leur est transféré. Ces créances sont constituées pour l'essentiel de créances sur le réseau de distribution.

Les véhicules et les batteries faisant l'objet d'engagements de reprise par l'Automobile font partie des actifs de cette dernière. Lorsque ces actifs sont financés par le Financement des ventes, ce dernier détient alors une créance sur l'Automobile.

Actifs / passifs courants et non courants

Les créances de Financement des ventes, les autres valeurs mobilières, les dérivés, les prêts et les passifs financiers du Financement des ventes (hors titres participatifs et emprunts subordonnés) sont considérés comme des actifs et passifs courants car ils sont utilisés dans le cycle normal d'exploitation de ce secteur.

En ce qui concerne l'Automobile, outre les éléments directement liés au cycle d'exploitation, sont considérés comme courants les actifs et passifs dont l'échéance est inférieure à un an.

2-E. Conversion des comptes des sociétés étrangères en monnaie de présentation et effets de l'hyperinflation

Conversion des comptes des sociétés étrangères

La monnaie de présentation du Groupe est l'euro.

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

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

- les postes de la situation financière, à l'exception des capitaux propres qui sont maintenus au taux historique, sont convertis au taux de clôture ;
- les postes du compte de résultat sont convertis au taux moyen de la période ;
- l'écart de conversion fait partie des autres éléments du résultat global et n'affecte donc pas le résultat net.

Les *goodwill* dégagés lors d'un regroupement avec une société étrangère sont traités comme des actifs et des passifs de l'entité acquise. Ils sont donc exprimés dans la monnaie fonctionnelle de cette entité et convertis en euros au taux de clôture.

Lors de la cession d'une société étrangère, les différences de conversion accumulées sur ses actifs et passifs sont transférées en résultat net parmi les autres produits et charges d'exploitation.

Hyperinflation

Pour déterminer si un pays est en hyperinflation, le Groupe se réfère à la liste publiée par l'International Practices Task Force (IPTF) du « Center for Audit Quality ». Les comptes des entités dont l'économie est en hyperinflation sont convertis en appliquant les dispositions de la norme IAS 29 « Informations financières dans les économies hyperinflationnistes ». Les éléments non monétaires du bilan, les postes du compte de résultat et du résultat global font l'objet d'une réévaluation dans la devise locale. L'ensemble des comptes est ensuite converti au taux de clôture de la période. Le traitement de l'hyperinflation conduit à constater un résultat sur l'exposition à l'hyperinflation classé parmi les autres produits et charges financiers et donc en réserves l'année suivante.

Les comptes des filiales du Groupe en Argentine ont été intégrés conformément aux principes d'IAS 29 appliqués dès le 1er janvier 2018. Les effets de l'indexation et de la conversion des capitaux propres des filiales situées en Argentine sont regroupés en réserves de conversion dans les autres éléments du résultat global, car l'indexation en application des variations d'indices d'augmentation des prix est corrélée avec l'évolution du taux de change du peso argentin contre l'euro et permet d'atténuer l'effet de la dévaluation du peso argentin.

Türkiye a été identifiée le 16 mars 2022 par l'International Practices Task Force (IPTF) du « Center for Audit Quality » comme un pays à considérer comme étant en hyperinflation pour l'établissement des comptes de l'exercice 2022.

Les entités MAIS Motorlu Araclar Imal ve Satis AS et ORFIN Finansman Anonim Sirketi mises en équivalence sont en monnaie fonctionnelle locale et ont appliqué le retraitement de l'hyperinflation au 31 décembre 2024. Son effet sur la contribution aux comptes du Groupe est jugé non significatif. Les entités consolidées par intégration globale, Oyak Renault et Renault Group Otomotiv, établissent leurs comptes en monnaie fonctionnelle euro pour les besoins des comptes consolidés du Groupe, compte tenu de la prédominance de leurs activités en euros. Leurs comptes ne nécessitent donc pas d'être retraités des effets de l'hyperinflation.

2-F. Conversion des transactions en monnaie étrangère

Les opérations libellées dans une monnaie différente de la monnaie fonctionnelle de l'entité qui les réalise sont initialement converties et comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle au cours en vigueur à la date de ces transactions.

À la date de clôture, les actifs et passifs monétaires exprimés dans une monnaie différente de la monnaie fonctionnelle de l'entité sont convertis au cours de change à cette même date. Les différences de change qui résultent de ces opérations sont comptabilisées dans le compte de résultat, à l'exception des différences de conversion relatives aux instruments financiers désignés comme couverture et relatifs à un investissement net dans une société étrangère (Note 2-X).

Les impacts constatés en résultat sont comptabilisés :

- en résultat financier pour les différences de conversion relatives aux opérations financières de l'Automobile ;
- en résultat d'exploitation (en marge opérationnelle présentée en information sectorielle) pour les autres différences de conversion.

Les instruments dérivés sont évalués et comptabilisés conformément aux modalités décrites dans la Note 2-X.

2-G. Chiffre d'affaires et marge

Le chiffre d'affaires est égal à l'ensemble des produits résultant de la vente des produits automobiles du Groupe, des prestations de services associées à ces ventes et des différents produits de financement des ventes proposés par les sociétés du Groupe à leurs clients.

Ventes de biens et services et coûts associés de l'Automobile

Ventes et constatation de la marge

Les ventes de produits automobiles sont comptabilisées à la date de transfert du contrôle. Le transfert du contrôle des produits automobiles intervient au moment où ceux-ci sont mis à la disposition du réseau de distribution (entrée ou sortie de parc selon les dispositions contractuelles) s'il s'agit de concessionnaires indépendants, ou lors de leur livraison au client final pour les ventes directes.

Le transfert du contrôle n'intervient pas lorsque le bien fait l'objet d'un contrat de location opérationnelle par une société financière du Groupe ou lorsqu'il est consenti un engagement de reprise du véhicule avec une probabilité de retour élevée. Dans ces transactions, le chiffre d'affaires est reconnu à l'avancement pendant la période de location puis au moment du transfert du contrôle du véhicule d'occasion. 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 période de mise à disposition du bien. Le coût de production du bien neuf, objet de cette mise à disposition, 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 valeur de revente prévisionnelle est estimée en prenant notamment en compte l'évolution récente et connue du marché des biens d'occasion, mais aussi ses perspectives d'évolution sur la durée d'écoulement des biens, qui peuvent être influencées par des facteurs externes (situation économique, fiscalité) ou internes (évolution de la gamme, évolution de la stratégie tarifaire du constructeur). Dès lors qu'une perte est anticipée sur la vente du bien d'occasion, cette perte est prise en compte par la constatation d'une dépréciation (dans le cas d'un bien stocké) ou d'un amortissement complémentaire (dans le cas d'un bien immobilisé).

Programmes d'incitation à la vente

Les programmes d'incitation à la vente dépendant des volumes ou du prix des produits vendus sont déduits du chiffre d'affaires lors de l'enregistrement des ventes correspondantes. Leur provisionnement fait l'objet d'estimations selon le montant le plus probable.

Le Groupe réalise certaines opérations promotionnelles sous forme de réduction d'intérêts sur les crédits accordés à la clientèle ou de réduction du prix de vente des services. Le coût de ces opérations est constaté en réduction du chiffre d'affaires du secteur Automobile au moment de la vente du véhicule, s'agissant d'opérations d'incitation à la vente des véhicules, et non de façon étalée sur la durée du financement ou des services.

Garantie

Le Groupe fait une distinction entre les garanties de type assurance et les garanties de type service, les premières donnant lieu à la constitution d'une provision tandis que les secondes se traduisent comptablement par un chiffre d'affaires étalé sur la durée de l'extension de garantie.

Les coûts supportés ou prévus relatifs à la garantie constructeur, qualifiée de garantie type assurance, des véhicules et pièces vendus sont constatés en charge lorsque les ventes sont enregistrées. Les provisions relatives aux coûts restant à supporter sont évaluées sur la base de données observées par modèle et motorisation : selon le niveau des coûts et leur répartition sur les périodes couvertes par la garantie constructeur. Dans le cas de campagnes de rappel liées à des incidents découverts après le début de la commercialisation du véhicule, les coûts correspondants font l'objet de provisions dès lors que la décision d'engager la campagne est prise. Les recours engagés auprès des fournisseurs sont comptabilisés en réduction de la charge de garantie lorsque leur récupération est jugée quasi certaine.

Prestations de services associés à la vente de produits automobiles

Les contrats de services vendus par le Groupe donnent lieu à la constatation d'un chiffre d'affaires à l'avancement sur la durée contractuelle. Il peut s'agir de contrats d'extension de garantie, de maintenance ou d'assurance.

Ces contrats peuvent être vendus séparément au client final ou être offerts dans le cadre d'une offre commerciale globale incluant un véhicule et des services associés. Dans tous les cas, le Groupe considère les contrats de service comme étant une obligation de prestation distincte de celle de la livraison du véhicule et alloue un chiffre d'affaires au contrat de service.

Lorsque le contrat est payé par le client de manière périodique, le chiffre d'affaires est reconnu de manière linéaire. Lorsque le contrat est payé d'avance (au moment de l'achat du véhicule par exemple), les sommes perçues sont conservées dans un compte de produit constaté d'avance. L'avancement se concrétise par un étalement linéaire des sommes versées d'avance pour les contrats d'extension de garantie et selon une courbe d'expérience pour les contrats de maintenance.

Dépréciation des créances commerciales

Les créances commerciales du secteur Automobile font l'objet d'une dépréciation basée sur une appréciation prospective du risque de crédit à l'initiation de la créance et sur son aggravation au cours du temps. En cas de risque de perte avéré, une dépréciation individuelle de la créance est constatée.

Produits de financement des ventes

Produits de financement des ventes

Les produits de financement des ventes sont la résultante des opérations de financement des ventes d'automobiles aux concessionnaires ou aux utilisateurs finaux. Ces financements, réalisés par les sociétés du Financement des ventes, constituent des crédits et, en conséquence, sont comptabilisés au bilan au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, déduction faite des dépréciations éventuellement comptabilisées. Les produits sur ces contrats sont calculés de manière à générer un taux d'intérêt constant sur la période. Ils figurent dans le chiffre d'affaires.

Coûts de financement des ventes

Les coûts de financement des ventes sont considérés comme des charges d'exploitation comprises dans le résultat d'exploitation (dans la marge opérationnelle présentée en information sectorielle). Ils incluent essentiellement les intérêts encourus par les sociétés du Financement des ventes pour refinancer leurs opérations de prêts à la clientèle, 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) et le coût du risque des créances. Les sources de refinancement sont diversifiées : émissions obligataires publiques et privées, titrisations publiques et privées adossées à des crédits automobiles, titres de créances négociables, dépôts de la clientèle particulière, financements auprès d'établissements de crédit et assimilés ou de la Banque Centrale Européenne.

Commissions versées aux apporteurs d'affaires

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

Classification et dépréciation des créances

Le mode de provisionnement des encours financiers est déterminé par la catégorie à laquelle ils appartiennent. Les actifs sains (catégorie 1), pour lesquels la dépréciation est calculée sur la base des pertes attendues à un an, les actifs ayant subi une dégradation significative de leur risque de crédit depuis l'initiation ou contractés avec une contrepartie financière non Investment-grade (catégorie 2), pour lesquels la dépréciation est calculée sur la base des pertes attendues à maturité ou les actifs en défaut (catégorie 3), pour lesquels la dépréciation est calculée sur la base des pertes avérées.

Le secteur Financement des ventes utilise un système de notation interne ou des ratings externes pour évaluer une détérioration significative du risque de crédit. En plus de ces notations, le secteur Financement des ventes a décidé de ne pas réfuter les hypothèses induites dans la norme et de déclasser en catégorie 2 toute créance à plus de 30 jours d'impayés et en catégorie 3 les créances à plus de 90 jours. Le passage en défaut d'un instrument financier par le secteur Financement des ventes repose sur des critères quantitatifs et qualitatifs. Ces éléments sont utilisés pour évaluer la capacité et la volonté du client à honorer ses engagements financiers. Il est calculé en comparant les impayés du client à son encours total au bilan.

Le secteur Financement des ventes s'appuie sur le dispositif bâlois existant pour générer les paramètres nécessaires aux calculs des probabilités de défaut et des taux de perte en cas de défaut sur les crédits, les créances de location financière, les engagements de financements irrévocables et garanties financières accordés à la clientèle et au réseau dans les principaux pays où il est implanté. Pour les autres actifs, une approche standard basée sur une méthodologie simplifiée est appliquée.

Ces hypothèses étant essentiellement liées à des données observées, le calcul de la dépréciation pour pertes attendues dans le secteur Financement des ventes inclut également des données prospectives (forward looking) de type macroéconomique (PIB, taux long terme, ...) afin de tenir compte de l'évolution des indicateurs et éléments sectoriels.

Règles de passage en pertes

La valeur brute comptable d'un actif financier est réduite lorsqu'il n'y a pas d'attente raisonnable de rétablissement. L'actif est sorti du bilan par la contrepartie d'un compte de perte et la dépréciation associée est reprise lorsque le caractère irrécouvrable des créances est confirmé et au plus tard lorsque les droits du secteur Financement des ventes en tant que créancier sont éteints. En particulier, les créances deviennent irrécouvrables et sont sorties du bilan dans le cas d'abandons en totalité de créances négociés avec le client (notamment dans le cadre d'un plan de redressement), de créances prescrites, de créances ayant fait l'objet d'un jugement légal défavorable (résultat négatif des poursuites engagées ou de l'action d'un contentieux) ou de créances envers un client disparu.

2-H. Résultat financier

Le coût de l'endettement financier net (ou produits financiers de la position nette de liquidité) comprend le coût de l'endettement financier brut minoré des produits relatifs à la trésorerie, aux équivalents de trésorerie et aux actifs financiers de l'Automobile. Le coût de l'endettement financier brut est constitué des charges et des produits générés par l'endettement financier de l'Automobile pendant la période, y compris les effets de la part efficace des couvertures de taux d'intérêt associées.

Les autres produits et charges financiers intègrent notamment le résultat de change sur les éléments financiers et couvertures associées, le résultat sur exposition à l'hyperinflation (Note 2-E), l'intérêt net sur les provisions pour engagements de retraite ainsi que les dividendes et pertes de valeur de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable.

2-I. Impôt sur les résultats

Le Groupe comptabilise des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. 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 de ces différences. Au sein d'une même entité fiscale (société juridique, établissement ou Groupe d'entités redevable de l'impôt auprès de l'administration fiscale), les impôts différés actifs et passifs sont présentés de manière compensée, dès lors que celle-ci a le droit de compenser ses actifs et passifs d'impôts exigibles. Les actifs nets d'impôts différés sont reconnus en fonction de leur probabilité de réalisation future.

Les entreprises associées et les coentreprises donnent lieu à la comptabilisation d'un impôt différé passif de distribution pour les différences entre la valeur comptable et la valeur fiscale des titres.

Les crédits d'impôt dont l'utilisation est conditionnée par la réalisation d'un bénéfice fiscal sont comptabilisés en réduction de la charge d'impôt sur les résultats. Les crédits d'impôt dont la récupération n'est pas subordonnée à la réalisation d'un bénéfice fiscal figurent en réduction de la nature de charge à laquelle ils se rapportent.

Pour évaluer les provisions pour positions fiscales incertaines, le Groupe utilise une méthode d'évaluation individuelle basée en général sur le montant le plus probable. Ces provisions sont classées sur des lignes dédiées dans la situation financière consolidée, afin de se conformer à leurs caractéristiques qualitatives.

2-J. *Goodwill*

Les participations ne donnant pas le contrôle (usuellement dénommées « intérêts minoritaires ») sont évaluées soit à la juste valeur (méthode dite du *goodwill* complet), soit à leur quote-part dans la juste valeur des actifs acquis et passifs repris (méthode dite du *goodwill* partiel). À ce jour Renault Group n'a enregistré que des *goodwill* évalués selon la méthode dite du goodwill partiel. L'option entre ces deux méthodes d'évaluation est exercée par le Groupe au cas par cas.

Les *goodwill* font l'objet d'un test de dépréciation dès qu'il existe un indice de perte de valeur et au minimum une fois par an. Après leur comptabilisation initiale, les *goodwill* sont donc évalués à leur coût diminué du cumul des pertes de valeur éventuelles.

Les *goodwill* relatifs à des entreprises associées et coentreprises sont inclus dans la valeur de ces participations à l'actif de la situation financière consolidée. En cas de perte de valeur, celle-ci est comptabilisée et intégrée au compte de résultat du Groupe via la part de résultat des entreprises associées et coentreprises.

Les acquisitions d'intérêts complémentaires ne donnant pas le contrôle dans des sociétés contrôlées sont traitées comme des transactions de capitaux propres. L'écart, positif ou négatif, entre le coût d'acquisition des titres et la valeur comptable des participations acquises ne donnant pas le contrôle est comptabilisé en capitaux propres.

2-K. Frais de recherche et de développement et autres immobilisations incorporelles

Frais de recherche et de développement

Les frais de développement engagés entre la décision de développer un nouveau véhicule, ou organe, et son accord de fabrication en série sont comptabilisés en immobilisations incorporelles si le Groupe a démontré les avantages économiques futurs liés à sa commercialisation. Ces frais sont amortis linéairement à partir de l'accord de fabrication sur la durée de commercialisation prévue de ce véhicule ou de cet organe, cette durée initiale n'excédant pas sept ans pour les véhicules particuliers, dix ans pour les véhicules utilitaires. Les durées de vie sont revues régulièrement et ajustées postérieurement en cas de modification significative par rapport à l'estimation initiale. Ils comprennent principalement les coûts des prototypes, les coûts des études externes facturées, les coûts de personnel affectés au projet, la part des coûts de structure dédiés de manière exclusive à l'activité de développement.

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

Autres immobilisations incorporelles

Les autres immobilisations incorporelles comprennent des brevets, droits au bail, fonds de commerce, licences, logiciels, marques et droits similaires acquis. S'ils ont une durée de vie définie, les brevets, droits au bail, licences, marques et droits similaires acquis sont amortis linéairement sur la durée de protection légale ou contractuelle ou sur la durée d'utilité si celle-ci est inférieure. Les fonds de commerce et les logiciels sont amortis sur leur durée d'utilité. Les durées d'utilité sont en général comprises entre 3 et 5 ans. S'ils ont une durée de vie indéterminée, ils font l'objet d'un test de dépréciation dès qu'il existe un indice de perte de valeur et au minimum une fois par an.

2-L. Immobilisations corporelles et droits d'utilisation

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

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

Les subventions d'investissement reçues sont, le cas échéant, présentées en déduction de la valeur brute des immobilisations auxquelles elles se rapportent.

Les dépenses ultérieures sur immobilisations sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont encourues, sauf celles engagées pour augmenter la productivité ou pour prolonger la durée de vie d'un bien.

Les actifs immobilisés donnés en location comprennent les véhicules faisant l'objet d'un contrat de location consenti par une société financière du Groupe d'une durée supérieure à un an avec un engagement de reprise du véhicule par le Groupe ou d'une vente assortie d'une clause de rachat du véhicule par le Groupe après une période d'utilisation d'un an minimum. Ils comprennent aussi les véhicules faisant l'objet d'un contrat de location opérationnelle de plus d'un an consenti par les sociétés financières du Groupe et enfin, les batteries louées par les sociétés financières du Groupe aux utilisateurs de véhicules électriques (Note 2-G).

Droits d'utilisation

Le Groupe est engagé essentiellement dans des contrats de location immobilière.

Un contrat contient une location s'il confère au preneur le droit d'utiliser un actif spécifié pendant une période de temps spécifiée en retour d'un paiement.

A l'initiation du contrat, un actif lié au droit d'utilisation amorti sur la durée de location estimée est reconnu en contrepartie d'une dette financière évaluée initialement à la valeur actualisée des paiements locatifs fixes sur la durée de location, et désactualisée au taux implicite du contrat de location s'il peut être facilement déterminé ou au taux d'emprunt marginal sinon. Le taux d'emprunt marginal, calculé par zone monétaire, correspond au taux sans risque en vigueur dans la zone, augmenté de la prime de risque du Groupe applicable pour la devise locale. Au compte de résultat, la charge d'amortissement du droit d'utilisation de l'actif est enregistrée dans le résultat d'exploitation (la marge opérationnelle présentée en information sectorielle) et la charge financière relative aux intérêts sur la dette de loyers est présentée en résultat financier. Dans le tableau de flux de trésorerie, les flux d'exploitation sont impactés par les charges d'intérêts payés et les flux de financement par la dette de loyers remboursée.

Les loyers liés aux contrats de location de courte durée (de 12 mois ou moins) et aux contrats de location d'actifs de faible valeur sont comptabilisés en charges opérationnelles.

La durée du contrat appréciée avec l'aide de la direction immobilière correspond à la période non résiliable pendant laquelle le preneur a le droit d'utiliser le bien loué, à laquelle s'ajoutent les options de renouvellement que le Groupe a la certitude raisonnable d'exercer.

Dans le cas d'une renégociation pour réduire la durée ou l'espace loué, le Groupe comptabilise le profit ou la perte en résultat d'exploitation (autres produits et charges d'exploitation). Lorsque le Groupe modifie son évaluation de l'exercice d'une option d'achat, de prolongation ou de résiliation (en appliquant, par exemple, les clauses de sortie anticipée), un ajustement correspondant est apporté à la valeur comptable du droit d'utilisation.

Les agencements relatifs à des constructions prises en location sont amortis sur une durée inférieure ou égale à la durée de location retenue pour l'évaluation de la dette locative (si le preneur ne prévoit pas et/ou n'a pas la capacité de les utiliser au-delà).

Lorsqu'un contrat de location comporte une option d'achat que le Groupe a la quasi-certitude d'exercer, il constitue un achat en substance et non une location. La dette correspondante est considérée comme une dette financière, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif, comme une immobilisation corporelle, conformément à la norme IAS 16.

Les provisions pour remises en état exigées contractuellement par les bailleurs sont comptabilisées à l'initiation du contrat en contrepartie d'une immobilisation corporelle.

Cession-bail

En application d'IFRS 16, dans le cas d'une opération de cession-bail, les exigences d'IFRS 15 sont appliquées pour vérifier si le transfert de l'actif doit être comptabilisé comme une vente ou considéré comme une opération de financement.

Si le transfert de l'actif ne satisfait pas aux exigences d'IFRS 15 pour comptabiliser une vente d'actif, l'actif transféré reste enregistré à l'actif de la situation financière et un passif financier est reconnu à hauteur du produit du transfert.

Si le transfert d'un actif est comptabilisé comme une vente et si le Groupe reprend en location tout ou partie de l'actif cédé, seul le montant du gain ou de la perte lié aux droits transférés à l'acheteur-bailleur est constaté et le droit d'utilisation sera ajusté à hauteur des intérêts conservés dans la valeur nette comptable du bien cédé.

Amortissements

Les amortissements des secteurs Automobile et Financement des ventes sont calculés linéairement sur les durées d'utilisation estimées suivantes :

Constructions [1]	15 à 30 ans
Outillages spécifiques	2 à 10 ans
Matériels et autres outillages (hors lignes de presses)	5 à 15 ans
Lignes de presses et installations d'emboutissage et de peinture	20 à 30 ans
Autres immobilisations corporelles [2]	4 à 6 ans

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

(2) À l'exception des batteries louées amorties sur une durée de 8 à 10 ans selon les modèles.

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

2-M. Pertes de valeur

Pertes de valeur des éléments de l'actif immobilisé

Des tests de dépréciation sont effectués sur les actifs immobilisés dès lors qu'il existe un indice de perte de valeur. Les changements significatifs et défavorables intervenus sur les marchés sur lesquels l'entreprise opère, ou relatifs aux conditions d'utilisation des actifs, constituent les indices essentiels de perte de valeur.

Pour l'Automobile, les tests de dépréciation sont conduits à deux niveaux :

Au niveau des actifs spécifiques aux véhicules et organes

Les actifs spécifiques sont constitués des frais de développement capitalisés et des outillages. Les tests de dépréciation sont conduits par comparaison entre la valeur nette comptable et la valeur recouvrable calculée à partir des flux de trésorerie actualisés liés au véhicule. Ces actifs peuvent être spécifiques au modèle et/ou au pays de destination.

Au niveau des unités génératrices de trésorerie

Une unité génératrice de trésorerie est définie comme étant un sous-ensemble cohérent générant des flux de trésorerie largement indépendants. À ce titre, les unités génératrices de trésorerie peuvent représenter une entité économique (usine ou filiale) ou le secteur Automobile dans son ensemble. Les actifs nets relatifs aux unités génératrices de trésorerie englobent notamment les *goodwill*, les actifs spécifiques et capacitaires, ainsi que les éléments du besoin en fonds de roulement.

Pour chacun des deux niveaux, les tests de dépréciation sont conduits par comparaison entre la valeur nette comptable et la valeur recouvrable. La valeur recouvrable est définie comme correspondant au montant le plus élevé de la valeur d'utilité ou de la juste valeur nette des coûts de sortie.

La valeur d'utilité est déterminée à partir de la valeur actualisée des flux futurs de trésorerie estimés provenant de l'utilisation des actifs. Les flux futurs de trésorerie sont issus du plan d'affaires, établi et validé par la Direction, auquel s'ajoute une valeur terminale basée sur des flux de trésorerie normatifs actualisés, après application d'un taux de croissance à l'infini. Ils intègrent également une prime (« surprofit ») rémunérant le secteur Automobile au titre de l'apport d'affaires réalisé pour le compte du Financement des ventes. Les hypothèses qui sous-tendent le plan d'affaires intègrent notamment l'estimation de l'évolution des marchés des pays dans lesquels le Groupe opère et de sa pénétration sur ces marchés, de l'évolution des prix de vente des produits et des prix des composants achetés et des matières premières. Le taux d'actualisation avant impôt utilisé correspond au coût moyen pondéré du capital déterminé par l'entreprise.

Lorsque la valeur recouvrable est inférieure à la valeur nette comptable, cette perte de valeur est comptabilisée en diminution des actifs concernés.

Pour le Financement des ventes, un test de dépréciation est effectué, au minimum une fois par an et dès que survient un indice de perte de valeur, en comparant la valeur comptable des actifs à leur valeur recouvrable, celle-ci étant définie comme la plus élevée entre la juste valeur, diminuée du coût de cession, et la valeur d'utilité. La valeur d'utilité est déterminée à partir de la valeur actualisée des flux futurs de trésorerie estimés provenant de l'utilisation des actifs. Les flux futurs de trésorerie sont issus du plan d'affaires, établi et validé par la Direction du Financement des Ventes, auquel s'ajoute une valeur terminale basée sur des flux de trésorerie normatifs actualisés, après application d'un taux de croissance à l'infini.

Perte de valeur des participations dans les entreprises associées et coentreprises

Des tests de dépréciation sur la valeur des participations dans les entreprises associées et coentreprises sont conduits dès lors qu'il existe un indice de perte de valeur. Les changements significatifs et défavorables intervenus sur les marchés sur lesquels l'entreprise associée opère ou une baisse importante ou prolongée de la valeur boursière du titre constituent les indices essentiels de perte de valeur.

Les tests de dépréciation sont conduits conformément aux dispositions des normes IAS 28 et IAS 36, par comparaison entre la valeur comptable de la participation dans l'entreprise associée ou coentreprise et la valeur recouvrable, qui est la plus élevée entre la valeur d'utilité et la juste valeur diminuée des coûts de la vente. La valeur d'utilité est égale à la quote-part de la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs estimés attendus par l'entreprise associée ou coentreprise. Si l'entreprise associée ou coentreprise est cotée, la juste valeur correspond à sa valeur boursière.

Lorsque la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable, la perte de valeur qui en résulte est comptabilisée en diminution de la valeur de la participation dans l'entreprise associée ou coentreprise à laquelle elle se rattache et intégrée au compte de résultat du Groupe via la part de résultat des entreprises associées et coentreprises.

2-N. Actifs non courants ou groupe d'actifs et de passifs destinés à être cédés et activités abandonnées

Sont considérés comme destinés à être cédés les actifs non courants ou les groupes d'actifs et des passifs associés qui sont disponibles à la vente en l'état et lorsqu'une cession dans les douze mois est hautement probable du fait de discussions avancées avec un acquéreur identifié.

Les actifs, groupes d'actifs et passifs destinés à être cédés sont présentés séparément au sein de de la situation financière consolidée selon les modalités de la norme IFRS 5. Ils sont évalués au plus faible de la valeur nette comptable et de la valeur de cession nette des coûts de réalisation de la vente. Par ailleurs, les actifs non courants classés comme destinés à être cédés (ou inclus au sein d'un groupe d'actifs et de passifs destinés à être cédés) cessent d'être amortis.

2-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 prévu, les charges directes et indirectes de production ainsi qu'une quote-part des frais de structure liés à la fabrication. Afin de déterminer la part de frais fixes à exclure en cas de sous-activité, le niveau d'activité prévu est apprécié site par site.

Les stocks de l'Automobile et du Financement des ventes sont valorisés selon la méthode du « premier entré – premier sorti ».

Lorsque la valeur nette réalisable est inférieure à la valeur au bilan, une dépréciation est constatée pour la différence.

2-P. Cessions de créances

Les créances cédées à des tiers (titrisation, escompte, affacturage) sont sorties de l'actif du Groupe lorsque l'essentiel des risques et avantages qui leur sont associés est également transféré à ces tiers. L'analyse des risques porte principalement sur le risque de crédit, le risque de retard de paiement et le risque de pays. La même règle s'applique entre l'Automobile et le Financement des ventes.

2-Q. Titres d'autocontrôle

Les actions d'autocontrôle correspondent aux actions affectées aux plans d'attribution d'actions de performance, aux autres accords de paiement fondés sur des actions ainsi qu'au contrat de liquidité.

Elles sont comptabilisées pour leur coût d'acquisition en déduction des capitaux propres du Groupe jusqu'à la date de leur cession.

Le prix de cession est comptabilisé directement en augmentation des capitaux propres du Groupe. Aucun profit ou perte n'est comptabilisé dans le résultat net de l'exercice.

2-R. Plans d'attribution d'actions de performance et autres accords de paiement fondés sur des actions

Des plans d'attribution d'actions de performance ainsi que d'autres paiements fondés sur des actions sont attribués par le Groupe et dénoués en actions Renault Group. La date d'attribution correspond à la date à laquelle les bénéficiaires sont informés de la décision et des modalités d'octroi du plan. Pour les plans soumis à des conditions de performance afin de déterminer le nombre d'actions distribuées, une estimation de leur atteinte est prise en compte. Cette estimation est révisée chaque année en fonction des évolutions de la probabilité de réalisation des conditions de performance. La juste valeur des services reçus en contrepartie de l'attribution de ces actions est évaluée, de manière définitive, par référence à la juste valeur desdites actions à la date de leur attribution. Les droits d'attribution d'actions de performance sont évalués sur la base de la valeur de l'action à la date d'attribution diminuée des dividendes attendus pendant la période d'acquisition. La volatilité du prix des actions est une volatilité implicite à la date d'attribution. Les dividendes attendus sont déterminés sur la base du plan de versement de dividendes annoncé au moment de la valorisation de chaque plan.

La juste valeur totale ainsi déterminée est reconnue de manière linéaire sur toute la période d'acquisition des droits. Cette dépense est constatée en charges de personnel en contrepartie d'une augmentation des réserves consolidées. Lors de l'exercice des droits d'attribution, le montant de trésorerie perçu par le Groupe au titre du prix d'exercice est comptabilisé en trésorerie en contrepartie des réserves consolidées.

2-S. Engagements de retraite et autres avantages du personnel à long terme

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

Pour les régimes à prestations définies concernant les avantages postérieurs à l'emploi, la valeur actuelle de l'obligation est estimée en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, les droits à prestations sont affectés aux périodes de service en fonction de la formule d'acquisition des droits du régime et ceci principalement de manière linéaire sur les années de services ouvrant droit aux prestations.

Les montants des paiements futurs correspondant aux avantages accordés aux salariés sont évalués sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ, de mortalité et de présence. Ils sont ensuite ramenés à leur valeur actuelle sur la base des taux d'intérêt des obligations à long terme des émetteurs privés de première catégorie et d'une durée correspondant à la durée moyenne estimée du régime évalué.

Les écarts actuariels résultant de révisions des hypothèses de calcul et des ajustements liés à l'expérience sont enregistrés en autres éléments du résultat global.

La charge nette de l'exercice, correspondant au coût des services rendus éventuellement majorée du coût des services passés, est constatée en diminution du résultat d'exploitation (et de la marge opérationnelle présentée en information sectorielle). La charge d'intérêts sur le passif (l'actif) net au titre des régimes à prestations définies est constatée en résultat financier.

2-T. Mesures de restructuration des effectifs

Le coût estimé des mesures de restructuration des effectifs, traitées comptablement comme un avantage au personnel, est provisionné sur la durée estimée d'activité résiduelle des salariés concernés.

Le coût des indemnités de fin de contrat de travail est pris en charge dès l'annonce ou le début d'exécution d'un plan détaillé pour le montant de ces indemnités net des provisions pour engagements de retraite déjà constituées.

2-U. Actifs financiers du Financement des ventes

Le Groupe enregistre un actif financier lorsqu'il devient partie aux dispositions contractuelles de cet instrument.

Les actifs financiers comprennent les titres de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable, les valeurs mobilières, les titres de créances négociables, les prêts et les instruments dérivés actifs relatifs à des opérations financières (Note 2-X).

Ces instruments sont présentés en actifs non courants, excepté ceux présentant une échéance inférieure à 12 mois à la date de clôture, qui sont classés en actifs courants.

Titres de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable

Les titres de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable sont qualifiés d'instruments de capitaux propres évalués à la juste valeur par résultat. La juste valeur de ces actifs financiers est déterminée en priorité par référence au prix de marché, ou, à défaut, sur la base de méthodes de valorisation non basées sur des données de marché.

Valeurs mobilières et titres de créances négociables

Les placements sous forme de valeurs mobilières et de titres de créances négociables sont réalisés dans le cadre de la gestion des excédents de trésorerie, mais ne respectent pas les critères de qualification en équivalents de trésorerie. Ce sont des instruments de dette évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global à l'exception des placements de type OPCVM et FCP qui sont évalués à la juste valeur par résultat.

Des pertes de valeur sont comptabilisées en résultat sur la base du modèle des pertes attendues dès la comptabilisation initiale de l'actif financier pour les instruments de dette évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

Prêts

Ce poste comprend essentiellement les prêts réalisés dans le cadre de placements de trésorerie et les prêts consentis aux entreprises associées.

Les prêts sont évalués selon la méthode du coût amorti. Des pertes de valeur sont comptabilisées en résultat sur la base du modèle des pertes attendues dès la comptabilisation initiale de l'actif financier et lorsqu'il existe une indication objective de dépréciation du fait d'un événement intervenu après la comptabilisation initiale de l'actif.

2-V. Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Les équivalents de trésorerie sont constitués de placements détenus dans le but de faire face aux engagements de trésorerie à court terme. Pour qu'un instrument soit considéré comme un équivalent de trésorerie, il doit être liquide, facilement convertible en un montant connu de trésorerie et être soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

Ces instruments sont évalués au coût amorti sauf pour les placements dans les fonds monétaires (FCP et OPCVM) qui sont évalués à la juste valeur par résultat.

Les comptes bancaires faisant l'objet de restrictions liées à des réglementations propres à certains secteurs d'activité (secteurs bancaire ou assurance) ou au rehaussement de crédit des créances titrisées sont inclus dans le poste « Trésorerie et équivalents de trésorerie » et font l'objet d'une mention en annexe.

2-W. Passifs financiers de l'Automobile et dettes de Financement des ventes

Le Groupe enregistre un passif financier (pour l'Automobile) ou une dette de Financement des ventes lorsqu'il devient partie aux dispositions contractuelles de cet instrument.

Les passifs financiers et les dettes de Financement des ventes comprennent les titres participatifs, les dettes subordonnées, les emprunts obligataires, les autres dettes représentées par un titre, les emprunts auprès des établissements de crédit, les dettes locatives (Note 2-L), les autres dettes porteuses d'intérêts et les instruments dérivés passifs relatifs à des opérations financières (Note 2-X).

Les titres participatifs de l'Automobile sont des titres de dettes subordonnées cotés et rémunérés selon une clause de rémunération variable indexée sur le chiffre d'affaires. Ils sont évalués au coût amorti, lequel est obtenu en actualisant les coupons d'intérêts prévisionnels des titres participatifs au taux d'intérêt effectif des emprunts. L'indexation est intégrée dans l'estimation du taux d'intérêt effectif avec une réestimation du coût amorti comptabilisée en résultat financier lors des changements significatifs des perspectives de chiffre d'affaires futurs, notamment à l'occasion de la publication de plans moyen terme.

En dehors des modalités spécifiques liées à la comptabilité de couverture (Note 2-X), les autres passifs financiers sont généralement évalués à leur coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges financières ainsi calculées prennent en compte les frais d'émission et les primes d'émission ou de remboursement ainsi que l'effet des renégociations de dettes si les conditions de la nouvelle dette ne sont pas substantiellement différentes.

2-X. Dérivés et comptabilité de couverture

Évaluation et présentation

Les dérivés sont évalués à leur juste valeur lors de leur comptabilisation initiale. Par la suite, à chaque clôture, la juste valeur des dérivés est réestimée en actualisant les flux financiers futurs des instruments à partir des conditions de marché à date de clôture.

Les dérivés de l'Automobile sont présentés dans la situation financière en non-courant ou courant suivant que leur échéance se situe à plus ou moins de 12 mois. Les dérivés du Financement des ventes sont présentés dans la situation financière en courant.

Comptabilisation des opérations de couverture

Lorsque les dérivés remplissent les conditions d'une relation de couverture, leur traitement varie selon qu'ils sont qualifiés :

- de couverture de juste valeur,
- de couverture de flux de trésorerie,
- de couverture d'un investissement net réalisé à l'étranger.

Le Groupe identifie l'instrument de couverture et l'élément couvert dès la mise en place de la couverture et documente cette relation de couverture en identifiant la stratégie de couverture, le risque couvert et la méthode d'évaluation de l'efficacité de la relation de couverture. Le Financement des ventes documente des relations de couverture d'un élément ou de plusieurs éléments homogènes pour couvrir ses risques. Par la suite, cette documentation est actualisée, permettant ainsi de démontrer l'efficacité de la couverture désignée.

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

- Couverture de juste valeur : l'élément couvert est réévalué au titre du risque couvert et l'instrument de couverture est évalué et comptabilisé pour sa juste valeur. Dans la mesure où les variations de ces deux éléments sont enregistrées simultanément dans le compte de résultat, seule l'inefficacité de la couverture impacte ce dernier. Elle est comptabilisée dans la même rubrique du compte de résultat que les variations de juste valeur de l'instrument couvert et de l'instrument de couverture.
- Couverture de flux de trésorerie : l'élément couvert ne fait l'objet d'aucune revalorisation et seul l'instrument de couverture est réévalué à sa juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global pour sa part efficace nette d'impôt et en résultat net pour sa part inefficace. Les montants accumulés en capitaux propres sont recyclés au compte de résultat lorsque l'élément couvert impacte ce dernier.
- Couverture d'investissement net réalisé à l'étranger : l'instrument de couverture est réévalué à sa juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global pour sa part efficace nette d'impôt et en résultat net pour sa part inefficace. Les montants accumulés en capitaux propres sont repris au compte de résultat à la date de liquidation ou de cession de l'investissement. La composante taux des emprunts en yens utilisée pour la couverture de l'investissement dans Nissan est assimilée à de la part inefficace et est par conséquent enregistrée directement en résultat financier.

Comptabilisation des dérivés non qualifiés de couverture

Lorsque les dérivés ne sont pas qualifiés de couverture, les variations de juste valeur sont portées immédiatement en résultat financier, à l'exception des dérivés initiés uniquement pour des raisons étroitement liées à l'exploitation. Dans ce dernier cas, les variations de juste valeur sont comptabilisées en résultat d'exploitation (en marge opérationnelle présentée en information sectorielle).

Note 3 – Évolution du périmètre de consolidation et actifs (passifs) destinés à être cédés

	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Total
Nombre de sociétés consolidées au 31 décembre 2023	**113**	**54**	**27**	**194**
Entrées de périmètre (acquisitions, créations, etc.)	28	5	5	38
Sorties de périmètre (cessions, fusions, liquidations, etc.)	9	1	1	11
Nombre de sociétés consolidées au 31 décembre 2024	**132**	**58**	**31**	**221**

3-A. Évolution du périmètre de consolidation

Automobile

En mars 2024, Renault Group et Nissan ont procédé au rééquilibrage de leurs participations dans les entités indiennes Renault Nissan Technology & Business Center India Private Ltd (RNTBCI) et Renault Nissan Automotive India Private Ltd (RNAIPL). Renault Group détient désormais 51 % de RNTBCI et 49 % de RNAIPL (respectivement 49 % et 51 % de détention par Nissan) contre précédemment 67 % et 30 %. Le mode de consolidation est inchangé, RNTBCI étant toujours qualifiée d'activité conjointe consolidée ligne à ligne et RNAIPL d'entreprise associée mise en équivalence. Ce rééquilibrage s'est traduit par une cession de titres de RNTBCI pour un prix de 70 millions d'euros, se traduisant par un résultat de cession de 54 millions d'euros (Note 6-B), et d'une acquisition de titres de RNAIPL pour un prix de 150 millions d'euros. Concomitamment, Renault Group a cédé une licence technologique de véhicule pour un prix de 80 millions d'euros à RNAIPL.

Au cours de l'exercice 2024, Renault S.A. a cédé environ 295 millions de titres Nissan pour un prix de cession de 852 millions d'euros. Son pourcentage d'intérêt dans Nissan (calculé sur un total d'actions après déduction des actions auto-détenues par Nissan) évolue de 40,6 % à 35,9 % (Note 12). Le résultat de cette opération de (1 527) millions d'euros est présenté en Note 6.B.

En mars 2024, Renault s.a.s a participé à la constitution de la société Flexis sas, coentreprise détenue à hauteur de 45 % en souscrivant à une augmentation de capital à hauteur de 215 millions d'euros. Volvo Group, actionnaire à 45 % et CMA CGM Group, actionnaire à 10 %, ont respectivement souscrit à hauteur de 215 millions d'euros et 48 millions d'euros. La société, basée en France, répondra aux besoins croissants d'une logistique urbaine décarbonée en développant une nouvelle génération de fourgons électriques. Cette société est mise en équivalence.

Le 30 avril 2024, The Remakers sas, société nouvellement créée, a reçu par apport de branche autonome d'activités les activités de remanufacturing de Renault s.a.s.. La société The Future is NEUTRAL sas a ensuite reçu de Renault s.a.s. les titres de la société The Remakers sas. Finalement, les titres de la société The Future is NEUTRAL sas ont été apportés par Renault s.a.s. à la société Circular Economy Business sas, entité nouvellement créée. L'ensemble de ces sociétés étant contrôlé par le Groupe, ces apports sont sans incidence sur le résultat net dans les comptes consolidés du Groupe.

En 2024, Verkor sas, société mise en équivalence, a procédé à des levées de fonds. La participation du Groupe est passée de 19,1 % à 11,6 % au 31 décembre 2024. Un résultat de dilution a été constaté pour 34 millions d'euros.

En mai 2024, le Groupe est monté au capital du Groupe Signature, partenaire historique d'Alpine en Endurance, avec une prise de participation de 49 % via sa filiale Alpine Racing sas. Le Groupe exerce un contrôle conjoint sur la société et la consolide par mise en équivalence.

Le 31 mai 2024, Renault Group et Geely ont annoncé à la suite de l'accord de coentreprise signé le 11 juillet 2023, et après avoir obtenu l'approbation des autorités compétentes, la constitution de la société HORSE Powertrain Ltd. Cette co-entreprise, détenue par Renault s.a.s., Geely Holding Group et Geely Automobile Holdings Ltd est basée à Londres. HORSE Powertrain Ltd conçoit, développe, produit et vend des solutions et systèmes pour les moteurs, transmissions, systèmes hybrides et batteries. Renault Group exerce un contrôle conjoint sur la co-entreprise. Celle-ci est donc mise en équivalence dans les états financiers. La valeur définitive des titres acquis par Renault s.a.s. dans l'entité HORSE Powertrain Ltd s'élève à 3 500 millions d'euros et le résultat de cession des actifs et passifs de la société HORSE Powertrain Solutions S.L.U. et ses filiales s'établit à 521 millions d'euros (Note 6.B). En décembre 2024, le Groupe a cédé 10 % de ses titres détenus dans la co-entreprise HORSE Powertrain Ltd à Aramco Asia Singapore Pte. Ltd. Cette opération n'a pas d'incidence sur la méthode de consolidation retenue. Le pourcentage d'intérêt dans l'entité s'établit à 45 % au 31 décembre 2024. La valeur des titres de HORSE Powertrain Ltd inclut un *goodwill* provisoire de 1 113 millions d'euros.

En juin 2024, le Groupe a constitué le Fonds Renault pour l'Art et la Culture via sa filiale Renault s.a.s.. Ce fonds de dotation a pour objectif de préserver le patrimoine du Groupe, de l'enrichir, et de le mettre à disposition du grand public. Cette entité est consolidée par intégration globale.

En octobre 2024, les Groupes Renault et Suez ont intensifié leur coopération et positionné la société The Future Is NEUTRAL sas en acteur de référence de l'économie circulaire automobile. Les accords se traduisent par une prise de participation de Suez RV Recylage sas à hauteur de 18 % dans le capital de The Future is NEUTRAL sas en contrepartie de l'apport en nature de 50 % des titres de la société Indra sas et sa filiale Cars Pieces Express sas. Indra, jusqu'alors codétenue et mise en équivalence, et sa filiale sont désormais consolidées par intégration globale. La prise de contrôle se traduit par un résultat de cession de la

participation précédemment détenue pour un montant de 50 millions d'euros (Note 6-B) puis la constatation d'un *goodwill* provisoire sur Indra sas de 104 millions d'euros suite à l'acquisition de la totalité des titres. L'actif net à date de prise de contrôle se décompose comme suit :

(en millions d'euros)	
Immobilisations corporelles et incorporelles	5
Créances sur la clientèle	21
Autres actifs	11
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1
Passifs financiers	(5)
Autres passifs	(24)
Actif net acquis	9
Actif net acquis part du Groupe	7

Au 31 décembre 2024, la décomposition du *Goodwill* provisoire sur Indra sas est la suivante :

(en millions d'euros)	
Juste valeur de la contrepartie transférée part du Groupe (A)	111
Actifs nets acquis part du Groupe (B)	7
Goodwill provisoire (A-B)	104

En octobre 2024, le Groupe est monté au capital de la société E2-CAD, experte dans le domaine de l'électronique embarquée, avec une prise de participation de 40 % via sa filiale Ampere sas pour un montant de 5 millions d'euros. Le Groupe exerce un contrôle conjoint sur la société et la consolide par mise en équivalence.

En novembre 2024, le Groupe a acquis les titres de la société Ampere Software Technology Tunisia (ASTT) via sa filiale Ampere Software Technology pour un montant de 0,1 millions d'euros afin d'accélérer le développement de ses activités logicielles. ASTT est désormais contrôlée par le Groupe et donc consolidée par intégration globale.

En décembre 2024, le Groupe a acquis des titres supplémentaires de la société SACEO sas pour un montant de 10 millions d'euros via sa filiale Indra sas, portant ainsi sa participation à 47 %. La Société exploite diverses solutions informatiques et plateformes de mise en relation sur le marché des pièces détachées d'occasion. Le Groupe exerce un contrôle conjoint sur la société et la consolide par mise en équivalence.

En décembre 2024, le Groupe a acquis 100 % des titres de la société Groupe LGA, qui détient la société ACCIAUTO sas, via sa filiale Indra sas pour un montant de 9 millions d'euros. Les sociétés exploitent différentes activités automobiles : centre de déconstruction, ventes de pièces d'occasion et de véhicules accidentés. Les sociétés sont désormais contrôlées par le Groupe et consolidées par intégration globale.

Financement des Ventes

Le 02 janvier 2024, RCI Banque SA, par le biais de sa filiale Mobilize Lease&Co sas, a acquis la totalité des titres de MS Mobility Solutions GmbH, de DFD Deutscher Fahrzeugdienst GmbH, de Mobility Concept GmbH et sa filiale Mein Auto Gmbh, pour une valeur de 248 millions d'euros. Ces quatre entités sont consolidées par intégration globale. Cette acquisition, la première pour Mobilize Lease&Co sas depuis la création de cette filiale en novembre 2022, a permis d'accélérer la croissance et le développement des offres de location longue durée en Allemagne. Le *goodwill* est estimé à 84 millions d'euros pour une juste valeur des actifs acquis de 164 millions d'euros.

Services de Mobilité

En janvier 2024, la société Elto Holding, opérant sous la marque Mobilize Power Solution, a créé la société Mobilize Fast Charge France sas dont elle détient l'intégralité des titres. Cette société exploitera le réseau de charge rapide Mobilize Fast Charge. Elle est consolidée par intégration globale.

En février 2024, Coolnagour Ltd a acquis l'intégralité du capital de la société Moovex Ltd (société israélienne de tech) pour un prix de 6 millions d'euros. Cette société est consolidée par intégration globale.

En octobre 2024, la participation de Renault Group dans Elto France sas est passée de 40 % à 60 % après que sa filiale Elto Holding sas ait fait l'acquisition de titres supplémentaires. L'entité jusqu'alors mise en équivalence est désormais contrôlée par le Groupe. La prise de contrôle se traduit par un résultat de cession de la participation précédemment détenue puis la constatation d'un *goodwill* provisoire de 27 millions d'euros suite à l'acquisition de la totalité des titres

En décembre 2024, la société Renault Mobility As An Industry a été dissoute via une Transmission Universelle de Patrimoine vers Renault s.a.s..

3-B. Actifs (passifs) destinés à être cédés

Au 31 décembre 2023, les Groupes d'actifs et de passifs destinés à être cédés et détenus depuis juillet 2023 par la société HORSE Powertrain Solutions S.L.U. étaient classés selon les modalités de la norme IFRS 5 Actifs et Passifs destinés à être cédés. En mai 2024, le Groupe a cédé ces actifs et passifs par l'apport des titres de l'entité HORSE Powertrain Solutions S.L.U. à la nouvelle co-entreprise HORSE Powertrain Ltd (Note 3-A).

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023	*Dont HORSE*
Immobilisations incorporelles et *goodwill*	-	962	962
Immobilisations corporelles	-	2 295	2 290
Stocks	-	366	366
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	91	91
Autres	-	308	198
Total actifs destinés à être cédés	-	**4 022**	**3 907**
Total des passifs liés aux actifs destinés à être cédés	-	**(1 075)**	**(1 075)**
Dont passifs financiers	-	*(37)*	*(37)*

5.2.2.6.3 Compte de résultat et résultat global

Note 4 - Chiffre d'affaires

4-A. Décomposition du chiffre d'affaires

(en millions d'euros)	2024	2023
Ventes de biens de l'Automobile	**44 807**	**42 154**
Ventes aux partenaires de l'Automobile	**3 608**	**4 028**
Produits de location des actifs [1]	670	674
Autres prestations de services	1 434	1 294
Prestations de services de l'Automobile	**2 104**	**1 968**
Ventes de biens du Financement des ventes	**400**	**17**
Produits de location des actifs [1]	448	194
Produits d'intérêts sur opérations de Financement des ventes	3 572	2 880
Autres prestations de services [2]	1 224	1 090
Prestations de services du Financement des ventes	**5 244**	**4 164**
Prestations des Services de Mobilité	**69**	**45**
Total Chiffre d'affaires	**56 232**	**52 376**

(1) Il s'agit des produits locatifs enregistrés par le Groupe dans le cadre des contrats de vente de véhicules avec engagement de reprise ou de location simple d'actifs immobilisés.

(2) Il s'agit principalement de produits de prestations d'assurance, d'entretien, de véhicules de remplacement associés ou non à un contrat de financement.

4-B. Chiffre d'affaires 2023 aux périmètre et méthodes 2024

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Total
Chiffre d'affaires 2023	**48 150**	**4 181**	**45**	**52 376**
Changements de périmètre	(79)	523	5	449
Chiffre d'affaires 2023 aux périmètre et méthodes 2024	**48 071**	**4 704**	**50**	**52 825**
Chiffre d'affaires 2024	**50 519**	**5 644**	**69**	**56 232**

Note 5 – Produits et charges opérationnels par nature hors autres produits et charges d'exploitation

5-A. Charges de personnel

Les charges de personnel s'élèvent à 6 095 millions d'euros en 2024 (5 896 millions d'euros en 2023).

Le détail des charges au titre des engagements de retraite et autres avantages long terme est présenté en Note 19.

Les paiements fondés sur des actions concernent des attributions d'actions de performance et des autres accords de paiement fondés sur des actions consentis au personnel. Ils représentent une charge de personnel de 98 millions d'euros en 2024 (76 millions d'euros en 2023).

Les éléments de valorisation des plans sont explicités en Note 18-G.

5-B. Gains et pertes de change

Les écarts de change enregistrés en résultat d'exploitation représentent une charge de 52 millions d'euros en 2024, principalement liée à l'évolution du real brésilien et de la livre turque (en 2023, une charge de 111 millions d'euros, principalement liée à l'évolution du peso argentin et de la livre turque).

5-C. Loyers

Au 31 décembre 2024, les loyers liés aux contrats de location non retraités selon IFRS 16 dans l'état de situation financière en raison de leur non-matérialité ou de leur courte durée s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Loyers liés aux contrats de location de courte durée	(7)	(11)
Loyers liés aux contrats de location d'actifs de faible valeur	(14)	(20)
Autres loyers incluant les loyers variables	(91)	(67)

Note 6 – Autres produits et charges d'exploitation

(en millions d'euros)	2024	2023
Coûts des restructurations et des mesures d'adaptation des effectifs	(304)	(389)
Résultat de cession d'activités ou de participations opérationnelles, totales ou partielles et autres résultats liés aux variations de périmètre	(898)	(790)
Résultat de cession d'immobilisations incorporelles ou corporelles (hors cessions d'actifs donnés en location)	11	228
Pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des *goodwill* (hors *goodwill* des entreprises associées et des coentreprises)	(307)	(501)
Autres produits et charges d'exploitation inhabituels	(189)	(180)
Total	**(1 687)**	**(1 632)**

6-A. Coûts des restructurations et des mesures d'adaptation des effectifs

Les coûts de restructurations et des mesures d'adaptation des effectifs de l'année 2024 concernent principalement la France pour (214) millions d'euros. Ces coûts comprennent des dépenses liées à la transformation digitale du Groupe, au déploiement du plan Renaulution ainsi que des coûts liés à des plans de départ.

Les coûts 2023 concernaient principalement la France pour (316) millions d'euros, dans le cadre du plan de réduction des coûts fixes annoncé en 2020.

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

Le Groupe a enregistré en 2024 un résultat de cession d'activités ou de participations opérationnelles qui inclut principalement les pertes sur cessions de titres Nissan à hauteur de (1 527) millions d'euros, le résultat d'apport des titres de HORSE Powertrain Solutions S.L.U à la co-entreprise HORSE Powertrain Ltd à hauteur de 521 millions d'euros, la cession partielle des titres de la société Renault Nissan Technology & Business Center India Private Limited (RNTBCI) au Groupe Nissan à hauteur de 54 millions d'euros et, consécutivement à sa prise de contrôle, le résultat de cession de la participation précédemment détenue dans la société Indra à hauteur de 50 millions d'euros.

Le résultat des cessions de titres Nissan de (1 527) millions d'euros comprend notamment un prix de cession de 852 millions d'euros en contrepartie d'un actif cédé de (2 108) millions d'euros, de réserves de conversion de (249) millions d'euros ainsi que des frais liés à la transaction pour un montant de (22) millions d'euros.

Le résultat d'apport des titres HORSE Powertrain Solutions S.L.U. de 521 millions d'euros comprend une valeur d'apport de 3 758 millions d'euros en contrepartie d'un actif net cédé de (2 900) millions d'euros et de réserves de conversion de (314) millions d'euros ainsi que des frais liés à la transaction pour un montant de (23) millions d'euros.

En 2023, le résultat de cessions d'activités ou de participations opérationnelles incluait principalement la perte sur la cession de titres Nissan en décembre 2023 à hauteur de (880) millions d'euros et un résultat de cession de 60 millions d'euros au titre de la déconsolidation de la société JMEV et ses filiales.

6-C. Résultat de cession d'immobilisations incorporelles et corporelles

En 2024, le Groupe n'a pas réalisé d'opérations immobilières significatives.

En 2023, le Groupe avait réalisé des opérations immobilières générant un résultat de cession de 228 millions d'euros principalement en France avec la cession de sites industriels et terrains.

6-D. Pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des *goodwill* (hors *goodwill* des entreprises associées et des coentreprises)

En 2024, des pertes de valeur ont été enregistrées pour un montant net de (307) millions d'euros dont une dépréciation de (287) millions d'euros sur des développements véhicules et actifs de production spécifiques. Aucune reprise de perte de valeur n'a été comptabilisée en 2024.

En 2023, des pertes de valeur avaient été enregistrées pour un montant net de (501) millions d'euros dont une dépréciation de (474) millions d'euros sur des développements véhicules et actifs de production spécifiques. Aucune reprise de perte de valeur n'avait été comptabilisée en 2023.

6-E. Autres produits et charges d'exploitation inhabituels

En 2024, les autres produits et charges d'exploitation inhabituels représentent (189) millions d'euros et incluent principalement (71) millions d'euros au titre de contrats onéreux liés à la baisse de volumes d'achat.

En 2023, les autres produits et charges d'exploitation inhabituels représentaient (180) millions d'euros et incluent principalement (104) millions d'euros au titre de la réorganisation des activités en Inde et (68) millions d'euros au titre de contrats onéreux liés à la baisse de volumes d'achat.

Note 7 – Résultat financier

(en millions d'euros)	2024	2023
Coût de l'endettement financier brut	(336)	(326)
Produits relatifs à la trésorerie et aux placements	440	414
Produits financiers de la position nette de liquidité	**104**	**88**
Dividendes reçus de sociétés ni contrôlées, ni sous influence notable	3	1
Ecarts de change afférents aux opérations financières	110	86
Résultat sur exposition hyperinflation [1]	(463)	(470)
Charge nette d'intérêt sur les passifs et actifs au titre des engagements de retraite et autres avantages à long terme du personnel à prestations définies	(43)	(42)
Autres éléments [2]	(228)	(190)
Autres produits et charges financiers	**(621)**	**(615)**
Résultat financier	**(517)**	**(527)**

(1) Le résultat sur exposition d'hyperinflation provient des entités du Groupe en Argentine.

(2) Les autres éléments sont principalement composés des charges sur cessions de créances, de commissions bancaires, d'escomptes et intérêts de retard.

La position nette de liquidité de l'Automobile est présentée dans l'information sectorielle (Voir section 6.1.A4).

Note 8 – Impôts courants et différés

Renault S.A. ayant opté pour le régime de l'intégration fiscale dès son origine, celui-ci constitue le régime fiscal de Groupe sous lequel elle est imposée en France.

Par ailleurs, le Groupe applique les régimes nationaux optionnels d'intégration ou de consolidation fiscale en Allemagne, en Espagne, en Roumanie, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne.

8-A. Charge d'impôts courants et différés

(en millions d'euros)	2024	2023
Charge d'impôts courants	(692)	(844)
Produit (charge) d'impôts différés	45	321
Impôts courants et différés	**(647)**	**(523)**

La charge d'impôts courants provient des entités françaises pour (170) millions d'euros et des entités étrangères pour (522) millions d'euros au 31 décembre 2024 (respectivement (266) millions d'euros et (578) millions d'euros au 31 décembre 2023).

La variation des impôts différés est positive et s'établit à 45 millions d'euros, en diminution en 2024, consécutive aux divers effets de retournement d'impôt. Cette variation provient des entités françaises pour 52 millions d'euros et étrangères pour (7) millions d'euros.

8-B. Analyse de la charge d'impôt

(en millions d'euros)	2024	2023
Résultat avant impôts et part dans le résultat des entreprises associées et coentreprises [1]	**3 586**	**2 838**
Taux d'impôts sur les bénéfices	25,83 %	25,83 %
Produit (charge) d'impôts théorique	**(926)**	**(733)**
Effet des différences entre les taux locaux et le taux en vigueur en France [2]	88	35
Crédits d'impôts	61	53
Impôts complémentaires Pilier 2	(20)	
Impôts de distribution	(33)	(56)
Variation des impôts différés actifs non reconnus	127	31
Autres impacts	93	205
Produit (charge) d'impôts courants et différés, hors impôts assis sur un résultat intermédiaire net	**(610)**	**(465)**
Impôts calculés sur un résultat intermédiaire net (CVAE, IRAP, ...)	(37)	(58)
Produit (charge) d'impôts courants et différés	**(647)**	**(523)**
Taux Effectif d'Impôts	**18 %**	**18 %**

(1) Le résultat de cession des titres Nissan classé en Autres Produits et Charges d'Exploitation pour (1 527) millions d'euros (Note 6-B) est également exclu du Résultat avant impôt et part dans le résultat des entreprises associées et coentreprises.

(2) Les principaux contributeurs au différentiel de taux d'imposition sont : Malte, le Maroc et la Roumanie.

Périmètre de l'intégration fiscale France

Sur le périmètre de l'intégration fiscale France, le taux effectif d'impôt s'établit à 7 % en 2024 (14 % pour l'année 2023), en baisse principalement en raison d'éléments non soumis à imposition dans le résultat consolidé. Le produit d'impôts différés s'élève à 52 millions d'euros.

Etranger et hors intégration fiscale France

A l'étranger, le taux effectif d'impôt s'établit à 28 % en 2024 (19 % pour l'année 2023) du fait d'une baisse des résultats taxables et dans un contexte de non-reconnaissance des impôts différés sur déficits fiscaux.

8-C. Variations des dettes d'impôts courants, des créances d'impôts courants et des provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Impôts courants au compte de résultat	Impôts payés nets	Ecarts de conversion et autres mouvements	31 décembre 2024
Impôts courants hors positions fiscales incertaines		(652)	652		
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines – part à moins d'un an	(20)	5	14	1	-
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines – part à plus d'un an	(236)	(45)	4	2	(275)
Créances d'impôts – part à moins d'un an	224	-	71	(17)	278
Créances d'impôts – part à plus d'un an	26	-	-	-	26
Dettes d'impôts courants – part à moins d'un an	(359)	-	9	(20)	(370)
Dettes d'impôts courants – part à plus d'un an	-	-	-	-	-
TOTAL	**(365)**	**(692)**	**750**	**(34)**	**(341)**

8-D. Ventilation du solde net des impôts différés

8-D1. Variation des impôts différés actifs et passifs

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Compte de résultat	Autres éléments du résultat global	Ecarts de conversion	Autres	31 décembre 2024
Impôts différés actifs	670	(44)	(10)	(22)	37	631
Impôts différés passifs	(917)	89	(2)	7	(101)	(924)
Impôts différés nets	**(247)**	**45**	**(12)**	**(15)**	**(64)**	**(293)**
Dont intégration fiscale France	(676)	51	24	-	(26)	(627)
Dont autres entités	429	(6)	(36)	(15)	(38)	334

8-D2. Analyse des actifs(passifs) nets d'impôts différés par nature

(en millions d'euros)	2024	2023
Impôts différés sur :		
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises [1]	(120)	(148)
Immobilisations	(1 890)	(1 774)
Provisions et autres charges ou dépréciations déductibles lors de leur paiement	741	512
Déficits reportables [2]	4 830	5 148
Autres	468	553
TOTAL DES IMPÔTS DIFFÉRÉS ACTIFS ET (PASSIFS)	**4 029**	**4 291**
Actifs d'impôts différés non reconnus au titre des déficits fiscaux (Note 8-D3)	(4 138)	(4 414)
Autres impôts différés actifs non reconnus	(184)	(124)
SOLDE NET ACTIF (PASSIF) DES IMPÔTS DIFFÉRÉS COMPTABILISÉS	**(293)**	**(247)**

(1) Y compris l'impôt sur les distributions futures de dividendes.

(2) Dont 4 349 millions d'euros relatifs aux entités membres de l'intégration fiscale France et 481 millions d'euros relatifs aux autres entités au 31 décembre 2024 (respectivement 4 634 millions d'euros et 514 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Sur le périmètre de l'intégration fiscale France, le solde des impôts différés actifs non reconnus s'élève à 3 722 millions d'euros (3 958 millions d'euros fin 2023). Ils correspondent à des pertes fiscales reportables indéfiniment qui peuvent être utilisées dans la limite de 50% des profits taxables futurs. Ces actifs non reconnus ont été générés à hauteur de 237 millions d'euros par des éléments figurant en capitaux propres (effets de la couverture partielle de l'investissement dans Nissan), et à hauteur de 3 485 millions d'euros par des éléments ayant impacté le résultat (respectivement 279 millions d'euros et 3 679 millions d'euros fin 2023).

Hors intégration fiscale France, les impôts différés actifs non reconnus s'élèvent à 600 millions d'euros au 31 décembre 2024 (580 millions d'euros au 31 décembre 2023) qui correspondent principalement à des déficits reportables générés par le Groupe en Argentine, au Brésil et en Inde.

8-D3. Analyse des impôts différés sur déficits fiscaux par date d'expiration

Les déficits fiscaux reportables non reconnus représentent une économie potentielle d'impôt de 4 138 millions d'euros au 31 décembre 2024.

(en millions d'euros)	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
Impôts différés sur :	**Reconnus**	**Non reconnus**	**Total**	**Reconnus**	**Non reconnus**	**Total**
Déficits fiscaux reportables indéfiniment [1]	645	3 748	4 393	709	4 253	4 962
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration supérieure à 5 ans	24	211	235		18	18
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration entre 1 et 5 ans	18	156	174	21	83	104
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration à moins d'un an	**5**	**23**	**28**	**4**	**60**	**64**
TOTAL DES IMPÔTS DIFFÉRÉS SUR DÉFICITS FISCAUX	**692**	**4 138**	**4 830**	**734**	**4 414**	**5 148**

(1) Dont reconnaissance et non-reconnaissance des impôts différés sur déficits fiscaux reportables des entités membres de l'intégration fiscale France, pour respectivement 627 millions d'euros et 3 722 millions d'euros au 31 décembre 2024 (676 millions d'euros et 3 958 millions d'euros au 31 décembre 2023) (Note 8-D2).

Les déficits fiscaux sont présentés ci-dessus sans prise en compte des conséquences des litiges fiscaux en cours non comptabilisés.

Les passifs éventuels résultant des notifications de redressements fiscaux sont présentés en Note 28 - A.

8-E. Imposition Minimum Mondiale

En France, la Loi de Finances 2024 a instauré une imposition minimum, dit Pilier 2, initialement proposée dans le cadre de la réforme sur la fiscalité internationale de l'OCDE dont les modalités s'appliquent à Renault S.A. à compter de 2024.

Ce mécanisme vise à assurer un niveau minimum d'imposition mondial de 15 % sous forme d'un impôt complémentaire (« Top-up tax »).

Au 31 décembre 2024, le Groupe a comptabilisé une charge d'impôt complémentaire au titre de cette imposition minimum de 20 millions d'euros.

Note 9 – Résultat net de base et résultat net dilué par action

(en milliers d'actions)	2024	2023
Actions en circulation	295 722	295 722
Actions d'autocontrôle	(6 182)	(5 684)
Actions détenues par Nissan x part de Renault dans Nissan	(17 166)	(19 029)
Nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action	**272 374**	**271 009**

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

(en milliers d'actions)	2024	2023
Nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action	272 374	271 009
Effet dilutif des options d'achat d'actions, des droits d'attribution d'actions de performance et des autres accords de paiements fondés sur des actions	4 509	4 132
Nombre d'actions retenu pour le résultat net dilué par action	**276 883**	**275 141**

Le nombre d'actions retenu pour le résultat net dilué par action est le nombre moyen pondéré d'actions potentiellement en circulation au cours de la période. Il prend en compte le nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action, complété du nombre de droits d'attribution d'actions de performance au titre des plans ayant un effet dilutif potentiel et remplissant les critères de performance à la date d'arrêté des comptes lorsque l'émission est conditionnelle (Note 18-G).

5.2.2.6.4 Actifs et passifs d'exploitation, capitaux propres

Note 10 - Immobilisations incorporelles et corporelles

10-A. Immobilisations incorporelles et *goodwill*

10-A1. Évolution des immobilisations incorporelles et *goodwill*

Au cours de l'exercice 2024, les variations sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Acquisitions / (dotations et dépréciations)	(Cessions) / reprises sur cessions	Écart de conversion	Variation de périmètre et autres	31 décembre 2024
Frais de développement immobilisés	13 147	1 163	(1 965)	(10)	(52)	12 283
Goodwill	282	226	-	(1)	3	510
Autres immobilisations incorporelles	1 504	125	(15)	(13)	157	1 758
Valeurs brutes	**14 933**	**1 514**	**(1 980)**	**(24)**	**108**	**14 551**
Frais de développement immobilisés	(9 173)	(956)	1 951	7	-	(8 171)
Goodwill	(20)	-	-	-	(3)	(23)
Autres immobilisations incorporelles	(1 114)	(92)	15	5	(7)	(1 193)
Amortissements et dépréciations	**(10 307)**	**(1 048)**	**1 966**	**12**	**(10)**	**(9 387)**
Frais de développement immobilisés	3 974	207	(14)	(3)	(52)	4 112
Goodwill	262	226	-	(1)	-	487
Autres immobilisations incorporelles	390	33	-	(8)	150	565
Valeurs nettes	**4 626**	**466**	**(14)**	**(12)**	**98**	**5 164**

Les *goodwill* sont localisés principalement dans la région Europe. Les *goodwill* acquis en 2024 sont principalement liés aux prises de contrôle du Groupe Mein Auto (84 millions d'euros) et de l'entité Indra sas (104 millions d'euros) (Note 3).

Les acquisitions d'immobilisations incorporelles de 2024 se décomposent en 1 163 millions d'euros d'immobilisations produites et 125 millions d'euros d'immobilisations achetées (respectivement 1 316 et 49 millions d'euros en 2023).

Les amortissements et dépréciations d'immobilisations incorporelles de l'exercice 2024 comprennent une perte de valeur à hauteur de 219 millions d'euros, relative à des véhicules (y compris organes), contre 290 millions constatés en 2023 (Note 6-D).

Les cessions concernent principalement des désinvestissements de développements qui ne sont plus utilisés.

Les variations au cours de l'exercice 2023 sont les suivantes :

(en millions d'euros)	Valeur brute	Amortissements et dépréciations	Valeur nette
Valeur au 31 décembre 2022	**13 723**	**(9 023)**	**4 700**
Acquisitions (Note 26-C) / (dotations nettes) [1]	1 365	(1 237)	128
(Cessions) / reprises sur cessions	215	(216)	(1)
Écart de conversion	(22)	11	(11)
Variation de périmètre et autres	(348)	158	(190)
Valeur au 31 décembre 2023	**14 933**	**(10 307)**	**4 626**

(1) Dont dotations nettes pour pertes de valeur des immobilisations incorporelles : (290) millions d'euros.

10-A2. Frais de recherche et développement constatés en résultat

(en millions d'euros)	2024	2023
Frais de recherche et développement	(2 668)	(2 582)
Frais de développement immobilisés	1 163	1 316
Amortissement des frais de développement immobilisés	(769)	(878)
TOTAL CONSTATÉ EN RÉSULTAT	**(2 274)**	**(2 144)**

Les frais de recherche et développement sont présentés nets des crédits d'impôt recherche dont bénéficie l'activité de développement de véhicules.

La hausse des frais de recherche et développement en 2024 est principalement liée au développement de la gamme électrique en Europe (notamment Renault 4, Renault 5, Twingo, Alpine), au renouvellement de la gamme de véhicules utilitaires ainsi qu'aux investissements sur la technologie du *Software Defined Vehicle*.

Les amortissements des frais de développement immobilisés baissent par rapport à 2023 et sont inférieurs à la capitalisation des frais de développement en 2024, en lien principalement avec la baisse de la capitalisation sur les exercices précédents et l'allongement de la durée de vie de certains programmes.

10-B. Immobilisations corporelles

Au cours de l'exercice 2024, les variations sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Acquisitions / (dotations et dépréciations)	(Cessions) / reprises sur cessions	Écart de conversion	Variation de périmètre et autres	31 décembre 2024
Terrains	480	5	(8)	-	2	479
Constructions	3 175	126	(82)	(53)	169	3 335
Outillages spécifiques	17 550	1 151	(467)	(218)	240	18 256
Matériels et autres outillages	11 854	517	(578)	(126)	277	11 944
Actifs immobilisés donnés en location	5 524	1 599	(1 294)	23	1 418	7 270
Autres immobilisations corporelles	806	51	(39)	(7)	13	824
Droits d'utilisation	1 021	139	(120)	(11)	24	1 053
- dont Terrains	*5*	-	-	-	-	*5*
- dont Constructions	*964*	*122*	*(90)*	*(12)*	*19*	*1 003*
- dont Autres actifs	*52*	*17*	*(30)*	*1*	*5*	*45*
Immobilisations en cours [1]	1 610	(176)	(18)	(17)	(163)	1 236
Valeurs brutes	**42 020**	**3 412**	**(2 606)**	**(409)**	**1 980**	**44 397**
Terrains						
Constructions	(2 622)	(104)	82	38	(199)	(2 805)
Outillages spécifiques	(15 504)	(693)	455	184	(169)	(15 727)
Matériels et autres outillages	(8 806)	(449)	547	95	(160)	(8 773)
Actifs immobilisés donnés en location	(1 622)	(668)	521	(6)	(222)	(1 997)
Autres immobilisations corporelles	(717)	(39)	39	10	9	(698)
Droits d'utilisation	(498)	(167)	123	3	(1)	(540)
- dont Terrains	*(2)*	-	-	-	-	*(2)*
- dont Constructions	*(461)*	*(160)*	*97*	*3*	*(2)*	*(523)*
- dont Autres actifs	*(35)*	*(7)*	*26*	-	*1*	*(15)*
Immobilisations en cours	-	-	-	-	4	4
Amortissements et dépréciations [2]	**(29 769)**	**(2 120)**	**1 767**	**324**	**(738)**	**(30 536)**
Terrains	480	5	(8)	-	2	479
Constructions	553	22	-	(15)	(30)	530
Outillages spécifiques	2 046	458	(12)	(34)	71	2 529
Matériels et autres outillages	3 048	68	(31)	(31)	117	3 171
Actifs immobilisés donnés en location	3 902	931	(773)	17	1 196	5 273
Autres immobilisations corporelles	89	12	-	3	22	126
Droits d'utilisation	523	(28)	3	(8)	23	513
- dont Terrains	*3*	-	-	-	-	*3*
- dont Constructions	*503*	*(38)*	*7*	*(9)*	*17*	*480*
- dont Autres actifs	*17*	*10*	*(4)*	*1*	*6*	*30*
Immobilisations en cours [1]	1 610	(176)	(18)	(17)	(159)	1 240
VALEURS NETTES	**12 251**	**1 292**	**(839)**	**(85)**	**1 242**	**13 861**

(1) Les affectations des immobilisations en cours par catégorie d'immobilisations sont faites sur le flux d'acquisition/ (dotations et dépréciations).

(2) Les amortissements et dépréciations de l'exercice 2024 comprennent une perte de valeur de 88 millions d'euros principalement liée à des actifs de production spécifiques (Note 6-D).

Les variations au titre de l'exercice 2023 s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Valeur brute	Amortissements et dépréciations	Valeur nette
Valeur au 31 décembre 2022	**40 742**	**(29 037)**	**11 705**
Acquisitions / (dotations nettes) [1]	3 293	(1 948)	1 345
(Cessions) / reprises sur cessions	(3 150)	2 120	(1 030)
Ecart de conversion	(568)	561	(7)
Variation de périmètre et autres	1 703	(1 465)	238
Valeur au 31 décembre 2023	**42 020**	**(29 769)**	**12 251**

(1) Dont dotations nettes pour pertes de valeur des immobilisations corporelles : (211) millions d'euros.

Note 11 – Tests de dépréciation des actifs immobilisés

Le Groupe a procédé à des tests de dépréciation de ses actifs immobilisés conformément à l'approche décrite dans les règles et méthodes comptables (Note 2-M).

11-A. Tests de dépréciation au niveau des actifs spécifiques aux véhicules ou au niveau des actifs de certaines entités

La réalisation des tests de dépréciation sur les actifs spécifiques dédiés à des véhicules ou sur les actifs de certaines entités a conduit à la comptabilisation de pertes de valeur sur actifs immobilisés (développements, outillages spécifiques et bâtiments inoccupés) en 2024 pour 307 millions d'euros (219 millions d'euros sur des actifs incorporels et 88 millions d'euros sur des actifs corporels). Elle avait conduit à la comptabilisation de pertes de valeurs de 501 millions d'euros en 2023. En 2023, elles concernaient des actifs incorporels pour 285 millions d'euros et des actifs corporels pour 216 millions d'euros.

11-B. Tests de dépréciation au niveau de l'unité génératrice de trésorerie de l'Automobile

La valeur recouvrable retenue pour les tests de dépréciation relative au secteur de l'Automobile correspond à la valeur d'utilité, déterminée à partir de la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs. Le calcul de la valeur d'utilité est effectué sur la base des hypothèses suivantes :

	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Taux de croissance à l'infini	1,0%	1,0%
Taux d'actualisation après impôts	11,6%	11,6%

Les hypothèses utilisées dans le cadre du test de dépréciation au 31 décembre 2024 sont issues du plan à moyen terme 2025-2028, mises à jour fin 2024 et présentées au Leadership Team.

Les taux de croissance à l'infini retenus dans les tests au 31 décembre 2024 et 2023 tiennent compte des impacts des engagements pris par les Etats signataires des accords de Paris sur les changements climatiques.

Au 31 décembre 2024, le test réalisé n'a pas conduit à la constatation de pertes de valeur des actifs rattachés à l'Automobile et il a été considéré qu'un changement raisonnablement possible des principales hypothèses utilisées ne devrait pas conduire à avoir une valeur recouvrable inférieure à la valeur comptable des actifs testés.

La valeur recouvrable reste supérieure à la valeur des actifs testés notamment dans le cas des changements suivants de ces hypothèses :

- Taux de croissance à l'infini de 0 %.
- Taux d'actualisation après impôts de 12,5 %.

Note 12 – Participation dans Nissan

Participation dans Nissan au compte de résultat et dans la situation financière :

(en millions d'euros)	2024	2023
Compte de résultat consolidé		
Part dans le résultat des entreprises associées mises en équivalence	(483)	797
Situation financière consolidée		
Entreprises associées mises en équivalence	12 599	15 667

12-A. Méthode de consolidation de Nissan

Le Nouvel Accord de l'Alliance entre Renault Group et Nissan entré en vigueur le 08 novembre 2023 a conduit Renault Group à transférer 28,4 % des actions Nissan (sur un total de 43,4 %) dans une fiducie française, où les droits de vote sont exercés de manière neutre, sous réserve de certaines exceptions. Renault Group continue de bénéficier pleinement des droits économiques (dividendes et produits de cession des actions) rattachés aux actions détenues par la fiducie jusqu'à la vente de ces actions.

Renault Group dispose de deux sièges au Conseil d'administration de Nissan et est représenté par Monsieur Jean-Dominique Senard, Président du Conseil d'administration et Monsieur Pierre Fleuriot, administrateur référent de Renault Group.

Au regard de ces éléments, Renault Group dispose d'une influence notable sur Nissan et de ce fait, comptabilise sa participation dans Nissan selon la méthode de mise en équivalence.

Par ailleurs, le Groupe suit attentivement les conséquences sur l'évolution de sa participation dans Nissan des discussions intervenues entre Nissan et le Groupe Honda (Note 2).

12-B. Évolution de la valeur de la participation dans Nissan à l'actif de la situation financière de Renault Group

	Quote-part d'actif net				
(en millions d'euros)	Avant neutralisation	Neutralisation à hauteur de la participation de Nissan dans Renault Group[1]	Net	*Goodwill*	Total
Au 31 décembre 2023	**16 022**	**(907)**	**15 115**	**552**	**15 667**
Résultat 2024 [2]	(49)	-	(49)	(434)	(483)
Dividende versé	(142)	-	(142)	-	(142)
Écart de conversion	(495)	-	(495)	(26)	(521)
Autres mouvements [3]	(1 935)	105	(1 830)	(92)	(1 922)
Au 31 décembre 2024	**13 401**	**(802)**	**12 599**	**-**	**12 599**

(1) Nissan détient 44 358 milliers d'actions Renault S.A. depuis 2002, soit une participation d'environ 15%. La neutralisation est faite historiquement sur la base de la détention de Renault S.A. dans Nissan.

(2) Le résultat inclut une contribution directe de Nissan aux résultats de Renault Group pour un montant de 211 millions d'euros et une perte de valeur de la participation de Renault Group dans Nissan pour un montant de 694 millions d'euros au 31 décembre 2024.

(3) Les autres mouvements incluent la variation des écarts actuariels sur engagements de retraite, la variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers, l'évolution des titres d'autocontrôle de Nissan ainsi que les effets dilutifs et relutifs liés au rachat et à l'annulation des 295 millions d'actions Nissan à hauteur de (2 108) millions d'euros.

Le 28 mars 2024, Renault S.A. a donné instruction à la fiducie de céder à Nissan 99 millions de ses propres titres au prix unitaire de 3,62 euros par action soit un total de 358 millions d'euros puis le 27 septembre 2024, Renault S.A. a donné instruction à la fiducie de céder à Nissan 195 millions de ses propres titres au prix unitaire de 2,53 euros par action soit un total de 494 millions d'euros. Nissan ayant annulé ces titres, le pourcentage d'intérêt de Renault Group dans Nissan s'élève désormais à 35,9%. Ces opérations de rééquilibrage se sont traduites dans les comptes de Renault Group par une perte de (1 527) millions d'euros, classée en Autres Produits et Charges d'Exploitation (Note 6-B).

Au 31 décembre 2024, Nissan détient 0,5 % de ses propres titres (0,5 % au 31 décembre 2023). En conséquence, le pourcentage d'intérêt de Renault S.A. dans Nissan s'établit à 35,9 %, dont 17,1 % en détention directe et 18,8 % par la fiducie dont Renault S.A. est le bénéficiaire (40,6 % au 31 décembre 2023 dont 15,8 % en détention directe et 24,8 % par la fiducie dont Renault S.A. est le bénéficiaire). Les droits de vote de Renault S.A. dans Nissan représentent 15% au 31 décembre 2024 (15 % au 31 décembre 2023).

12-C. Évolution des capitaux propres de Nissan retraités pour les besoins de la consolidation de Renault Group

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

Nissan publie trimestriellement ses comptes et clôt son exercice annuel au 31 mars. Pour les besoins de la consolidation de Renault Group, les résultats de Nissan sont pris en compte sur une base calendaire (résultats de janvier à décembre consolidés dans les comptes annuels de Renault Group). Nissan clôturant son exercice annuel au 31 mars, le résultat net de Nissan retenu en 2024 correspond à la somme du résultat net du dernier trimestre de l'exercice annuel 2023 et des trois premiers trimestres de l'exercice annuel 2024.

(en milliards de yens)	31 décembre 2023	Résultat 2024	Dividendes	Écart de conversion	Autres mouvements [1]	31 décembre 2024
Capitaux propres – part des actionnaires de la société mère en normes japonaises	**5 634**	**106**	**(56)**	**99**	**(57)**	**5 726**
Retraitements pour les besoins du passage en normes IFRS :						
Provision pour engagements de retraite et autres avantages à long terme du personnel	66	(29)	-	(5)	7	39
Immobilisation des frais de développement	672	42	-	3	-	717
Impôts différés et autres retraitements	(259)	12	-	(10)	1	(256)
Actif net retraité en normes IFRS	**6 113**	**131**	**(56)**	**87**	**(49)**	**6 226**
Retraitements pour les besoins de Renault Group [2]	50	(164)	(4)	(22)	3	(137)
Actif net retraité pour les besoins de Renault Group	**6 163**	**(33)**	**(60)**	**65**	**(46)**	**6 089**
(en millions d'euros)						
Actif net retraité pour les besoins de Renault Group	**39 421**	**(193)**	**(349)**	**(1 258)**	**(283)**	**37 338**
Pourcentage d'intérêt de Renault S.A.	40,6 %					35,9 %
Part de Renault Group (avant neutralisation ci-dessous)	16 022	(49)	(142)	(495)	(1 935)	13 401
Neutralisation de la participation de Nissan dans Renault Group [3]	(907)				105	(802)
PART DE RENAULT GROUP DANS L'ACTIF NET DE NISSAN	**15 115**	**(49)**	**(142)**	**(495)**	**(1 830)**	**12 599**

(1) Les autres mouvements incluent la variation des écarts actuariels sur engagements de retraite, la variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers, l'évolution des titres d'autocontrôle de Nissan.

(2) Les retraitements opérés pour les besoins de Renault Group correspondent à l'élimination de la mise en équivalence de Renault Group par Nissan et historiquement la réestimation de l'actif immobilisé pratiquée par Renault Group lors des acquisitions intervenues en 1999 et 2002.

(3) Nissan détient 44 358 milliers d'actions Renault S.A. depuis 2002, soit une participation d'environ 15%. La neutralisation est faite sur la base de la détention de Renault S.A. dans Nissan.

12-D. Résultat net de Nissan en normes comptables japonaises

Nissan clôturant son exercice annuel au 31 mars, le résultat net de Nissan retenu en 2024 correspond à la somme du résultat net du dernier trimestre de l'exercice annuel 2023 et des trois premiers trimestres de l'exercice annuel 2024.

	De janvier à mars 2024		D'avril à juin 2024		De juillet à septembre 2024		D'octobre à décembre 2024		De janvier à décembre 2024	
	Dernier trimestre de l'exercice annuel 2023 de Nissan		1er trimestre de l'exercice annuel 2024 de Nissan		2ème trimestre de l'exercice annuel 2024 de Nissan		3ème trimestre de l'exercice annuel 2024 de Nissan		Période retenue pour la consolidation de Renault	
	(En milliards de yens)	(En millions d'euros) [1]	(En milliards de yens)	(En millions d'euros) [1]	(En milliards de yens)	(En millions d'euros) [1]	(En milliards de yens)	(En millions d'euros) [1]	(En milliards de yens)	(En millions d'euros) [1]
Résultat net – part des actionnaires de la société mère	101	628	29	170	(9)	(57)	(14)	(87)	107	654

(1) Conversion au taux de change moyen de chaque trimestre.

12-E. Couverture de l'investissement dans Nissan

Depuis 1999, le Groupe couvre partiellement le risque de change yen/euro lié à son investissement dans Nissan. Les modalités de cette couverture sont décrites en Note 25-B2.

Au 31 décembre 2024, ces opérations de couverture s'élèvent à 199,9 milliards de yens (1 226 millions d'euros). Elles sont composées d'emprunts obligataires émis en yens sur le marché japonais du Samouraï.

Elles ont dégagé des écarts de change favorables pour 202 millions d'euros en 2024 (247 millions d'euros favorables en 2023).

12-F. Valorisation de la participation de Renault Group dans Nissan sur la base du cours de Bourse

Sur la base du cours de Bourse de l'action Nissan au 31 décembre 2024, soit 480 yens par action, la participation de Renault Group dans Nissan est valorisée à 3 904 millions d'euros (5 744 millions d'euros au 31 décembre 2023 sur la base d'un cours à 554 yens par action).

12-G. Test de perte de valeur de la participation dans Nissan

Au 31 décembre 2024, la valorisation boursière est inférieure de 69 % à la valeur de Nissan à l'actif de la situation financière de Renault Group (63,3 % au 31 décembre 2023).

Un test de perte de valeur a été réalisé au 31 décembre 2024 intégrant les hypothèses suivantes :

- taux d'actualisation après impôts de 8,89 % (8,32% au 31 décembre 2023),
- taux de croissance à l'infini (y compris effet de l'inflation) de 2,33 % (1,61% au 31 décembre 2023),
- valeur terminale déterminée sur la base d'hypothèses de profitabilité en cohérence avec les données historiques de Nissan et avec des perspectives à moyen et long terme prudentes tenant compte des nouvelles prévisions de volume et de taux de change à moyen terme.

Le test ainsi réalisé a conduit à la constatation d'une perte de valeur de la participation dans Nissan pour un montant de 694 millions d'euros au 31 décembre 2024.

12-H. Opérations entre Renault Group et le Groupe Nissan

Renault Group et Nissan conduisent des actions communes dans le domaine du développement des véhicules et organes, des achats, des moyens de production et de distribution. Ces coopérations se traduisent par des synergies permettant des réductions de coûts.

Le secteur Automobile intervient à deux niveaux dans ses opérations avec Nissan :

- Sur le plan industriel, les partenaires réalisent ensemble des productions croisées de véhicules et organes dans les usines de l'Alliance :
  - Renault Group a réalisé en 2024 un chiffre d'affaires d'environ 1 560 millions d'euros avec le Groupe Nissan (1 793 millions d'euros en 2023) dont environ 800 millions d'euros de véhicules (1 004 millions d'euros 2023), 349 millions d'euros d'organes (499 millions d'euros en 2023) et 411 millions d'euros de prestations diverses (290 millions d'euros en 2023).
  - Renault Group a effectué des achats auprès de Nissan en 2024 à hauteur de 1 047 millions d'euros (1 296 millions d'euros en 2023) dont environ 432 millions d'euros de véhicules (644 millions d'euros en 2023), 532 millions d'euros d'organes (555 millions d'euros en 2023) et 83 millions d'euros de prestations diverses (97 millions d'euros en 2023),
  - Au bilan, le solde des créances de Renault Group sur le Groupe Nissan s'élève à 413 millions d'euros au 31 décembre 2024 (595 millions d'euros au 31 décembre 2023) et le solde des dettes de Renault Group sur le Groupe Nissan s'élève à 473 millions d'euros au 31 décembre 2024 (396 millions d'euros au 31 décembre 2023).
- Sur le plan financier, Renault Finance intervient, en complément de son activité pour Renault Group, comme contrepartie du Groupe Nissan en ce qui concerne la négociation d'instruments financiers à des fins de couverture des risques de change et de taux.

Le secteur Financement des ventes de Renault Group contribue à conquérir et fidéliser les clients des marques de Nissan en apportant une offre de financement et de services intégrée à leur politique commerciale, principalement en Europe. En 2024, RCI Banque a comptabilisé 166 millions d'euros de prestations de services au titre des produits de commissions et d'intérêts en provenance de Nissan (102 millions d'euros en 2023). Le solde des créances du Financement des ventes sur le Groupe Nissan s'élève à 80 millions d'euros au 31 décembre 2024 (45 millions d'euros au 31 décembre 2023) et le solde des dettes s'élève à 290 millions d'euros au 31 décembre 2024 (176 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Par ailleurs, les partenaires de l'Alliance disposent de participations dans des entreprises associées et coentreprises pour gérer des coopérations. L'information concernant l'activité, la localisation et l'influence de Renault Group sur ces entités est présentée en Note 13.

Note 13 – Participations dans les autres entreprises associées et coentreprises

Nom de l'entité	Pays d'implantation	Principale activité	Pourcentages de capital et de droits de vote du Groupe 31 décembre 2024	Pourcentages de capital et de droits de vote du Groupe 31 décembre 2023	Participations dans les principales autres entreprises associées et coentreprises au 31 décembre 2024	Participations dans les principales autres entreprises associées et coentreprises au 31 décembre 2023
Entreprises associées						
Automobile						
Renault Nissan Automotive India Private Limited	Inde	Production automobile	49 %	30 %	306	191
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS)	Türkiye	Distribution automobile	49 %	49 %	149	167
Verkor	France	Batteries	12 %	19 %	104	70
Boone Comenor	France	Gestion de déchets	27 %	33 %	67	82
Arverne	France	Géothermie	8 %	8 %	30	30
Exadis	France	Pièces automobiles	44 %	44 %	14	7
Financement des ventes						
Nissan Renault Financial Services India Private Limited	Inde	Financement	30 %	30 %	40	37
Select Vehicle Group Holdings Ltd	Royaume-Uni	Financement	37 %	37 %	19	18
Coentreprises						
Automobile						
HORSE Powertrain Ltd	Royaume-Uni	Production automobile	45 %	N/A	3 213	N/A
Alliance Ventures B.V.	Pays-Bas	Fonds d'investissement	80 %	40 %	204	164
Flexis	France	Véhicules électriques	45 %	N/A	201	N/A
Minth ElectriCity	France	Batteries	30 %	30 %	14	14
EGT	Chine	Production automobile	25 %	25 %	13	10
Saceo	France	Pièces automobiles	47 %	N/A	12	N/A
Whylot	France	Véhicules électriques	21 %	21 %	10	10
Financement des ventes						
ORFIN Finansman Anonim Sirketi	Türkiye	Financement	50 %	50 %	26	13
Autres entreprises associées et coentreprises non significatives					42	74
TOTAL					**4 464**	**887**

Les participations dans les autres entreprises associées et coentreprises s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	2024	2023
Compte de résultat consolidé		
Part dans le résultat des autres entreprises associées et des coentreprises	**(38)**	**83**
HORSE Powertrain Ltd	64	-
Entreprises associées mises en équivalence	(45)	85
Coentreprises mises en équivalence	(57)	(2)
Part dans les autres éléments du résultat global des entreprises associées et des coentreprises	**61**	**(24)**
HORSE Powertrain Ltd	(3)	-
Entreprises associées mises en équivalence	55	(12)
Coentreprises mises en équivalence	9	(12)
Part dans le résultat global des autres entreprises associées et des coentreprises	**23**	**59**
HORSE Powertrain Ltd	61	-
Entreprises associées mises en équivalence	10	73
Coentreprises mises en équivalence	(48)	(14)
Situation financière consolidée		
Participations dans les autres entreprises associées et coentreprises	**4 464**	**887**
HORSE Powertrain Ltd	3 213	-
Entreprises associées mises en équivalence	760	644
Coentreprises mises en équivalence	491	243

13-A. Participation dans HORSE Powertrain Ltd

Au 31 décembre 2024, Renault Group détient une participation de 45% dans HORSE Powertrain Ltd (Note 3). HORSE Powertrain Ltd, société basée à Londres, conçoit, développe, produit et vend des solutions et systèmes pour les moteurs, transmissions, systèmes hybrides et batteries.

Le conseil d'administration est composé de sept membres dont trois sont issus de Renault Group, trois de Geely et un d'Aramco. Les décisions sur les activités pertinentes nécessitent d'être approuvées à la majorité. Au regard de ces éléments, Renault Group exerce un contrôle conjoint sur la société HORSE Powertrain Ltd et de ce fait, comptabilise sa participation dans la société selon la méthode de mise en équivalence. La monnaie fonctionnelle de HORSE Powertrain Ltd est l'Euro.

13-A1. Informations financières résumées de HORSE Powertrain Ltd

Les comptes de HORSE Powertrain Ltd retenus pour la mise en équivalence dans les comptes de Renault Group, et résumés ci-après, sont les comptes consolidés en normes comptables IFRS arrêtés au 31 décembre 2024.

(en millions d'euros)		31 décembre 2024
Chiffre d'affaires		**7 048**
Dépréciations et amortissements		(360)
Produits d'intérêts		21
Charges d'intérêts		(74)
Impôts courants et différés		(7)
Résultat net		**148**
	Part des actionnaires de la société mère	143
	Part des participations ne donnant pas le contrôle	5
Autres éléments du résultat global		**(7)**
	Part des actionnaires de la société mère	(7)
	Part des participations ne donnant pas le contrôle	-
Résultat global		**141**
	Part des actionnaires de la société mère	136
	Part des participations ne donnant pas le contrôle	5

(en millions d'euros)		31 décembre 2024
Actifs non courants		9 118
Actifs courants		4 174
	Dont trésorerie et équivalents de trésorerie	1 010
Total actifs		**13 292**
Capitaux propres		7 227
	Part des actionnaires de la société mère	7 140
	Part des participations ne donnant pas le contrôle	87
Passifs non courants		2 649
	Dont passifs financiers non courants	2 068
Passifs courants		3 416
	Dont passifs financiers courants	336
Total capitaux propres et passifs		**13 292**

(en millions d'euros)	31 mai 2024	Résultat 2024	Dividendes	Écart de conversion	Autres mouvements	31 décembre 2024
Capitaux propres	7 080	148	-	(8)	7	**7 227**
Part des actionnaires de la société mère	7 000	143	-	(8)	5	7 140
Part des participations ne donnant pas le contrôle	80	5	-	-	2	87

13-A2. Opérations entre Renault Group et le Groupe HORSE Powertrain Ltd

Les tableaux ci-dessous présentent le montant total des ventes et achats réalisés entre Renault Group et HORSE Powertrain Ltd et ses filiales ainsi que les positions au bilan de Renault Group avec ces entités.

(en millions d'euros)	2024	
Au compte de résultat consolidé	**Ventes [1]**	**Achats**
HORSE Powertrain Ltd et ses filiales	-	(3 038)

(1) Renault Group exclut de son chiffre d'affaires les ventes à HORSE Powertrain Ltd et ses filiales car ces transactions sont qualifiées de travail à façon (741 millions d'euros au 31 décembre 2024).

(en millions d'euros)	31 décembre 2024				
A la situation financière consolidée	**Actifs financiers [1]**	**Créances clients de l'Automobile**	**Autres actifs**	**Fournisseurs**	**Autres passifs**
HORSE Powertrain Ltd et ses filiales	519	189	303	1 369	19

(1) Le Groupe a mis en place un financement auprès de l'entité HORSE Powertrain Ltd à hauteur de 258 millions à échéance du 31 mai 2027 ainsi qu'auprès de l'entité HORSE Powertrain Solutions S.L.U, société détenue à 100% par la co-entreprise HORSE Powertrain Ltd, à hauteur de 250 millions d'euros à échéance du 31 mai 2026. Ces financements, conclus à des conditions de marché, sont déduits de la position d'endettement net du Groupe (Note 6.1 D).

13-B. Informations relatives aux autres entreprises associées et coentreprises mises en équivalence

Les tableaux ci-dessous présentent le montant total des ventes et achats réalisés entre Renault Group et les principales autres entreprises associées et coentreprises mises en équivalence ainsi que les positions au bilan de Renault Group avec ces mêmes entités.

(en millions d'euros)	2024		2023	
Au compte de résultat consolidé	**Ventes aux sociétés mises en équivalence**	**Achats**	**Ventes aux sociétés mises en équivalence**	**Achats**
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS)	2 513	(43)	2 862	(20)
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	41	(227)	14	(334)
Flexis sas	335	-	-	-
EGT	5	(350)	10	(610)

(en millions d'euros)	31 décembre 2024				
A la situation financière consolidée	**Actifs financiers**	**Créances clients de l'Automobile**	**Autres actifs**	**Fournisseurs**	**Autres passifs**
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS)	-	1	-	3	10
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	19	48	144	34	3
Flexis sas	45	25	-	-	-
EGT	-	6	72	66	-

(en millions d'euros)	31 décembre 2023				
A la situation financière consolidée	**Actifs financiers**	**Créances clients de l'Automobile**	**Autres actifs**	**Fournisseurs**	**Autres passifs**
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS)	-	-	-	16	2
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	16	33	156	16	1
Flexis sas	-	-	-	-	-
EGT	-	6	31	27	-

Note 14 – Stocks

(en millions d'euros)	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières et fournitures	2 035	(245)	1 790	1 754	(228)	1 526
Encours de production	327	(2)	325	248	(2)	246
Véhicules d'occasion	908	(62)	846	913	(69)	844
Produits finis et pièces de rechange	2 657	(150)	2 507	2 458	(150)	2 308
TOTAL	**5 927**	**(459)**	**5 468**	**5 373**	**(449)**	**4 924**

Note 15 – Créances de Financement des ventes

15-A. Créances de Financement des ventes par nature

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Créances sur le réseau de distribution	13 466	11 410
Crédits à la clientèle finale	25 573	25 001
Opérations de crédit-bail et assimilées	16 467	14 330
Valeur brute	**55 506**	**50 741**
Dépréciation	(1 151)	(1 126)
Valeur nette	**54 355**	**49 615**

Les informations relatives à la juste valeur figurent en Note 24-A.

15-B. Opérations de transferts d'actifs

(en millions d'euros)	31 décembre 2024		31 décembre 2023	
	Valeur au bilan	Juste valeur	Valeur au bilan	Juste valeur
Créances cédées maintenues au bilan	15 796	15 567	14 822	18 945
Passifs associés	6 320	6 358	4 324	4 364

Le Financement des ventes a procédé à plusieurs opérations de titrisation publique (Allemagne, Espagne, France, Italie et Royaume-Uni) et de financements privés (France, Royaume-Uni, Italie et Allemagne) portant sur des crédits à la clientèle finale et des créances sur le réseau de distribution, par l'intermédiaire de véhicules ad hoc. Certaines opérations publiques ont été souscrites par RCI Banque et permettent ainsi d'obtenir des titres mobilisables auprès de la Banque centrale européenne.

En 2024, le Financement des ventes a lancé deux opérations publiques. Une transaction de 822 millions d'euros adossée à des prêts automobiles accordés par sa succursale allemande a été placée au cours du premier semestre 2024. La deuxième transaction a été émise pour 765 millions d'euros adossée à des crédits octroyés par sa filiale française. La succursale italienne a par ailleurs mis en place au cours du second semestre 2024 sa première titrisation privée de prêts automobiles pour un montant de financement de 600 millions d'euros.

Les créances cédées dans le cadre de ces opérations de transfert d'actifs sont maintenues au bilan, l'ensemble des risques étant conservé par le Groupe. Les passifs associés correspondent aux titres émis lors des opérations de titrisation. Ils sont comptabilisés en autres dettes représentées par un titre.

La différence entre le montant des créances cédées et le montant des passifs associés correspond au rehaussement de crédit nécessaire à ces opérations, ainsi qu'à la quote-part de titres conservée par le secteur Financement des ventes constituant une réserve de liquidité.

Les actifs titrisés ne peuvent plus être cédés, ni nantis. Le recours des souscripteurs de titres de dettes est limité aux actifs cédés.

Les actifs donnés en garantie dans le cadre de la gestion de la réserve de liquidité sont présentés en Note 28-A4.

15-C. Échéancier des créances de Financement des ventes

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
- 1 an	27 079	23 775
1 à 5 ans	26 917	25 487
+ 5 ans	359	354
TOTAL DES CRÉANCES DE FINANCEMENT DES VENTES – VALEUR NETTE	**54 355**	**49 615**

15-D. Répartition des créances de Financement des ventes par niveau de risque

Les créances de Financement des ventes sont classées dans une catégorie de risque en fonction de la détérioration potentielle du risque de crédit depuis leur comptabilisation initiale. De cette classification dépend le niveau de la provision pour perte de valeur attendue à comptabiliser pour chaque instrument :

- Bucket 1, créances saines : aucune dégradation ou dégradation non significative du risque de crédit depuis l'origination, la perte de valeur correspond aux pertes attendues sur l'actif dans un horizon de 12 mois ;
- Bucket 2, créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale, la perte de valeur correspond aux pertes attendues sur l'actif sur l'intégralité de sa durée de vie ;
- Bucket 3, créances en défaut.

(en millions d'euros)	Crédit à la clientèle finale	Crédit au réseau de distribution	31 décembre 2024
Valeurs brutes	**42 040**	**13 466**	**55 506**
Créances saines	37 371	13 091	50 462
Créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	3 458	279	3 737
Créances en défaut	1 211	96	1 307
% des créances en défaut sur le total des créances	2,9 %	0,7 %	2,4 %
Dépréciations	**(1 102)**	**(49)**	**(1 151)**
Dépréciation des créances saines	(257)	(26)	(283)
Dépréciation des créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	(172)	(2)	(174)
Dépréciation des créances en défaut	(673)	(21)	(694)
VALEURS NETTES	**40 938**	**13 417**	**54 355**

(en millions d'euros)	Crédit à la clientèle finale	Crédit au réseau de distribution	31 décembre 2023
Valeurs brutes	**39 331**	**11 410**	**50 741**
Créances saines	34 797	11 162	45 959
Créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	3 398	184	3 582
Créances en défaut	1 136	64	1 200
% des créances en défaut sur le total des créances	2,9%	0,6%	2,4%
Dépréciations	**(1 088)**	**(38)**	**(1 126)**
Dépréciation des créances saines	(277)	(17)	(294)
Dépréciation des créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	(184)	(4)	(188)
Dépréciation des créances en défaut	(627)	(17)	(644)
VALEURS NETTES	**38 243**	**11 372**	**49 615**

15-E. Exposition au risque de crédit de l'activité de financement des ventes

L'exposition maximale au risque de crédit de l'activité de financement des ventes est représentée par la valeur nette comptable des créances de financement des ventes augmentée du montant des engagements de financement irrévocables en faveur de la clientèle qui figurent dans les engagements hors bilan donnés (Note 28-A) et diminuée du montant des garanties sur la clientèle (Note 28-B). Le montant de ces garanties détenues sur des créances douteuses est de 853 millions d'euros au 31 décembre 2024 contre 916 millions d'euros au 31 décembre 2023.

Les risques sur la qualité des crédits de la clientèle font l'objet d'une évaluation (par système de notation) et d'un suivi par type d'activité (Clientèle et Réseau). A la date de clôture des comptes, aucun élément ne remet en cause la qualité de crédit des créances de financement des ventes non échues non dépréciées et il n'existe pas de concentration significative de risques au sein de la clientèle du Financement des ventes au regard des dispositions réglementaires.

Note 16 – Créances clients

Valeur nette des créances clients

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Valeurs brutes	1 740	1 578
Dépréciation pour pertes de crédit avérées [1]	(745)	(748)
Dépréciation pour pertes de crédit attendues	(5)	(5)
VALEURS NETTES	**990**	**825**

(1) Dont (687) millions d'euros relatifs à l'Iran au 31 décembre 2024.

Ce poste exclut les créances qui font l'objet d'une cession aux sociétés de financement des ventes du Groupe ou à un tiers externe au Groupe, lorsque la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété des créances leur est transférée. Le risque de dilution (essentiellement risque de non-paiement suite à un litige commercial) est conservé par le Groupe, mais ce risque est jugé négligeable. Les créances cédées dans ces conditions aux sociétés de financement des ventes du Groupe sont alors incluses dans les créances de Financement des ventes, principalement parmi les créances sur le réseau de distribution.

Par ailleurs, il n'existe pas de concentration significative de risques au sein de la clientèle des secteurs Automobile et Services de Mobilité et le chiffre d'affaires réalisé avec un client externe donné n'excède pas 10% du chiffre d'affaires total de ces secteurs.

La gestion de risque du crédit est décrite dans la Note 25-B6.

L'exposition maximale au risque de crédit des créances clients est représentée par la valeur nette comptable des créances.

Le modèle de dépréciation des créances clients de l'Automobile est présenté en Note 2-G.

Les informations relatives à la juste valeur figurent en Note 24-A.

Note 17 – Autres actifs courants et non courants

	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
(en millions d'euros)	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Charges diverses constatées d'avance	216	538	**754**	171	384	**555**
Créances fiscales (hors impôts exigibles courants)	160	1 952	**2 112**	168	1 773	**1 941**
Créances d'impôts	26	278	**304**	26	224	**250**
Autres créances	589	2 384	**2 973**	354	2 392	**2 746**
Titres et avances capitalisables de sociétés contrôlées et non consolidées [1]	62	-	**62**	65	-	**65**
Dérivés sur opérations initiées à des fins d'exploitation de l'Automobile	-	41	**41**	-	21	**21**
Dérivés sur opérations de financement du Financement des ventes	-	232	**232**	-	252	**252**
Actifs destinés à être cédés	-	-	-	-	4 022	**4 022**
TOTAL	**1 053**	**5 425**	**6 478**	**784**	**9 068**	**9 852**
dont valeur brute	1 175	5 504	**6 679**	920	14 173	**15 093**
dont dépréciation	(122)	(79)	**(201)**	(136)	(5 105)	**(5 241)**

(1) Les titres de sociétés contrôlées et non consolidées dont la valeur nette est supérieure à 10 millions d'euros concernent les sociétés Renault Nissan BV et Kadensis.

Note 18 – Capitaux propres

18-A. Capital social

Les actions d'autocontrôle ne donnent pas droit à dividende. Elles représentent 2% du capital de Renault S.A. au 31 décembre 2024 (1,80% au 31 décembre 2023).

Le Groupe Nissan, via sa filiale détenue à 100% Nissan Finance Co. Ltd., détient environ 15% du capital de Renault S.A..

18-B. Gestion des capitaux propres

Dans le cadre de la gestion de ses capitaux propres, le Groupe a pour objectif de préserver sa continuité d'exploitation afin de servir un rendement aux actionnaires, de procurer des avantages aux autres partenaires et de maintenir une structure de capital destinée à en optimiser le coût. Le Groupe peut ajuster le paiement de dividendes aux actionnaires, rembourser une partie du capital ou émettre de nouvelles actions.

Le suivi des objectifs du Groupe est réalisé différemment selon les secteurs opérationnels.

Le Financement des ventes est soumis au respect de ratios réglementaires propres à l'activité bancaire. Dans ce cadre, ce secteur respecte en permanence un ratio de solvabilité d'au moins 8% (rapport entre les fonds propres y compris les emprunts subordonnés et le total des risques pondérés). Le ratio de solvabilité Core Tier 1 de RCI Banque se situe à 13,96% au 31 décembre 2024 (13,88% au 31 décembre 2023).

Enfin, le Groupe couvre partiellement son investissement dans Nissan (Notes 12-E et 25-B2).

18-C. Titres d'autocontrôle

En application des dispositions adoptées lors des Assemblées générales, les titres d'autocontrôle sont constitués d'actions affectées aux plans d'actions de performance et autres accords de paiement fondés sur des actions, consentis aux cadres et dirigeants du Groupe, ainsi qu'aux actions acquises dans le cadre du contrat de liquidité conclu en mai 2022 avec la société Exane. Ce contrat de liquidité prévoit le dépôt d'une somme de 25 millions d'euros par Renault S.A. auprès de BNP. La rémunération annuelle pour le suivi de ces opérations s'élève à 80 mille euros pour Exane. Dans le cadre de ce contrat, Renault S.A. a acquis 3 421 390 actions au cours moyen de 43,22 € et a vendu 3 469 415 actions au cours moyen de 43,17 €.

	Couverture de plan	Contrat de liquidité	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Montant des titres d'autocontrôle (en millions d'euros)	243	(2)	241	212
Nombre de titres d'autocontrôle	**5 796 286**	**23 603**	**5 819 889**	**5 324 520**

18-D. Distributions

L'Assemblée générale mixte des actionnaires du 16 mai 2024 a décidé la distribution d'un dividende de 1,85 euro par action, soit 539,8 million d'euros intégralement versé au 31 décembre 2024. Au cours de l'année 2023, 72,6 millions d'euros de dividendes avaient été versés.

18-E. Écart de conversion

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

(en millions d'euros)	2024	2023
Variation de conversion constatée sur la valeur de la participation dans Nissan	(521)	(1 078)
Variation de conversion constatée en résultat dans la partie Nissan	99	135
Effet net d'impôts des opérations de couverture partielle de l'investissement dans Nissan (Note 12-E)	202	142
Variation totale de l'écart de conversion relatif à Nissan	**(220)**	**(801)**
Variations liées aux économies hyperinflationnistes	337	(183)
Autres variations de l'écart de conversion	154	(34)
VARIATION TOTALE DE L'ÉCART DE CONVERSION	**271**	**(1 018)**

Les variations relatives aux économies en hyperinflation comprennent les variations des écarts de conversion des filiales argentines depuis le 1er janvier 2018. Les autres variations de l'écart de conversion proviennent pour l'essentiel de l'évolution du yen japonais du peso argentin et du real brésilien.

18-F. Réserve de réévaluation des instruments financiers

18-F1. Variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers

Les montants indiqués ci-dessous sont présentés nets des effets d'impôts.

(en millions d'euros)	Couvertures de flux de trésorerie	Instruments financiers de capitaux propres à la juste valeur	Instruments de dettes à la juste valeur	Total	Dont part des actionnaires de la société mère
Solde au 31 décembre 2023	**(147)**	**36**	**(5)**	**(116)**	**(111)**
Variations de juste valeur en capitaux propres	131	6	3	140	125
Transfert en résultat [1]	(107)	-	-	(107)	(107)
Solde au 31 décembre 2024	**(123)**	**42**	**(2)**	**(83)**	**(93)**

(1) La décomposition du transfert en résultat des montants relatifs aux couvertures de flux de trésorerie est détaillée en Note F2 ci-après et l'échéancier de transfert en résultat de la réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie est détaillé en Note F3 ci-après.

18-F2. Décomposition du transfert en résultat de la partie de la réserve de réévaluation des instruments financiers relative aux couvertures de flux de trésorerie

(en millions d'euros)	2024	2023
Marge opérationnelle	(153)	(161)
Autres produits et charges d'exploitation	7	(24)
Impôts courants et différés	39	39
MONTANT TOTAL TRANSFÉRÉ EN RÉSULTAT NET POUR LES COUVERTURES DE FLUX DE TRÉSORERIE	**(107)**	**(146)**

18-F3. Échéancier de transfert en résultat de la réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Moins d'un an	(52)	(113)
Plus d'un an	(18)	32
Réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie hors entreprises associées et coentreprises	**(70)**	**(81)**
Réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie des entreprises associées et coentreprises	(53)	(66)
TOTAL DE LA RÉSERVE DE RÉÉVALUATION DES COUVERTURES DE FLUX DE TRÉSORERIE	**(123)**	**(147)**

Cet échéancier est construit sur la base des échéances contractuelles des flux de trésorerie faisant l'objet d'une couverture.

18-G. Plans d'actions de performance et autres accords de paiement fondés sur des actions

Le Conseil d'administration attribue périodiquement aux cadres et dirigeants du Groupe des actions de performance avec des périodes d'acquisition et d'inaccessibilité propres à chaque attribution. Les plans mis en place intègrent des conditions de performance qui déterminent le nombre d'actions accordées aux bénéficiaires. La perte du bénéfice des actions de performance est conforme aux dispositions réglementaires, avec perte totale en cas de démission ou de licenciement et décision, au cas par cas, pour les départs à l'initiative de l'entreprise.

Au 1er semestre 2024, le plan 31 d'attribution d'actions de performance a été mis en place portant sur 1 873 milliers d'actions représentant une valorisation initiale de 59 millions d'euros. La période d'acquisition des droits est de 3 ans sans période d'incessibilité des actions.

Au 1er semestre 2024, le plan Renaulution CEO d'attribution d'actions de performance a été mis en place portant sur 153 milliers d'actions représentant une valorisation initiale de 4 millions d'euros. La période d'acquisition des droits est de 4 ans avec une période d'incessibilité d'un an à compter de la date d'acquisition définitive.

L'opération d'actionnariat salarié 2024 a permis aux collaborateurs éligibles en France et à l'international de se voir attribuer jusqu'à 14 actions gratuites (dont 7 par abondement) et d'acquérir des actions avec une décote de 30% sur le prix de référence. Au 31 décembre 2024, la charge au sens de la norme IFRS 2 comptabilisée au titre de ce plan s'établit à 45 millions d'euros.

Les paiements fondés sur des actions ont été valorisés selon les méthodes décrites dans les règles et méthodes comptables (Note 2-R). Les principales données sont les suivantes :

N° de plan	Valorisation initiale (en milliers d'euros)	Juste valeur unitaire (en euros)	Charge 2024 (en millions d'euros)	Charge 2023 (en millions d'euros)	Prix de l'action à date d'attribution (en euros)	Taux d'intérêt	Durée	Dividende par action (en euros)
Plan 28 [1]	1 759	33,07	-	(1)	33,73	(0,61)%	3 ans	0,65
	43 987	33,07	(10)	(13)	33,73	(0,61)%	3 ans	0,65
Plan 29 - Salariés [1]	27 755	21,64	(9)	(9)	24,39	(0,02)%	3 ans	0,57-1,19
Plan 29 - CEO [1]	1 062	22,65	-	-	24,39	(0,02)%	3 ans	0,57-1,19
Plan 29 - HyVia [1]	93	21,64	-	-	24,39	(0,02)%	3 ans	0,57-1,19
Plan 29 - Co-invest 2022 - CEO	192	34,74	-	-	43,13	3,10%	3 ans	1,40-1,88
Plan 29 - Co-invest 2022 - Salariés	5 337	33,08	(2)	(2)	43,13	3,10%	3 ans	1,40-1,88
Plan 30 - CEO [1]	1 419	29,92	-	-	33,33	3,23%	3 ans	1,39-1,89
Plan 30 - Salariés [1]	48 307	37,86	(16)	(14)	43,13	3,10%	3 ans	1,40-1,88
Plan 30 - CEO - Additionnel 2023	468	33,00	-	-	39,05	3,37%	3 ans	1,42-2,94
Plan 30 ter - Additionnel 2023	4 430	31,55	(1)	-	39,05	3,37%	3 ans	1,42-2,94
Plan 30 - Co-invest 2023 - CEO	144	28,75	-	-	39,05	3,37%	3 ans	1,42-2,94
Plan 30 - Co-invest 2023 - Salariés	1 714	27,30	(1)	-	39,05	3,37%	3 ans	1,42-2,94
Plan 31 - Salariés [1]	56 291	40,14	(12)	-	49,86	3,48%	3 ans	2,75-4,20
Plan 31 - CEO [1]	3 175	42,00	(1)	-	49,86	3,48%	3 ans	2,75-4,20
Renaulution CEO	4 370	33,51	(1)	-	49,86	3,48%	4 ans	2,75-4,20
TOTAL			**(53)**	**(39)**				

(1) Pour ces plans, les droits d'attribution d'actions de performance ont été accordés à différentes dates. Le cas échéant, les informations fournies correspondent à des moyennes pondérées selon les quantités allouées par date d'octroi.

18-G1. Variation de droits d'attribution d'actions détenus par les membres du personnel

La variation du nombre de droits d'attribution des actions détenues par les membres du personnel est la suivante :

	Droits en cours d'acquisition au 1er janvier 2024	Attribués	Droits définitivement acquis [1]	Perdus et autres ajustements	Droits en cours d'acquisition au 31 décembre 2024
Droits d'attribution d'actions	**5 207 892**	5 776 172	(5 138 405)	(157 245)	**5 688 414**

(1) Les droits d'attribution d'actions de performance définitivement acquis correspondent au plan 28 attribué en 2021 et au Renaulution Share plan attribué en 2024.

18-G2. Plans de performance et actions provenant de la part variable

N° de plan	Date d'attribution	Droits d'attribution au 31 décembre 2024	Date d'acquisition définitive	Période de conservation
Plan 28 [1]	23 avril 2021	-	23 avril 2024	Néant
Plan 29 - Salariés	25 mai 2022	1 530 100	25 mai 2025	Néant
Plan 29 - CEO	25 mai 2022	75 000	25 mai 2025	Néant
Plan 29 - HyVia	25 mai 2022	4 000	25 mai 2025	Néant
Plan 29 - Co-invest 2022 - CEO	15 février 2023	8 629	15 mai 2026	15 mai 2026 - 15 mai 2028
Plan 29 - Co-invest 2022 - Salariés	15 février 2023	198 819	15 février 2026	15 février 2026 - 15 février 2028
Plan 30 - Salariés	15 février 2023	1 507 086	15 février 2026	Néant
Plan 30 - CEO	11 mai 2023	75 000	11 mai 2026	Néant
Plan 30 ter - Additionnel 2023	14 décembre 2023	174 615	14 décembre 2026	Néant
Plan 30 - Co-invest 2023 - Salariés	14 décembre 2023	78 495	14 février 2027	14 février 2027 - 14 décembre 2028
Plan 30 - Co-invest 2023 - CEO	14 décembre 2023	7 790	14 février 2027	14 février 2027 - 14 décembre 2028
Plan 30 - CEO - Additionnel 2023	14 décembre 2023	22 500	14 décembre 2026	Néant
Plan 31 - CEO	16 mai 2024	120 000	16 mai 2027	Néant
Plan 31 - Salariés	16 mai 2024	1 718 770	16 mai 2027	Néant
Renaulution CEO	16 mai 2024	153 430	16 mai 2028	16 mai 2028 - 15 mai 2029
TOTAL		**5 674 234**		

18-H. Part des participations ne donnant pas le contrôle

		Pourcentage de capital et de droits de vote détenus par les participations ne donnant pas le contrôle		Résultat net – part des participations ne donnant pas le contrôle (En millions d'euros)		Capitaux propres – part des participations ne donnant pas le contrôle (En millions d'euros)		Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle (actionnaires minoritaires) (En millions d'euros)	
Nom de la filiale	**Pays d'implantation**	**31 décembre 2024**	**31 décembre 2023**	**2024**	**2023**	**31 décembre 2024**	**31 décembre 2023**	**2024**	**2023**
Automobile									
Renault Korea	Corée	47 %	47 %	26	31	464	480	(7)	(10)
OYAK Renault Otomobil Fabrikalari	Türkiye	48 %	48 %	76	68	279	282	(75)	(50)
JMEV	Chine	-	-	-	(12)	-	-	-	-
Autres				11	19	72	141	(13)	(3)
Total Automobile				**113**	**106**	**815**	**903**	**(95)**	**(63)**
Financement des ventes									
Banco RCI Brasil	Brésil	40 %	40 %	22	18	-	-	(14)	(24)
Rombo Compania Financiera	Argentine	40 %	40 %	3	-	-	-	-	-
RCI Colombia SA	Colombie	49 %	49 %	2	(7)	-	-	-	(4)
Autres				1	2	-	-	(2)	(2)
Total Financement des ventes				**28**	**13**	**-**	**-**	**(16)**	**(30)**
Total Services de Mobilité				**(2)**	**(2)**	**(22)**	**(21)**	**-**	**-**
TOTAL				**139**	**117**	**793**	**882**	**(111)**	**(93)**

Le Groupe a consenti aux actionnaires minoritaires de Banco RCI Brasil, Rombo Compania Financiera, RCI Colombia S.A., RCI Financial Services, S.r.o ainsi qu'Elto France sas en 2024, des options de vente de leurs participations. Une dette est enregistrée au titre de ces options de vente parmi les autres dettes pour 123 millions d'euros pour la filiale brésilienne,

14 millions d'euros pour la filiale argentine, 37 millions d'euros pour la filiale colombienne, 14 millions d'euros pour la filiale tchèque, et 23 millions d'euros pour la filiale française au 31 décembre 2024 (respectivement 109 millions d'euros, 10 millions d'euros, 25 millions d'euros, 15 millions d'euros et 0 euro au 31 décembre 2023). La contrepartie de ces passifs est enregistrée en diminution des capitaux propres-part des participations ne donnant pas le contrôle et pour le solde en diminution des capitaux propres-part des actionnaires de la société mère. La dette est évaluée à la juste valeur. La juste valeur est déterminée en estimant le prix de rachat éventuel, qui tient compte notamment des résultats futurs du portefeuille de financement existant à la date de clôture et des dispositions définies dans les contrats de partenariat. Elle relève du niveau 3, l'évaluation étant réalisée selon des modèles reconnus, mais pour lesquels les données significatives ne sont pas basées sur des données de marché observables.

Des accords de partenariat avec Oyak en Türkiye ont été signés en 2018 qui incluent des options de vente et d'achat des titres (Note 28-A3). Le Groupe dispose également d'options d'achats de titres sur plusieurs entités du périmètre (Note 28-B).

Le Groupe n'a pas de restrictions importantes sur sa capacité à accéder ou utiliser ses actifs et régler ses passifs autres que celles résultant du cadre réglementaire dans lequel les filiales opèrent. Les autorités de supervision locales peuvent exiger des filiales bancaires de garder un certain niveau de capital et de liquidités, de limiter leur exposition à d'autres parties du Groupe et de se conformer à d'autres ratios.

Note 19 – Provisions pour engagements de retraite et assimilés

19-A. Définition des régimes

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 retraite et de prévoyance. Il n'existe aucun passif actuariel à ce titre.

Les régimes à cotisations définies représentent une charge de 460 millions d'euros en 2024 (460 millions d'euros en 2023).

Régimes à prestations définies

Les régimes à prestations définies sont comptabilisés conformément aux principes comptables définis en Note 2-S et donnent lieu à la constitution de provisions. Ils concernent :

- les indemnités de fin de carrière ou de départ prévues par la législation ou un accord conventionnel dans certains pays, tels que la France, Türkiye, etc. ;
- des compléments de retraite garantissant des ressources contractuelles aux salariés ; les pays ayant recours à ce type de régime sont situés en Europe (Royaume-Uni, Allemagne, France, Pays-Bas, Suisse, etc.) ;
- les autres avantages long terme, principalement les médailles du travail.

En France, les indemnités de fin de carrière du Groupe résultent d'accords conventionnels conclus par chacune des entités françaises et les représentants du personnel. Elles sont déterminées en fonction de la rémunération et de l'ancienneté des salariés ; leur versement est conditionné à la présence dans les effectifs au moment du départ en retraite. Les engagements au titre des indemnités de fin de carrière français font intégralement l'objet de provisions. Ils représentent l'essentiel des passifs du Groupe en matière d'indemnités de fin de carrière. Les effets de la nouvelle Convention Collective de la Métallurgie et du nouvel accord encadrant les relations individuelles de travail du 18 janvier 2024 s'appliquant aux sociétés françaises industrielles ont porté leurs effets sur l'exercice 2024. L'évolution du cadre conventionnel en France s'est traduite par un changement de régime correspondant à une homogénéisation des droits entre les entités signataires de l'accord interne et entre les statuts de salariés, et comprend une modification des modalités de calcul des indemnités de départ à la retraite.

Les provisions pour engagements de retraite et assimilés s'élèvent à 1 130 millions d'euros au 31 décembre 2024 (1 208 millions d'euros au 31 décembre 2023). Elles baissent de 78 millions d'euros au 31 décembre 2024. Les conséquences du changement de régime ont été comptabilisées en résultat net dans les états financiers au 31 décembre 2024 (140 millions d'euros). Le taux d'actualisation financière majoritairement utilisé pour valoriser les engagements en France est de 3,4 % au 31 décembre 2024 (3,3 % au 31 décembre 2023) et le taux d'augmentation des salaires est de 3 % au 31 décembre 2024 (2,4 % au 31 décembre 2023).

Les régimes de complément de retraite à prestations définies sont en général couverts pour tout ou partie par des contrats souscrits auprès de fonds de pension ou de compagnies d'assurance. Dans ce cas, les engagements et les actifs sont évalués de manière indépendante. La différence entre l'engagement et la juste valeur des actifs en couverture peut faire ressortir une insuffisance ou un excédent de financement. En cas d'insuffisance, une provision est enregistrée. En cas d'excédent, un actif est constaté (sous réserve de conditions particulières).

Le régime de complément de retraite le plus significatif du Groupe se situe au Royaume-Uni, où il existe un fonds de pension dédié constitué de deux compartiments relatifs aux filiales de l'Automobile et à RCI Financial Services Ltd. Ce régime est fermé aux nouveaux entrants depuis 2004. L'acquisition de droits est stoppée depuis le 31 décembre 2019, tous les salariés bénéficiant, à partir du 1er janvier 2020, d'un régime de retraite à cotisations définies. Au 31 décembre 2024, le déficit déterminé selon le référentiel IFRS est évalué à 15 millions de livres pour le compartiment dédié de l'Automobile et à 1 millions de livres pour le compartiment dédié à RCI Financial Services Ltd.

Ce fonds de pension (Trust) a une personnalité juridique propre. Il est administré par des Trustees, un organe

paritaire regroupant des représentants des entreprises participantes, des salariés et d'anciens salariés. Le fonds relève de la réglementation locale, qui définit des exigences de financement minimal pouvant conduire à des contributions additionnelles de la part du Groupe. Sur la base de la dernière valorisation triennale de 2018, le Groupe s'est engagé à couvrir d'ici 2027 le déficit du fonds par des versements d'un montant annuel maximum de 5 millions de livres. La politique d'investissement des actifs est définie dans chaque section du fonds par un organe de pilotage, qui réalise un examen trimestriel de la performance des investissements. Les risques associés à ces régimes sont les risques usuels (baisse de la rentabilité future des actifs investis, baisse des marchés des actions, augmentation de l'espérance de vie des bénéficiaires, augmentation de l'inflation...).

19-B. Principales hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation des provisions et autres données relatives aux régimes les plus significatifs

	31 décembre 2024		31 décembre 2023	
Principales hypothèses actuarielles et données pour les indemnités de fin de carrière du Groupe en France	**Renault s.a.s.**	**Autres**	**Renault s.a.s.**	**Autres**
Âge de départ à la retraite	60 à 67 ans	60 à 67 ans	60 à 65 ans	60 à 67 ans
Taux d'actualisation [1]	3,4 %	2 % à 4 %	3,3 %	1 % à 4 %
Taux d'augmentation des salaires	3 %	1 % à 3,2 %	2,4 %	1 % à 4,4 %
Duration des régimes	11 ans	10 à 15 ans	11 ans	6 à 20 ans
Engagement brut	528 millions d'euros	361 millions d'euros	580 millions d'euros	373 millions d'euros

(1) Le taux utilisé pour valoriser les engagements du Groupe en France varie d'une société à l'autre en fonction de l'échéance des engagements. Les références retenues pour la détermination du taux d'actualisation sont la courbe de taux zéro-coupon complétée de la courbe moyenne des spreads des émetteurs de rating AA publiées par Reuters.

	31 décembre 2024		31 décembre 2023	
Principales hypothèses actuarielles et données pour les régimes de compléments de retraite du Groupe au Royaume-Uni	**Automobile**	**Financement des ventes**	**Automobile**	**Financement des ventes**
Taux d'actualisation financière [1]	6 %	5,5 %	5 %	4,4 %
Taux d'augmentation des salaires	NA	NA	NA	NA
Duration des régimes	15 ans	14,57 ans	14,5 ans	15 ans
Taux de rendement réel des actifs de couverture	-4 %	-6,4 %	6 %	7,5 %
Engagement brut	**271 millions d'euros**	**30 millions d'euros**	**282 millions d'euros**	**32 millions d'euros**
Juste valeur des fonds investis via des fonds de pension	237 millions d'euros	29 millions d'euros	227 millions d'euros	27 millions d'euros

(1) La référence retenue pour la détermination du taux d'actualisation est la courbe de taux déterminée par Deloitte à partir de l'indice iBoxx £ des obligations corporate notées AA (DTRB £ AA Corporate bond yield curve).

19-C. Charge nette de l'exercice

(en millions d'euros)	2024	2023
Coût des services rendus de la période	59	66
Coût des services passés et pertes (profits) sur liquidation	(145)	(25)
Intérêt net sur le passif (actif) net	43	42
Effets des mesures d'adaptation des effectifs	(14)	(2)
Charge (produit) net de l'exercice au compte de résultat	**(57)**	**81**

19-D. Analyse de la provision au bilan

19-D1. Décomposition de la provision

(en millions d'euros)	31 décembre 2024 Valeur actualisée de l'obligation	Juste valeur des actifs du régime	Plafonnement de l'actif	Passif (actif) net au titre de prestations définies
Indemnités de fin de carrière et indemnités de départ				
France	896	(1)	-	895
Europe (hors France)	100	(65)	-	35
Amériques	2	-	-	2
Asie Pacifique	1	-	-	1
Eurasie [1]	49	-	-	49
Afrique Moyen-Orient	3	-	-	3
Total Indemnités de fin de carrière et indemnités de départ	**1 051**	**(66)**	-	**985**
Retraites complémentaires				
France	80	(69)	-	11
Royaume-Uni	301	(266)	-	35
Europe (hors France et Royaume-Uni) [2]	205	(138)	-	67
Afrique Moyen-Orient	-	-	-	-
Amériques	3	-	-	3
Asie Pacifique	3	-	-	3
Total Retraites complémentaires	**592**	**(473)**	-	**119**
Autres avantages à long terme				
France [3]	16	-	-	16
Europe (hors France)	2	-	-	2
Afrique Moyen-Orient	8	-	-	8
Total autres avantages à long terme	**26**	-	-	**26**
TOTAL [4]	**1 669**	**(539)**	-	**1 130**

(1) Essentiellement la Türkiye et la Roumanie.
(2) Essentiellement l'Allemagne et la Suisse.
(3) Médailles du travail.
(4) Part à moins d'un an du passif net total 21 millions d'euros et part à plus d'un an 1 109 millions d'euros.

19-D2. Échéancier du passif net au titre des prestations définies

(en millions d'euros)	31 décembre 2024 - 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	+ 10 ans	Total
Valeur actualisée de l'obligation	37	239	409	984	1 669
Juste valeur des actifs du régime	(16)	(71)	(88)	(364)	(539)
Plafonnement de l'actif	-	-	-	-	-
Passif (actif) net au titre de prestations définies	**21**	**168**	**321**	**620**	**1 130**

La duration moyenne pondérée des régimes s'élève à 12 années au 31 décembre 2024 (12 années au 31 décembre 2023).

19-E. Évolution des engagements, des fonds investis et de la provision

(en millions d'euros)	Valeur actualisée de l'obligation (A)	Juste valeur des actifs du régime (B)	Plafonnement de l'actif (C)	Passif (actif) net au titre de prestations définies (A)+(B)+(C)
Solde au 31 décembre 2023	**1 767**	**(559)**	**-**	**1 208**
Coût des services rendus de la période	59	-	-	59
Coût des services passés et profits et pertes sur liquidation [1]	(145)	-	-	(145)
Intérêt net sur le passif (actif) net	60	(17)	-	43
Effets des mesures d'adaptation des effectifs	(14)	-	-	(14)
Charge (produit) de l'exercice 2024 au compte de résultat (Note 19-C)	**(40)**	**(17)**	**-**	**(57)**
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des changements d'hypothèses démographiques	3	-	-	3
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des changements d'hypothèses financières	49	-	-	49
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des effets d'expérience	4	-	-	4
Rendement net des actifs du régime (hors partie en intérêts nets)	-	23	-	23
Variation du plafonnement de l'actif (hors partie en intérêt net)	-	-	-	-
Charge (produit) de l'exercice 2024 en autres éléments du résultat global	**56**	**23**	**-**	**79**
Contributions versées aux fonds par l'employeur	-	(18)	-	(18)
Contributions versées aux fonds par les salariés	-	(3)	-	(3)
Prestations payées au titre du régime	(136)	54	-	(82)
Effet des variations de cours de change	13	(11)	-	2
Effet des variations de périmètre et autres	9	(8)	-	1
Solde au 31 décembre 2024	**1 669**	**(539)**	**-**	**1 130**

(1) Essentiellement Renault s.a.s. suite à l'évolution du cadre conventionnel menant à un changement de régime qui homogénéise les droits entre les entités signataires et entre les statuts de salariés, et qui comprend une modification des modalités de calcul des indemnités de départ à la retraite.

Le cumul des écarts actuariels net d'impôts (hors part des entreprises associées) enregistrés en autres éléments du résultat global est une charge de 650 millions d'euros au 31 décembre 2024 (charge de 649 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Une baisse de 100 points de base des taux d'actualisation utilisés pour chacun des régimes entraînerait une augmentation des engagements de 312 millions d'euros au 31 décembre 2024 (296 millions d'euros au 31 décembre 2023). De même, une hausse de 100 points de base des taux d'actualisation utilisés pour chacun des régimes entraînerait une diminution des engagements de 252 millions d'euros au 31 décembre 2024 (244 millions d'euros au 31 décembre 2023).

19-F. Détail de la juste valeur des actifs investis

Les actifs investis via des fonds de pension et des compagnies d'assurance s'analysent comme suit :

	31 décembre 2024		
(en millions d'euros)	Actifs cotés sur des marchés actifs	Actifs non cotés	Total
Fonds de pension			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4	-	4
Actions	64	-	64
Obligations	169	-	169
Parts dans des fonds communs de placement et autres	18	-	18
TOTAL FONDS DE PENSION	**255**	**-**	**255**
Compagnies d'assurance			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	9	15
Actions	10	1	11
Obligations	128	29	157
Biens immobiliers	23	1	24
Parts dans des fonds communs de placement et autres	39	38	77
TOTAL COMPAGNIES D'ASSURANCE	**206**	**78**	**284**
TOTAL	**461**	**78**	**539**

Les actifs des fonds de pension en obligations se rapportent principalement aux régimes localisés au Royaume-Uni (32%). Les contrats d'assurance en obligations concernent principalement la Suisse (49%) et l'Allemagne (19%). Les taux de rendements réels des fonds investis au Royaume-Uni sont présentés en Note 19-B.

La moyenne pondérée des taux de rendement réels des principaux fonds investis par le Groupe est de -0,2% en 2024 (2,6% en 2023).

À ce jour, la meilleure estimation des contributions à verser aux fonds en 2024 est de l'ordre de 14 millions d'euros.

Les actifs de pension du Groupe ne comportent pas d'instruments financiers de Renault Group. Les investissements immobiliers ne comportent pas de biens immobiliers occupés par le Groupe.

Note 20 – Evolution des provisions pour risques et charges

(en millions d'euros)	Coûts de restructuration	Garantie	Litiges et risques fiscaux hors impôts sur les sociétés	Activités d'assurance [1]	Engagements donnés et autres	Total
Au 31 décembre 2023	**249**	**887**	**178**	**241**	**799**	**2 354**
Dotations aux provisions	32	586	70	42	654	1 384
Reprises de provisions pour consommation	(105)	(610)	(66)	(48)	(368)	(1 197)
Reprises reliquats de provisions non consommées	(12)	(2)	(31)	-	(96)	(141)
Mouvements de périmètre	-	(7)	1	-	(32)	(38)
Ecarts de conversion et autres mouvements	(9)	8	(2)	-	(4)	(7)
Au 31 décembre 2024 [2]	**155**	**862**	**150**	**235**	**953**	**2 355**

(1) Il s'agit des provisions techniques des compagnies d'assurance de l'activité Financement des ventes.

(2) Part à moins d'un an du total des provisions 1 083 millions d'euros et part à plus d'un an 1 272 millions d'euros.

En 2024, aucun nouveau litige significatif n'a donné lieu à la comptabilisation d'une provision pour risques et charges. Les passifs éventuels sont par ailleurs présentés en Note 28-A2.

Les dotations aux provisions pour coûts de restructuration concernent principalement la Région Europe (Note 6-A).

Au 31 décembre 2024, les autres provisions comprennent 207 millions d'euros de provisions constituées dans le cadre de l'application de réglementations liées à l'environnement (143 millions d'euros au 31 décembre 2023). Ces provisions incluent les frais liés aux véhicules et batteries hors d'usage et les frais de dépollution de terrains industriels en région Europe et de sites industriels dans les Régions Amériques et Eurasie. Le Groupe a également été conduit à provisionner des charges estimées dans le cadre d'accords d'achat et d'engagements de volumes pour un total de 252 millions d'euros (187 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Note 21 – Autres passifs courants et non courants

	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
(en millions d'euros)	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Impôts exigibles courants	-	**370**	**370**	-	**359**	**359**
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines	**275**	-	**275**	**236**	**20**	**256**
Dettes fiscales (hors impôts exigibles courants)	8	1 367	**1 375**	11	1 054	**1 065**
Dettes sociales	24	1 406	**1 430**	26	1 325	**1 351**
Dettes diverses	247	6 177	**6 424**	163	5 684	**5 847**
Produits différés	586	1 806	**2 392**	742	1 470	**2 212**
Dérivés sur opérations initiées à des fins d'exploitation de l'Automobile	-	90	**90**	-	171	**171**
Passifs liés aux actifs destinés à être cédés	-	-	-	-	1 075	**1 075**
Total des autres passifs	**865**	**10 846**	**11 711**	**942**	**10 779**	**11 721**
TOTAL	1 140	11 216	12 356	1 178	11 158	12 336

Les dettes diverses courantes correspondent notamment aux dettes sur fournisseurs d'immobilisations pour 458 millions d'euros (537 millions d'euros au 31 décembre 2023), aux charges à payer au titre de programmes d'incitation à la

vente pour 3 318 millions d'euros (3 046 millions d'euros au 31 décembre 2023) et aux produits constatés d'avance dans le cadre des contrats de ventes de véhicules avec engagement de reprise pour 468 millions d'euros (521 millions d'euros au 31 décembre 2023). Les produits différés comprennent notamment les produits différés sur les contrats de services de l'Automobile, tels que des contrats d'entretien ou d'extension de garantie, ainsi que des avances reçues dans le cadre de contrats de coopération avec des partenaires. Ils correspondent à des paiements reçus dans le cadre de contrats qui prévoient un rythme de règlements par les clients indépendant de l'exécution de l'obligation de performance par le Groupe (paiements d'avance en totalité ou paiements périodiques à terme à échoir). Les produits différés sont reconnus en chiffre d'affaires sur la durée de vie des contrats. Ils s'analysent de la manière suivante :

	Contrats de services automobiles		Contrats de Coopérations	
(en millions d'euros)	2024	2023	2024	2023
Produits différés au 1er janvier	**947**	**880**	**830**	**1 037**
Produits différés encaissés au cours de la période	522	488	251	133
Produits différés reconnus en chiffre d'affaires au cours de la période	(439)	(422)	(484)	(328)
Variations de périmètre	-	-	-	-
Écarts de conversion et autres mouvements	(3)	1	7	(12)
Produits différés au 31 décembre	**1 027**	**947**	**604**	**830**
Dont part à moins d'un an	891	811	587	816
Dont part à plus d'un an et moins de 3 ans	125	124	10	6
Dont part à plus de 3 ans et moins de 5 ans	11	12	7	8

5.2.2.6.5 Actifs et passifs financiers, juste valeur et gestion des risques financiers

Note 22 – Actifs financiers - Trésorerie et équivalents de trésorerie

22-A. Ventilation courant / non courant

	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
(en millions d'euros)	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Titres de sociétés non contrôlées	58		58	77		77
Valeurs mobilières et titres de créances négociables	-	533	533	-	500	500
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile	48	356	404	55	119	174
Prêts et autres	1 035	784	1 819	563	605	1 168
TOTAL ACTIFS FINANCIERS	**1 141**	**1 673**	**2 814**	**695**	**1 224**	**1 919**
Dont valeur brute	*1 219*	*1 682*	*2 901*	*733*	*1 241*	*1 974*
Dont dépréciation	*(78)*	*(9)*	*(87)*	*(38)*	*(17)*	*(55)*
Equivalents de trésorerie (1)	-	9 756	9 756	-	9 105	9 105
Trésorerie	-	12 786	12 786	-	11 572	11 572
TOTAL TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	-	**22 542**	**22 542**	-	**20 677**	**20 677**

(1) Les équivalents de trésorerie sont principalement composés de dépôts bancaires à terme sur des maturités inférieures ou égales à 3 mois pour 6 099 millions d'euros (5 310 millions d'euros au 31 décembre 2023) avec un risque faible de changement de la rémunération, et d'OPCVM ayant l'agrément « fonds monétaires » et répondant favorablement aux critères de classement en équivalents de trésorerie pour 3 399 millions d'euros (3 688 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Dans le cadre des apports, le Groupe a mis en place un financement auprès de l'entité HORSE Powertrain Solutions S.L.U, société détenue à 100% par la co-entreprise HORSE Powertrain Ltd, à hauteur de 250 millions d'euros à échéance du 31 mai 2026 et auprès de HORSE Powertrain Ltd à hauteur de 258 millions à échéance du 31 mai 2027. Ces financements, conclus à des conditions de marché, sont déduits de la position d'endettement net du Groupe (Note 6.1 A4).

22-B. Titres de sociétés non contrôlées

Les titres des sociétés non contrôlées incluent au 31 décembre 2024 un montant de 39 millions d'euros (34 millions d'euros au 31 décembre 2023) relatif aux Fonds Avenir Automobile dans le cadre du plan de soutien aux équipementiers mis en œuvre par les pouvoirs publics et les constructeurs automobiles. Le montant restant à appeler auprès de Renault Group au 31 décembre 2024 s'élève à 73 millions d'euros (77 millions d'euros au 31 décembre 2023).

22-C. Trésorerie non disponible pour le Groupe

Le Groupe dispose de liquidités dans des pays où les conditions de rapatriement des fonds peuvent s'avérer complexes pour des raisons réglementaires ou politiques. Dans la majorité des pays concernés, ces fonds font l'objet d'un emploi local pour des besoins industriels ou de financement des ventes.

Une partie des comptes courants bancaires détenus par les Fonds Communs de Titrisation du Financement des ventes est affectée au rehaussement de crédit des créances titrisées et sert en conséquence de collatéral en cas de défaut de paiement des créances (Notes 15-B et 28-A4). Ces comptes courants bancaires s'élèvent à 986 millions d'euros au 31 décembre 2024 (888 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Note 23 – Passifs financiers et dettes de Financement des ventes

23-A. Ventilation courant / non courant

	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
(en millions d'euros)	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Titres participatifs Renault S.A.	260	-	260	258	-	258
Emprunts obligataires	4 631	2 283	6 914	6 945	1 495	8 440
Autres dettes représentées par un titre	-	665	665	-	796	796
Emprunts auprès des établissements de crédit	52	296	348	161	494	655
- Dont emprunts en France	*50*	*118*	*168*	*160*	*243*	*403*
- Dont emprunts au Brésil	*-*	*49*	*49*	*-*	*32*	*32*
- Dont emprunts au Maroc	*-*	*48*	*48*	*-*	*130*	*130*
Dettes locatives	441	103	544	461	94	555
Autres passifs financiers [1]	141	263	404	148	233	381
Passifs financiers de l'Automobile hors dérivés	**5 525**	**3 610**	**9 135**	**7 973**	**3 112**	**11 085**
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	49	368	417	71	333	404
Passifs financiers de l'Automobile	**5 574**	**3 978**	**9 552**	**8 044**	**3 445**	**11 489**
Passifs financiers du secteur Services de Mobilité [2]	14	8	22	19	3	22
Dettes subordonnées et Titres participatifs Diac [3]	1 678	-	1 678	893	-	893
Passifs financiers	**7 266**	**3 986**	**11 252**	**8 956**	**3 448**	**12 404**
Emprunts obligataires	-	16 434	16 434	-	14 184	14 184
Autres dettes représentées par un titre	-	7 811	7 811	-	6 131	6 131
Emprunts auprès des établissements de crédit	-	4 864	4 864	-	4 649	4 649
Autres dettes porteuses d'intérêts, y compris les dettes locatives [4]	-	31 007	31 007	-	28 780	28 780
Dettes de Financement des ventes hors dérivés	**-**	**60 116**	**60 116**	**-**	**53 744**	**53 744**
Dérivés passifs sur opérations de financement du Financement des ventes	-	322	322	-	351	351
Dettes de Financement des ventes	**-**	**60 438**	**60 438**	**-**	**54 095**	**54 095**
TOTAL PASSIFS FINANCIERS ET DETTES DE FINANCEMENT DES VENTES	**7 266**	**64 424**	**71 690**	**8 956**	**57 543**	**66 499**

(1) La dette financière relative aux achats en substance des contrats locatifs comptabilisés en application d'IAS 16 représente 117 millions d'euros au 31 décembre 2024 (121 millions d'euros au 31 décembre 2023).

(2) Les passifs financiers du secteur des Services de Mobilité y compris les financements internes s'élèvent à 227 millions d'euros (55 millions d'euros au 31 décembre 2023).

(3) Comprend les titres subordonnés de RCI Banque pour un montant de 1 647 millions d'euros au 31 décembre 2024 (865 millions d'euros au 31 décembre 2023).

(4) Comprend les dettes locatives relatives au secteur Financement des ventes pour 84 millions d'euros au 31 décembre 2024 (85 millions d'euros au 31 décembre 2023).

23-B. Variation des passifs financiers de l'Automobile et des dérivés actifs sur opérations de financement

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Variation des flux de trésorerie	Variation découlant de l'obtention ou de la perte du contrôle de filiales et d'autres unités opérationnelles	Variations de change n'impactant pas les flux de trésorerie	Autres variations n'impactant pas les flux de trésorerie	31 décembre 2024
Titres participatifs Renault S.A.	258	-	-	-	2	260
Emprunts obligataires	8 440	(1 631)	-	53	52	6 914
Autres dettes représentées par un titre	796	(140)	-	-	9	665
Emprunts auprès des établissements de crédit	655	(267)	(12)	(10)	(18)	348
Dettes locatives	555	(89)	(14)	(11)	103	544
Autres passifs financiers	381	(194)	71	121	25	404
Passifs financiers de l'Automobile hors dérivés	**11 085**	**(2 321)**	**45**	**153**	**173**	**9 135**
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	404	105	(1)	(125)	34	417
Total passifs financiers de l'Automobile (a)	**11 489**	**(2 216)**	**44**	**28**	**207**	**9 552**
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile (b)	174	245	(1)	-	(14)	404
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile dans le tableau des flux de trésorerie sectoriel (section 2.2.5) (a) - (b)		**(2 461)**				
Passifs financiers des Services de Mobilité	**22**	**16**	**(40)**	**9**	**15**	**22**
VARIATION NETTE DES PASSIFS FINANCIERS DANS LE TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS		**(2 445)**				

23-C. Evolution des passifs financiers et dettes de Financement des ventes

Evolution des titres participatifs de l'Automobile

Les titres participatifs émis en octobre 1983 et en avril 1984 par Renault S.A. sont des titres perpétuels subordonnés cotés à la Bourse de Paris. 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.

Les titres participatifs sont comptabilisés selon la méthode du coût amorti, lequel est obtenu en actualisant les coupons d'intérêts prévisionnels des titres participatifs au taux d'intérêt effectif des emprunts.

Le cours de Bourse des titres participatifs s'élève à 323 euros à la date du 31 décembre 2024 (293 euros au 31 décembre 2023). La dette financière évaluée sur la base du cours de bourse s'établit à 258 millions d'euros (234 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Évolution des emprunts obligataires et autres dettes de l'Automobile

En 2024, Renault S.A. n'a souscrit aucun nouvel emprunt obligataire. Les remboursements des emprunts obligataires s'établissent à 1 578 millions d'euros.

Évolution des dettes de Financement des ventes

Le secteur Financement des ventes a émis l'équivalent de 5,1 milliards d'euros sur le marché obligataire en 2024. Ce montant se compose de six émissions publiques senior en Euro respectivement de 2 ans et un jour (400 millions d'euros), 3,5 ans (800 millions d'euros), 4 ans (600 millions d'euros Green bond), 5 ans (700 millions d'euros), 6 ans (800 millions d'euros) et 7 ans (700 millions d'euros) et une émission en CHF de 5 ans (120 millions de francs suisses, soit 127 millions d'euros). La filiale polonaise du secteur Financement des ventes a par ailleurs émis deux émissions à 3 ans pour un total de 850 millions de zlotys polonais, soit 199 millions d'euros. Le secteur Financement des ventes a également renforcé sa structure de capital en émettant une deuxième souche de dette subordonnée Tier 2 NC 10.25Y NC 5.25 (750 millions d'euros).

Le secteur Financement des ventes a procédé au remboursement au 2nd semestre 2024 de deux tirages de son programme TLTRO III émis par la Banque Centrale Européenne (BCE) au cours de l'année 2021 pour 1 500 millions d'euros et venant à échéance.

En 2024 l'activité dépôts progresse de 2 349 millions d'euros et est assortie d'une progression des produits à terme. Ceux-ci augmentent de 1 857 millions d'euros, les produits à vue ne progressent de leur côté que de 492 millions d'euros, traduisant une anticipation de baisse des taux de la part des épargnants. 88,4 % de ces dépôts sont couverts par un régime de garantie des dépôts à fin décembre 2024 contre 89,2 % en fin 2023.

Dans le cadre de la couverture de certains passifs à taux variable (dépôts), le Financement des ventes a mis en place des dérivés de taux non qualifiés comptablement de dérivés de couverture selon les dispositions d'IFRS 9. Le produit net

bancaire a été négativement impacté par un effet des instruments dérivés classés en juste valeur par résultat de (6) millions d'euros et par les swaps de change d'un total de (45) millions d'euros.

Sorties de trésorerie relatives aux contrats de location

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location retraités selon IFRS 16 s'élèvent à 192 millions d'euros en 2024 (170 millions d'euros en 2023). Ce montant inclut le remboursement du nominal des dettes locatives pour 161 millions d'euros en 2024 (142 millions d'euros en 2023) et des intérêts pour 31 millions d'euros en 2024 (27 millions d'euros en 2023).

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location retraités en achats en substance selon IAS16 s'élèvent à 8 millions d'euros en 2024 (13 millions d'euros en 2023). Ce montant n'inclut pas le remboursement des intérêts.

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location bénéficiant de l'exemption court terme ou de faible valeur s'élèvent à 112 millions d'euros en 2024 (98 millions d'euros en 2023) (Note 5-C).

La sortie future possible de trésorerie due à l'exercice d'options de prolongation sur des contrats de location en cours est estimée à 27 millions d'euros. Les montants liés à la sortie future possible de trésorerie due à des contrats signés dont la date de prise d'effet intervient postérieurement à la fin de l'exercice sont reportés en Note 28-A.

Évolution des passifs financiers des Services de Mobilité

Les passifs financiers des Services de Mobilité sont essentiellement des financements internes au Groupe accordés par Renault s.a.s. sous la forme de prêts rémunérés.

23-D. Ventilation par échéance

Pour les passifs financiers y compris les dérivés, les flux contractuels sont similaires aux flux attendus et correspondent aux montants à décaisser.

Pour les instruments financiers à taux variable, les intérêts ont été estimés sur la base du taux d'intérêt en vigueur au 31 décembre 2024.

Les titres participatifs Renault S.A. et Diac étant des titres dont la date de remboursement n'est pas fixée, il n'est pas fait mention de leurs flux contractuels.

Échéancier des passifs financiers de l'Automobile

	31 décembre 2024									
			-1 an							
(en millions d'euros)	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	0 à 3 mois	3 à 12 mois	Total	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	+ 5 ans
Emprunts obligataires Renault S.A. 2017	750	750	-	750	750	-	-	-	-	-
Emprunts obligataires Renault S.A. 2018	750	750	-	-	-	750	-	-	-	-
Emprunts obligataires Renault S.A. 2019	1 500	1 500	-	1 000	1 000	-	500	-	-	-
Emprunts obligataires Renault S.A. 2020	1 000	1 000	-	-	-	1 000	-	-	-	-
Emprunts obligataires Renault S.A. 2021	1 100	1 100	-	-	-	-	500	600	-	-
Emprunts obligataires Renault S.A. 2022	1 783	1 783	-	495	495	1 288	-	-	-	-
Intérêts courus, frais et primes	31	31	(3)	41	38	(6)	(1)	-	-	-
Total emprunts obligataires	**6 914**	**6 914**	**(3)**	**2 286**	**2 283**	**3 032**	**999**	**600**	**-**	**-**
Autres dettes représentées par un titre	665	665	355	310	665	-	-	-	-	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	348	348	162	135	297	1	50	-	-	-
Dont emprunts en France	168	168	65	53	118	-	50	-	-	-
Dont emprunts au Brésil	49	49	49	-	49	-	-	-	-	-
Dont emprunts au Maroc	48	48	48	-	48	-	-	-	-	-
Dettes locatives	544	558	51	55	106	163	51	54	54	130
Autres passifs financiers	404	310	182	23	205	18	34	15	18	20
Total autres passifs financiers	**1 961**	**1 881**	**750**	**523**	**1 273**	**182**	**135**	**69**	**72**	**150**
Intérêts futurs sur emprunts obligataires et autres passifs financiers	-	19	3	9	12	6	1	-	-	-
Titres participatifs	260	257	-	-	-	-	-	-	-	257
Dérivés passifs sur opérations de financement	417	417	219	149	368	43	2	3	1	-
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS DE L'AUTOMOBILE	**9 552**	**9 488**	**969**	**2 967**	**3 936**	**3 263**	**1 137**	**672**	**73**	**407**

Echéancier des dettes et passifs financiers du Financement des ventes

(en millions d'euros)	31 décembre 2024									
			-1 an							
	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	0 à 3 mois	3 à 12 mois	Total	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	+ 5 ans
Emprunts obligataires RCI Banque 2017	596	600	-	600	600	-	-	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2018	1 286	1 300	550	-	550	750	-	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2019	633	650	-	-	-	650	-	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2020	730	763	13	-	13	-	750	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2021	122	123	63	40	103	20	-	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2022	3 101	3 100	89	1 767	1 856	94	500	650	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2023	4 503	4 463	-	235	235	1 697	819	962	750	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2024	5 130	5 099	-	8	8	563	1 489	98	1 441	1 500
Intérêts courus, frais et primes	332	332	79	205	284	43	11	(2)	(3)	(1)
Total emprunts obligataires	**16 434**	**16 430**	**794**	**2 855**	**3 649**	**3 817**	**3 569**	**1 708**	**2 188**	**1 499**
Autres dettes représentées par un titre	7 811	7 818	1 033	1 510	2 543	2 490	2 312	396	77	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	4 864	4 864	2 846	1 099	3 945	464	349	106	-	-
Dettes locatives	84	84	7	20	27	24	21	3	3	6
Autres dettes porteuses d'intérêts	30 923	30 923	21 092	4 187	25 279	3 612	1 076	751	205	-
Total autres passifs financiers	**43 682**	**43 689**	**24 978**	**6 816**	**31 794**	**6 590**	**3 758**	**1 256**	**285**	**6**
Intérêts futurs sur emprunts obligataires et autres passifs financiers		3 029	160	571	731	787	594	429	247	241
Dettes subordonnées et titres participatifs Diac	1 678									
Dérivés passifs sur opérations de financement	322	(13)	17	(6)	11	(28)	(6)	9	1	-
TOTAL DETTES ET PASSIFS FINANCIERS DU FINANCEMENT DES VENTES	**62 116**	**63 135**	**25 949**	**10 236**	**36 185**	**11 166**	**7 915**	**3 402**	**2 721**	**1 746**

Échéancier des passifs financiers des Services de Mobilité

(en millions d'euros)	31 décembre 2024							
			-1 an					
	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	0 à 3 mois	3 à 12 mois	Total	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
Autres dettes porteuses d'intérêts	22	22	4	4	8	14	-	-
Total autres passifs financiers	**22**	**22**	**4**	**4**	**8**	**14**	**-**	**-**
Dérivés passifs sur opérations de financement	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS DU SECTEUR MOBILITÉS	**22**	**22**	**4**	**4**	**8**	**14**	**-**	**-**

23-E. Financement par cessions de créances

Financement de l'Automobile par cessions de créances

Le secteur Automobile assure une partie de son financement externe par des contrats de cessions de créances à des établissements financiers tiers et par des cessions internes au Groupe auprès du secteur Financement des ventes. Le Financement des ventes participe également au financement des stocks vendus par le secteur Automobile au Réseau indépendant.

Toutes les cessions de créances réalisées par l'Automobile sont déconsolidantes. Les créances cédées sont décomptabilisées lorsque l'essentiel des risques et avantages qui leur sont associés est transféré à ces tiers, tel que décrit en Note 2-P.

Les financements par cessions de créances commerciales et le financement Réseau par le secteur Financement des ventes sont les suivants :

(En millions d'euros)	31 décembre 2024 Auprès d'organismes tiers	31 décembre 2024 Auprès du Financement des ventes	31 décembre 2023 Auprès d'organismes tiers	31 décembre 2023 Auprès du Financement des ventes
Cessions de créances clients de l'Automobile	2 010	258	1 698	335
Financement du Réseau indépendant de l'Automobile	-	10 119	-	8 380
TOTAL CÉDÉ	**2 010**	**10 377**	**1 698**	**8 715**

Le total des créances fiscales cédées et décomptabilisées en 2024 représente 316 millions d'euros et correspond à des créances de TVA (128 millions d'euros de créances de CIR et 105 millions d'euros de TVA en 2023).

Le secteur Automobile cède au secteur Financement des ventes ses créances sur le réseau de distribution. Le total des créances sur le réseau de distribution porté par le secteur Financement des ventes concerne principalement Renault Group. Les montants sont présentés en Note 15-D.

Note 24 – Instruments financiers par catégorie, juste valeur et effets en résultat

24-A. Ventilation des instruments financiers par catégorie et justes valeurs par niveau

La norme IFRS 9 applicable définit trois catégories d'instruments financiers :

- Les actifs ou passifs financiers à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global ;
- Les actifs ou passifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat net ;
- Les prêts et créances évalués au coût amorti.

Les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur au bilan sont ventilés selon les niveaux de juste valeur suivants :

- le niveau 1 qui comprend les évaluations basées sur un prix coté sur un marché actif ; en règle générale, la valeur de marché correspond au dernier cours coté ;
- le niveau 2 qui comprend les évaluations basées sur des données observables sur le marché, non incluses dans le niveau 1 ;
- le niveau 3 qui comprend les évaluations basées sur des données non observables sur le marché ; en règle générale, la valorisation des titres de sociétés non contrôlées est basée sur la quote-part de situation nette.

Les justes valeurs ont été déterminées sur la base des informations disponibles à la date de clôture de l'exercice et ne prennent donc pas en compte l'effet des variations ultérieures.

Il n'a été procédé à aucun transfert d'instrument financier entre le niveau 1 et le niveau 2 ni à aucun transfert vers ou en dehors du niveau 3 en 2024.

ACTIFS FINANCIERS ET AUTRES ACTIFS (en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2024 – Valeur au bilan – Total	Juste valeur par résultat net	Juste valeur par capitaux propres	Coût amorti	Instruments de capitaux propres - évalués selon leur norme de référence	Juste Valeur des actifs financiers au coût amorti	Niveau de Juste Valeur des actifs financiers à la juste valeur
Créances de Financement des ventes	15	54 355	-	-	54 355		53 920 (1)	3
Créances clients de l'Automobile	16	990	-	-	990		(2)	
Créances fiscales (y compris impôts exigibles)	17	2 416	-	-	2 416		(2)	
Autres créances et charges constatées d'avance	17	3 727	-	-	3 727		(2)	
Dérivés actifs s/ opérations d'exploitation de l'Automobile	17	41	-	41	-			2
Dérivés actifs s/ opérations de financement du Financement des ventes	17	232	85	147	-			2
Titres de sociétés contrôlées non consolidées	17	62			-	62		
Titres de sociétés non contrôlées	22	58	58	-	-			3
Valeurs mobilières et titres de créances négociables	22	533	140	393	-			1
Dérivés actifs s/ opérations de financement de l'Automobile	22	404	404	-	-			2
Prêts et autres	22	1 819	-	-	1 819		(2)	3
Trésorerie et Équivalents de trésorerie	22	22 542	3 493	160	18 889		(2)	1 & 3
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS ET AUTRES ACTIFS		**87 179**	**4 180**	**741**	**82 196**	**62**	**53 920**	

(1) La juste valeur des créances de Financement des ventes est estimée en actualisant les flux futurs, au taux auquel des prêts similaires (conditions, échéance et qualité du débiteur) seraient accordés à la date de clôture. Les créances ayant une durée de vie inférieure à un an ne sont pas actualisées, leur juste valeur ne présentant pas d'écart significatif avec leur valeur nette comptable. La juste valeur ainsi déterminée relève du niveau 3, l'évaluation étant réalisée selon des modèles reconnus pour lesquelles certaines données significatives, telles que le risque de crédit associé au portefeuille de créances, ne sont pas basées sur des données de marché observables.

(2) Le Groupe n'indique pas la juste valeur des actifs financiers tels que les créances clients de l'Automobile, les créances fiscales ou la trésorerie et les équivalents de trésorerie, car leur valeur comptable nette, après dépréciation est une approximation raisonnable de la juste valeur.

PASSIFS FINANCIERS ET AUTRES PASSIFS (en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2024 – Valeur au bilan – Total	Juste valeur par résultat net	Juste valeur par capitaux propres	Coût amorti	Juste Valeur des passifs financiers au coût amorti	Niveau de Juste Valeur des passifs financiers à la juste valeur
Dettes fiscales (y compris impôts exigibles)	21	1 745			1 745	(1)	
Dettes sociales	21	1 430			1 430	(1)	
Dettes diverses et produits différés	21	8 816			8 816	(1)	
Dettes fournisseurs	21	9 809			9 809	(1)	
Dérivés passifs s/ opérations d'exploitation de l'Automobile	21	90	-	90			2
Titres participatifs Renault	23	260			260	258 (2)	
Titres participatifs Diac	23	10	10				1
Dettes subordonnées	23	1 668			1 668	1 605 (3)	
Emprunts obligataires	23	23 348			23 348	23 348 (3)	
Autres dettes représentées par un titre	23	8 476			8 476	8 679 (3)	
Emprunts auprès des établissements de crédit	23	5 212			5 212	5 232 (3)	
Dettes locatives en application d'IFRS 16	23	628			628	628 (3)	
Autres dettes porteuses et non porteuses d'intérêts	23	31 349			31 349	31 349 (3)	
Dérivés passifs s/ opérations de financement de l'Automobile	23	417	415	2			2
Dérivés passifs s/ opérations de financement du Financement des ventes	23	322	88	234			2
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS ET AUTRES PASSIFS		**93 580**	**513**	**326**	**92 741**	**71 099**	

(1) Le Groupe n'indique pas la juste valeur des passifs financiers tels que les dettes fournisseurs, fiscales ou sociales, car leur valeur comptable est une approximation raisonnable de la juste valeur.

(2) La juste valeur retenue pour les titres participatifs Renault et DIAC correspond au cours de bourse.

(3) Pour les passifs financiers de l'Automobile et les dettes de Financement des ventes évalués au coût amorti au bilan, la juste valeur a été déterminée essentiellement par l'actualisation des flux futurs aux taux proposés à Renault Group au 31 décembre 2024, pour des emprunts de conditions et échéances similaires. Les taux proposés à Renault Group sont obtenus par utilisation de données de marché observables, telles que les courbes de taux zéro-coupon et la cotation sur le marché secondaire des obligations émises par le Groupe ; la juste valeur ainsi déterminée relève du niveau 2.

24-B. Variation des instruments financiers de niveau 3

Les instruments financiers de niveau 3 sont constitués des créances de Financement des ventes (54 355 millions d'euros au 31 décembre 2024, 49 615 millions d'euros au 31 décembre 2023), des prêts et autres (1 819 millions d'euros au 31 décembre 2024, 1 168 millions d'euros au 31 décembre 2023), de titres de sociétés non contrôlées (58 millions d'euros au 31 décembre 2024, 77 millions d'euros au 31 décembre 2023) ainsi que de certains équivalents de trésorerie, essentiellement des dépôts à terme (Note 22-A). Ces actifs financiers sont maintenus au coût historique. S'agissant des titres de sociétés non contrôlées, ils sont maintenus au coût historique par exception ou, lorsque celui-ci n'est pas pertinent, sont évalués sur la base de la quote-part de situation nette ou selon une méthode basée sur des données non observables.

24-C. Effet en résultat des instruments financiers

	Instruments financiers hors dérivés				
(en millions d'euros)	Instruments évalués à la juste valeur par le résultat	Instruments évalués à la juste valeur par capitaux propres	Instruments évalués au coût amorti [1]	Instruments dérivés	Total impact résultat
Marge opérationnelle	-	-	(103)	(4)	(107)
Résultat financier	62	-	(74)	62	50
Effet en résultat des instruments financiers dans l'Automobile	**62**	**-**	**(177)**	**58**	**(57)**
Marge opérationnelle	6	60	310	209	585
Effet en résultat du Financement des ventes	**6**	**60**	**310**	**209**	**585**
Total gains et pertes en résultat	**68**	**60**	**133**	**267**	**528**

(1) Y compris les passifs financiers faisant l'objet d'une couverture de juste valeur.

Au niveau de l'Automobile, les effets en marge opérationnelle des instruments financiers correspondent essentiellement aux gains et pertes de change sur opérations d'exploitation.

24-D. Couvertures de juste valeur

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Variation de juste valeur de l'instrument de couverture	126	185
Variation de juste valeur de l'élément couvert	(130)	(201)
Impact net en résultat des couvertures de juste valeur	**(4)**	**(16)**

Les modalités de comptabilisation des opérations de couverture sont décrites en Note 2-X.

Note 25 – Dérivés et gestion des risques financiers

25-A. Dérivés et accords de compensation

25-A1. Juste valeur des dérivés et notionnels couverts

La juste valeur des dérivés de l'Automobile correspond à leur valeur au bilan :

(en millions d'euros)	Valeur au bilan			Nominal par échéance		
31 décembre 2024	**Actif**	**Passif**	**Nominal**	**- 1 an**	**1 à 5 ans**	**+ 5 ans**
Couverture de flux de trésorerie	-	-	96	96	-	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Couverture d'investissement net	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	383	392	30 410	28 363	2 047	-
Total risque de change	**383**	**392**	**30 506**	**28 459**	**2 047**	**-**
Couverture de flux de trésorerie	-	2	229	179	50	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	24	23	1 602	209	1 393	-
Total risque de taux	**24**	**25**	**1 831**	**388**	**1 443**	**-**
Couverture de flux de trésorerie	38	90	930	528	402	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	-	-	3	3	-	-
Total risque matières premières	**38**	**90**	**933**	**531**	**402**	**-**
Total secteur Automobile	**445**	**507**	**33 270**	**29 378**	**3 892**	**-**

La juste valeur des dérivés du Financement des ventes correspond à leur valeur au bilan :

(en millions d'euros)	Valeur au bilan			Nominal par échéance		
31 décembre 2024	**Actif**	**Passif**	**Nominal**	**- 1 an**	**1 à 5 ans**	**+ 5 ans**
Couverture de flux de trésorerie	-	-	-	-	-	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Couverture d'investissement net	-	1	34	34	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	15	13	108	24	84	-
Total risque de change	**15**	**14**	**142**	**58**	**84**	**-**
Couverture de flux de trésorerie	106	180	15 352	3 886	11 466	-
Couverture de juste valeur	101	89	7 434	672	5 312	1 450
Dérivés non qualifiés de couverture	10	39	4 480	3 606	874	-
Total risque de taux	**217**	**308**	**27 266**	**8 164**	**17 652**	**1 450**
TOTAL SECTEUR FINANCEMENT DES VENTES	**232**	**322**	**27 408**	**8 222**	**17 736**	**1 450**

25-A2. Accords de compensation et autres engagements similaires

Conventions cadre relatives aux opérations sur instruments financiers à terme et accords similaires

Le Groupe négocie ses contrats d'instruments dérivés à terme sous les conventions-cadres de *l'International Swaps and Derivatives Association* (ISDA) et de la FBF (Fédération Bancaire Française).

La survenance d'un cas de défaut donne à la partie non défaillante le droit de suspendre l'exécution de ses obligations de paiement et au paiement ou à la réception d'un solde de résiliation pour l'ensemble des transactions résiliées.

Les conventions-cadres ISDA et FBF ne répondent pas aux critères de compensation dans les états financiers. Le Groupe ne dispose actuellement d'un droit juridiquement exécutoire de compenser les montants comptabilisés qu'en cas de défaut ou d'événement de crédit.

Tableau de synthèse des compensations des actifs et passifs financiers

(en millions d'euros)		Montants non compensés au bilan			
31 décembre 2024	**Montants au bilan pouvant faire l'objet d'une compensation**	**Instruments financiers actifs / passifs**	**Garantie au passif**	**Garantie hors bilan**	**Montants nets**
ACTIF					
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile	404	(300)	-	-	104
Dérivés actifs sur opérations de financement du Financement des ventes	232	(153)	-	-	79
Créances de Financement des ventes sur le réseau [1]	637	-	(186)	-	451
TOTAL ACTIF	**1 273**	**(453)**	**(186)**	**-**	**634**
PASSIF					
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	417	(300)	-	-	117
Dérivés passifs sur opérations de financement du Financement des ventes	322	(153)	-	-	169
TOTAL PASSIF	**739**	**(453)**	**-**	**-**	**286**

(1) Créances de Financement des ventes consenties par Banco RCI Brasil, dont les expositions sont couvertes par le nantissement des « letras de cambio » souscrites par les concessionnaires et présentées parmi les autres dettes représentées par un titre.

25-B. Gestion des risques financiers

Le Groupe est exposé aux risques financiers suivants :

- Risque de liquidité ;
- Risques de marché (change, taux, actions et matières premières) ;
- Risque de crédit client et réseau et risque de contrepartie bancaire.

La gestion des risques financiers diffère selon les secteurs opérationnels. Les risques décrits ci-après concernent le secteur Automobile et le Financement des ventes. Le secteur Services de Mobilité ne présente pas de risques financiers spécifiques, son financement étant assuré par le secteur Automobile.

25-B1. Risque de liquidité

Le Groupe doit disposer de ressources financières pour financer ses activités automobiles et de financement des ventes et les investissements nécessaires à leur développement. Pour cela, les secteurs Automobile et Financement des ventes empruntent régulièrement sur les marchés de capitaux et bancaires pour refinancer leur dette brute et assurer leur liquidité, ce qui les expose à un risque de liquidité en cas de fermeture prolongée des marchés ou de tension sur l'accès au crédit. Les secteurs Automobile et Financement des ventes font également l'objet de notations financières auprès de plusieurs agences. Toute révision de ces notations à la baisse pourrait limiter et/ou renchérir leur accès aux marchés des capitaux.

Risque de liquidité de l'Automobile

La gestion du risque de liquidité de l'Automobile est réalisée par la Direction Financement et Trésorerie. Elle s'appuie sur un modèle interne, lequel définit le niveau de réserve de liquidité à conserver par l'Automobile pour financer son activité et son développement. Le niveau de réserve de liquidité fait l'objet d'une surveillance mensuelle étroite, grâce à une revue périodique et un reporting adressé au Directeur Financier.

Pour l'Automobile, Renault S.A. assure l'essentiel du refinancement par recours aux marchés de capitaux sous la forme de ressources à long terme (émissions obligataires et placements privés), par des financements à court terme tels que les NEU CP (*Negociable European Commercial Paper*) ou par des financements bancaires. Renault S.A. dispose de plusieurs programmes de dettes au 31 décembre 2024 :

- Un programme obligataire EMTN ayant un plafond de 10 milliards d'euros. Ce programme est déposé auprès de l'AMF ;
- Un programme obligataire Shelf Registration sur le marché japonais ayant un plafond de 400 milliards de yens. Ce programme est déposé auprès des autorités boursières Japonaises (Kanto Local Finance Bureau) ;
- Un programme de NEU CP disposant d'un plafond de 2,5 milliards d'euros. Ce programme est déposé auprès de la Banque de France.

Renault S.A. ainsi que ses programmes de dettes font l'objet de notations financières auprès de plusieurs agences. S&P a maintenu en décembre 2024 sa perspective à stable ainsi que sa notation à BB+. Moody's a rehaussé le 9 mai 2024 la perspective de stable à positive tout en maintenant sa notation à Ba1. Les agences japonaises R&I et JCR ont affirmé leur notation A- avec perspective stable, le 23 mai et le 27 mars 2024 respectivement.

En 2024, Renault S.A. a maintenu son accès aux financements court terme grâce à l'utilisation de son programme de NEU CP.

Renault S.A. dispose également d'accords de crédit confirmés auprès d'établissements bancaires pour un montant de 3,3 milliards d'euros au 31 décembre 2024 (3,3 milliards d'euros au 31 décembre 2023). Ces lignes de crédit ont une maturité supérieure à un an et ne sont pas utilisées au 31 décembre 2024 (comme au 31 décembre 2023). Elles constituent une réserve de liquidité pour l'Automobile. La maturité des passifs financiers de l'Automobile au 31 décembre 2024 est présentée en Note 23- D.

La documentation contractuelle des accords de crédit confirmés, des financements bancaires et de marché de Renault S.A. ne contient aucune clause pouvant remettre en cause la mobilisation ou le maintien du crédit en raison de l'évolution de la qualité de signature ou du respect de ratios financiers de Renault. Certains financements, notamment les financements de marché, contiennent des clauses standards de marché (pari passu, negative pledge, cross default).

Au 31 décembre 2024, l'Automobile dispose d'une réserve de liquidité de 18,5 milliards d'euros qui lui permet de faire face à ses engagements à 12 mois. Elle est constituée de 15,3 milliards d'euros de trésorerie et équivalents de trésorerie minorés de 0,1 milliards de trésorerie à tiers et de 3,3 milliards d'euros de lignes de crédit confirmées non utilisées.

Risque de liquidité du Financement des ventes

Le Financement des ventes porte une grande attention à la diversification de ses sources d'accès à la liquidité. Au-delà de la base historique d'investisseurs obligataires en euros, de nouvelles zones de distribution ont été exploitées avec succès.

La gestion du risque de liquidité du Financement des ventes prend en compte les recommandations de l'Autorité Bancaire Européenne (European Banking Authority). Il repose sur plusieurs indicateurs ou analyses (réserve de liquidité, prix de transfert et divers scénarios de stress), réactualisés et soumis au Comité Financier du Financement des ventes mensuellement. Les scénarios de stress comprennent des hypothèses de fuite des dépôts, de perte d'accès à de nouveaux financements, d'indisponibilité partielle de certains éléments de la réserve de liquidité ainsi que des prévisions de production de nouveaux crédits.

L'alternance de maturités et de formats d'émission s'inscrit dans la stratégie de diversification des sources de financement poursuivie depuis plusieurs années par le Financement des ventes et permet de toucher le plus grand nombre d'investisseurs.

Le secteur Financement des ventes a émis l'équivalent de 5,1 milliards d'euros sur le marché obligataire en 2024 (Note 23-C).

Sur le marché de la titrisation, le secteur Financement des ventes a placé deux opérations publiques au cours de l'année 2024. La première opération placée pour 822 millions d'euros de titres adossés à des prêts automobiles accordés par sa succursale allemande. La deuxième opération émise pour 765 millions d'euros de titres adossés à des crédits octroyés par sa filiale française. La succursale italienne a par ailleurs mis en place au cours du second semestre 2024 sa première titrisation privée de prêts automobiles pour un montant de financement de 600 millions d'euros. Les titrisations privées de prêts automobiles au Royaume-Uni, de leasing en Allemagne et de composante valeur résiduelle des contrats de LOA en France ont vu leur période revolving étendue pour deux années supplémentaires. Leur montant a été augmenté pour atteindre 700 millions de livres sterling au Royaume-Uni et 450 millions d'euros en Allemagne.

L'activité de collecte d'épargne s'est montrée dynamique en 2024. Les encours d'épargne collectée ont progressé de 2,3 milliards d'euros depuis le début d'année pour s'établir à 30,5 milliards d'euros.

Ces ressources, auxquelles s'ajoutent, sur le périmètre Europe, 4,4 milliards d'euros de lignes bancaires confirmées non tirées, 4,6 milliards d'euros de collatéral éligible aux opérations de politique monétaire des Banques Centrales, 5,6 milliards d'euros d'actifs hautement liquides (HQLA) et 0,2 milliards d'euros d'actifs financiers, permettent au secteur Financement des ventes d'assurer le maintien des financements accordés à ses clients pendant 12 mois sans accès à la liquidité extérieure. Au 31 décembre 2024, la réserve de liquidité du Financement des ventes (périmètre Europe) s'établit à 14,8 milliards d'euros (14,6 milliards d'euros au 31 décembre 2023).

Les émissions et programmes du secteur Financement des ventes font l'objet de notations financières auprès de plusieurs agences. Le 19 décembre 2024, S&P a maintenu la notation de RCI Banque à BBB- avec perspective stable. Moody's a maintenu le 05 juin 2024 la notation Baa1 avec une perspective stable.

25-B2. Risque de change

Le Groupe n'a pas introduit de changement notable dans sa politique de gestion du risque de change en 2024.

Le Groupe est exposé au risque de change principalement sur le secteur Automobile.

Risque de change de l'Automobile

Sur l'Automobile, les fluctuations des parités de change peuvent impacter les agrégats financiers suivants : le résultat d'exploitation, le résultat financier, la part dans le résultat des entreprises associées, les capitaux propres et la position nette de liquidité.

La Direction Performance et Contrôle et la Direction Financement et Trésorerie assurent le déploiement de la politique de gestion du risque de change du secteur Automobile ainsi que son suivi.

Résultat d'exploitation

L'Automobile peut couvrir ponctuellement certaines de ses expositions. Les couvertures du risque de change en résultat d'exploitation doivent faire l'objet d'une analyse préalable de la Direction Performance et Contrôle et de la Direction Financement et Trésorerie puis d'une autorisation formelle de la Direction financière ou de la Direction générale, ainsi que d'un reporting mensuel auprès du Directeur Financier. Lorsque cela est possible, les opérations de change sont principalement exécutées par la salle des marchés du Groupe (Renault Finance) pour les devises négociables sur les marchés internationaux.

Le résultat d'exploitation constitue la principale exposition au risque de change. Sur la base de la structure de ses résultats et de ses flux d'exploitation de l'année 2024, une hausse de 1 % de l'euro contre toutes monnaies aurait un impact défavorable de 43 millions d'euros sur le résultat d'exploitation annuel de l'Automobile après couvertures éventuelles.

En 2024, afin de limiter l'exposition de sa marge opérationnelle au risque de change, le secteur Automobile a mis en place des couvertures de change sur le peso argentin, le yuan chinois et la livre turque.

L'exposition principale en 2024 portait sur la livre sterling pour un impact défavorable d'environ (25) millions d'euros et sur le zloty polonais pour un impact défavorable d'environ (12) millions d'euros en cas de hausse de l'euro de 1 % contre ces devises, après couverture éventuelle. Les 10 principales expositions, en valeur absolue et leurs sensibilités après couverture éventuelle sont présentées ci-dessous, en millions d'euros :

(en millions €)

Devise		Flux opérationnels annuels nets	Impact de l'appréciation de l'euro de 1 %
Livre sterling	GBP	2 485	(25)
Zloty polonais	PLN	1 170	(12)
Dirham marocain	MAD	675	(7)
Franc suisse	CHF	655	(6)
Peso argentin	ARS	654	(6)
Peso mexicain	MXN	370	(4)
Leu roumain	RON	(362)	4
Livre turque	TRY	(426)	4
Dollar américain	USD	(482)	5
Yuan chinois	CNY	(949)	9

Résultat financier

La politique de l'Automobile est de minimiser le risque de change impactant les flux de financement et de placement en devises étrangères.

Toutes les expositions du résultat financier de l'Automobile au risque de change sont agrégées et contrôlées par la Direction Financement et Trésorerie. Elles font l'objet d'un reporting mensuel auprès du Directeur financier.

Par ailleurs, les flux de financement intra-groupe en devises étrangères font l'objet d'une couverture dans les mêmes devises. Si le recours à des financements externes en devises autres que la monnaie locale est nécessaire dans une filiale, la maison mère exerce également un contrôle étroit sur les opérations. Les excédents de trésorerie constatés dans des pays non centralisés sur la maison mère sont généralement placés en monnaie locale sous contrôle de la Direction Financement et Trésorerie du Groupe. La filiale Renault Finance peut également effectuer pour son compte propre des opérations de change dans le cadre de limites de risques strictement définies. Ses positions de change sont suivies et valorisées en temps réel. Cette activité propre, destinée principalement à maintenir l'expertise du Groupe sur les marchés financiers, génère des expositions très courtes et ne dépasse pas quelques dizaines de millions d'euros, de telle sorte qu'elle ne puisse pas avoir d'impact significatif sur les résultats consolidés de Renault Group.

Part dans le résultat des entreprises associées

La part dans le résultat des entreprises associées est exposée au risque de change. Ainsi, sur la base de sa contribution au résultat net de l'exercice 2024, l'impact de 1 % d'une hausse de l'euro contre le yen aurait entraîné une hausse de 5 millions d'euros de la contribution de Nissan. Cet effet correspond uniquement à l'impact de la variation de l'euro sur la conversion de la contribution de Nissan aux comptes consolidés de Renault Group, il ne reflète pas l'impact inhérent à une variation de l'euro dans les comptes propres de Nissan qui exerce des activités plus ou moins importantes en zone euro que Renault Group ne contrôle pas.

Investissements en Fonds propres

L'exposition au risque de change des investissements en fonds propres (en monnaie autre que l'euro) ne fait généralement pas l'objet de couverture. Toutefois, compte-tenu de son importance, l'investissement dans Nissan fait partiellement l'objet d'une couverture de change pour un montant de 199,9 milliards de yens au 31 décembre 2024 (199,9 milliards de yens au 31 décembre 2023) (Note 12-E). Le Groupe est amené à couvrir un montant de son exposition au risque de change sur la quote-part de fonds propres détenue dans Nissan, dans la limite toutefois de la quote-part en yens des capitaux propres de Nissan et de son appréciation du risque de liquidité sur le yen. Cette couverture de change représente une part limitée de l'investissement dans Nissan au 31 décembre 2024.

Position nette de liquidité

Afin d'assurer en partie la couverture de l'investissement dans Nissan, une partie de l'endettement financier de Renault Group est libellée en yens. Au 31 décembre 2024, toute hausse de 1 % de l'euro contre le yen entraîne une augmentation de 12 millions d'euros de la position nette de liquidité de l'Automobile. Par ailleurs, la position nette de liquidité de l'Automobile peut être impactée par les variations de taux de change sur les actifs et passifs financiers de filiales libellés dans leur devise patrimoniale.

Analyse de sensibilité des instruments financiers au risque de change

L'analyse porte sur la sensibilité au risque de change des actifs et passifs monétaires (y compris les soldes intra-groupe) ainsi que des dérivés libellés dans une monnaie qui n'est pas celle de l'entité qui les détient. Toutefois elle ne prend pas en compte les éléments (actifs ou passifs couverts et dérivés) concernés par la couverture de juste valeur (la variation de juste valeur de l'élément couvert et celle de l'instrument de couverture se compensant en résultat).

L'impact sur les capitaux propres (avant impôt) d'une hausse de 1 % de l'euro par rapport aux autres devises s'apprécie par la conversion des actifs financiers, des couvertures de flux de trésorerie et de la couverture partielle de l'investissement dans Nissan. Pour l'Automobile, cet

impact serait favorable de 12 millions d'euros au 31 décembre 2024 (13 millions d'euros au 31 décembre 2023). Il s'explique par les emprunts obligataires en yens qui composent la couverture partielle de l'investissement dans Nissan (Note 12-E).

Par ailleurs, l'incidence sur le résultat d'une hausse de 1 % de l'euro par rapport aux autres devises serait favorable de 13 millions d'euros au 31 décembre 2024 (9 millions d'euros au 31 décembre 2023). Elle résulte principalement des actifs et passifs d'exploitation non couverts et libellés dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui les détient.

Risque de change du Financement des ventes

Le Financement des ventes présente une faible exposition au risque de change en raison des principes de gestion retenus. Aucune position n'est admise dans le cadre de la gestion centrale du refinancement ; la salle des marchés assure à cet égard la couverture systématique de la totalité des flux concernés. Des positions résiduelles et temporelles en devises liées aux décalages de flux inhérents à la gestion d'une trésorerie multidevises peuvent toutefois subsister. Elles font l'objet d'un suivi quotidien et obéissent au même souci de couverture. Les filiales de Financement des ventes, quant à elles, ont l'obligation de se refinancer dans leur propre devise et ne sont donc pas exposées. Par exception, des limites sont allouées aux filiales dans lesquelles les activités de financement des ventes ou le refinancement sont multidevises, ainsi qu'à celles étant autorisées à placer une partie de leurs excédents de trésorerie dans une devise autre que leur devise patrimoniale.

Au 31 décembre 2024, la position de change transactionnelle consolidée du secteur Financement des ventes atteint 12,7 millions d'euros.

25-B3. Risque de taux

Le Groupe n'a pas introduit de changement notable dans sa politique de gestion du risque de taux en 2024.

Le Groupe est exposé au risque de taux principalement sur le secteur Financement des ventes.

Risque de taux de l'Automobile

Le résultat financier du secteur Automobile est exposé à un risque de variation des taux d'intérêt de marché sur ses excédents de trésorerie et ses dettes financières, ainsi que dans une moindre mesure sur ses capitaux propres.

La politique de gestion du risque de taux s'appuie sur les principes suivants :

- la constitution des réserves de liquidité s'effectue à taux variable. La trésorerie disponible de l'Automobile est centralisée, dans la mesure du possible, sur Renault S.A., et placée à court terme par Renault Finance et sa filiale, Renault Treasury Services, sous forme de dépôts bancaires et d'OPCVM ayant l'agrément « fonds monétaires » et répondant favorablement aux critères de classement en équivalents de trésorerie ;
- le financement des investissements à long terme du secteur Automobile s'effectue généralement à taux fixe.

Les instruments de gestion de risque de taux pour l'Automobile sont des swaps de taux classiques qui sont correctement adossés aux dettes couvertes ; de ce fait, aucune inefficacité n'est attendue.

Par ailleurs, Renault Finance effectue pour son compte propre des opérations de taux d'intérêts, dans le cadre de limites de risques strictement définies, les positions étant suivies et valorisées en temps réel. Cette activité d'arbitrage présente un risque très limité et n'a pas d'impact significatif sur les résultats consolidés du Groupe.

Risque de taux du Financement des ventes

Le risque global de taux d'intérêt représente l'impact d'une variation des taux sur leur marge brute financière future. Les résultats d'exploitation du Financement des ventes peuvent être affectés par l'évolution des taux d'intérêt du marché ou des taux servis sur les dépôts de la clientèle. L'objectif du Financement des ventes est de limiter au maximum ce risque afin de protéger sa marge commerciale.

Pour tenir compte de la difficulté à ajuster exactement la structure des emprunts avec celle des prêts, une souplesse limitée est admise dans la couverture du risque de taux par chaque filiale. Cette souplesse se traduit par l'attribution d'une limite en sensibilité pour chaque filiale validée par le comité financier, déclinaison individuelle d'une partie de la limite accordée par Renault Group au Financement des ventes.

Un calcul quotidien de sensibilité par devise, par entité de gestion, par portefeuille d'actifs permet de vérifier que chaque entité respecte les limites individuelles qui lui ont été accordées. Cette mesure de la sensibilité au risque de taux est réalisée selon une méthodologie commune à l'ensemble des entités du Financement des ventes. La sensibilité consiste à mesurer l'impact d'une hausse de 100 points de base des taux d'intérêt sur la valeur des flux du bilan pour chaque entité. Le calcul de sensibilité est effectué quotidiennement par devise et par entité de gestion (centrale de refinancement, filiales de Financement des ventes françaises et étrangères) et permet une gestion globale du risque de taux sur le périmètre consolidé du Financement des ventes.

La situation de chaque entité au regard de sa limite est vérifiée chaque jour et des directives de couverture immédiate sont données aux filiales si la situation l'impose. Le résultat des contrôles fait l'objet d'un reporting mensuel au Comité Financier du Financement des ventes, qui vérifie la conformité des positions avec la stratégie financière du Groupe et les notes de procédure en vigueur.

L'analyse du risque structurel de taux du Financement des ventes fait ressortir les points suivants :

- La quasi-totalité des prêts accordés à la clientèle par les filiales de Financement des ventes est effectuée à taux fixe pour des durées comprises entre un et soixante-douze mois. Ces prêts sont couverts par des ressources à taux fixe de même structure. Ils sont adossés en macro-couverture et ne génèrent qu'un risque de taux résiduel. Dans les filiales où la ressource est à taux variable, le risque de taux est couvert grâce à des swaps de taux d'intérêt de macro-couverture.

- L'activité principale de la centrale de refinancement du Financement des ventes est d'assurer le refinancement des filiales commerciales. Les encours des filiales de Financement des ventes sont adossés à des ressources à taux fixe, pour certaines micro-couvertes par des swaps de taux d'intérêt, et a des ressources à taux variables. Des opérations de macro-couverture, réalisées sous la forme de swaps de taux d'intérêt, permettent de maintenir la sensibilité de la Holding de refinancement sous la limite définie par le Groupe (32 millions d'euros). Ces opérations de macro-couverture couvrent des ressources à taux variables et/ou des ressources à taux fixe variabilisées par la microcouverture de swaps.

Analyse de sensibilité des instruments financiers du Groupe au risque de taux

En matière de sensibilité au risque de taux, l'Automobile et le Financement des ventes sont exposés à :

- une variation des flux d'intérêts des instruments financiers à taux variable évalués au coût amorti (y compris les instruments à taux fixe swapés à taux variable et les produits structurés) ;
- une variation de la juste valeur de ses instruments financiers à taux fixe évalués en juste valeur ;
- une variation de la juste valeur de ses instruments dérivés.

L'estimation des impacts résulte de l'application sur une période d'un an d'une hausse de 100 points de base des taux d'intérêts sur les instruments financiers présents au bilan à la clôture.

L'impact sur les capitaux propres correspond à la variation de juste valeur des instruments de dettes à taux fixe classés en actifs financiers à la juste valeur par autres éléments du résultat global pour le Financement des ventes et des couvertures de flux de trésorerie avant recyclage en résultat suite à une hausse de 100 points de base des taux d'intérêts, tous les autres impacts étant en résultat.

La sensibilité au risque de taux de chaque secteur est calculée aux bornes de chacun des secteurs, avant élimination des prêts et emprunts intersecteurs.

Pour l'Automobile, l'incidence sur le résultat d'une hausse de 100 points de base des taux d'intérêts appliquée aux instruments financiers exposés au risque de taux serait favorable de 131 millions d'euros. Il n'y a pas d'incidence sur les capitaux propres.

Pour le Financement des ventes, la sensibilité globale au risque de taux s'est maintenue sur l'année 2024 en dessous de la limite fixée par le Financement des ventes (70 millions au 31 décembre 2024). Au 31 décembre 2024, une hausse des taux de 100 points aurait un impact sur le résultat et les capitaux propres (avant impôt) de :

- +1,2 millions d'euros pour les éléments libellés en réaux brésiliens,
- +0,9 million d'euros pour les éléments libellés en francs suisses,
- (1,4) millions d'euros pour les éléments libellés en pesos colombiens,
- (3,3) million d'euros pour les éléments libellés en euros,
- (3,9) million d'euros pour les éléments libellés en livres sterling,
- (4,6) million d'euros pour les éléments libellés en zlotys polonais,

La somme des valeurs absolues des sensibilités dans chaque devise s'élève à 20,1 millions d'euros.

Ventilation taux fixe / taux variable après effet des dérivés des actifs financiers du Groupe

	31 décembre 2024				31 décembre 2023			
(en millions d'euros)	Total	Automobile	Services de Mobilité	Financement des ventes	Total	Automobile	Services de Mobilité	Financement des ventes
Actifs financiers avant couvertures à taux fixe (a)	1 397	997	-	400	699	479	2	218
Actifs financiers avant couvertures à taux variable (a')	23 497	15 626	30	7 841	21 646	14 745	13	6 888
Actifs financiers avant couvertures	**24 894**	**16 623**	**30**	**8 241**	**22 345**	**15 224**	**15**	**7 106**
Couvertures taux variable / fixe (b)	-	-	-	-	-	-	-	-
Couvertures taux fixe / variable (b')	-	-	-	-	-	-	-	-
Couvertures	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs financiers après couvertures à taux fixe (a+b-b')	1 397	997	-	400	699	479	2	218
Actifs financiers après couvertures à taux variable (a'+b'-b)	23 497	15 626	30	7 841	21 646	14 745	13	6 888
ACTIFS FINANCIERS APRÈS COUVERTURES	**24 894**	**16 623**	**30**	**8 241**	**22 345**	**15 224**	**15**	**7 106**

Ventilation taux fixe / taux variable après effet des dérivés des passifs financiers du Groupe

(en millions d'euros)	31 décembre 2024 Total	Automobile	Services de Mobilité	Financement des ventes	31 décembre 2023 Total	Automobile	Services de Mobilité	Financement des ventes
Passifs financiers avant couvertures à taux fixe (a)	40 383	7 939	22	32 422	38 063	9 576	19	28 468
Passifs financiers avant couvertures à taux variable (a')	28 616	922	-	27 694	26 518	1 239	3	25 276
Passifs financiers avant couvertures	**68 999**	**8 861**	**22**	**60 116**	**64 581**	**10 815**	**22**	**53 744**
Couvertures taux variable / fixe (b)	50	50	-	-	50	50	-	-
Couvertures taux fixe / variable (b')	50	50	-	-	57	57	-	-
Couvertures	**100**	**100**	**-**	**-**	**107**	**107**	**-**	**-**
Passifs financiers après couvertures à taux fixe (a+b-b')	40 383	7 939	22	32 422	38 056	9 569	19	28 468
Passifs financiers après couvertures à taux variable (a'+b'-b)	28 616	922	-	27 694	26 525	1 246	3	25 276
PASSIFS FINANCIERS APRÈS COUVERTURES	**68 999**	**8 861**	**22**	**60 116**	**64 581**	**10 815**	**22**	**53 744**

25-B4. Risque actions

Le Groupe n'est que faiblement exposé au risque actions.

25-B5. Risque matières premières

Gestion du risque matières premières

Les variations des prix d'achats des matières premières peuvent être importantes et soudaines, sans garantie de pouvoir être répercutées dans les prix de vente des véhicules. La Direction des Achats de Renault Group peut donc être amenée à couvrir en partie son risque matières premières à l'aide d'instruments financiers. Ces couvertures sont encadrées par des limitations en volume et durée. La filiale Renault Finance peut également effectuer pour son compte propre des opérations sur métaux dans le cadre de limites de risques strictement définies. Ces positions sont suivies et valorisées en temps réel et ne sont pas qualifiées en comptabilité de couverture. Cette activité propre n'a pas d'impact significatif sur les résultats consolidés de Renault Group.

En 2024, Renault Group a réalisé des opérations de couverture sur les métaux de base et les métaux précieux dans la limite des seuils validés par le Directeur général de Renault S.A..

Les opérations en cours au 31 décembre 2024 sont qualifiées comptablement de couverture de flux de trésorerie et la variation de leur juste valeur est par conséquent reconnue en capitaux propres pour la part efficace des couvertures.

Analyse de sensibilité des instruments financiers au risque matières premières

La sensibilité comptable au risque matières premières des instruments financiers résulte des dérivés utilisés pour couvrir l'exposition économique du Groupe à ce risque.

L'incidence d'une évolution à la hausse de 10% du cours des matières premières sur les dérivés qualifiés de couverture se traduirait par un impact positif sur les capitaux propres de 94 millions d'euros au 31 décembre 2024.

25-B6. Risque de crédit client et réseau et risque de contrepartie bancaire

Risque de crédit client de l'Automobile

L'exposition de l'Automobile au risque de crédit est limitée du fait d'un recours important au transfert des risques par des cessions de créances déconsolidantes et la couverture systématique des risques des créances export. Les créances commerciales non cédées ou couvertes par une garantie font l'objet d'un suivi régulier.

Risque de crédit client, réseau et sur engagements donnés du Financement des ventes

Le risque de crédit est fortement tributaire de facteurs macroéconomiques qui couvrent entre autres, le taux de chômage, les faillites d'entreprises, le poids du service de la dette, la croissance des revenus, le revenu disponible des ménages, la rentabilité des concessionnaires et le prix des véhicules d'occasion. Il a un impact significatif sur son activité.

Le secteur Financement des ventes utilise des systèmes avancés de score de crédit et interroge des bases de données externes pour évaluer la qualité des prêts consentis aux particuliers et aux entreprises. Le Groupe utilise également un système de notation interne pour évaluer les prêts aux concessionnaires. Bien que le Financement des ventes ajuste en permanence sa politique d'acceptation pour tenir compte des conditions de marché, une augmentation du risque de crédit augmenterait son coût du risque et ses provisions pour créances irrécouvrables. Le secteur Financement des ventes met en œuvre des procédures détaillées pour assurer le

recouvrement des créances incidentées ou en défaut, organise la reprise des véhicules impayés et la vente des véhicules repris. Cependant, rien ne garantit que la politique d'octroi, la surveillance du risque de crédit, les activités de recouvrement ou la reprise des véhicules sont ou seront suffisantes pour éviter un effet défavorable sur ses résultats et sa situation financière.

L'augmentation du risque de crédit augmenterait le coût du risque et les provisions sur créances irrécouvrables et aurait un impact direct sur les résultats financiers du secteur Financement des ventes et potentiellement son capital interne.

Risque de contrepartie bancaire

Du fait de ses opérations sur les marchés financiers et bancaires pour le placement de ses excédents de trésorerie, pour la gestion de son risque de change, de taux d'intérêt ainsi que pour la gestion de ses flux de règlement, le Groupe est exposé au risque de contrepartie bancaire.

La gestion du risque de contrepartie bancaire des différentes entités du Groupe est assurée de façon totalement coordonnée entre les secteurs Automobile et Financement des ventes. Il s'appuie sur un système de notation interne qui prend principalement en compte le rating à long terme des contreparties ainsi que le niveau de leurs fonds propres. Ce système est en vigueur pour l'ensemble des sociétés du Groupe exposées au risque de contrepartie bancaire.

Les sociétés du Groupe qui, par la nature de leur activité, ont une exposition significative au risque de contrepartie bancaire sont soumises à un suivi quotidien du respect des limites par contreparties selon des procédures précises. Le Groupe dispose également d'un reporting mensuel consolidé regroupant l'ensemble des contreparties bancaires par rating. Celui-ci permet une analyse détaillée du respect des limites en montant, durée, nature, et précise les principales expositions.

Afin de minorer le risque de contrepartie bancaire, les dépôts sont essentiellement réalisés sur de grandes banques de réseau et réalisés généralement sur des durées inférieures à 90 jours, permettant une bonne dispersion du risque et une réduction du risque systémique. En fonction des situations macroéconomiques volatiles susceptibles de survenir parfois dans les pays émergents et qui peuvent affecter leurs systèmes bancaires, le Groupe met en place un plan d'action pour renforcer la surveillance du risque de contrepartie avec d'éventuels ajustements des limites de contrepartie. Le niveau d'exposition sur chaque groupe bancaire est suivi mensuellement de façon consolidée avec les entités de l'Automobile et du Financement des ventes. Le Groupe n'est soumis à aucune concentration significative de risque dans ses opérations sur les marchés financiers et bancaires.

Aucune perte n'a été enregistrée du fait de la défaillance d'une contrepartie bancaire en 2024. Le risque de contrepartie bancaire supporté par le Groupe au travers de ses investissements en OPCVM est intégré dans le risque de variation de valeur de ces produits. Ce risque est suivi par ailleurs à l'aide de règles spécifiques.

Dépréciations et provisions constituées en couverture de risques de contrepartie

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2023	Dotations ou dotations nettes	Reprises		Autres variations et reclassements	31 décembre 2024
				Utilisées	Non utilisées		
Dépréciations des créances de Financement des ventes	15	(1 126)	(451)	314	114	(2)	(1 151)
Dont dépréciations des crédits à la clientèle	15	(1 088)	(409)	296	101	(2)	(1 102)
Dont dépréciations des crédits au réseau de distribution	15	(38)	(42)	18	13	-	(49)
Dépréciations des créances clients de l'Automobile [1]	16	(753)	(5)	5	5	(2)	(750)
Dépréciations des autres créances	17	(5 241)	(21)	-	1	5 060	(201)
Dépréciations des autres actifs financiers	22	(55)	(51)	-	-	19	(87)
Provision pour risques et charges (couvrant engagements donnés)	20	8	33	(1)	(32)	-	8
TOTAL COUVERTURE DES RISQUES DE CONTREPARTIE		**(7 167)**	**(495)**	**318**	**88**	**5 075**	**(2 181)**

(1) Dont dépréciation des créances commerciales sur l'Iran pour 687 millions d'euros au 31 décembre 2024 (687 millions d'euros au 31 décembre 2023).

5.2.2.6.6 Flux de trésorerie et autres informations

Note 26 – Flux de trésorerie

26-A. Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts des activités poursuivies

(en millions d'euros)	2024	2023
Dotations nettes relatives aux provisions	(100)	398
Effets nets du non recouvrement des créances de Financement des ventes	23	(4)
(Profits) pertes nettes sur cessions d'éléments d'actifs	828	530
Évolution de la juste valeur des autres instruments financiers	4	12
Produits financiers de la position nette de liquidité	(104)	(88)
Impôts différés	(45)	(321)
Impôts courants	692	844
Autres	509	286
AUTRES PRODUITS ET CHARGES SANS INCIDENCE SUR LA TRÉSORERIE AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS	**1 807**	**1 657**

26-B. Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts des activités poursuivies

(en millions d'euros)	2024	2023
Diminution (augmentation) des stocks nets	(698)	266
Diminution (augmentation) des créances clients nettes	218	71
Diminution (augmentation) des autres actifs	(212)	(1 386)
Augmentation (diminution) des fournisseurs	865	62
Augmentation (diminution) des autres passifs	923	916
VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT AVANT IMPÔTS	**1 096**	**(71)**

26-C. Flux de trésorerie liés aux investissements incorporels et corporels des activités poursuivies

(en millions d'euros)	2024	2023
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(1 288)	(1 365)
Acquisitions d'immobilisations corporelles [1]	(1 674)	(1 699)
Total des acquisitions de la période	**(2 962)**	**(3 064)**
Décalage de décaissement	(88)	114
INVESTISSEMENTS INCORPORELS ET CORPORELS DÉCAISSÉS	**(3 050)**	**(2 950)**

(1) Hors actifs donnés en location immobilisés et droits d'utilisation.

Note 27 – Parties liées

27-A. Rémunération des mandataires sociaux et des membres du Leadership Team

Le tableau ci-dessous fait état de la rémunération du Président du Conseil d'administration, du Directeur général, des mandataires sociaux et des membres du Leadership Team, qui est composé de 16 membres au 31 décembre 2024. Les sommes sont allouées au prorata du temps d'exercice des fonctions et comptabilisées en charges de l'exercice.

(en millions d'euros)	2024	2023
Salaire - part fixe	11,1	10,7
Salaire – part variable	17,7	20,1
Charges sociales patronales	17,7	19,8
Retraites complémentaires et indemnités de fin de carrière	2,8	5,5
Indemnités transactionnelles et autres éléments de rémunération	-	2,7
Total rémunération hors plans d'actions de performance	**49,3**	**58,8**
Plans d'actions de performance	8,8	6,1
Président, Directeur général et membres du Leadership Team	**58,1**	**64,9**

Le montant maximum possible de la rémunération des administrateurs (jetons de présence) s'élève à 1,5 millions d'euros en 2024 (1,5 millions d'euros en 2023).

27-B. Participation de Renault Group dans les entreprises associées et coentreprises

Les éléments d'information relatifs à la participation de Renault Group dans Nissan, HORSE Powertrain Ltd et dans les autres sociétés mises en équivalence sont en Notes 12 et 13.

27-C. Transactions avec l'Etat et des entreprises publiques françaises

Dans le cadre de son activité, Renault Group réalise des transactions avec l'Etat français et des entreprises publiques comme UGAP, EDF, La Poste, etc. Ces opérations sont effectuées à des conditions normales et courantes. Elles représentent un chiffre d'affaires de 142 millions d'euros en 2024 (345 millions d'euros en 2023), une créance clients de l'Automobile de 54 millions d'euros, une créance de Financement des ventes de 108 millions d'euros et aucun engagement de financement au 31 décembre 2024 (respectivement 79 millions d'euros et 106 millions d'euros au 31 décembre 2023).

27-D. Transactions avec les entreprises contrôlées et non consolidées

Un certain nombre de sociétés contrôlées ne sont pas consolidées du fait que leur contribution aux comptes consolidés est jugée non significative (Note 17).

La seule société représentant un chiffre d'affaires supérieur à 100 millions d'euros et/ou un total bilan supérieur à 100 millions d'euros est Renault Global Management qui gère les expatriés de Renault Group.

En 2024, les charges de Renault Group auprès de cette société sont d'environ 74 millions d'euros (79 millions d'euros en 2023).

Dans la situation financière de Renault Group au 31 décembre 2024, les soldes des transactions entre cette société et Renault Group se traduisent principalement par des créances d'exploitation pour 24 millions d'euros (20 millions d'euros au 31 décembre 2023) et des dettes d'exploitation pour 26 millions d'euros (8 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Note 28 – Engagements hors bilan, actifs et passifs éventuels, actifs donnés et reçus en garantie

Dans le cadre de ses activités, le Groupe prend un certain nombre d'engagements, est impliqué dans des litiges et est soumis à des enquêtes des autorités de la concurrence et de la réglementation automobile. Lorsqu'il en résulte des passifs, ils font l'objet de provisions (engagements liés aux retraites et autres avantages accordés au personnel, litiges, etc.). Les autres engagements constituant des engagements hors bilan ou des passifs éventuels sont listés ci-après (Note 28-A).

Par ailleurs, le Groupe est également amené à recevoir des engagements de la part de sa clientèle (cautions, hypothèques...) ou encore à bénéficier de lignes de crédit auprès des établissements de crédit (Note 28-B).

28-A. Hors bilan – Engagements donnés et passifs éventuels, actifs donnés en garantie

28-A1. Opérations courantes

Le Groupe s'est engagé pour les montants suivants :

(en millions d'euros)	2024	2023
Actifs donnés en garantie par le Financement des ventes [1]	7 663	9 166
Engagements de financement en faveur de la clientèle [2] - Financement des ventes	2 579	3 092
Garanties financières données par le Financement des ventes [3]	263	279
Autres garanties financières données [4]	549	676
Engagements liés aux contrats d'approvisionnement [5]	3 225	3 505
Engagements liés aux contrats d'achat d'énergie verte [6]	476	682
Commandes fermes d'investissements	1 332	1 278
Engagements de location [7]	205	151
Autres engagements de financement	39	24
Autres engagements [8]	1 181	1 017
Autres actifs donnés en garantie	58	60

(1) Des actifs sont donnés en garantie par le Financement des ventes pour les besoins de la gestion de sa réserve de liquidité. Ils sont présentés en Note 28-A4.

(2) Les engagements de financement donnés en faveur de la clientèle par le Financement des ventes donneront principalement lieu à un décaissement de trésorerie dans un délai de moins d'un an suivant la date de clôture.

(3) Les garanties financières données par le Financement des ventes donneront lieu à un décaissement de trésorerie pour 263 millions d'euros dans un délai de 3 ans suivant la date de clôture.

(4) Les autres garanties financières données comprennent principalement les garanties données aux administrations.

(5) Les engagements liés aux contrats d'approvisionnement comportent les obligations minimales de paiement envers les fournisseurs pour lesquels le Groupe a pris un engagement ferme d'enlèvement et de paiement dont 413 millions d'euros qui donneront lieu à un décaissement de trésorerie dans un délai de moins d'un an suivant la date de clôture, 1 372 millions d'euros dans un délai de 1 à 5 ans suivant la dâte de clôture et 1 440 millions d'euros dans un délai de plus de 5 ans suivant la date de clôture.

(6) Les engagements liés aux contrats d'achat d'énergie verte portent principalement sur des contrats d'achat d'électricité verte dans le cadre du plan de décarbonation des sites industriels du Groupe dont 78 millions d'euros qui donneront lieu à un décaissement de trésorerie dans un délai de moins d'un an suivant la date de clôture, 104 millions d'euros qui donneront lieu à un décaissement de trésorerie dans un délai de 1 à 5 ans suivant la date de clôture et 294 millions d'euros qui donneront lieu à un décaissement de trésorerie dans un délai de plus de 5 ans suivant la date de clôture.

(7) Les engagements de locations comprennent les engagements représentatifs des contrats de location signés n'ayant pas encore démarré à la fin de l'exercice et ne pouvant pas figurer dans l'état de la situation financière en qualité d'immobilisation corporelle en cours, ainsi que les contrats en dehors du champ de la norme IFRS 16 ou exemptés du traitement prescrit par IFRS 16 (Note 2-L).

(8) Les autres engagements incluent les engagements sur les contrats signés dans le cadre du partenariat sur la conception et la réalisation de l'architecture numérique du « *Software Defined Vehicle* » et sur le renforcement de la digitalisation du Groupe ainsi que des engagements de souscription de titres.

Les engagements d'approvisionnement pluriannuels donneront lieu à des sorties de trésorerie sur une période de 15 années à compter de la fin de l'exercice 2024 dont un maximum de 413 millions d'euros à moins d'un an au 31 décembre 2024 (un maximum de 244 millions d'euros à moins d'un an au 31 décembre 2023). Au 31 décembre 2024, l'essentiel des engagements irrévocables a pour objet la sécurisation des approvisionnements de matières premières et batteries des véhicules électriques.

28-A2. Passifs éventuels

Les sociétés du Groupe font périodiquement l'objet de contrôles fiscaux dans les pays où elles sont implantées. Les rappels d'impôts et taxes acceptés sont comptabilisés par voie de provisions. Les rappels contestés sont pris en compte, au cas par cas, selon des estimations intégrant le risque que le bien-fondé des actions et recours engagés puisse ne pas prévaloir. Des passifs d'impôts sont constatés par voie de provision en cas d'incertitudes relatives à la détermination des impôts.

Renault s.a.s. avait fait l'objet d'un contrôle fiscal sur les périodes 2012-2020 à l'issue duquel des notifications de redressement avaient été adressées en matière de prix de transfert. Au titre de ce contrôle fiscal, des négociations ont abouti à une réduction du différent à 110 millions d'euros. Ce contentieux sera porté devant les tribunaux administratifs en vue de sa résolution.

La société RESA (Renault España SA) a reçu une notification de redressement fiscal au titre des prix de transfert pour un montant de 213 millions d'euros fin 2020 au titre des exercices 2013 à 2016 et pour 84 millions d'euros en juin 2023 au titre des exercices 2017 et 2019. Aucune provision n'a été comptabilisée au titre de ces notifications, dans la mesure où le Groupe estime que la probabilité d'avoir gain de cause est forte. Une procédure de règlement amiable entre la France et l'Espagne a été lancée en 2021. Un montant de dépôt de garantie de 297 millions d'euros a été versé auprès de l'administration fiscale espagnole et comptabilisé en actifs financiers non courants.

Les opérations de cessions de filiales ou d'activités réalisées par le Groupe sont généralement assorties de clauses de garantie de passif en faveur de l'acquéreur. Au 31 décembre 2024, le Groupe n'a pas identifié de risques significatifs liés à ces opérations.

Les sociétés du Groupe sont soumises périodiquement à des enquêtes des autorités dans les pays où elles sont implantées. Les conséquences financières des condamnations acceptées sont comptabilisées par voie de provisions. Les condamnations contestées sont prises en compte, au cas par cas, selon des estimations intégrant le risque que le bien-fondé des actions et recours engagés puisse ne pas prévaloir.

Les principales enquêtes des autorités de la concurrence et de la réglementation automobile en cours au 31 décembre 2024 portent sur des ententes ou les niveaux d'émission des véhicules en Europe.

Dans le cadre de la procédure en cours en France sur le dossier « émissions », et faisant suite à l'ouverture le 12 janvier 2017 d'une information judiciaire sur demande du Parquet de Paris, la société Renault s.a.s a été mise en examen pour tromperie le 8 juin 2021.

Renault Group a déposé en juillet 2021 d'une part un cautionnement de 20 millions d'euros, intégré au bilan, pour garantir sa représentation à tous les actes de procédure et pour l'éventuel paiement des dommages et amendes et d'autre part, a émis une garantie bancaire le 8 octobre 2021 d'un montant de 60 millions d'euros pour indemniser les éventuels préjudices. Renault Group conteste avoir commis la moindre infraction et rappelle que ses véhicules ont tous et toujours été homologués conformément aux lois et réglementations en vigueur à l'époque. Les éventuelles conséquences sur les suites de la procédure en cours ne peuvent être estimées de façon fiable à ce stade et aucune provision au titre de ces procédures n'a été comptabilisée au 31 décembre 2024 (comme au 31 décembre 2023 et 2022).

Les ventes du Groupe sont soumises à des réglementations relatives aux émissions de CO_2 principalement au sein de l'Union Européenne, au Royaume-Uni, en Corée du Sud, au Brésil ou encore en Inde.

En 2022, 2023 et 2024, les trois membres de l'Alliance - Renault, Nissan et Mitsubishi Motors corp. - ont signé des accords de mise en commun des objectifs CAFE pour l'Union Européenne, les pénalités potentielles à payer aux autorités concernées en cas de non-conformité étant déterminées au niveau du regroupement des trois constructeurs de l'Alliance. Aucune provision au titre de la réglementation CAFE au sein de l'Union Européenne n'a été comptabilisée par Renault Group au 31 décembre 2024 (comme au 31 décembre 2023).

Un complément de provision de 9 millions d'euros a été comptabilisé au titre des pénalités CAFE relatives à 2024 (4 millions d'euros en 2023) pour la Corée du Sud, ce qui porte la provision totale pour les années 2019 à 2024 à 52 millions d'euros.

Les sociétés du Groupe sont, par ailleurs, soumises aux réglementations applicables en termes de pollution notamment des sols et des nappes phréatiques qui varient selon les pays dans lesquels elles sont situées. Certains de ces passifs environnementaux sont potentiels et n'auront à être comptabilisés qu'en cas d'arrêt d'activité ou de fermeture de site. Il est par ailleurs parfois difficile de déterminer le montant de l'obligation avec une fiabilité suffisante. Seuls les passifs correspondant à une obligation juridique ou implicite existante à la clôture et dont l'estimation du montant est raisonnablement fiable font l'objet d'une provision à la clôture.

Le Groupe constitue des provisions au titre du recyclage de ses produits en fonction des obligations réglementaires et lorsque les modalités d'organisation de la filière de recyclage sont déterminées. En France, la loi AGEC « Anti-gaspillage pour une économie circulaire » promulguée le 10 février 2020 vise à étendre la responsabilité des industriels dans la gestion de leurs déchets. Renault Group a obtenu l'agrément pour mettre en place un Système Individuel de gestion des Véhicules Hors d'Usage (VHU) et ainsi faire face à ses obligations sur l'ensemble du parc roulant de ses marques en France. Aucune provision n'est constituée pour couvrir le coût de la collecte et des véhicules hors d'usage en France métropolitaine. Pour les DROM-COM (Outre-mer), où le recyclage doit être financé du fait des spécificités locales (manque d'infrastructures, abandon de véhicules incomplets...), une provision de 21 millions d'euros a été constituée en 2024 au titre de cette obligation. Sur les autres territoires, le Groupe apprécie au cas par cas le caractère onéreux ou non des obligations règlementaires en matière de recyclage.

Le 15 mars 2022, la Commission européenne a effectué des visites et saisies dans les locaux d'entreprises et d'associations du secteur automobile établis dans plusieurs États membres de l'Union Européenne. Parallèlement, la Commission européenne a adressé des demandes formelles d'informations à plusieurs entreprises du secteur. L'enquête portait sur une éventuelle collusion anticoncurrentielle en matière de collecte, de traitement et de valorisation des véhicules particuliers et utilitaires en fin de vie (VHU), concernant notamment (i) la rémunération des entreprises de collecte, de traitement et de valorisation des VHU, et (ii) l'utilisation de données relatives à la recyclabilité ou à la valorisation des VHU dans les supports publicitaires.

Renault Group figure parmi les entreprises ayant fait l'objet de visites et saisies en date du 15 mars 2022. En parallèle, Renault Group a reçu une demande d'information de la part de l'Autorité de concurrence britannique (Competition and Markets Authority), qui enquête sur des pratiques similaires. Renault Group a répondu aux demandes d'informations de la Commission européenne et de la CMA et a constaté des coûts éventuels liés cette enquête sur le volet européen dans ses états financiers au 31 décembre 2024.

Au Royaume-Uni, le Financial Conduct Authority a interdit en 2021 certains modèles de commissionnement pour le financement automobile. Plusieurs plaintes ont été déposées concernant les accords de commission mis en place avant cette interdiction. Le 11 janvier 2024, le Financial Conduct Authority a annoncé qu'il examinerait les accords de commissions et de ventes de financement automobile de plusieurs institutions financières et veillerait à ce que les consommateurs reçoivent un règlement approprié s'il trouvait des preuves d'une mauvaise conduite généralisée. Parallèlement aux investigations du FCA, la Cour d'Appel du Royaume-Uni a rendu le 25 octobre 2024 un jugement indiquant que toute commission de financement doit impérativement faire l'objet d'une communication (« disclosure ») auprès des clients et d'un consentement explicite de ces derniers. Cette décision de la Cour d'Appel a fait l'objet d'un pourvoi auprès de la Cour Suprême, dont l'examen est attendu courant 2025. Différents scenarios estimant les coûts de remédiation potentiels ont été construits et associés à une probabilité d'occurrence, donnant lieu à la constatation d'une provision dans les états financier au 31 décembre 2024.

28-A3. Engagements donnés d'achat de titres

Lorsque le Groupe consent aux actionnaires minoritaires de sociétés intégrées globalement des options de vente de leurs participations, une dette est enregistrée au titre de ces options avec pour contrepartie une diminution des capitaux propres-part des participations ne donnant pas le contrôle.

Le Groupe a consenti aux actionnaires minoritaires de Banco RCI Brasil S.A, Rombo Compania Financiera, RCI Colombia S.A, RCI Financial Services s.r.o ainsi qu'Elto France sas des options de vente de leurs participations, dont les conséquences sur les états financiers sont exposées en Note 18-H.

Des accords de partenariat avec Oyak en Türkiye ont été signés en 2018 qui incluent des options de vente et d'achat des titres ne donnant pas le contrôle (puts et calls) parfaitement symétriques permettant sous certaines conditions à Renault s.a.s. d'acquérir les parts d'Oyak dans Oyak Renault (call) et de vendre ses parts dans MAIS (put) et permettant à Oyak de vendre ses parts dans Oyak Renault (put) et d'acquérir les parts de Renault s.a.s. dans MAIS (call). Le prix d'exercice du put est déterminé, en cas d'exercice de ce dernier, par trois experts indépendants qui devront être nommés à la date d'exercice. L'analyse des contrats n'a pas mis en évidence de circonstances qui échapperaient au contrôle de Renault Group permettant à Oyak d'exercer son put sans contestation possible de Renault Group. En conséquence aucune dette n'a été comptabilisée à ce titre ni au 31 décembre 2024 ni au 31 décembre 2023.

28-A4. Actifs donnés en garantie dans le cadre de la gestion de la réserve de liquidité

Dans le cadre de la gestion de sa réserve de liquidité, le Financement des ventes accède aux opérations de politique monétaire de la Banque Centrale Européenne (BCE) et de la Banque Centrale d'Angleterre (BOE). Pour accéder aux opérations de politique monétaire de la BCE, le Financement des ventes a donné en garantie à la Banque de France (3G – Gestion Globale des Garanties) des actifs pour une valeur comptable de 6 695 millions d'euros au 31 décembre 2024 (8 252 millions d'euros au 31 décembre 2023). Ces actifs sont constitués de 6 256 millions d'euros de titres de véhicules de titrisation et 439 millions d'euros de créances de financement des ventes (7 072 millions d'euros de titres de véhicules de titrisation et 1 180 millions d'euros de créances de financement des ventes au 31 décembre 2023). Le financement reçu de la Banque de France et garanti par ces actifs s'élève à 1 500 millions d'euros au 31 décembre 2024 (1 850 millions d'euros au 31 décembre 2023). Pour accéder aux opérations de politique monétaire de la Banque d'Angleterre, le Financement des ventes a donné en garantie à la Banque d'Angleterre (programme TFSME) des actifs pour une valeur comptable de 834 millions de livre sterling (968 millions d'euros). Ces actifs sont constitués par une opération de titrisation auto-souscrite et d'une obligation. Le financement reçu de la Banque d'Angleterre et garanti par ces actifs s'élève à 494 millions d'euros au 31 décembre 2024. L'ensemble des actifs présentés à la Banque de France et à la Banque d'Angleterre à titre de garantie est maintenu au bilan.

28-B. Hors bilan – Engagements reçus, actifs éventuels et actifs reçus en garantie

(en millions d'euros)	2024	2023
Engagements de reprise reçus par le Financement des ventes [1]	12 002	9 723
Garanties financières reçues	3 888	3 871
dont Financement des ventes [2]	3 593	3 593
Actifs reçus en garantie	2 703	2 822
dont Financement des ventes [2]	2 644	2 757
Autres engagements reçus	367	98

(1) Il s'agit des engagements reçus par le Financement des ventes du réseau de Nissan ou d'autres tiers pour le rachat en fin de contrat des véhicules donnés en location.

(2) Dans le cadre de son activité de financement des ventes de véhicules neufs ou d'occasion, le Financement des ventes a reçu de sa clientèle des garanties financières pour un montant de 3 593 millions d'euros et des actifs en garantie pour un montant de 2 644 millions d'euros à fin décembre 2024 (respectivement 3 593 millions d'euros et 2 757 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Les engagements hors bilan reçus concernant des lignes de crédit ouvertes confirmées sont présentés en Note 25-B1.

Engagements reçus – options d'achat de titres

Dans le cadre de la cession par Renault Group de ses participations dans Renault Russia et le Groupe AVTOVAZ en date du 15 mai 2022, l'accord de cession prévoit une option de rachat par Renault Group de sa participation dans Lada Auto Holding (société mère d'AVTOVAZ), exerçable lors de trois périodes de 90 jours débutant les 15 mai 2024, 2026 et 2028. Cette option est exerçable pour un rouble et s'accompagne d'un engagement par Renault Group de contribuer en cash à AVTOVAZ sur 4 ans pour un montant déterminé discrétionnairement par Renault Group en fonction du total des subventions non remboursables reçues de l'Etat Russe, des contributions en trésorerie aux actifs et/ou au capital social d'AVTOVAZ et des profits accumulés par le Groupe AVTOVAZ calculés en IFRS entre la date de cession de la participation dans AVTOVAZ et la date d'exercice de l'option d'achat.

Ce montant ainsi contribué déterminera le pourcentage de participation (compris entre 51 % et 67,69 %) ainsi racheté par Renault Group, étant précisé qu'une contribution de 400 millions d'euros donnera automatiquement droit à une participation de 51 % pour Renault Group.

Le dérivé correspondant à cette option a une valeur nulle au 31 décembre 2024 (comme au 31 décembre 2023).

Le Groupe dispose d'options lui permettant de participer aux prochaines augmentations de capital de la société Verkor sans perspective de prise de contrôle.

Le Groupe n'ayant pas l'intention d'exercer ces options, aucune dette n'est enregistrée au titre de ces engagements.

Note 29 – Evénements postérieurs à la clôture

Aucun événement significatif n'est survenu depuis le 31 décembre 2024.

Note 30 – Sociétés consolidées

30-A. Sociétés consolidées par intégration globale (filiales)

AUTOMOBILE	Pays	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Renault S.A.	France	Société consolidante	Société consolidante
AUTOMOBILE			
France			
Renault s.a.s	France	100	100
Alpine Racing sas	France	100	100
Alpine Cars	France	100	100
Ampere Cléon	France	100	100
Ampere ElectriCity	France	100	100
Ampere Holding	France	100	100
Ampere sas	France	100	100
Ampere Software Technology	France	100	100
Auto Châssis International (ACI) Le Mans	France	100	100
Auto Châssis International (ACI) Villeurbanne	France	100	100
Cars Pièces Express [1]	France	82	-
Circular Economy Business [1]	France	100	-
Indra Investissements sas	France	82	50
Ingénierie de la Division des Véhicules Utilitaires (IDVU)	France	100	100
Gestion d'Approvisionnements Industriels Automobiles	France	82	100
Groupe LGA [1]	France	82	-
Fonds Renault pour l'Art et la Culture [1]	France	100	-
Manufacture Alpine Dieppe Jean Rédélé	France	100	100
Mobilize Ventures	France	100	100
Qstomize	France	100	100
ReKnow University	France	100	100
Re-source Industries Holding	France	82	50
Renault Développement Industriel et Commercial (RDIC)	France	100	100
Renault Digital	France	100	100
Renault DREAM (RDREAM)	France	100	100
Renault Retail Group et ses filiales	France	100	100
Société Immobilière pour l'Automobile (SCIA)	France	100	100

AUTOMOBILE	Pays	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique (SICOFRAM) et sa filiale	France	100	100
Société Immobilière d'Epône	France	100	100
Société Immobilière Renault Habitation (SIRHA)	France	100	100
Sci Plateau de Guyancourt	France	100	100
SNC Renault Flins	France	100	100
SNC Renault Sandouville	France	100	100
Société de véhicules Automobiles de Batilly (SOVAB)	France	100	100
SODICAM 2	France	100	100
Sofrastock International	France	100	100
The Future is NEUTRAL	France	82	100
The Remakers [1]	France	82	-
Europe			
Renault Deutschland AG et ses filiales	Allemagne	100	100
Renault Österreich GmbH	Autriche	100	100
Renault Belgique Luxembourg	Belgique	100	100
Renault Industrie Belgique (RIB)	Belgique	100	100
SODICAM Benellux SA [1]	Belgique	100	100
HORSE Powertrain Solutions, S.L. [2]	Espagne	-	100
HORSE Powertrain Spain, S.L. [2]	Espagne	-	100
Qstomize Espana, S.L.	Espagne	100	100
Renault España Comercial SA (RECSA) et ses filiales	Espagne	100	100
Renault España SA	Espagne	100	100
SODICAM España SA [1]	Espagne	100	100
Renault Italia	Italie	100	100
Motor Reinsurance Company	Luxembourg	100	100
Renault Group b.v.	Pays-bas	100	100
Renault Nederland	Pays-bas	100	100
Renault Polska	Pologne	100	100
SODICAM Polska [1]	Pologne	100	100
Renault Portugal SA	Portugal	100	100
West HORSE Powertrain Portugal [2]	Portugal	-	100
Renault Ceska republica	République Tchèque	100	100
Grigny UK Ltd	Royaume-uni	100	100
Alpine Racing Ltd.	Royaume-uni	76	76
Renault UK et sa filiale	Royaume-uni	100	100
SODICAM UK Ltd. [1]	Royaume-uni	100	100
Automobile Dacia	Roumanie	99	99
HORSE Romania SA [2]	Roumanie	-	100
Renault Commercial Roumanie SRL	Roumanie	100	100
Renault Technologie Roumanie SRL	Roumanie	100	100
Renault Slovensko Spol. S Ro	Slovaquie	100	100
Renault Tech Novo Mesto d.o.o.	Slovénie	100	100
Revoz D.d.	Slovénie	100	100
Renault Finance	Suisse	100	100
Renault Suisse SA et sa filiale	Suisse	100	100
Afrique Moyen-Orient			
Renault Algérie Spa	Algérie	100	100
Renault Automotive El Djazair Spa [1]	Algérie	49	-
Renault Commerce Maroc	Maroc	80	80
Renault Maroc Services	Maroc	100	100
Renault Tanger Exploitation	Maroc	100	100
Renault Tanger Méditerranée	Maroc	100	100
Société Marocaine de Construction Automobile (SOMACA)	Maroc	98	98
Ampere Software Technology Tunisia [1]	Tunisie	100	-

AUTOMOBILE	Pays	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Amériques			
HORSE Argentina SA [2]	Argentine	-	100
Renault Argentina SA et ses filiales	Argentine	100	100
HORSE Brasil SA [2]	Brésil	-	100
Renault do Brasil Comercio e Participacoes Ltda.	Brésil	100	100
Renault Do Brasil SA	Brésil	100	100
HORSE Chile SpA [2]	Chili	-	100
Sociedad de Fabricación de Automotores SA (SOFASA)	Colombie	100	100
Renault México SA de CV	Mexique	100	100
Asie Pacifique			
Renault Beijing Automotive Co., Ltd.	Chine	100	100
Renault Korea Motors Co., Ltd	Corée du sud	53	53
Renault India Private Ltd.	Inde	100	100
Renault Treasury Services Pte. Ltd.	Singapour	100	100
Eurasie			
Oyak HORSE A.S. [2]	Türkiye	-	52
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari	Türkiye	52	52
Renault Group Otomotiv	Türkiye	100	100
Renault Ukraine	Ukraine	100	100
FINANCEMENT DES VENTES			
France			
Bipi Mobility France	France	100	100
Diac SA	France	100	100
Diac Location SA	France	100	100
Mobilize Insurance sas	France	100	100
Mobilize Lease&Co sas	France	100	100
RCI Banque SA	France	100	100
Europe			
Bipi Mobility Germany GmbH	Allemagne	100	100
DFD Deutscher Fahrzeugdienst GmbH [1]	Allemagne	100	-
MeinAuto GmbH [1]	Allemagne	100	-
Mobility Concept GmbH [1]	Allemagne	100	-
MS Mobility Solutions GmbH [1]	Allemagne	100	-
RCI Versicherungs-Service GmbH	Allemagne	100	100
RCI Financial Services SA	Belgique	100	100
Autofin SA	Belgique	100	100
Bipi Mobility SL	Espagne	100	100
Overlease SA	Espagne	100	100
RCI ZRT	Hongrie	100	100
Bipi Mobility Italy S.R.L	Italie	100	100
ES Mobility S.R.L.	Italie	100	100
RCI Insurance Ltd	Malte	100	100
RCI Life Ltd	Malte	100	100
RCI Services LTD	Malte	100	100
RCI Usluge d.o.o	Croatie	100	100
RCI Financial Services b.v.	Pays-bas	100	100
Bipi Mobility Netherlands B.V.	Pays-bas	100	100
RCI Leasing Polska Sp. z.o.o.	Pologne	100	100
RCI Gest Seguros - Mediadores de Seguros, Lda	Portugal	100	100
RCICOM, SA	Portugal	100	100
RCI Finance SK S.r.O.	Slovaquie	100	100
RCI Finance CZ, s.r.o.	République Tchèque	100	100
RCI Financial Services s.r.o.	République Tchèque	50	50
RCI Lizing d.o.o.	Slovénie	100	100
RCI Broker De Asigurare	Roumanie	100	100
RCI Finantare Romania S.r.L.	Roumanie	100	100

AUTOMOBILE	Pays	31 décembre 2024	31 décembre 2023
RCI Leasing Romania IFN SA	Roumanie	100	100
Mobilize Lease & Co Ltd	Royaume-Uni	85	85
RCI Financial Services Ltd	Royaume-Uni	100	100
RCI Bank UK Limited	Royaume-Uni	100	100
Bipi Mobility UK Limited	Royaume-Uni	100	100
RCI Finance SA	Suisse	100	100
Afrique Moyen-Orient			
RCI Finance Maroc	Maroc	100	100
RDFM S.A.R.L.	Maroc	100	100
Amériques			
Courtage SA	Argentine	100	100
RCI Compañia de seguros de personas S.A.U. [1]	Argentine	100	-
Rombo Compania Financiera SA	Argentine	60	60
Administradora de Consorcio RCI Brasil Ltda	Brésil	100	100
Banco RCI Brasil SA	Brésil	60	60
RCI Brasil Servicios e Participaçoes Ltda	Brésil	100	100
Corretora de Seguros RCI do Brasil SA	Brésil	100	100
RCI Colombia, SA Compania de Financiamento	Colombie	51	51
Mobilize Lease&Co SAS	Colombie	100	100
Asie Pacifique			
RCI Financial Services Korea CO, Ltd.	Corée du sud	100	100
RCI Insurance Service Korea Co, Ltd.	Corée du sud	100	100
SERVICES DE MOBILITE			
France			
Car Sharing and Mobility Services France (Zity France)	France	100	100
Elto Holding	France	100	100
Glide.io	France	100	100
Elto France	France	60	40
Mobilize Fast Charge France sas [1]	France	83	-
Renault Mobility As an Industry [2]	France	-	100
Karhoo sas	France	93	93
GareConnect	France	93	93
Europe			
Elto DACH GmbH	Allemagne	51	51
Elto BeLux	Belgique	51	51
Elto Iberia Sociedad Limitada	Espagne	60	60
Car Sharing Mobility Services SL (Zity Holding)	Espagne	100	100
Coolnagour Limited t/a iCabbi	Irlande	100	100
Taxi Alliance Software Ltd.	Irlande	96	96
Javelin Payments Limited IRL	Irlande	100	100
Car Sharing Mobility Services Italy S.R.L. (Zity Italy) [1]	Italie	100	-
Elto Italy S.r.l.	Italie	100	100
Coolnagour UK Limited	Royaume-uni	98	98
Elto UK	Royaume-uni	100	100
Javelin Payments UK Limited	Royaume-uni	100	100
Flit Technologies Ltd.	Royaume-uni	93	93
SCT Systems Limited t/a DiSC	Royaume-uni	100	100
Karhoo Europe UK Ltd	Royaume-uni	93	93
Como Urban Mobility Ltd	Royaume-uni	47	47
Flit Technologies Poland SP. Z O.O.	Pologne	93	93
Utopias Exigentes – Unipessoal LDA (Zity Portugal) [1]	Portugal	100	-
Afrique Moyen-Orient			
Moovex Ltd [1]	Israël	100	-
Amériques			
Original Software LTDA	Brésil	100	100
iCabbi Canada, Incorporation	Canada	100	100

AUTOMOBILE	Pays	31 décembre 2024	31 décembre 2023
iCabbi USA, Incorporation	Etats-Unis	100	100
Karhoo Americas Inc	Etats-Unis	93	93
Asie Pacifique			
iCabbi Australia PTY LTD	**Australie**	**100**	**100**

(1) Entités entrées dans le périmètre de consolidation en 2024 (Note 3-A).

(2) Entités cédées ou fusionnées et sorties du périmètre de consolidation en 2024.

30-B. Sociétés consolidées suivant le pourcentage d'intérêt de chaque élément du bilan et du compte de résultat (activités conjointes)

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Renault Nissan Technology & Business Center India Private Limited (RNTBCI) [1]	Inde	51	67

(1) Le Groupe dispose de 50% des droits de vote dans la société indienne RNTBCI.

30-C. Sociétés consolidées par mise en équivalence (entreprises associées et coentreprises)

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2024	31 décembre 2023
AUTOMOBILE			
Renault Algérie Production	Algérie	49	49
Mobility Trader Holding Gmbh	Allemagne	1	1
ToKai 2 GmbH	Allemagne	15	15
Betteries AMPS GmbH	Allemagne	20	20
EGT New Energy Automotive Co, Ltd.	Chine	25	25
Renault Brilliance Jinbei Automotives Company Ltd. (2)	Chine	-	49
Boone Comenor Metalimpex	France	27	33
Flexis sas	France	45	100
HyVia	France	50	50
SIEMOR	France	20	20
Alhena Services	France	25	25
Exadis	France	44	44
A.V. Simulation	France	30	30
GeoTwin	France	5	5
AKOUSTIC ARTS	France	12	12
Airnity	France	17	17
Arverne Group	France	8	8
Groupe Signature (1)	France	49	-
E2-CAD (1)	France	40	-
SACEO (1)	France	47	-
ToKai 1	France	20	15
Verkor	France	12	19
Whylot	France	21	21
Minth ElectriCity Technology	France	30	30
ALD Automotive	Maroc	25	25
Renault Nissan Automotive India Private Limited	Inde	49	30
Groupe Nissan	Japon	36	41
Beyonca HK Limited	Hong Kong	14	14
Alliance Ventures B.V.	Pays-bas	40	40
HORSE Powertrain Limited (1)	Royaume-uni	45	-
Motorlu Araclar Imal ve Satis AS (MAIS)	Türkiye	49	49
FINANCEMENT DES VENTES			
Mobility Trader Holding Gmbh	Allemagne	7	7
Renault Crédit Car SA	Belgique	50	50
Nissan Renault Financial Services India Private Limited	Inde	30	30
RN SF b.v.	Pays-Bas	50	50
Bank Austria Renault Nissan b.v. (2)	Pays-Bas	-	30
Select Vehicle Group Holdings Limited	Royaume-Uni	37	37
ORFIN Finansman Anonim Sirketi	Türkiye	50	50

(1) Entités entrées dans le périmètre de consolidation en 2024 (Note 3-A).

(2) Entités cédées et sorties du périmètre de consolidation en 2024.

En application du règlement N° 2016-09 du 2 décembre 2016 de l'Autorité des Normes Comptables françaises, le Groupe met à disposition des tiers sur son site internet group.renault.com (Finance / Informations Financières / Documents et publications) à compter de la mise à disposition du Document d'enregistrement universel 2024 :

- la liste exhaustive des entreprises consolidées ;
- la liste des entreprises répondant à la définition des « titres de participations non consolidés », à savoir :
- les titres de sociétés non contrôlées exclusivement qui figurent dans les actifs financiers non courants (Note 22) ;
  - les titres de sociétés contrôlées exclusivement et non consolidées qui sont classés en autres actifs courants (Note 17).

5.2.3 Rapports des Commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2024

A l'assemblée générale de la société Renault S.A.,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par l'assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société Renault S.A. relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2024, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, 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.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité de l'audit et des risques.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2024 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

Evaluation des titres de participation

Risques identifiés

Les titres de participation, qui se composent des postes « participations évaluées par équivalence » et « autres participations et immobilisations financières », figurant au bilan au 31 décembre 2024 pour un montant net de 16 536 millions d'euros, représentent un des postes les plus importants de l'actif.

Concernant les titres de participation des sociétés contrôlées de manière exclusive, la société a opté pour l'évaluation par équivalence. Ainsi, leur valeur au bilan est déterminée sur la base de la quote-part de chacune de ces sociétés, intégrées globalement, aux capitaux propres déterminés d'après les règles de la consolidation, sans tenir compte des éliminations des opérations entre sociétés du groupe. La variation annuelle de la quote-part globale de capitaux propres représentative de ces titres est inscrite en capitaux propres au poste « écart d'équivalence ». Lorsque l'écart d'équivalence devient négatif, une provision pour dépréciation globale est dotée par le compte de résultat.

Les autres titres de participation, c'est-à-dire les titres de participation des sociétés non contrôlées de façon exclusive, figurent au bilan à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat et concernent essentiellement la participation de Renault dans Nissan. Ces titres sont évalués à la plus faible des valeurs d'acquisition ou d'inventaire déterminées en prenant en compte la quote-part d'actif net et les perspectives de rentabilité. Lorsque la valeur d'inventaire des titres est inférieure à la valeur brute, une provision pour dépréciation est constituée du montant de la différence.

La détermination de la valeur d'utilité des titres de participation, notamment la participation de Renault dans Nissan, requiert l'exercice du jugement de la direction.

Dans ce contexte, nous avons considéré que la correcte évaluation des titres de participation constituait un point clé de l'audit, en raison de leur importance dans les comptes de la société et des estimations et jugements de la direction nécessaires pour déterminer la valeur d'utilité des titres de participation, en particulier en ce qui concerne la participation de Renault dans Nissan.

Procédures d'audit mises en œuvre face aux risques identifiés

Nous avons pris connaissance de la méthodologie retenue par la direction pour déterminer la valeur d'équivalence des titres de participation des sociétés contrôlées de manière exclusive et la valeur d'utilité des autres titres de participation.

Pour apprécier l'estimation de la valeur d'utilité des titres de participation, nous nous sommes principalement appuyés sur les travaux conduits dans le cadre de l'audit des comptes consolidés de Renault.

Nos travaux ont notamment consisté à :

Pour les sociétés contrôlées de manière exclusive :

- Contrôler, pour ces sociétés, que la quote-part globale de capitaux propres représentative des titres concorde avec les capitaux propres retenus pour l'établissement des comptes consolidés de Renault Group ;
- Examiner les ajustements opérés, le cas échéant, par la société, pour tenir compte des pertes de valeurs éventuellement constatées dans les comptes consolidés à l'issue des tests de valeur réalisés par la société.

Pour la participation de Renault dans Nissan :

- Apprécier l'existence éventuelle d'indicateurs de perte de valeur : les changements significatifs et défavorables intervenus sur les marchés sur lesquels Nissan opère, ou une baisse importante ou prolongée de la valeur boursière du titre, en constituant les indices essentiels ;
- Vérifier la pertinence des principales hypothèses utilisées par Renault dans le test de valeur réalisé pour apprécier la valeur recouvrable de sa participation dans Nissan, par référence au plan moyen terme de Nissan, aux performances passées et aux perspectives du secteur Automobile ;
- Prendre connaissance des conclusions et des travaux d'audit réalisés par l'auditeur indépendant de Nissan concernant le test de valeur, conformément à nos instructions détaillant les procédures à réaliser et le format des conclusions requises dans le cadre de notre audit.
- Apprécier le caractère approprié des informations fournies dans les notes 2.1, 4.1 et 4.2 de l'annexe aux comptes annuels.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires

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 autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-6 du code de commerce.

Rapport sur le gouvernement d'entreprise

Nous attestons de l'existence, dans le rapport du conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise, des informations requises par les articles L.225-37-4, L.22-10-10 et L.22-10-9 du code de commerce.

Concernant les informations fournies en application des dispositions de l'article L.22-10-9 du code de commerce sur les rémunérations et avantages versés ou attribués aux mandataires sociaux ainsi que sur les engagements consentis en leur faveur, nous avons vérifié leur concordance avec les comptes ou avec les données ayant servi à l'établissement de ces comptes et, le cas échéant, avec les éléments recueillis par votre société auprès des entreprises contrôlées par elle qui sont comprises dans le périmètre de consolidation. Sur la base de ces travaux, nous attestons l'exactitude et la sincérité de ces informations.

Concernant les informations relatives aux éléments que votre société a considéré susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique d'achat ou d'échange, fournies en application des dispositions de l'article L.22-10-11 du code de commerce, nous avons vérifié leur conformité avec les documents dont elles sont issues et qui nous ont été communiqués. Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur ces informations.

Autres informations

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives à l'identité des détenteurs du capital ou des droits de vote et aux participations réciproques vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L. 451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Directeur Général de Renault S.A.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes annuels qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société Renault S.A. par l'assemblée générale du 30 avril 2014 pour le cabinet KPMG S.A. et du 19 juin 2020 pour le cabinet FORVIS MAZARS SA.

Au 31 décembre 2024, le cabinet KPMG S.A. était dans la onzième année de sa mission sans interruption et le cabinet FORVIS MAZARS SA dans la cinquième année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au comité de l'audit et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.821-55 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;

- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

Rapport au comité de l'audit et des risques

Nous remettons au comité de l'audit et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité de l'audit et des risques figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité de l'audit et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.821-27 à L.821-34 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité de l'audit et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris-La Défense, le 21 février 2025

Les commissaires aux comptes

KPMG S.A.	MAZARS
Bertrand Pruvost	Loïc Wallaert
Géraldine Lebrun	Julien Huvé

5.2.4 Comptes annuels de Renault S.A.

5.2.4.1 États de synthèse

5.2.4.1.1 Compte de résultat

(en millions d'euros)	2024	2023
Charges d'exploitation	(37)	(39)
Provisions nettes d'exploitation et transferts de charges	12	(8)
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	**(25)**	**(47)**
Produits des titres et revenus des prêts et créances rattachés à des participations*	1 007	1 177
PRODUITS ET CHARGES LIÉS AUX PARTICIPATIONS (NOTE II.3.1)	**1 007**	**1 177**
Différences positives de change	1	3
Différences négatives de change	(1)	(3)
PRODUITS ET CHARGES LIÉS AU CHANGE (NOTE II.3.2)	-	-
Intérêts perçus et autres produits assimilés	2	1
Intérêts et charges assimilées*	(377)	(369)
Dotations et reprises financières aux amortissements et provisions	(3)	(3)
AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS (NOTE II.3.3)	**(378)**	**(371)**
RÉSULTAT FINANCIER	**629**	**806**
RÉSULTAT COURANT AVANT IMPOTS	**604**	**759**
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL (NOTE II.3.4)	**(1)**	**12**
IMPÔT SUR LES BENEFICES (NOTE II.3.5)	**178**	**155**
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	**781**	**926**

* En 2023, la sortie des titres Nissan à la valeur comptable de 656 M€ a été réaffecté de Autres produits et charges financières à Produits et charges liés aux participations.

5.2.4.1.2 Bilan actif

	2024			2023
(en millions d'euros)	Brut	Amortis. et provisions	Net	Net
Participations évaluées par équivalence (NOTE IV.4.1)	11 879	-	11 879	9 290
Autres participations et immobilisations financières (NOTE II.4.1)	4 657	-	4 657	5 573
Créances rattachées à des participations (NOTE II.4.2)	18 320	-	18 320	19 062
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	**34 856**	-	**34 856**	**33 925**
ACTIF IMMOBILISÉ	**34 856**	-	**34 856**	**33 925**
CRÉANCES (NOTE II.4.4)	**613**	-	**613**	**506**
VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT (NOTE II.4.3)	**229**	**1**	**228**	**174**
INSTRUMENTS FINANCIERS À TERME	-	-	-	-
DISPONIBILITÉS	**54**	-	**54**	**91**
AUTRES COMPTES D'ACTIF (NOTE II.4.4)	**271**	-	**271**	**408**
TOTAL ACTIF	**36 023**	**1**	**36 022**	**35 104**

5.2.4.1.3 Bilan passif

(en millions d'euros)	2024	2023
Capital	1 127	1 127
Primes d'émission	4 782	4 782
Ecart d'équivalence (IV.4.1)	6 009	3 420
Réserves légales et règlementées	113	113
Report à nouveau	10 323	9 937
Résultat de l'exercice	781	926
CAPITAUX PROPRES (NOTE II.5.1)	**23 135**	**20 305**
AUTRES FONDS PROPRES (NOTE II.5.2)	**130**	**130**
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (NOTE II.5.3)	**214**	**169**
Emprunts obligataires	6 950	8 624
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	164	396
Emprunts et dettes financières divers	4 437	4 509
EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES (NOTE II.5.4)	**11 551**	**13 529**
AUTRES DETTES (NOTE II.5.5)	**721**	**631**
INSTRUMENTS FINANCIERS À TERME (NOTE II.5.6)	**(1)**	**(5)**
COMPTES DE RÉGULARISATION (NOTE II.5.6)	**272**	**345**
TOTAL PASSIF	**36 022**	**35 104**

5.2.4.1.4 Tableau de flux de trésorerie

(en millions d'euros)	2024	2023
Capacité d'autofinancement (NOTE II.7.1)	899	754
Variation du besoin en fonds de roulement	(18)	(73)
FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION	**881**	**681**
Variation nette des autres participations	853	765
Variation nette des prêts	743	225
Variation nette des Valeurs Mobilières de Placement	(54)	(9)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS	**1 542**	**981**
Remboursements d'emprunts obligataires	(1 578)	(1 170)
Variation nette des autres dettes porteuses d'intérêts	(342)	(405)
Dividendes versés aux actionnaires	(540)	(73)
FLUX DE TRESORERIE LIES AUX FINANCEMENTS	**(2 460)**	**(1 648)**
TRESORERIE À L'OUVERTURE	**91**	**77**
Variation de la trésorerie	**(37)**	**14**
TRESORERIE À LA CLÔTURE	**54**	**91**

5.2.5 Annexe

Les informations ci-après constituent l'annexe aux comptes avant répartition de l'exercice clos le 31 décembre 2024. Le total du bilan est de 36 022 millions d'euros et le Compte de Résultat de l'exercice dégage un bénéfice de 781 millions d'euros.

L'exercice a une durée de douze mois, recouvrant la période du 1er janvier au 31 décembre 2024.

Les comptes de l'exercice 2024 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration de Renault S.A. le 19 février 2025.

Les comptes de la société Renault S.A. sont inclus dans les comptes consolidés de Renault S.A. (Renault Group).

Les notes ci-après font partie intégrante des comptes annuels.

5.2.5.1 Événements majeurs de l'exercice

Au cours de l'année 2024, Renault S.A a cédé 295 millions d'actions Nissan Motor Co., Ltd dont 99,1 millions en mars au prix unitaire de 3,61 euros et 195,5 millions en septembre au prix unitaire de 2,53 euros soit un prix de vente total de 852 millions d'euros (358 millions d'euros en mars et 494 millions d'euros en septembre) pour une valeur nominale de 916 millions d'euros (308 millions en mars et 608 millions en septembre). Ces opérations ont dégagé une moins-value de 63 millions d'euros. Au Japon, l'opération a été taxée localement à hauteur de 22 millions d'euros. Nissan ayant annulé ces titres, le pourcentage d'intérêt de Renault S.A. dans Nissan Motor Co.,Ltd s'élève désormais à 35,9 %.

L'exercice de Nissan clos le 31 mars 2024 s'est soldé par un bénéfice de 2 729 millions d'euros (426,6 milliards de yens) et Renault S.A. a encaissé 142 millions d'euros (24 milliards de yens) de dividendes de la part de Nissan au cours de l'exercice 2024.

Renault S.A a remboursé sur 2024 un emprunt obligataire dans le cadre du programme Shelf Registration sur le marché japonais pour un total de 110 milliards de yens (836 millions d'euros). A la date d'arrêté des comptes annuels, Renault S.A dispose d'une trésorerie et de sources de financement suffisantes pour justifier la continuité d'exploitation pour les douze prochains mois.

Dans le contexte de profonde transformation, et afin d'associer l'ensemble des salariés à cette stratégie et à la performance future du Groupe, Renault Group poursuit Renaulution Share Plan avec une nouvelle opération d'actionnariat salarié en 2024 comprenant l'attribution gratuite de 7 actions à chacun des collaborateurs éligibles du Groupe dans 30 pays, dont plus de 95 000 collaborateurs ont pu bénéficier. Elle offrait également la possibilité, dans 24 pays, d'acquérir des actions à des conditions préférentielles (incluant une décote de 30 % et une attribution complémentaire d'actions gratuites, plafonnée à 7 actions gratuites). Le prix de référence de l'action dans le cadre de Renaulution Share Plan a été fixé à 41,80 euros, soit un prix de souscription de l'action de 29,26 euros après décote.

5.2.5.2 Règles et méthodes comptables

Les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2024 de la société Renault S.A. ont été élaborés conformément aux dispositions légales et réglementaires françaises. Celles-ci sont définies par le règlement ANC 2014-03 relatif au plan comptable général modifié par les règlements postérieurs.

Les conventions comptables ont été appliquées avec sincérité dans le respect du principe de prudence, conformément aux hypothèses de base de :

- continuité d'exploitation,
- permanence des méthodes comptables d'un exercice à l'autre,
- indépendance des exercices

5.2.5.2.1 Immobilisations financières

Les Participations évaluées par équivalence sont des titres de sociétés contrôlées de façon exclusive. Par dérogation à la règle générale en matière d'évaluation des titres au bilan, Renault S.A. a opté pour l'évaluation par équivalence des titres de participation des sociétés contrôlées de manière exclusive, conformément à l'avis N° 34 du Conseil National de la Comptabilité (juillet 1988) :

- le périmètre d'application de la méthode correspond aux sociétés intégrées globalement dans les comptes consolidés de Renault Group ;
- les capitaux propres de ces sociétés sont déterminés sur la base des principes comptables retenus dans les comptes consolidés de Renault Group ; s'agissant d'une méthode d'évaluation, il n'est tenu compte d'aucune élimination concernant les opérations entre sociétés du Groupe ;
- pour l'évaluation d'une filiale, les titres qu'elle détient sur des sociétés contrôlées de façon exclusive par le Groupe sont estimés selon la même méthode ;
- la variation annuelle de la quote-part globale de capitaux propres représentative de ces titres ne constitue pas un élément de résultat, elle est inscrite en capitaux propres au poste « Ecart d'équivalence », cet écart n'est pas distribuable et ne peut être utilisé pour compenser des pertes ; lorsque l'écart d'équivalence devient négatif, une provision pour dépréciation globale est dotée par le compte de résultat.

Les Autres participations et Immobilisations financières sont des titres de participation de sociétés non contrôlées de façon exclusive. Ils figurent au bilan de Renault S.A. à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat. Ils sont

évalués à la plus faible des valeurs d'acquisition ou d'inventaire déterminées en prenant en compte la quote-part d'actif net et les perspectives de rentabilité. Lorsque la valeur d'inventaire des titres est inférieure à la valeur brute, une provision pour dépréciation est constituée du montant de la différence.

Les Créances rattachées à des participations sont enregistrées au coût historique. Une dépréciation est constatée dès lors qu'il existe un risque de non-recouvrement.

5.2.5.2.2 Créances

Les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale. Une dépréciation des créances est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure au coût historique notamment sur la base de critère d'ancienneté et de risque de non-recouvrement.

5.2.5.2.3 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.

Les actions auto-détenues, affectées aux plans d'attribution d'actions gratuites, aux plans d'options d'achats d'actions, ainsi qu'au contrat de liquidité sont comptabilisées en valeurs mobilières de placement. Ces actions font l'objet d'une provision pour charge, correspondant à la différence entre la valeur des actions (prix d'acquisition ou valeur nette à la date de réaffectation) et le prix d'exercice des options pour les bénéficiaires, dès lors que le prix d'exercice de l'option est inférieur au coût d'acquisition.

Les actions auto-détenues non affectées à un plan déterminé sont également comptabilisées en valeurs mobilières de placement et font l'objet d'une provision pour dépréciation si le cours de bourse est inférieur à la valeur comptable.

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

5.2.5.2.4 Conversion des dettes et créances en devises étrangères

La conversion des dettes et créances en devises est effectuée comme suit :

- conversion de l'ensemble des dettes et créances libellées en devises aux taux en vigueur au 31 décembre ;
- enregistrement des écarts par rapport aux valeurs d'origine dans les comptes de régularisation actif ou passif (écart de conversion) ;
- constitution d'une provision pour risque de change pour les pertes de change latentes après détermination d'une position globale de change devise par devise (y compris dérivés).

Conformément à l'application du règlement ANC 2015-05, tant que les flux couverts ne sont pas réalisés (date de liquidation ou de cession de l'investissement), les pertes latentes sur l'instrument de couverture ne sont pas provisionnées en résultat.

5.2.5.2.5 Titres participatifs

Les titres participatifs sont comptabilisés en autres fonds propres à leur valeur nominale et ne font l'objet d'aucune réévaluation.

5.2.5.2.6 Emprunts et dettes financières

Les emprunts sont valorisés à leur valeur nominale. Les frais et primes d'émission sur emprunts ainsi que les primes de remboursement d'obligations, enregistrés dans les autres comptes d'actifs, sont amortis linéairement sur la durée des emprunts correspondants.

5.2.5.2.7 Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges sont définies conformément au règlement ANC 2014-03. Elles sont constituées dès lors qu'elles correspondent à une obligation probable de paiement à la date de clôture. A l'inverse, un passif éventuel correspond à une obligation qui n'est ni probable ni certaine à la date d'établissement des comptes, ou à une obligation probable pour laquelle une estimation ne peut pas être établie de manière fiable. Il ne donne pas lieu à la constatation d'une provision et fait l'objet, le cas échéant, d'une information dans les engagements hors bilan.

5.2.5.2.8 Instruments dérivés et comptabilité de couverture

Les variations de valeur des instruments de couverture ne sont pas reconnues au bilan, sauf lorsque la reconnaissance en partie ou en totalité de ces variations permet d'assurer un traitement symétrique avec l'élément couvert.

Cette symétrie se traduit par une réévaluation de l'instrument de couverture dans un compte transitoire en contrepartie d'un compte Instruments de trésorerie en parallèle avec les écritures de différences de conversion constatées sur l'élément couvert.

Les instruments dérivés en Position Ouverte Isolée (POI) sont réévalués au bilan en contrepartie d'un compte d'écart de conversion à chaque clôture à leur valeur de marché. Si cette valeur fait apparaître une perte latente, celle-ci est provisionnée au compte de résultat.

Les gains et pertes de change latents sont déterminés par comparaison du cours en vigueur à l'initiation de l'opération avec le cours de clôture.

Les gains et pertes de change réalisés sur les emprunts Samouraï mis en place au titre de la couverture Nissan font l'objet d'une comptabilisation en autres créances ou autres dettes dans des comptes spécifiques. Les montants ainsi accumulés au bilan seront repris au compte de résultat à la date de liquidation ou de cession de l'investissement.

5.2.5.2.9 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel se compose des produits et charges résultant d'événements ou de transactions clairement distincts des activités ordinaires de l'entreprise et dont on ne s'attend pas à ce qu'ils se reproduisent de manière fréquente ou régulière.

5.2.5.3 Analyse du compte de résultat

5.2.5.3.1 Produits et charges liés aux participations

Les produits et charges des titres et créances rattachées à des participations s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	2024	2023
Dividendes reçus de Nissan Motor Co. Ltd	142	173
Dividendes reçus de Automobiles DACIA SA	97	91
Dividendes reçus de Sofasa SA	-	14
Résultat sur cession de titres Nissan	(63)	108
Intérêts des prêts	831	791
TOTAL	**1 007**	**1 177**

Le montant des intérêts des prêts concerne intégralement les filiales du Groupe.

Les cessions de titres Nissan Motor Co. Ltd a généré une moins-value de 63 millions d'euros constituée d'un produit de cession de 853 millions d'euros et d'une sortie de la valeur comptable de ces titres pour 916 millions d'euros.

5.2.5.3.2 Produits et charges liés au change

Le résultat de change de 2024 dégage un gain de change inférieur au million d'euros (contre une perte de 1 million d'euros en 2023).

5.2.5.3.3 Autres produits et charges financiers

En 2024, les autres produits et charges financiers représentent une perte de 378 millions d'euros (contre une perte de 370 millions d'euros en 2023) et comprennent principalement les intérêts versés et autres charges assimilées pour 377 millions.

(en millions d'euros)	2024	2023
Intérêts courus nets sur emprunts obligataires (*)	(182)	(188)
Intérêts courus nets après swaps sur emprunts auprès des établissements de crédit	(6)	(13)
Intérêts courus des emprunts auprès des filiales	(116)	(86)
Intérêts courus sur titres participatifs	(21)	(19)
Autres produits et charges financières	(1)	(13)
Autres (billets de trésorerie et commissions d'engagements)	(52)	(51)
TOTAL	**(378)**	**(370)**

(*) Le montant net des intérêts sur les emprunts obligataires se décompose en intérêts courus et versés pour 182 millions d'euros (188 millions d'euros en 2023), il n'y a pas d'intérêts courus et reçus sur les swaps en 2024, ni en 2023.

En 2024, les autres produits et charges financières concernent les produits d'intérêts du prêt Renault Mobility pour 2 millions d'euros et l'amortissement des primes de remboursements d'emprunts obligataires pour 3 millions d'euros.

5.2.5.3.4 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel de 2024 est une perte inférieure au million d'euros.

5.2.5.3.5 Impôts sur les bénéfices

Renault S.A. est la société tête de groupe de l'intégration fiscale française depuis le 1er janvier 2004. Les filiales françaises détenues à plus de 95% versent directement à la société tête de groupe le montant de l'impôt sur les bénéfices dont elles sont redevables. Chacune de ces entités comptabilise la charge d'impôt qui serait la sienne si elle était imposée individuellement. Les économies d'impôt générées par l'intégration fiscale constituent un produit comptabilisé par Renault S.A., société tête de groupe. Le groupe fiscal Renault, appliquant un principe de neutralité, Renault S.A. n'a pas l'obligation de réallouer ou restituer aux filiales les économies d'impôts résultant de l'utilisation de leurs déficits.

Les déficits ne sont imputables sur le bénéfice imposable que dans la limite d'un montant d'un million d'euros majoré de 50 % du bénéfice imposable excédant ce premier montant. Le solde des déficits est reportable dans le temps indéfiniment.

Ces règles sont applicables :

- pour la détermination du résultat du groupe d'intégration fiscale ;
- par convention, pour la détermination du résultat de chaque société membre de l'intégration fiscale servant d'assiette pour leur calcul d'impôt sur les sociétés.

Ces règles d'imputation et de report sont applicables à l'ensemble des déficits existants à la clôture, quelle que soit leur origine.

Renault S.A. a imputé 471 millions de déficits pour la détermination du résultat fiscal 2024 dans la mesure où le résultat de l'intégration est un produit de 940 millions d'euros.

Le produit d'impôt d'intégration fiscale constaté en 2024 s'élève à 281 millions d'euros. Il correspond à l'impôt versé par les filiales de Renault S.A., y compris les éventuels redressements fiscaux, comme si elles avaient été imposées séparément.

En France, la Loi de Finances 2024 a instauré une imposition minimum, dite Pilier 2, initialement proposée dans le cadre de la réforme sur la fiscalité internationale de l'OCDE, dont les modalités s'appliquent à Renault S.A. à compter de 2024. Ce mécanisme vise à assurer un niveau minimum d'imposition mondial de 15 % sous forme d'un impôt complémentaire (« Top-up tax »).

Au 31 décembre 2024, Renault S.A. a comptabilisé une charge d'impôt complémentaire au titre de cette imposition minimum de 20 millions d'euros.

Ainsi, le produit d'impôt comptabilisé au compte de résultat peut s'analyser de la manière suivante :

		Impôt				Résultat net		
(en millions d'euros)	Résultat avant impôt	Théorique	Compensation	Crédit généré	Crédit d'impôt	Impôt net	Théorique	Comptable
Résultat courant taux normal	604	(83)	83			(83)	687	521
Résultat exceptionnel	(1)	0				0	(1)	(1)
Intégration fiscale		281				281		281
Pilier 2		(20)				(20)		(20)
TOTAL	**603**	**178**	**83**	-	-	**178**	**686**	**781**

La situation fiscale latente de Renault S.A. s'analyse comme suit :

	2024		2023		Variations	
(en millions d'euros)	Actif [1]	Passif [2]	Actif	Passif	Actif	Passif
Charges déduites (ou produits imposés) fiscalement et non encore comptabilisées	**70**	**81**	**88**	**107**	**(18)**	**(26)**
TOTAL	**70**	**81**	**88**	**107**	**(18)**	**(26)**

(1) Correspond à un crédit d'impôt futur

(2) Correspond à une charge d'impôt futur

Les déficits reportables de Renault S.A. au 31 décembre 2024 s'élèvent à 16 837 millions d'euros.

5.2.5.4 Analyse du bilan actif

5.2.5.4.1 Participations évaluées par équivalence

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
TOTAL VALEURS NETTES	9 290	2 589	-	11 879
TOTAL NET	**9 290**	**2 589**	-	**11 879**

Les augmentations s'expliquent par l'évolution au 31 décembre 2024 de la valeur d'équivalence des titres de participations

Les participations évaluées par équivalence sont recensées dans la note 7.4

5.2.5.4.2 Autres participations et immobilisations financières

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

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
Participation dans Nissan Motor Co. Ltd.	5 561		(916)	4 645
Droits représentatifs d'actifs nets remis en fiducie	3 072		(916)	2 156
Participation dans RNBV	12			12
TOTAL VALEURS BRUTES	**5 573**	-	**(916)**	**4 657**
Provisions pour dépréciation des autres participations et immobilisations financières	-			-
TOTAL NET	**5 573**	-	**(916)**	**4 657**

En date du 08 novembre 2023, le Nouvel Accord de l'Alliance entre Renault Group et Nissan est entré en vigueur. En conséquence, Renault Group et Nissan détiennent désormais une participation croisée de 15 %, avec une obligation de conservation, ainsi qu'une obligation de plafonnement de leurs participations. Les droits de vote de Renault Group et de Nissan sont plafonnés à 15 % des droits de vote exerçables, avec la possibilité pour chacun d'exercer librement ses droits de vote dans cette limite.

Avec l'entrée en vigueur du Nouvel Accord de l'Alliance, le 8 novembre 2023, Renault S.A. a transféré 3 728 millions d'euros de titres Nissan Motor Co. Ltd chez Natixis Fiduciaire. En décembre 2023, Renault S.A. avait procédé à une première cession de 211 millions de titres Nissan. Deux cessions complémentaires sont intervenues en 2024 pour un total d'environ 295 millions de titres Nissan. Le pourcentage d'intérêt (calculé sur un total d'actions après déduction des actions auto-détenues par Nissan) de Renault S.A. dans Nissan s'élève à 35,89 % au 31 décembre 2024 (39,1 % au 30 juin 2024 et 40,6 % au 31 décembre 2023).

Au 31 décembre 2024, la participation de Renault S.A. dans Nissan Motor Co. Ltd s'élève à 1 326 231 327 titres représentant 35,89 % du capital. Ces titres sont cotés à la Bourse de Tokyo. La valeur de marché du titre d'une valeur nominale de 50 yens s'élève à 480 yens (2,94 €) au 31 décembre 2024 soit 3 904 millions d'euros. Au 31 décembre 2023, la valeur de marché du titre s'élevait à 554,2 yens (5,76 €) soit 5 762 millions d'euros.

Au 31 décembre 2024, la valorisation boursière est inférieure de 741 millions d'euros à la valeur de Nissan à l'actif de la situation financière de Renault Group (supérieur de 201 millions d'euros au 31 décembre 2023). Un test de perte de valeur a été réalisé au 31 décembre 2024 intégrant les hypothèses suivantes :

- taux d'actualisation après impôts de 8,89 % (8,32 % au 31 décembre 2023),
- taux de croissance à l'infini (y compris effet de l'inflation) de 2,33 % (1,61 % au 31 décembre 2023),
- valeur terminale déterminée sur la base d'hypothèses de profitabilité en cohérence avec les données historiques de Nissan et avec des perspectives à moyen et long terme prudentes tenant compte des nouvelles prévisions de volume et de taux de change à moyen terme.

Le test ainsi réalisé n'a pas conduit à la constatation d'une perte de valeur de la participation dans Nissan au 31 décembre 2024. Aucun changement raisonnablement possible des principales hypothèses utilisées ne devrait conduire à avoir une valeur recouvrable inférieure à la valeur comptable de la participation dans Nissan.

5.2.5.4.3 Prêts et créances rattachés à des participations

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

(en millions d'euros)	Montant net en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant net en fin d'exercice
Dividendes à recevoir *	6	1	-	7
Prêts	19 056	2 232	(2 963)	18 325
TOTAL VALEURS BRUTES (1)	**19 062**	**2 233**	**(2 963)**	**18 332**
Provisions pour dépréciation	-	-	-	-
TOTAL NET	**19 062**	**2 233**	**(2 963)**	**18 332**
(1) Dont part à moins d'un an	*19 062*			*18 332*
Dont part à plus d'un an	-			-

*Net des réévaluations de change

Les prêts comprennent :

- 11 087 millions d'euros de placements de trésorerie auprès de Renault Finance (9 843 millions d'euros en 2023) ;
- 6 632 millions d'euros de comptes courants résultant de conventions de centralisation de gestion de trésorerie de filiales du Groupe (8 556 millions d'euros en 2023) ;
- 600 millions d'euros auprès de RCI dans le cadre d'une convention de gage-espèces (600 millions d'euros en 2023) ;
- 5 millions d'euros de prêt à Renault Tanger Méditerranée (RTM) (5 millions d'euros en 2023).

Le poste des prêts concerne intégralement les filiales du Groupe.

5.2.5.4.4 Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement comprennent les titres de Renault S.A. auto-détenus pour 241 millions d'euros.

La variation des titres auto-détenus s'analyse comme suit :

	Solde en début d'exercice	Levées d'option et attributions	Acquisition**	Cession**	Virement compte à compte	Dotations	Reprises	Solde en fin d'exercice
Nombre d'actions	5 324 520	3 260 411*	7 225 195	3 469 415	-	-	-	5 819 889
Actions affectées	162	(53)	114	-	-	-	-	223
Actions non affectées	9	(192)	188	-	-	-	-	5
Actions - contrat de liquidité	3		156	(158)	-	-	-	1
Montant Brut (en millions d'euros)	**174**	**(245)**	**458**	**(158)**	-			**229**
Dépréciation (en millions d'euros)	-	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	-
TOTAL (en millions d'euros)	**174**	**(245)**	**458**	**(158)**	-	-	-	**229**

* Il comprend les attributions de 1 877 994 actions au titre du SharePlan 2024.

** Les mouvements de l'année comprennent les opérations au titre du contrat de liquidité.

5.2.5.4.4.1 Plans d'options et d'attribution d'actions de performance

Le Conseil d'administration attribue périodiquement aux cadres et dirigeants du Groupe des actions de performance avec des périodes d'acquisition et d'inaccessibilité propres à chaque attribution. Jusqu'en 2012, il a également attribué périodiquement des options d'achat d'actions à des conditions de prix et de délai d'exercice propres à chaque attribution. Les plans mis en place intègrent des conditions de performance qui déterminent le nombre d'options ou d'actions accordées aux bénéficiaires. La perte du bénéfice des options ou des actions de performance est conforme aux dispositions réglementaires, avec perte totale en cas de démission ou de licenciement et décision, au cas par cas, pour les départs à l'initiative de l'entreprise.

Au 1er semestre 2024, le plan 31 d'attribution d'actions de performance a été mis en place portant sur 1 859 milliers d'actions représentant une valorisation initiale de 98 millions d'euros. La période d'acquisition des droits est de trois ans sans période d'incessibilité des actions.

Le Groupe a annoncé l'octroi de sept actions gratuites à ses salariés via un FCPE sans condition d'incessibilité avec une période d'acquisition des droits sur 2024.

5.2.5.4.4.1.1 Variation du nombre d'options et de droits d'attribution d'actions de performance détenues par les membres du personnel

	Droits d'attribution d'actions
Options restant à lever et droits en cours d'acquisition au 1er janvier 2024	5 207 892
Attribuées	2 020 184
Options levées ou droits définitivement acquis*	1 382 417
Options annulées	157 245
Options restant à lever et droits en cours d'acquisition au 31 décembre 2024	**5 688 414**

* Les droits d'attribution d'actions de performance définitivement acquis correspondent au plan 28 non-résident attribué en 2021.

5.2.5.4.4.1.2 Plans d'attribution d'actions de performance

N° de plan	Type de plan	Date d'attribution	Droits d'attribution au 31 décembre 2024	Date d'acquisition définitive	Période de conservation
Plan 28	Actions de performance	23 avril 2021		23 avril 2024	Néant
Plan 29 - Salariés	Actions de performance	25 mai 2022	1 530 100	25 mai 2025	Néant
Plan 29 - CEO	Actions de performance	25 mai 2022	75 000	25 mai 2025	Néant
Plan 29 - HYVIA	Actions de performance	25 mai 2022	4 000	25 mai 2025	Néant
Plan 29 - Co-invest 2022 - CEO	Actions de performance	15 mai 2023	8 629	15 mai 2026	15 mai 2026 - 15 mai 2028
Plan 29 - Co-invest 2022 - Salariés	Actions de performance	15 février 2023	198 819	15 février 2026	15 février 2026 - 15 février 2028
Plan 30 - Salariés	Actions de performance	15 février 2023	1 507 086	15 février 2026	Néant
Plan 30 - CEO	Actions de performance	11 mai 2023	75 000	11 mai 2026	Néant
Plan 30 ter - additionnel 2023	Actions de performance	14 décembre 2023	174 615	14 décembre 2026	Néant
Plan 30 CEO - additionnel 2023	Actions de performance	14 décembre 2023	22 500	14 décembre 2026	Néant
Plan 30 - Co-invest 2023 - Salariés	Actions de performance	14 décembre 2023	78 495	14 février 2027	14 février 2027 - 14 décembre 2028
Plan 30 - Co-invest 2023 - CEO	Actions de performance	14 décembre 2023	7 790	14 février 2027	14 février 2027 - 14 décembre 2028
Plan 31 - CEO	Actions de performance	16 mai 2024	120 000	15 mai 2027	Néant
Plan 31 - Salariés	Actions de performance	16 mai 2024	1 718 770	15 mai 2027	Néant
Renaulution CEO	Actions de performance	16 mai 2024	153 430	15 mai 2028	16 mai 2028 - 15 mai 2029
TOTAL			**5 674 234**		

5.2.5.4.5 Créances et autres comptes d'actif

Les créances sont essentiellement constituées :

- des créances des filiales dans le cadre du plan d'actionnariat salariés Renaulution Share Plan correspondant à la décote de 30 % et à la moins-value calculée entre le prix de référence et le prix d'achat des actions par Renault S.A. sur le marché pour 11 M€ ;
- des créances clients constituées de factures à établir de 221 millions d'euros au titre des actions de performance (contre 106 millions d'euros en 2023) dans le cadre de la convention de refacturation entre Renault S.A. et Renault s.a.s ;
- des créances fiscales détaillées dans le tableau ci-dessous.

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
CREANCES FISCALES				
Impôt sur les sociétés Acompte	190	173	(189)	174
CIR : Crédit Impôt Recherche	128	131	(134)	125
Créances de l'IFF	-		-	-
Autres créances fiscales	60	-	-	60
TOTAL VALEURS BRUTES [1]	**378**	**304**	**(323)**	**359**
PROVISIONS POUR DEPRECIATION				
CIR : Crédit Impôt Recherche	-	-		-
TOTAL	-	-	-	-
TOTAL NET	**378**	**304**	**(323)**	**359**
(1) Dont part à moins d'un an	*224*			*207*
Dont part à plus d'un an	*154*			*152*

Les augmentations sont constituées principalement de l'acompte d'impôt sur les sociétés pour 173 millions d'euros, de créances sur Crédit Impôt Recherche de l'année pour 126 millions d'euros et du complément du CIR 2023 pour 5 millions d'euros.

Les diminutions sont constituées de l'utilisation du Crédit d'Impôt Recherche 2023 pour 134 millions d'euros et de l'acompte d'impôts sur les sociétés de 189 millions d'euros lors de la liquidation fiscale du groupe.

Les autres comptes d'actif sont essentiellement constitués :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
AUTRES COMPTES D'ACTIFS				
Charges à répartir (1.1)	19	-	(7)	12
Primes de remboursement sur obligations (1.2)	6	-	(3)	3
Ecart de conversion actif (1.3)	383	60	(187)	256
TOTAL [1]	**408**	**60**	**(197)**	**271**
(1) Dont part à moins d'un an	*393*			*264*
Dont part à plus d'un an	*15*			*7*

(1.1) Charges à répartir constituées de soultes versées et de frais d'émissions sur divers emprunts ;

(1.2) Primes de remboursement sur divers emprunts à long terme (entre 5 et 7 ans) ;

(1.3) Écarts de change réalisés lors des remboursements d'emprunts en yens utilisés dans le cadre de la couverture Nissan et comptabilisés dans un compte de différence d'évaluation sur instruments de trésorerie pour 185 millions.

5.2.5.5 Analyse du bilan passif

5.2.5.5.1 Capitaux propres

La variation des capitaux propres s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	Solde en début d'exercice	Affectation du résultat 2023	Distribution	Résultat 2024	Autres	Solde en fin d'exercice
Capital	1 127					1 127
Primes d'émission	4 782					4 782
Ecart d'équivalence (IV.4.1)	3 420				2 589	6 009
Réserves légales et règlementées	113					113
Report à nouveau	9 937	386				10 323
Résultat de l'exercice	926	(386)	(540)	781		781
TOTAL	**20 305**	**-**	**(540)**	**781**	**2 589**	**23 135**

Le montant des réserves non distribuables s'élève à 6 121 millions d'euros au 31 décembre 2024.

Au 31 décembre 2024, le capital de Renault S.A. se répartit comme suit :

	Répartition du capital		Droits de vote	
	Nombre de titres détenus	% du capital	En nombre	En %
État	44 387 915	15,01 %	82 268 222	22,47 %
Salariés	16 643 088	5,63 %	24 127 618	6,59 %
Auto-contrôle	5 819 889	1,97 %		
Nissan	44 358 343	15,00 %	54 918 707	15,00 %
Autres	184 513 049	62,39 %	204 810 163	55,94 %
TOTAL	**295 722 284**	**100 %**	**366 124 710**	**100 %**

La valeur nominale du titre Renault S.A. s'élève à 3,81 euros.

5.2.5.5.2 Autres fonds propres

Les autres fonds propres sont constitués par les titres participatifs, émis en octobre 1983 et en avril 1984 par Renault S.A., et remboursables avec prime à sa seule initiative. 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, égale au minimum à 2,25%, en fonction de l'évolution du chiffre d'affaires consolidé, calculée à périmètre et méthodes de consolidation identiques.

Au 31 décembre 2024, il reste sur le marché 797 659 titres pour un total de 130 millions d'euros avec intérêts courus. Ces titres sont cotés à la Bourse de Paris. La valeur de marché du titre d'une valeur nominale de 153 euros s'élève à 323,15 euros au 31 décembre 2024 (293 euros au 31 décembre 2023).

La rémunération 2024 de 17 millions d'euros (16 millions d'euros en 2023) figure dans les intérêts versés et autres charges assimilées.

5.2.5.5.3 Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Dotations	Reprises avec consommation	Reprises sans consommation	Montant en fin d'exercice
Provisions pour charges *	158	99	(46)	(5)	206
Autres provisions pour risques	11		-	(3)	8
TOTAL	**169**	**99**	**(46)**	**(8)**	**214**
Dont part à moins d'un an	*2*				*-*
Dont part à plus d'un an	*167*				*214*

Une provision pour charge de 206 millions d'euros (158 millions en 2023) est constituée au 31 décembre 2024 au titre d'attributions des actions gratuites.

Chacun des litiges connus dans lesquels Renault S.A. est impliqué a fait l'objet d'un examen à la date d'arrêté des comptes, et, après avis des conseils juridiques et fiscaux, les provisions jugées nécessaires ont, le cas échéant, été constituées pour couvrir les risques estimés.

5.2.5.5.4 Emprunts et dettes financières

5.2.5.5.4.1 Emprunts obligataires

Les emprunts obligataires s'élèvent à 6 950 millions d'euros au 31 décembre 2024 (8 624 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Sur l'année 2024, les principales évolutions sont :

- Le remboursement de l'emprunt EMTN52 émis le 18 avril 2018, d'une durée de 6 ans pour un nominal de 700 millions d'euros et d'un coupon de 1 % ;
- Le remboursement de l'emprunt obligataire Samouraï 24 émis le 6 juillet 2021, d'une durée de 3 ans, pour un nominal de 110 milliards de yens (836 millions d'euros) et un coupon de 1,54 % ;
- Le remboursement de l'emprunt EMTN56 émis le 20 décembre 2019, d'une durée de 5 ans pour un nominal de 57 millions d'euros et d'un coupon à taux variable (euribor 3 mois plus 1,611 points de base).

Ventilations par échéances

(en millions d'euros)	31 décembre 2024 TOTAL	- 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
Valeur nominale	6 904	2 266	3 038	1 000	600
Intérêts courus	46	46			
TOTAL	**6 950**	**2 312**	**3 038**	**1 000**	**600**

(en millions d'euros)	31 décembre 2023 TOTAL	- 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
Valeur nominale	8 566	1 593	2 280	3 093	1 000
Intérêts courus	58	58			
TOTAL	**8 624**	**1 651**	**2 280**	**3 093**	**1 000**

Ventilation par devise

(en millions d'euros)	31 décembre 2024 Avant couverture	Après couverture	31 décembre 2023 Avant couverture	Après couverture
Euros	5 145	5 324	5 850	6 928
Yen	1 805	1 625	2 774	1 696
TOTAL	**6 950**	**6 950**	**8 624**	**8 624**

Ventilation par nature de taux

(en millions d'euros)	31 décembre 2024 Avant couverture	Après couverture	31 décembre 2023 Avant couverture	Après couverture
Taux fixe	6 950	6 950	8 624	8 566
Taux variable		-		58
TOTAL	**6 950**	**6 950**	**8 624**	**8 624**

5.2.5.5.4.2 Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit

Les emprunts et dettes auprès des établissements de crédit, principalement contractés hors du Groupe, s'élèvent à 161 millions d'euros au 31 décembre 2024 (351 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Sur l'année 2024, les principales évolutions sont :

- le remboursement de l'emprunt Bank of China émis le 28 juin 2019 d'une durée de 5 ans pour un montant nominal de 75 millions d'euros et d'un coupon de 0,815 % ;
- le remboursement de l'emprunt Schuldschein émis le 1er aout 2019 d'une durée de 5 ans pour un montant nominal de 140 millions d'euros et d'un coupon de 0,682 %.

Ventilation par échéances

(en millions d'euros)	31 décembre 2024 TOTAL	- 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
Valeur nominale	160	110	50	-	-
Intérêts courus	1	1			
TOTAL	**161**	**111**	**50**	**-**	**-**

(en millions d'euros)	31 décembre 2023 TOTAL	- 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
Valeur nominale	350	190	110	-	50
Intérêts courus	1	1			
TOTAL	**351**	**191**	**110**	**-**	**50**

Ventilation par devise

(en millions d'euros)	31 décembre 2024 Avant couverture	Après couverture	31 décembre 2023 Avant couverture	Après couverture
Euros	161	161	351	351
TOTAL	**161**	**161**	**351**	**351**

Ventilation par nature de taux

(en millions d'euros)	31 décembre 2024 Avant couverture	Après couverture	31 décembre 2023 Avant couverture	Après couverture
Taux fixe	111	111	301	301
Taux variable	50	50	50	50
TOTAL	**161**	**161**	**351**	**351**

5.2.5.5.4.3 Emprunts et dettes financières divers

Les emprunts et dettes financières divers s'élèvent à 4 437 millions d'euros au 31 décembre 2024 (4 509 millions au 31 décembre 2023). Ils sont essentiellement composés de :

- 3 772 millions d'euros d'emprunts auprès de filiales du Groupe dont la trésorerie est excédentaire ;
- 665 millions d'euros de billets de trésorerie.

Tous ces emprunts et dettes financières ont une durée inférieure à 1 an.

Aucun emprunt n'est assorti de sûretés réelles.

5.2.5.5.5 Autres dettes

L'évolution de ce poste s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Variation	Montant en fin d'exercice
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	6	1	7
Dettes sociales	2	2	4
Dettes fiscales	616	87	703
Dettes sur autres immobilisations et comptes rattachés	5	-	5
Autres dettes diverses	2	-	2
TOTAL	**631**	**90**	**721**
Dont part à moins d'un an	*275*		*381*
Dont part à plus d'un an	*356*		*340*

La variation des dettes fiscales correspond principalement à une augmentation de la dette d'impôt vis-à-vis des filiales pour 87 millions d'euros.

5.2.5.5.6 Instruments financiers passif

Il s'agit des écarts de change latents sur les instruments de couverture adossés aux emprunts obligataires émis en yens sur le marché japonais du Samouraï.

5.2.5.5.7 Comptes de régularisation passif

Les comptes de régularisation passif intègrent les écarts de conversion passifs sur les instruments en devises de la société. Ces écarts contiennent également les effets de change réalisés sur certains instruments de couverture dont la date de maturité est dépassée et dont l'effet de change est conservé au bilan pour être recyclé en compte de résultat de façon symétrique à l'élément couvert.

5.2.5.6 Instruments financiers

5.2.5.6.1 Instruments financiers et gestion des risques

Les engagements correspondants (exprimés en valeur notionnelle et, le cas échéant en juste valeur) se présentent comme suit :

	2024		2023	
(en millions d'euros)	Notionnel	Juste valeur	Notionnel	Juste valeur
Swaps de devises	179	(23)	1 072	(142)
Swap de taux	50	(2)	50	(2)
Achats à terme	401	-	471	(1)

Toutes ces opérations sont avec Renault Finance.

Risque de change

Les opérations de gestion du risque de change comprennent essentiellement des opérations de swaps ou des opérations de change à terme visant à couvrir ses propres financements libellés en devises. En outre, Renault S.A. réalise des opérations de change à terme dans le cadre de la couverture des prêts et emprunts libellés en devises accordés à ses filiales.

Risque de taux

Renault S.A. porte l'essentiel de l'endettement du Groupe. Sa politique de gestion du risque de taux s'appuie sur deux principes : le financement des investissements long terme à taux fixe et la constitution de réserves de liquidité à taux variable. Par ailleurs, les financements en yens mis en place dans le cadre des opérations de couverture de sa participation financière dans Nissan sont réalisés à taux fixe.

Pour mettre en œuvre sa gestion du risque de taux et de change décrite ci-dessus, Renault S.A. a recours à des instruments dérivés avec pour contrepartie Renault Finance, filiale à 100 % du Groupe.

Risque de liquidité

Le secteur opérationnel automobile du Groupe doit disposer de ressources financières pour financer son activité courante et les investissements nécessaires à son développement futur. Il doit donc emprunter de manière régulière sur les marchés bancaires et de capitaux pour refinancer sa dette, ce qui l'expose à un risque de liquidité en cas de fermeture des marchés ou de tension sur l'accès au crédit. Dans le cadre de la politique de centralisation de sa trésorerie, Renault S.A.

assure l'essentiel du refinancement du secteur opérationnel automobile, soit par recours aux marchés de capitaux sous la forme de ressources à long terme (émissions obligataires, placements privés) et à court terme (billets de trésorerie), soit par recours aux financements bancaires.

Par ailleurs, Renault S.A. dispose d'accords de crédit confirmés auprès d'établissements bancaires (Voir note 6.2).

La documentation contractuelle des financements et accords de crédit ne contient aucune clause pouvant mettre en cause le maintien du crédit en raison de l'évolution de la qualité de la signature de Renault ou du respect de ratios financiers.

Compte tenu des réserves de trésorerie disponibles, des lignes de crédit confirmées non utilisées à la clôture et des perspectives de renouvellement des financements court terme, Renault S.A. dispose de ressources financières suffisantes pour faire face à ses engagements à 12 mois.

5.2.5.6.2 Actifs donnes en garantie et engagements donnés et reçus

Les engagements reçus de Renault S.A. comprennent les lignes de crédit ouvertes non utilisées pour un montant de 3 295 millions d'euros en 2024 contre 3 310 millions d'euros en 2023. Ces lignes ne sont pas assorties de clauses restrictives.

Les engagements donnés de Renault S.A. comprennent la convention de dépôt nantie auprès de RCI Banque dans le cadre de sa gestion du ratio grands risques. Cette convention est enregistrée pour 600 millions d'euros dans les prêts à l'actif du bilan.

5.2.5.7 Autres éléments d'information

5.2.5.7.1 Capacité d'autofinancement

La capacité d'autofinancement est déterminée comme suit :

(en millions d'euros)	2024	2023
Résultat net	781	926
Dotations aux amortissements, charges à répartir	10	15
Dotations nettes aux provisions pour risques et charges	45	(24)
Valeur nette des éléments cédés	63	(163)
TOTAL	**899**	**754**

5.2.5.7.2 Effectifs

Renault S.A. ne compte aucun salarié.

5.2.5.7.3 Jetons de présence verses aux administrateurs et rémunérations des mandataires sociaux

Le montant maximum possible de la rémunération des administrateurs (jetons de présence) s'élève à 1,5 millions d'euros en 2024 (1,5 millions d'euros en 2023).

En 2025, le montant net des jetons de présence à verser aux administrateurs s'élèvent à 913 846 euros au titre de 2024 (861 200 euros versés au titre de 2023). Le Président du Conseil d'administration et le directeur général ne perçoivent pas de jetons de présence au titre de leurs mandats.

Les rémunérations des mandataires sociaux hors charges sociales comptabilisées en résultat en 2024, incluant les parts variables provisoires s'élèvent à 6 millions d'euros.

Le nombre d'actions de performance attribuées en 2024 aux mandataires sociaux s'élève à 273 430 actions.

5.2.5.7.4 Tableaux des filiales et participations

Participations directes

Sociétés	Capital	Capitaux propres hors capital social et résultat de l'exercice	Quote-part du capital détenu en %	Valeur inventaire des titres détenus	Variation de la valeur d'inventaire entre 2024 & 2023
PARTICIPATIONS					
Renault s.a.s 122-122 bis avenue du Général Leclerc 92100 Boulogne-Billancourt	537	6 885	100 %	11 063	2 631
Dacia 1 rue Uzinei 115400 Mioveni ROUMANIE (1)	511	179	99,43 %	817	4
Nissan 2 Takara-Cho, Kanagawa-Ku, Yokohama-Shi, Kanagawa-Ken JAPON (2) *	8 719	NC	35,89 %	2 489	0
RNBV Jachthavenweg 130, 1081KJ Amsterdam PAYS-BAS **	6	NC	50,00 %	12	0
Sofasa Carrera 49 N°39 Envigado COLOMBIE (3)			27,66 %	(1)	(5)
TOTAL PARTICIPATIONS				**14,380**	

(1) Le cours de conversion retenu pour Dacia est de 4,9743 lei roumains pour un euro

(2) Le cours de conversion retenu pour Nissan est de 163,06 yens pour un euro

(3) Le cours de conversion retenu pour Sofasa est de 4572,32 pesos colombiens pour un euro

Sociétés (en millions d'euros)	Chiffres d'affaires HT sur 12 mois se clôturant le 31/12/2024	Bénéfice net ou perte du dernier exercice	Dividendes encaissés par Renault S.A. en 2024
PARTICIPATIONS			
Renault s.a.s 122-122 bis avenue du Général Leclerc 92100 Boulogne-Billancourt	52 491	2 664	-
Dacia 1 rue Uzinei 115400 Mioveni ROUMANIE (1)	5 591	115	97
Nissan 2 Takara-Cho, Kanagawa-Ku, Yokohama-Shi, Kanagawa-Ken JAPON (2) *			
RNBV Jachthavenweg 130, 1081KJ Amsterdam PAYS-BAS **			142
Sofasa Carrera 49 N°39 Envigado COLOMBIE (3)			

(1) Le cours de conversion retenu pour Dacia est de 4,9743 lei roumains pour un euro

(2) Le cours de conversion retenu pour Nissan est de 163,06 yens pour un euro

(3) Le cours de conversion retenu pour Sofasa est de 4572,32 pesos colombiens pour un euro

*Pour Nissan, les informations sont disponibles dans la note 12 du Documents d'Enregistrement Universel 2024 de Renault Group à l'adresse suivante : https://www.renaultgroup.com/finance/publications

** Pour RNBV, les informations ne sont pas disponibles

Participations indirectes

La liste des filiales détenues indirectement par Renault S.A. est disponible dans le document « Informations complémentaires sur la composition de Renault Group » sur le site du Groupe au sein de la partie Informations financières à l'adresse suivante :

https://www.renaultgroup.com/finance/publications

Mentions relatives aux prises de participation

Cf. Note II.4.1

5.2.5.7.5 Informations sur les délais de paiement fournisseurs et clients

En référence à l'article L. 441-10 du Code de Commerce, Renault S.A. n'ayant pas d'activité commerciale, nous ne publions pas de délais fournisseurs et clients.

Des éléments sur ce sujet se trouvent dans le rapport de gestion de Renault s.a.s.

5.2.5.7.6 Résultats financiers des 5 derniers exercices

(en millions d'euros)	2020	2021	2022	2023	2024
Situation financière en fin d'exercice					
Capital	1 127	1 127	1 127	1 127	1 127
Nombre d'actions et de certificats d'investissement restants	295 722 284	295 722 284	295 722 284	295 722 284	295 722 284
Résultat global des opérations effectuées					
Chiffre d'affaires hors taxes					
Résultat avant impôt, amortissements et provisions[1]	(212)	464	186	798	603
Impôt sur les bénéfices	100	123	148	155	178
Résultat après impôt, amortissements et provisions	(139)	538	364	926	781
Résultat distribué				73	540
Résultat par action en euros					
Résultat avant impôt, amortissements et provisions[1]	(0,72)	1,57	0,63	2,70	2,04
Résultat après impôt, amortissements et provisions	(0,47)	1,82	1,23	313	2,64
Dividende net attribué à chaque action	0,00	0,00	0,25	1.,85	2,20
Personnel[3]					

(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) Calculé en tenant compte du nombre moyen d'actions en fin d'exercice.
(3) Pas d'effectif.

5.2.5.7.7 Évènements postérieurs à la clôture

Aucun événement postérieur à la clôture n'est à mentionner.

5.2.5.7.8 Consultation des états financiers

A partir du 24 mars 2025, les états financiers 2024 sont inclus dans le Document d'Enregistrement Universel disponible à l'adresse ci-dessous, ainsi que ceux des années précédentes.

https://www.renaultgroup.com/finance/publicationsComptes annuels de Renault S.A.

5.2.6 Rapport spécial des commissaires aux comptes sur les conventions règlementées

Assemblée générale d'approbation des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024

A l'assemblée générale de la société Renault S.A.,

En notre qualité de commissaires aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions règlementées.

Il nous appartient de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques, les modalités essentielles ainsi que les motifs justifiant de l'intérêt pour la société des conventions dont nous avons été avisés ou que nous aurions découvertes à l'occasion de notre mission, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé ni à rechercher l'existence d'autres conventions. Il vous appartient, selon les termes de l'article R. 225-31 du code de commerce, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions en vue de leur approbation.

Par ailleurs, il nous appartient, le cas échéant, de vous communiquer les informations prévues à l'article R. 225-31 du code de commerce relatives à l'exécution, au cours de l'exercice écoulé, des conventions déjà approuvées par l'assemblée générale.

Nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimé nécessaires au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette mission. Ces diligences ont consisté à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

Conventions soumises à l'approbation de l'assemblée générale

Conventions autorisées et conclues au cours de l'exercice écoulé

En application de l'article L. 225-40 du code de commerce, nous avons été avisés des conventions suivantes conclues au cours de l'exercice écoulé qui ont fait l'objet de l'autorisation préalable de votre conseil d'administration.

- **Avec la société Nissan Motor Co., Ltd (ci-après « Nissan »)**

Personnes concernées

Mme Yu Serizawa et M. Joji Tagawa, administrateurs de votre société nommés sur proposition de la société Nissan ;

MM. Jean-Dominique Senard et Pierre Fleuriot, administrateurs communs de votre société et de la société Nissan.

« Cession d'actions Nissan » en date du 27 mars 2024

Lors de sa séance du 26 mars 2024, votre conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention intitulée « cession d'actions Nissan » entre votre société et la société Nissan dont l'objet est de définir les termes et conditions de la participation de votre société à l'opération de rachat par Nissan de ses propres actions annoncée le 27 mars 2024. Cette convention a été signée le 27 mars 2024.

La cession prévue par cette convention porte sur un maximum de 100 242 900 actions Nissan détenues en fiducie, à un prix égal au cours de clôture de l'action Nissan le jour de bourse précédant l'exécution par Nissan du rachat d'actions diminué, en cas d'exécution le 28 mars 2024, du montant du dividende par action Nissan qui sera versé aux titulaires d'actions Nissan détenant des actions Nissan au 27 mars 2024.

Votre conseil d'administration a motivé l'intérêt pour votre société de conclure cette convention en indiquant qu'elle s'inscrit dans le cadre du rééquilibrage des participations croisées entre votre société et la société Nissan. Cette cession permet par ailleurs à Renault S.A. d'obtenir une liquidité immédiate pour un maximum de 100 242 900 d'actions Nissan détenues en fiducie.

Le 28 mars 2024, votre société a procédé à la cession de 99 132 100 actions Nissan détenues en fiducie pour une valeur unitaire de 593,4 JPY (3,61 euros) représentant un montant total de 358,4 millions d'euros. La société Nissan a procédé au rachat et à l'annulation de ces titres le 3 avril 2024.

« Cession d'actions Nissan » en date du 26 septembre 2024

Lors de sa séance du 20 septembre 2024, votre conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention intitulée « cession d'actions Nissan » entre votre société et la société Nissan dont l'objet est de définir les termes et conditions de la participation de votre société à l'opération de rachat par Nissan de ses propres actions annoncée le 26 septembre 2024. Cette convention a été signée le 26 septembre 2024.

La cession prévue par cette convention porte sur un maximum de 195 473 600 actions Nissan détenues en fiducie, à un prix égal au cours de clôture de l'action Nissan le jour de bourse précédant l'exécution par Nissan du rachat d'actions retraité de 5 yens, montant correspondant à un acompte sur dividende égal à l'acompte sur dividende de Nissan pour 2023, conformément aux règles de rachat d'actions de la Bourse de Tokyo.

Votre conseil d'administration a motivé l'intérêt pour votre société de conclure cette convention en indiquant qu'elle s'inscrit dans le cadre du rééquilibrage des participations croisées entre votre société et la société Nissan. Cette cession permet par ailleurs à Renault S.A. d'obtenir une liquidité immédiate pour un maximum de 195 473 600 d'actions Nissan détenues en fiducie.

Le 26 septembre 2024, votre société a procédé à la cession de 195 473 600 actions Nissan détenues en fiducie pour une valeur unitaire de 408,5 JPY (2,53 euros) représentant un montant total de 494,2 millions d'euros. La société Nissan a procédé au rachat et à l'annulation de ces titres le 3 octobre 2024.

Conventions déjà approuvées par l'assemblée générale

Conventions approuvées au cours d'exercices antérieurs dont l'exécution s'est poursuivie au cours de l'exercice écoulé

En application de l'article R. 225-30 du code de commerce, nous avons été informés que l'exécution des conventions suivantes, déjà approuvées par l'assemblée générale au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours de l'exercice écoulé

- **Avec les sociétés Nissan Motor Co. Ltd (ci-après « Nissan »), Daimler AG et Renault-Nissan B.V. (ci-après « RNBV »)**

Personnes concernées

Mme Yu Serizawa et M. Joji Tagawa, administrateurs de votre société nommés sur proposition de la société Nissan ;

MM. Jean-Dominique Senard et Pierre Fleuriot, administrateurs communs de votre société et de la société Nissan.

« Master Cooperation Agreement »

Le 6 avril 2010, votre société et les sociétés Nissan, Daimler AG et RNBV ont conclu un « Master Cooperation Agreement » définissant les modalités de leur coopération stratégique.

Le 13 décembre 2013, votre conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un premier avenant au « Master Cooperation Agreement », afin d'étendre le champ des projets couverts par cette coopération stratégique. La conclusion de cet avenant le 19 décembre 2013 a été approuvée par votre assemblée générale du 30 avril 2014.

En octobre 2016, Nissan Motor Co. Ltd. a acquis 34% du capital de Mitsubishi Motors Corporation.

Lors de sa séance du 15 juin 2018, votre conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un deuxième avenant au « Master Cooperation Agreement » ayant pour objet la participation de Mitsubishi Motors Corporation à la coopération. La conclusion de ce deuxième avenant le 3 octobre 2018 a été approuvée par votre assemblée générale du 12 juin 2019.

Le « Master Cooperation Agreement » et ses avenants continuent de produire leurs effets entre les parties.

- **Avec la société Nissan Motor Co. Ltd (ci-après « Nissan »)**

Personnes concernées

Mme Yu Serizawa et M. Joji Tagawa, administrateurs de votre société nommés sur proposition de la société Nissan.

MM. Jean-Dominique Senard et Pierre Fleuriot, administrateurs communs de votre société et de la société Nissan.

« Framework Agreement » et son avenant « First amendment to the Framework Agreement »

Lors de sa séance du 5 février 2023, votre conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un accord cadre « Framework Agreement » entre votre société et la société Nissan dont l'objet est d'encadrer la réorganisation du partenariat entre les sociétés Renault S.A. & Nissan et de renforcer l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi (ci-après l'« Alliance »). Cet accord a été signé le 6 février 2023.

Les termes de ce contrat ont pour objet principal d'établir un cadre en vue de la signature des contrats définitifs devant couvrir :

i. la réorganisation de l'Alliance, consistant, notamment, en un rééquilibrage des participations croisées entre Renault et Nissan à hauteur de 15% des droits de vote et la mise en place d'une nouvelle gouvernance de l'Alliance ;

ii. la mise en œuvre des projets « Reload » consistant à développer des partenariats avec Nissan sur des projets opérationnels concrets couvrant les marchés, les véhicules et les technologies.

iii. la participation de Nissan au projet Ampere, consistant pour Nissan à devenir un investisseur stratégique dans la nouvelle entité Ampere Holding S.A.S.

Cet accord a été amendé en date du 7 novembre 2023 et votre conseil d'administration avait préalablement autorisé la conclusion de cet amendement lors de sa séance du 5 novembre 2023.

L'avenant au contrat a pour objet principal d'ajuster à la marge le nombre d'actions que Renault S.A. et Nissan détiendront respectivement dans le capital de l'une et l'autre société à la date de réalisation du rééquilibrage de leurs participations réciproques, et ainsi le nombre d'actions de Nissan qui sera transféré par Renault en fiducie à la date de réalisation de ce rééquilibrage.

Les termes de ce contrat et de son avenant ne contiennent pas d'implication de prix pour la société.

Le « Framework Agreement » et son avenant ont été approuvés par l'Assemblée Générale des actionnaires du 16 mai 2024.

« New Alliance Agreement » et son avenant « First amendment and Restatement to the New Alliance Agreement »

Lors de sa séance du 5 février 2023, votre conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention intitulée « New Alliance Agreement » entre votre société et la société Nissan dont l'objet est d'encadrer la gouvernance de l'Alliance et de gouverner la relation capitalistique entre votre société et la société Nissan. Cette convention a été signée le 26 juillet 2023.

Ce contrat remplace les contrats antérieurs suivants conclus entre votre société et la société Nissan :

i. le contrat intitulé « Restated Alliance Master Agreement » en date du 28 mars 2002 et ses avenants

ii. le contrat intitulé « Alliance and Equity Participation Agreement » en date du 27 mars 1999, tel que modifié par l'Avenant nº 1 du 8 juin 2000,

iii. le « Memorandum of Understanding » en date du 12 mars 2019.

Les termes de ce contrat ont pour objet de définir le nouveau cadre des relations entre votre société et la société Nissan et prévoient :

i. la mise en place d'une nouvelle gouvernance de l'Alliance,

ii. le rééquilibrage des participations croisées entre votre société et la société Nissan à hauteur de 15 % du capital social via le transfert de 28,4 % des titres Nissan détenues par votre société au sein d'une fiducie et la mise en place d'un droit de première offre exerçable par Nissan sur les cessions de ses titres par votre société ou par la société de Fiducie sur instruction de votre société.

iii. la limitation des droits de vote à 15 % des droits de vote exerçables par votre société et la société Nissan avec la possibilité d'exercice libre de ces droits de vote.

iv. la représentation des deux sociétés au conseil d'administration de l'une et de l'autre. Votre société et la société Nissan pourront réciproquement proposer la nomination de deux administrateurs à leurs conseils d'administration respectifs.

Cette convention a été amendée en date du 7 novembre 2023 et votre conseil d'administration avait préalablement autorisé la conclusion de cet amendement lors de sa séance du 5 novembre 2023.

L'avenant au contrat a pour objet principal d'ajuster à la marge le nombre d'actions que Renault S.A. et Nissan détiendront respectivement dans le capital de l'une et l'autre société à la date de réalisation du rééquilibrage de leurs participations réciproques, et d'ajuster en conséquence les chiffres des pourcentages de leurs obligations de conservation et de plafonnement.

Les termes de ce contrat et de son avenant ne contiennent pas d'implication de prix pour la société.

Le « New Alliance Agreement » et son avenant ont été approuvés par l'Assemblée Générale des actionnaires du 16 mai 2024.

- **Avec les sociétés Nissan Motor Co. Ltd (ci-après « Nissan ») et Ampere Holding S.A.S. (ci-après « Ampere »)**

Personnes concernées

Mme Yu Serizawa et M. Joji Tagawa, administrateurs de votre société nommés sur proposition de la société Nissan.

MM. Jean-Dominique Senard et Pierre Fleuriot, administrateurs communs de votre société et de la société Nissan.

« Investment agreement »

Lors de sa séance du 5 février 2023, votre conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention intitulée « Investment agreement » entre votre société, la société Nissan et la société Ampere dont l'objet est de définir les termes et conditions selon lesquels la société Nissan investirait et deviendrait un investisseur stratégique dans la société Ampere, une nouvelle société créée par votre société et dédiée aux véhicules électriques et aux logiciels. Cette convention a été signée le 26 juillet 2023.

Les termes de cette convention définissent :

i. le montant qu'investirait Nissan dans Ampere,

ii. les termes et conditions selon lesquels Nissan investirait en cas d'offre au public des actions d'Ampere,

iii. les termes et conditions pour l'investissement privé de Nissan dans Ampere si aucune offre au public d'actions d'Ampere n'était réalisée avant le 31 décembre 2024,

iv. les projets de pactes d'actionnaires à conclure entre Renault S.A et Nissan en cas d'offre au public d'actions d'Ampere ou, le cas échéant, en cas d'investissement privé de Nissan,

v. des déclarations et garanties standard pour des opérations similaires. La réalisation de l'investissement est soumise aux conditions préalables habituelles, y compris les approbations réglementaires applicables.

Les termes de cette convention ne contiennent pas d'implication de prix pour la société. Le montant maximum qui serait investi par Nissan, via une souscription d'actions Ampere, est de 600 millions d'euros.

Le Ampere « Investment Agreement » a été approuvé par l'Assemblée Générale des actionnaires du 16 mai 2024.

Paris La Défense, le 21 février 2025

Les commissaires aux comptes

KPMG S.A. — Forvis Mazars SA

Bertrand Pruvost — Géraldine Lebrun — Loic Wallaert — Julien Huvé


MO-
008-MT
MO-
808-MT

6 Information sur la Société, le capital et l'actionnariat

6.1 Renseignements à caractère général 530

6.1.1 Présentation générale 530

6.1.2 Dispositions particulières des statuts 530

6.2 Informations sur le capital social et l'actionnariat 532

6.2.1 Capital social 532

6.2.2 Modification du capital social 532

6.2.3 Évolution du capital social au cours des cinq dernières années 532

6.2.4 Capital autorisé non émis 532

6.2.5 Capital potentiel 534

6.2.6 Actionnariat de Renault S.A. 536

6.3 Information sur les titres Renault 538

6.3.1 Action Renault 538

6.3.2 Titres participatifs Renault et Diac 539

6.3.3 Dividendes 540

6.4 Politique d'information des actionnaires et calendrier financier 541

6.4.1 Dialogue avec les investisseurs 541

6.4.2 Agenda 2025 des annonces financières 541

6.4.3 Contacts 542

6.4.4 Documents accessibles au public 542

6.1 Renseignements à caractère général

6.1.1 Présentation générale

6.1.1.1 Dénomination sociale et siège social

Dénomination sociale : Renault.

Siège social : 122-122 bis avenue du Général Leclerc, 92100 Boulogne-Billancourt, France.

6.1.1.2 Forme juridique

Société anonyme de droit français.

6.1.1.3 Date de constitution et durée de la Société

La Société a été créée le 16 janvier 1945. Elle expirera le 31 décembre 2088 sauf cas de dissolution anticipée ou de prorogation.

6.1.1.4 Objet social résumé

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).

Le texte complet de l'objet social de la Société figure à l'article 3 de ses statuts, disponibles sur le site www.renaultgroup.com.

6.1.1.5 Numéros d'immatriculation et d'identification

Numéro du Registre du Commerce et des Sociétés (RCS) : 441 639 465 (RCS Nanterre).

Code APE : 6420Z.

Numéro Siret du siège : 441 639 465 00018.

Numéro de LEI : 969500F7JLTX36OUI695.

6.1.1.6 Consultation des documents juridiques

Les statuts de la Société, le règlement intérieur du Conseil d'administration, les documents relatifs aux Assemblées générales, les rapports des Commissaires aux comptes et tous documents tenus à disposition des actionnaires en application de la loi peuvent être consultés au siège social de la Société.

6.1.1.7 Exercice social

L'exercice social commence le 1er janvier et se clôt le 31 décembre de chaque année.

6.1.2 Dispositions particulières des statuts

6.1.2.1 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 le 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.

6.1.2.2 Assemblées générales

Les Assemblées générales sont convoquées dans les conditions légales et réglementaires. Il est justifié du droit de participer aux Assemblées générales par l'inscription en compte des titres au nom de l'actionnaire ou de l'intermédiaire inscrit pour son compte, au deuxième jour ouvré précédant l'Assemblée générale à zéro heure, heure de Paris, soit dans les comptes de titres nominatifs tenus par la Société, soit dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité. S'agissant des titres au porteur, l'inscription en compte des titres dans les comptes tenus par l'intermédiaire habilité est constatée par une attestation de participation délivrée par ce dernier.

6.1.2.3 Actions et droits de vote

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.

Chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède d'actions, sous réserve des dispositions ci-après.

Depuis le 3 avril 2016, en application de l'article L. 225-123 du Code de commerce, modifié par la loi n° 2014-384 du 29 mars 2014, dite loi Florange, à défaut d'une clause contraire dans les statuts de Renault adoptée postérieurement à la promulgation de la loi Florange, un droit de vote double de celui conféré aux autres actions est attribué de plein droit à toutes les actions entièrement libérées pour lesquelles il est justifié d'une inscription nominative, depuis deux ans au moins, au nom du même actionnaire.

Au 31 décembre 2024, 105 254 278 actions Renault avaient un droit de vote double, représentant environ 35,59 % du capital et environ 53,27 % des droits de vote qui peuvent être exercés en Assemblée générale de Renault à cette date.

Le droit de vote double cesse de plein droit pour toute action ayant fait l'objet d'une conversion au porteur ou d'un transfert de propriété sous réserve des exceptions prévues par la loi.

Les actions gratuites provenant d'une augmentation de capital par incorporation de réserves, bénéfices ou primes bénéficieront du droit de vote double dès leur émission dans la mesure où elles sont attribuées à raison d'actions bénéficiant déjà de ce droit.

Par ailleurs, les actions d'autocontrôle sont privées du droit de vote. Au 31 décembre 2024, le nombre de droits de vote théoriques ressort à 400 976 562.

En raison des 5 819 889 titres auto-détenus, le nombre de droits de vote exerçables s'élève à 395 156 673 au 31 décembre 2024.

6.1.2.4 Titres au porteur identifiable

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.

6.1.2.5 Franchissement de seuils

Outre l'obligation légale d'informer la Société de la détention de certaines fractions du capital ou des droits de vote, tout actionnaire ou société de gestion d'un organisme de placement collectif de valeurs mobilières qui vient à détenir un nombre d'actions ou des droits de vote supérieur à 2 % du capital ou un multiple de ce pourcentage, mais inférieur ou égal à 5 % du capital ou des droits de vote, est tenu, dans un délai de quatre (4) jours ouvrés 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 porte sur des fractions de capital ou des droits de vote de 1 %.

Pour la détermination des seuils ci-dessus, il sera tenu compte également des actions détenues indirectement et des actions assimilées aux actions possédées telles que définies par les dispositions des articles L. 233-7 et L. 233-9 du Code de commerce.

Le déclarant devra certifier que la déclaration faite comprend bien tous les titres détenus ou possédés au sens de l'alinéa qui précède et indiquer la date ou les dates d'acquisition. L'obligation de déclaration s'applique de la même façon en cas de franchissement à la baisse de chacun des seuils ci-dessus, 2 % ou 1 % selon le cas.

À 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 générale.

Franchissement des seuils légaux en 2024

Au cours de l'exercice 2024, la Société n'a reçu aucune déclaration de franchissement des seuils légaux de 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 1/3, 50%, 2/3, 90 % et 95 % du capital et des droits de vote de la Société.

6.2 Informations sur le capital social et l'actionnariat

6.2.1 Capital social

Au 31 décembre 2024, le capital social s'élève à 1 126 701 902,04 euros, réparti en 295 722 284 actions de 3,81 euros de valeur nominale chacune. Les actions sont intégralement souscrites et entièrement libérées.

6.2.2 Modification du capital social

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 dans les conditions prévues par la loi, à procéder à ces opérations.

6.2.3 Évolution du capital social au cours des cinq dernières années

Il n'y a pas eu de modification de capital au cours des cinq dernières années.

6.2.4 Capital autorisé non émis

L'Assemblée générale des actionnaires du 16 mai 2024 a autorisé le Conseil d'administration à procéder à diverses opérations financières emportant augmentation de capital de la Société avec ou sans droit préférentiel de souscription.

Tableau des délégations en matière d'augmentation de capital

Le tableau ci-après récapitule les délégations en cours de validité accordées par l'Assemblée générale des actionnaires de la Société au Conseil d'administration en matière d'augmentation de capital :

	Description de la délégation donnée au Conseil d'administration	Utilisation faite
21e résolution - AG 2024	Augmentation de capital par incorporation de réserves, bénéfices ou primes. Durée de 26 mois, soit jusqu'à l'Assemblée statuant sur les comptes 2025. Plafond autonome d'augmentation de capital fixé à 1 milliard d'euros.	Aucune
22e résolution - AG 2024	Émission d'actions ordinaires et/ou de valeurs mobilières donnant accès au capital avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires. Durée de 26 mois, soit jusqu'à l'Assemblée statuant sur les comptes 2025. Plafond d'augmentation de capital fixé à 350 millions d'euros (environ 30 % du capital).	Aucune
23e résolution - AG 2024	Émission d'actions ordinaires et/ou de valeurs mobilières donnant accès au capital avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, avec délai de priorité facultatif, par voie d'offre au public. Durée de 26 mois, soit jusqu'à l'Assemblée statuant sur les comptes 2025. Plafond d'augmentation de capital fixé à 120 millions d'euros (environ 10 % du capital).	Aucune

	Description de la délégation donnée au Conseil d'administration	Utilisation faite
24e résolution - AG 2024	Émission d'actions ordinaires et/ou de valeurs mobilières donnant accès au capital, avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, par voie de placements privés visés au 1° de l'article L. 411-2 du Code monétaire et financier. Durée de 26 mois, soit jusqu'à l'Assemblée statuant sur les comptes 2025. Plafond d'augmentation de capital fixé à 60 millions d'euros (environ 5 % du capital).	Aucune
25e résolution - AG 2024	Émission d'actions ordinaires et/ou de valeurs mobilières donnant accès au capital, avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, en vue de rémunérer des apports en nature consentis à la Société. Durée de 26 mois, soit jusqu'à l'Assemblée statuant sur les comptes 2025. Plafond d'augmentation de capital fixé à 120 millions d'euros (environ 10 % du capital).	Aucune
26e résolution - AG 2024	Augmentation de capital réservée aux salariés de la Société ou des sociétés qui lui sont liées, avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires. Durée de 26 mois, soit jusqu'à l'Assemblée statuant sur les comptes 2025. Plafond d'augmentation de capital fixé à 1 % du capital social de la Société.	Aucune
27e résolution - AG 2024	Attributions gratuites d'actions existantes ou à émettre de la Société au profit de salariés et de mandataires sociaux de la Société et des sociétés de Renault Group, emportant renonciation au droit préférentiel de souscription des actionnaires. Durée de 38 mois, soit jusqu'à l'Assemblée statuant sur les comptes 2026. Plafond d'attribution d'actions existantes ou d'augmentation de capital fixé à 3 % du capital social de la Société.	Autorisation utilisée pour couvrir les plans d'attribution gratuite d'actions gratuites et d'actionnariat salarié en 2024.

Il est précisé que le montant nominal total des augmentations de capital susceptibles d'être réalisées en vertu des 22ème, 23ème, 24ème, 25ème, 26ème et 27ème résolutions approuvées par l'Assemblée générale du 16 mai 2024 ne pourra excéder le plafond global des augmentations de capital fixé à 350 millions d'euros (trois cent cinquante millions d'euros) par la 22ème résolution.

6.2.5 Capital potentiel

6.2.5.1 Options

La Société a décidé de ne plus mettre en œuvre de plan d'options d'achat d'actions.

La dernière autorisation a été adoptée par l'Assemblée générale mixte du 29 avril 2011 pour une durée de 38 mois. Il n'est pas prévu de demander à l'Assemblée générale une nouvelle autorisation à ce titre.

6.2.5.2 Actions de performance

L'Assemblée générale mixte du 16 mai 2024 a autorisé, pour une durée de 38 mois, le Conseil d'administration en vertu de l'article L. 225-197-1 du Code de commerce, à procéder, au profit des membres du personnel salarié de la Société ou de certaines catégories d'entre eux et des sociétés et groupements qui lui sont liés dans les conditions visées à l'article L. 225-197-2 du Code de commerce, à des attributions d'actions de performance existantes ou à émettre. Plus d'informations sur les plans attribués et les actions en cours d'acquisition, il convient de se référer au tableau récapitulatif du chapitre 3.2.5.3 du présent Document d'enregistrement universel.

6.2.5.3 Rachat d'actions[1]

Conformément aux dispositions de l'article L. 225-209-2 du Code de commerce, l'Assemblée générale du 16 mai 2024 a autorisé, dans sa dix-neuvième résolution, la Société à opérer en Bourse sur ses propres actions pour une durée maximale de 18 mois.

Les objectifs de ce programme sont :

i. d'annuler tout ou partie des actions acquises, notamment pour compenser la dilution liée à l'acquisition d'actions attribuées gratuitement ;

ii. d'utiliser tout ou partie des actions acquises pour mettre en œuvre tout plan d'attribution gratuite d'actions ou toute autre plan d'actionnariat au profit des anciens et actuels salariés et dirigeants de la Société et de son Groupe ;

iii. de remettre tout ou partie des actions acquises lors de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant droit à l'attribution d'actions de la Société ;

iv. d'animer le marché secondaire ou la liquidité de l'action Renault au travers d'un contrat de liquidité ; et

v. plus généralement, de réaliser toute autre opération admise, ou qui viendrait à être autorisée ou admise, par la loi ou la réglementation en vigueur ou par l'AMF.

A. Opérations réalisées par Renault sur ses propres actions au cours de l'exercice 2024

1. Animation de la liquidité de l'action Renault

Renault S.A. a confié à BNP Paribas, à compter du 1er juillet 2022 et pour une durée d'un an renouvelable par tacite reconduction, la mise en œuvre d'un contrat de liquidité et de surveillance de marché portant sur ses actions ordinaires.

Dans le cadre de ce contrat de liquidité, la Société a procédé en 2024 à l'acquisition de 3 421 390 actions au cours moyen d'achat de 43,14 euros pour un montant total de 147 590 332 euros et a cédé 3 469 415 actions au cours moyen de vente de 43,17 euros pour un montant total de 149 764 299 euros.

Conformément à la réglementation en vigueur, la Société a publié le 10 janvier 2025 le bilan semestriel du contrat de liquidité au 31 décembre 2024, également disponible sur son site Internet : www.renaultgroup.com.

2. Couverture des plans d'allocation d'actions aux salariés

Dans le cadre de son programme de rachat d'actions approuvé par l'Assemblée générale du 16 mai 2024, Renault a procédé au rachat de :

- 1 451 120 actions en mai 2024,
- 1 448 880 actions en juin 2024, et
- 900 000 actions en octobre 2024.

Les 5 796 286 actions détenues par Renault hors contrat de liquidité au 31 décembre 2024 sont affectées en totalité à la mise en œuvre de plans d'attribution gratuite d'actions de performance, ou toute autre forme d'attribution, d'allocation ou de cession destinées aux salariés et dirigeants du Groupe. En effet, les actions acquises par les bénéficiaires de rémunération en actions (*Long–Term Incentives*) ne doivent pas avoir pour effet de modifier le capital social. Ainsi, il est prévu que les actions acquises dans le cadre d'une attribution gratuite d'actions de performance sont issues du programme de rachat d'actions. L'objectif est de conserver le capital social de la Société inchangé.

1 Ce paragraphe comprend les informations devant figurer dans le descriptif du programme de rachat d'actions en application de l'article 241-2 du règlement général de l'AMF et les informations requises en application des dispositions de l'article L. 225-211 du Code de commerce.

Opérations réalisées par Renault en 2024 dans le cadre de son programme de rachat

	Flux bruts cumulés au 31 décembre 2024						Positions ouvertes au 31 décembre 2024	
	Couverture des plans d'allocations d'actions		Contrat de liquidité		Total			
	Achat	Vente	Achat	Vente	Achat	Vente	Positions ouvertes à l'achat	Positions ouvertes à la vente
Nombre de titres	3 800 000	0	3 421 390	3 469 415	7 221 390	3 469 415	Néant	Néant
Prix moyen de vente, d'achat ou d'exercice en €	49,50	0	43,14	43,17	46,48	43,17	Néant	Néant
Montant en €	188 092 759		147 590 332	149 764 299	335 683 091	149 764 299		

B. Situation à fin 2024 et affectation des actions auto-détenues

Au 31 décembre 2024, les 5 819 889 actions de 3,81 euros de valeur nominale détenues directement par la Société, représentant 1,97 % du capital, étaient ainsi affectées :

- 5 796 286 actions affectées à l'objectif « couverture des allocations d'actions aux salariés », représentant 1,96 % du capital et une valeur nette comptable de 226 567 827,60 euros ;
- 23 603 actions affectées à l'objectif « animation de la liquidité de l'action », représentant 0,01 % du capital et une valeur nette comptable de 1 100 350,64 euros.

- Pourcentage de capital auto-détenu de manière directe et indirecte au 31 décembre 2024 : 1,97 %.
- Nombre de titres annulés au cours des 24 derniers mois précédant le 31 décembre 2024 : 0.
- Nombre de titres détenus en portefeuille au 31 décembre 2024 : 5 819 889.
- Valeur nette comptable du portefeuille au 31 décembre 2024 : 227 668 178 euros.
- Valeur du portefeuille au 31 décembre 2024[2] : 273 825 777 euros.

Descriptif du programme de rachat soumis pour autorisation à l'Assemblée générale du 30 avril 2025

En application du règlement général de l'Autorité des marchés financiers (AMF) (art. 241-1 à 241-7) et de l'article L. 451-3 du Code monétaire et financier, le présent descriptif de programme a pour but de décrire les objectifs et les modalités du nouveau programme de rachat par Renault de ses propres actions qui sera soumis pour autorisation à l'Assemblée générale des actionnaires du 30 avril 2025 (22ème résolution).

Les objectifs de ce programme sont :

i. favoriser la liquidité et animer le marché des titres de la Société par l'intermédiaire d'un prestataire de services d'investissement agissant de manière indépendante dans le cadre d'un contrat de liquidité conforme à la pratique de marché admise par l'Autorité des marchés financiers ;

ii. allouer des actions aux mandataires sociaux et aux membres du personnel de la Société et des autres entités du Groupe, et notamment dans le cadre (i) de la participation aux résultats de l'entreprise, (ii) de tout plan d'options d'achat d'actions de la Société, dans le cadre des dispositions des articles L. 225-177 et suivants et L. 22-10-56 et suivants du Code de commerce, ou (iii) de tout plan d'épargne conformément aux dispositions des articles L. 3332-1 et suivants du Code du travail ou (iv) de toute attribution gratuite d'actions dans le cadre des dispositions des articles L. 225-197-1 et suivants et L. 22-10-59 du Code de commerce, ainsi que de réaliser toutes opérations de couverture afférentes à ces opérations, dans les conditions prévues par les autorités de marché et aux époques que le Conseil d'administration ou la personne agissant sur délégation du Conseil d'administration appréciera ;

iii. remettre des actions de la Société lors de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant droit, directement ou indirectement, par remboursement, conversion, échange, présentation d'un bon ou de toute autre manière à l'attribution d'actions de la Société dans le cadre de la réglementation en vigueur, ainsi que de réaliser toutes opérations de couverture afférentes à ces opérations, dans les conditions prévues par les autorités de marché et aux époques que le Conseil d'administration ou la personne agissant sur délégation du Conseil d'administration appréciera ;

iv. annuler tout ou partie des actions ainsi achetées, sous réserve de l'adoption de la vingt-troisième résolution de la présente Assemblée générale ou de toute autre résolution de même nature ;

v. mettre en œuvre toute pratique de marché qui viendrait à être admise par l'Autorité des marchés financiers et, plus généralement, réaliser toute opération conforme à la réglementation en vigueur.

L'acquisition, la cession, le transfert ou l'échange de ces actions pourront être opérés par tous moyens, notamment sur le marché ou de gré à gré (y compris par acquisition ou cession de bloc d'actions), par le recours à des instruments financiers dérivés ou à des bons ou valeurs mobilières donnant accès à des actions de la Société, ou par la mise en place de stratégies optionnelles, dans le respect de la réglementation applicable.

2 Sur la base d'un cours de Bourse de 47,05 euros au 31 décembre 2024.

L'Assemblée générale fixe :

- à 100 euros par action, hors frais d'acquisition, le prix maximum d'achat (ou la contre-valeur de ce montant à la même date dans toute autre monnaie) et à 957,25 millions d'euros le montant maximal des fonds destinés à la réalisation du programme d'achat d'actions, étant précisé qu'en cas d'opération sur le capital, notamment de division ou de regroupement des actions ou d'attribution gratuite d'actions aux actionnaires, le prix et le montant maximum des fonds destinés à la réalisation du programme d'achat d'actions 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 ;
- le nombre d'actions pouvant être acquises à 10 % des actions composant le capital social, étant rappelé que (a) cette limite s'applique à un montant du capital de la Société qui sera, le cas échéant, ajusté pour prendre en compte des opérations affectant le capital social postérieurement à la présente Assemblée générale et (b) lorsque les actions sont rachetées pour favoriser la liquidité de l'action dans les conditions définies par le règlement général de l'AMF, le nombre d'actions pris en compte pour le calcul de la limite de 10 % correspond au nombre d'actions achetées, déduction faite du nombre d'actions revendues pendant la durée de l'autorisation.

Dans les limites permises par la réglementation applicable, les opérations effectuées par le Conseil d'administration en vertu de la présente autorisation pourront intervenir à tout moment pendant la durée de validité du programme de rachat d'actions, étant précisé qu'à compter du dépôt par un tiers d'un projet d'offre publique visant les titres de la Société et ce jusqu'à la fin de la période d'offre, le Conseil d'administration ne pourra mettre en œuvre la présente autorisation, ni la Société poursuivre l'exécution d'un programme d'achat d'actions sauf autorisation préalable par l'Assemblée générale.

Conformément aux dispositions de l'article L. 225-210 du Code de commerce, la Société ne pourra posséder, directement ou par l'intermédiaire d'une personne agissant en son propre nom mais pour le compte de la Société, plus de 10 % du total de ses propres actions, ni plus de 10 % d'une catégorie déterminée.

Tous pouvoirs sont conférés au Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation, en vue de mettre en œuvre la présente autorisation, pour en préciser, si nécessaire, les termes et en arrêter les modalités et notamment pour passer tout ordre de Bourse ou hors marché, affecter ou réaffecter les actions acquises aux différentes finalités poursuivies dans les conditions légales et réglementaires applicables, remplir toutes formalités et d'une manière générale faire tout ce qui est nécessaire.

Le Conseil d'administration informera chaque année l'Assemblée générale des opérations réalisées en application de la présente résolution.

La présente autorisation est conférée pour une durée maximum de dix-huit (18) mois à compter de la date de la présente Assemblée générale et prive d'effet, à hauteur des montants non utilisés, toute autorisation antérieure ayant le même objet.

6.2.6 Actionnariat de Renault S.A.

6.2.6.1 Les actionnaires de Renault S.A. au 31 décembre 2024

Répartition du capital et des droits de vote exerçables sur les trois derniers exercices

	31/12/2024			31/12/2023			31/12/2022		
	Nombre de titres détenus	% du capital	% des droits de vote	Nombre de titres détenus	% du capital	% des droits de vote	Nombre de titres détenus	% du capital	% des droits de vote
État français [1]	44 387 915	15,01 %	22,47 %	44 387 915	15,01 %	22,45 %	44 387 915	15,01 %	28,94 %
Nissan Finance. Co., Ltd. [2]	44 358 343	15,00 %	22,45 %	44 358 343	15,00 %	22,43 %	44 358 343	15,00 %	-
Salariés [3]	16 643 088	5,63 %	6,59 %	14 982 490	5,07 %	6,07 %	11 198 833	3,79 %	6,52 %
Autodétention [4]	5 819 889	1,97 %	-	5 324 520	1,80 %	-	5 310 961	1,80 %	-
Public	184 513 049	62,39 %	48,49 %	186 669 016	63,12 %	49,05 %	190 466 232	64,40 %	64,54 %
TOTAL	295 722 284	100,00 %	100,00 %	295 722 284	100,00 %	100,00 %	295 722 284	100,00 %	100,00 %

(1) Sur l'évolution des droits de vote de l'État français, voir les explications dans les paragraphes ci-après.

(2) L'entrée en vigueur le 8 novembre 2023 du nouvel accord d'alliance conclu entre Renault S.A. et Nissan Motor Co., Ltd. le 26 juillet 2023, tel que modifié le 7 novembre 2023 (« le ***New Alliance Agreement*** »), n'a pas modifié le niveau de participation de Nissan Finance Co., Ltd. au capital social de Renault S.A., qui demeure de 15 %. Par contre, conformément au ***New Alliance Agreement***, les droits de vote exerçables attachés aux actions Renault S.A. détenues par Nissan sont désormais contractuellement plafonnés à 15 % du total des droits de vote exerçables dans Renault S.A., avec la possibilité pour Nissan d'exercer librement ses droits de vote dans cette limite.

(3) Conformément à l'article L. 225-102 du Code de commerce, l'actionnariat salarié pris en compte dans cette catégorie correspond (i) aux actions détenues par les salariés et anciens salariés dans le cadre du plan d'épargne d'entreprise, essentiellement au travers de fonds communs de placement d'entreprise (FCPE), (ii) ainsi qu'aux actions nominatives détenues directement par les salariés bénéficiaires d'attributions gratuites d'actions à compter du plan d'attribution de 2016.

(4) Y compris les actions détenues dans le cadre du contrat de liquidité mis en place par la Société depuis le 1er juillet 2022. Les actions autodétenues sont privées de droits de vote.

Le capital social s'élève à 1 126 701 902,04 euros divisé en 295 722 284 actions. Au 31 décembre 2024, il se répartit de la manière suivante :

- l'État français détient 15,01 % du capital, correspondant à 22,14 % des droits de vote théoriques et 22,47 % des droits de vote exerçables de Renault ;
- le groupe Nissan, *via* sa filiale détenue à 100 % Nissan Finance Co., Ltd., détient 15,00 % du capital, correspondant à 22,13 % des droits de vote théoriques et 22,45 % des droits de vote exerçables. Cependant conformément au *New Alliance Agreement*, les droits de vote exerçables attachés aux actions Renault S.A. détenues par Nissan sont désormais contractuellement plafonnés à 15 % du total des droits de vote exerçables dans Renault S.A., avec la possibilité pour Nissan d'exercer librement ses droits de vote dans cette limite ;
- les salariés et anciens salariés de Renault détiennent 5,63 % du capital, dont 4,64 % dans le cadre des plans d'épargne du Groupe (directement ou *via* un FCPE) et 0,99 % par les salariés bénéficiaires d'attributions gratuites d'actions à compter du plan 2016 ;
- les actions autodétenues représentent 1,97 % du capital et, conformément à la loi, sont privées de droit de vote ;
- la part détenue par le public représente 62,39 % du capital (contre 63,12 % au 31 décembre 2023) ; et
- les membres du Conseil d'administration détiennent ensemble et directement moins de 0,1 % du capital de la Société.

À la connaissance de la Société, outre The Capital Group Companies, Inc. (5,82 %), il n'existe aucun actionnaire détenant directement ou indirectement, seul ou de concert, plus de 5 % du capital ou des droits de vote au 31 décembre 2024, autre que l'État français, Nissan Finance Co, Ltd et les salariés du Groupe.

Une enquête sur la composition de l'actionnariat de Renault a été réalisée au 31 décembre 2024.

Elle a permis d'estimer, de manière approchée, par grandes catégories d'actionnaires, la décomposition des actions détenues par le public. À cette date :

- les actionnaires institutionnels possédaient 47,04 % du capital de Renault, étant précisé que :
  - les institutionnels français détenaient 11,30 % du capital ;
  - les institutionnels étrangers détenaient 35,74 % du capital ; et
  - les 10 premiers actionnaires institutionnels français et étrangers détenaient environ 20,77 % du capital.
- le solde de la participation du public, soit 15,35 % du capital, était détenu principalement par des actionnaires individuels.

6.2.6.2 Accords d'actionnaires portant sur les titres et les droits de vote de la Société

À la connaissance de la Société et à la date du présent Document d'enregistrement universel, il n'existe aucun pacte d'actionnaires en vigueur régissant les relations des actionnaires de la Société, ni aucune action de concert.

Restrictions au libre exercice des droits de vote attachés aux actions détenues par Nissan

Conformément aux stipulations du Nouvel Accord de l'Alliance (New Alliance Agreement) conclu le 26 juillet 2023 entre Renault et Nissan Motor Co., Ltd. est entré en vigueur le 8 novembre 2023, les droits de vote du groupe Nissan (qui détient 15 % du capital de Renault *via* sa filiale Nissan Finance Co., Ltd.) sont plafonnés à 15 % des droits de vote exerçables en Assemblée générale de Renault.

Restrictions concernant l'acquisition et la cession d'actions Renault par Nissan

Conformément aux stipulations du Nouvel Accord de l'Alliance (*New Alliance Agreement*), Nissan a une obligation de conservation (lock-up) et une obligation de plafonnement (standstill) de sa participation au capital de Renault à 15 %. Nissan pourrait céder des actions Renault qu'il détient dans certaines circonstances limitées, notamment dans l'hypothèse où Nissan franchirait passivement à la hausse le seuil de 15 % du capital social de Renault (à la suite d'une réduction de capital de Renault) ou le seuil de l'obligation de conservation serait abaissé en dessous de 15 % du fait de la dilution de Renault au capital de Nissan. Dans ces circonstances, la cession par Nissan d'actions Renault devrait s'effectuer dans le cadre d'un processus organisé et coordonné avec Renault et dans lequel Renault bénéficie d'un droit de première offre, à son profit ou au profit d'un tiers désigné.

Restrictions concernant Nissan en cas d'offre publique sur les actions Renault

Conformément aux stipulations du Nouvel Accord de l'Alliance (*New Alliance Agreement*), Nissan a une obligation de ne pas envisager, assister, soutenir ou participer à (i) une quelconque offre publique concernant Renault ou (ii) une quelconque sollicitation des actionnaires de Renault en lien avec une offre publique, ou une opération qui aurait le même résultat ou effet, dans chaque cas non expressément soutenue par le Conseil d'administration de Renault.

6.3 Information sur les titres Renault

6.3.1 Action Renault

6.3.1.1 Place de cotation et indices boursiers

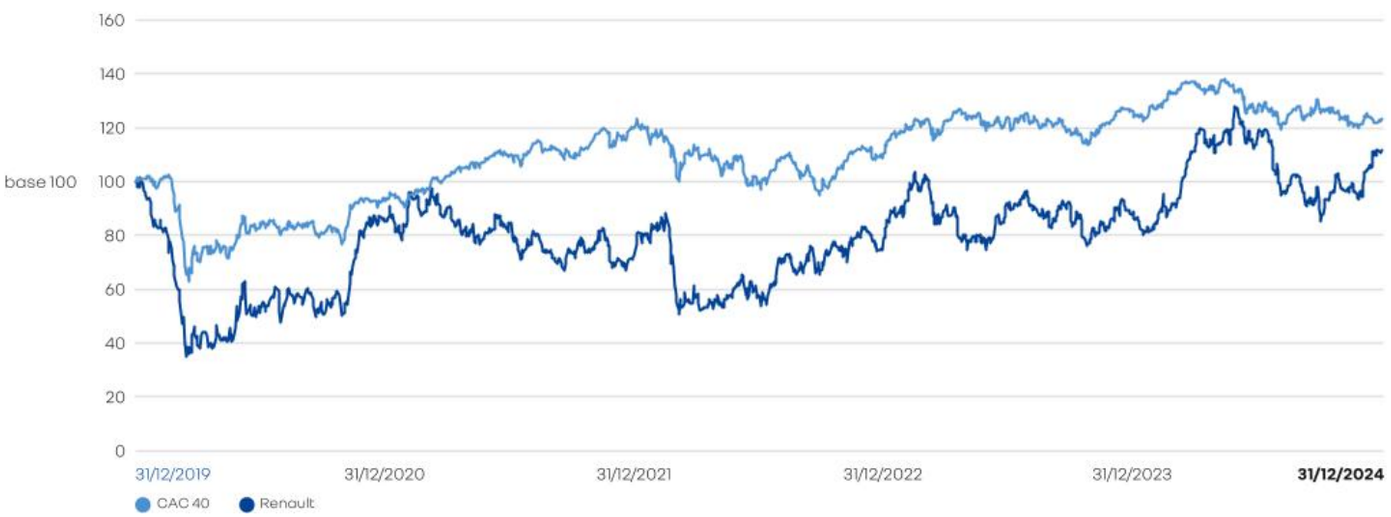
L'action Renault est cotée à la Bourse de Paris (marché règlementé d'Euronext Paris) depuis le 17 novembre 1994, date de l'ouverture du capital de la Société. Le prix de l'action, lors de l'offre publique de vente relative à cette opération, était de 165 francs, soit 25,15 euros. Renault fait partie des valeurs qui composent l'indice CAC 40, depuis le 9 février 1995.

Cotée sur Euronext – compartiment A, Code ISIN FR0000131906, Mnémo : RNO, l'action Renault est éligible au Service de règlement différé (SRD) ainsi qu'au PEA.

L'action Renault fait aussi partie des indices SBF, Euronext et Euro Stoxx Auto.

De plus, Renault est noté chaque année par des sociétés spécialisées sur ses performances extra-financières en matière de gestion des risques, performances sociales, environnementales, sociétales, etc. (Cf. Chapitre 2.1.1 du Document d'enregistrement universel 2024).

6.3.1.2 Évolution du cours de Bourse Renault depuis cinq ans



Évolution du cours de l'action Renault et des marchés

	2024	2023	2022	2021	2020
Plus haut de l'année (en euros)	53,98	43,57	37,18	41,08	42,81
Plus bas de l'année (en euros)	33,76	31,29	21,31	28,13	14,55
Dernier cours de l'année (en euros)	47,05	36,91	31,28	30,55	35,76
Évolution du titre sur l'année (en %)	27,5	+18,0	+2,4	-14,58	-15,22
Évolution du CAC sur l'année (en %)	-2,2	+16,5	-9,5	+28,85	-7,14
Évolution du DJ Auto Stoxx (Europe) sur l'année (en %)	-12,2	+19,1	-20,1	+25,12	+3,71
Nombre d'actions échangées sur l'année	271 052 256	300 054 951	442 559 006	343 735 550	638 440 377
Capitalisation boursière (en millions d'euros)	13 914	10 914	9 249	9 033	10 575

Source : Nasdaq.

La moyenne des cotations des 30 derniers jours de Bourse en 2024 est de 43,15 euros (source : S&P Capital IQ).

6.3.2 Titres participatifs Renault et Diac

6.3.2.1 Titres participatifs Renault

Caractéristiques des titres participatifs Renault

Renault a fait notamment un appel public à l'épargne par le biais d'émissions de titres participatifs, à hauteur de deux millions de titres de 1 000 francs (soit 152,45 euros de nominal), en deux émissions assimilables d'un million de titres chacune, en octobre 1983 et octobre 1984.

Les titres participatifs Renault sont cotés à la Bourse de Paris (code ISIN : FR0000140014).

La notice d'émission de ces titres est disponible sur le site Internet de Renault, rubrique Finance ou auprès de la Direction des Relations Financières sur demande.

Entre mars et avril 2004, Renault a procédé à une opération d'offre publique de rachat de ses titres participatifs au cours unitaire de 450 euros. À l'issue de cette opération, 1 202 341 titres, soit 60,12 % des titres initialement émis, ont été rachetés puis annulés.

Le nombre de titres en circulation à l'issue de ces opérations était donc de 797 659, nombre resté inchangé au 31 décembre 2024.

Rémunération

La rémunération brute des titres participatifs payée le 24 octobre 2024 au titre de l'exercice 2023 s'est élevée à 25,43 euros, dont 10,29 euros de partie fixe et 15,14 euros de partie variable.

La rémunération au titre de l'exercice 2024, qui sera mise en paiement le 24 octobre 2025, s'élève à 26,40 euros, dont 10,29 euros de partie fixe et 16,11 euros de partie variable (sur la base d'un chiffre d'affaires consolidé de 56 232 millions d'euros pour l'année 2024 et d'un chiffre d'affaires retraité à structure et méthodes identiques de 52 376 millions d'euros pour l'année 2023).

Évolution du cours des TP Renault et nombre de titres échangés sur les trois dernières années

	2024	2023	2022
Plus haut de l'année (en euros)	365,00	362,00	443,65
Plus bas de l'année (en euros)	291,30	270,02	265,00
Dernier cours de l'année (en euros)	323,15	293,00	270,58
Nombre de titres échangés sur l'année	86 774	84 883	70 405

6.3.2.2 Titres participatifs Diac

Diac (filiale de crédit de RCI Banque) a émis, en 1985, 500 000 titres participatifs d'un montant nominal de 1 000 francs (soit 152,45 euros).

Les titres participatifs Diac sont cotés à la Bourse de Paris (code ISIN : FR0000047821).

Au 31 décembre 2024, le nombre de titres participatifs en circulation s'élevait à 60 269. Au cours de clôture de 190,00 euros, le titre participatif Diac représentait un montant total de 11 451 110 euros (et, au prix du nominal unitaire d'émission de 152,45 euros, un montant de 9 188 009 euros).

Durant l'exercice 2024, le cours du titre a fluctué entre 170,06 euros au plus bas et 210,00 euros au plus haut.

6.3.3 Dividendes

6.3.3.1 Politique de dividendes

Lors de la présentation de la phase Revolution du plan stratégique Renaulution le 8 novembre 2022, Renault Group a annoncé le rétablissement du paiement d'un dividende. Le taux de distribution augmentera de façon progressive et disciplinée, jusqu'à 35 % du résultat net – part du Groupe dès que le Groupe retrouvera une notation financière « investment grade ».

Le Conseil d'administration du 19 février 2025 a proposé de verser un dividende de 2,20 euros au titre de l'exercice 2024, proposition qui sera soumise au vote de l'Assemblée générale du 30 avril 2025. Le dividende serait intégralement versé en numéraire avec une date de détachement du dividende prévue le 8 mai 2025 et une mise en paiement le 12 mai 2025.

Ce dividende, en hausse de 19 % (+0,35 euro par action par rapport à l'année dernière), représente un taux de distribution de 21,5 % du résultat net – part du Groupe[3].

Dividendes versés au cours des cinq derniers exercices

Le paiement des dividendes est fait aux lieux et dates fixés par l'Assemblée générale des actionnaires et à défaut par le Conseil d'administration.

Exercice	Nombre de titres composant le capital social au 31 décembre	Dividende par action (en euros)	Date de mise en paiement des dividendes
2019	295 722 284	0,00[1]	–
2020	295 722 284	0,00[2]	–
2021	295 722 284	0,00[3]	–
2022	295 722 284	0,25	19 mai 2023
2023	295 722 284	1,85	24 mai 2024

(1) Le Conseil d'administration de Renault du 13 février 2020 avait proposé le versement de 1,10 euro par action au titre de l'exercice 2019. Dans le contexte lié à la pandémie de coronavirus dans le monde en 2020, et dans un souci de responsabilité vis-à-vis de l'ensemble des parties prenantes du Groupe qui ont consenti des efforts ou ont subi les effets de cette crise sans précédent, le Conseil d'administration du 9 avril 2020 a décidé de ne plus proposer la distribution de ce dividende, ce qui a été approuvé par l'Assemblée générale du 19 juin 2020 (3e résolution).

(2) Le Conseil d'administration de Renault du 18 février 2021 a décidé de ne pas proposer la distribution de dividende, ce qui a été approuvé par l'Assemblée générale du 23 avril 2021 (3e résolution).

(3) Le Conseil d'administration de Renault du 17 février 2022 a décidé de ne pas proposer la distribution de dividende, ce qui a été approuvé par l'Assemblée générale du 25 mai 2022 (3e résolution).

6.3.3.2 Délais de prescription des dividendes

Tout dividende qui n'est pas réclamé dans les cinq ans de son exigibilité est prescrit dans les conditions prévues par la loi. Les dividendes dont le paiement n'a pas été demandé sont versés au Trésor.

3 Excluant -1 527 millions d'euros de moins-value de cession des actions de Nissan et -694 millions d'euros de perte de valeur sur la participation dans Nissan.

6.4 Politique d'information des actionnaires et calendrier financier

6.4.1 Dialogue avec les investisseurs

Renault Group définit sa communication avec la communauté financière dans le strict respect de la directive 2014/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 concernant les marchés d'instruments financiers (MiFID2), le règlement n° 596/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 sur les abus de marché (MAR), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (RGPD) et, plus généralement, de la réglementation applicable, édictée notamment par l'AMF.

Depuis son introduction en Bourse en novembre 1994, Renault Group s'attache à délivrer à ses actionnaires et investisseurs une information précise, transparente et régulière pour les aider à appréhender les activités et la stratégie conduisant ainsi à une juste évaluation de la valeur de l'entreprise par le marché. Renault Group conduit un dialogue ouvert avec les analystes financiers et extra-financiers, gestionnaires de portefeuille, agences de notation financière et extra-financière et actionnaires individuels afin d'établir des relations dans la durée, fondées sur la crédibilité et la confiance, dans le respect des meilleures pratiques de la profession.

Au cours de l'année, le Directeur général, le Directeur financier et l'équipe des Relations Investisseurs vont à la rencontre de la communauté financière lors de campagnes d'engagement actionnarial, rendez-vous individuels, conférences, *Capital Market Day* et « *fieldtrips* ».

Des *roadshows* Gouvernance sont organisés en amont de l'Assemblée générale pour présenter les projets de résolutions aux actionnaires. Par ailleurs, des rencontres sont spécifiquement dédiées aux enjeux ESG du Groupe.

6.4.2 Agenda 2025 des annonces financières

- **20 février (avant Bourse)** Résultats annuels 2024
- **24 avril (avant Bourse)** Chiffre d'affaires du premier trimestre 2025
- **30 avril (après-midi)** Assemblée générale des actionnaires 2025
- **31 juillet (avant Bourse)** Résultats du premier semestre 2025
- **23 octobre (avant Bourse)** Chiffre d'affaires du troisième trimestre 2025

6.4.3 Contacts

Service des relations avec les actionnaires

E-mail : communication.actionnaires@renault.com

Ligne téléphonique actionnaires depuis la France (appel et service gratuits) : 0 800 650 650

Ligne téléphonique actionnaires depuis l'étranger :
+ 33 (0) 1 76 84 59 99

Ligne actionnaires salariés de Renault Group :
+ 33 (0) 1 76 85 50 24

Site web : https://renaultgroup.com/finance/

Responsable de l'information :
Philippine de Schönen,
Directrice des Relations Investisseurs Renault Group
philippine.de-schonen@renault.com

Les titres Renault peuvent faire l'objet d'une inscription au nominatif auprès de Uptevia :

Relations Actionnaires Renault
90-110, Esplanade du Général de Gaulle
92931 Paris La Défense Cedex
France

Depuis la France : 08 00 00 75 35

Depuis l'étranger : + 33 (0) 1 49 37 82 36

Renault Group innove et renforce son dispositif de communication financière grâce une application gratuite dédiée : Invest'R.

L'application Invest'R permet aux investisseurs, analystes, actionnaires individuels et médias de s'informer et de suivre en temps réel les actualités financières de Renault Group.

L'application Renault Group Invest'R est téléchargeable gratuitement sur l'App Store (Apple) :

https://apps.apple.com/us/app/investr/id1672033380

et Google Play (Android) :

https://play.google.com/store/apps/details?id=com.symexeconomics.rno.fr&pli=1

Toutes les informations sont constamment synchronisées avec le site internet Renault Group : www.renaultgroup.com

6.4.4 Documents accessibles au public

Sont notamment disponibles sur le site Internet www.renaultgroup.com, sous la rubrique Finance, les documents suivants :

- les statuts de la Société ;
- les communiqués financiers ;
- l'information règlementée dont la diffusion effective et intégrale est effectuée par voie électronique (y compris sur le site Internet de l'AMF), conformément à la directive Transparence, par l'intermédiaire d'un diffuseur professionnel figurant sur la liste publiée par l'AMF. Cette information inclut les Documents d'enregistrement universels déposés auprès de l'AMF ;
- l'information complémentaire sur la composition du Groupe établie en application du règlement n° 2016-09 du 2 décembre 2016 de l'Autorité des normes comptables française.


Renault Group
Renault Group
Renault Group
Renault Group

7 Assemblée générale de Renault S.A. du 30 avril 2025

7.1 Ordre du jour 546

7.2 Texte des résolutions 547

Le Conseil d'administration, lors de sa réunion du 19 février 2025, a arrêté l'ordre du jour et les projets des résolutions qui seront soumises à l'Assemblée générale des actionnaires devant se réunir le 30 avril 2025.

L'avis préalable de convocation de l'Assemblée générale a été publié au Bulletin des annonces légales obligatoires (BALO) du 24 février 2025. La version définitive de l'ordre du jour et des résolutions soumises au vote de l'Assemblée générale du 30 avril 2025 figurera dans l'avis de convocation dont la parution au BALO interviendra à la fin du mois de mars 2025.

7.1 Ordre du jour

À titre ordinaire

1. Approbation des comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2024 ;
2. Approbation des comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2024 ;
3. Affectation du résultat de l'exercice clos le 31 décembre 2024 et fixation du dividende ;
4. Rapport des Commissaires aux comptes sur les éléments servant à la détermination de la rémunération des titres participatifs ;
5. Approbation des conventions et engagements réglementés visés aux articles L.225-38 et suivants du Code de commerce ;
6. Approbation de la convention réglementée intitulée « Cession d'actions Nissan » conclue entre la Société et Nissan Motor Co., Ltd le 27 mars 2024 ;
7. Approbation de la convention réglementée intitulée « Cession d'actions Nissan » conclue entre la Société et Nissan Motor Co., Ltd le 26 septembre 2024 ;
8. Renouvellement du mandat de Madame Miriem Bensalah-Chaqroun en qualité d'administratrice indépendante ;
9. Renouvellement du mandat de Monsieur Bernard Delpit en qualité d'administrateur indépendant ;
10. Renouvellement du mandat de Monsieur Noël Desgrippes en qualité d'administrateur représentant les salariés actionnaires ;
11. Nomination de Madame Anne-Laure de Chammard en qualité d'administratrice indépendante ;
12. Nomination de Madame Armelle de Madre en qualité d'administratrice indépendante ;
13. Nomination de Madame Constance Maréchal-Dereu en qualité d'administratrice nommée sur proposition de l'Etat français ;
14. Nomination de Madame Michelle Baron en qualité d'administratrice nommée sur proposition de Nissan ;
15. Nomination de Monsieur Manabu Sakane en qualité d'administrateur nommé sur proposition de Nissan ;
16. Approbation des informations relatives à la rémunération des mandataires sociaux versée au cours ou attribuée au titre de l'exercice 2024 mentionnées à l'article L.22-10-9 I du Code de commerce ;
17. Approbation des éléments fixes et variables composant la rémunération totale et les avantages de toute nature versés au cours ou attribués au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2024 à Monsieur Jean-Dominique Senard, Président du Conseil d'administration ;
18. Approbation des éléments fixes et variables composant la rémunération totale et les avantages de toute nature versés au cours ou attribués au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2024 à Monsieur Luca de Meo, Directeur général ;
19. Approbation de la politique de rémunération du Président du Conseil d'administration pour l'exercice 2025 ;
20. Approbation de la politique de rémunération du Directeur général pour l'exercice 2025 ;
21. Approbation de la politique de rémunération des administrateurs pour l'exercice 2025 ;
22. Autorisation conférée au Conseil d'administration en vue d'opérer sur les actions de la Société ;

À titre extraordinaire

23. Autorisation donnée au Conseil d'administration en vue de réduire le capital de la Société par annulation d'actions détenues en propre ;

À titre ordinaire

24. Pouvoirs pour accomplir les formalités.

7.2 Texte des résolutions

Résolutions à caractère ordinaire

Première résolution

(Approbation des comptes sociaux de l'exercice clos le 31 décembre 2024)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance des rapports du Conseil d'administration ainsi que du rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes annuels, approuve les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2024 tels qu'ils lui ont été présentés ainsi que les opérations traduites dans ces comptes et résumées dans ces rapports.

Deuxième résolution

(Approbation des comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2024)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance des rapports du Conseil d'administration ainsi que du rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés, approuve les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2024 tels qu'ils lui ont été présentés, ainsi que les opérations traduites dans ces comptes et résumées dans ces rapports.

Troisième résolution

(Affectation du résultat de l'exercice clos le 31 décembre 2024 et fixation du dividende)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance des rapports du Conseil d'administration et des Commissaires aux comptes et après avoir constaté que le bénéfice de l'exercice s'élève à 780 719 555,36 euros et que le montant disponible pour l'affectation du résultat s'élève à 11 104 154 583,66 euros, décide d'affecter le bénéfice de l'exercice clos le 31 décembre 2024 de la manière suivante :

Résultat de l'exercice 2024	**780 719 555,36 euros**
Dotation à la réserve légale	-
Report à nouveau au 31 décembre 2024	10 323 435 028,30 euros
Bénéfice distribuable	**11 104 154 583,66 euros**
Dividendes prélevés sur le bénéfice distribuable	637 785 269 euros
Solde du report à nouveau après affectation	**10 466 369 314,66 euros**

Le montant du solde du report à nouveau après affectation intègre le montant des dividendes non versés aux actions auto-détenues (situation au 31 décembre 2024).

En cas de variation du nombre d'actions ouvrant droit à dividende par rapport au 31 décembre 2024, le montant global des dividendes serait ajusté en conséquence et le solde étant affecté au report à nouveau serait déterminé sur la base des dividendes effectivement mis en paiement.

Il est précisé, en application de la législation fiscale actuellement en vigueur, que la totalité du dividende d'un montant de 637 785 269 euros (déduction faite des 5 819 889 actions auto-détenues à la date du 31 décembre 2024) qui représente un dividende de 2,20 euros par action avant les prélèvements sociaux et le prélèvement forfaitaire non libératoire prévu à l'article 117 *quater* du Code général des impôts, est pour les personnes physiques résidentes fiscales en France, éligible à l'abattement de 40% mentionné au 2° du 3 de l'article 158 du Code général des impôts en cas d'option pour l'imposition suivant le barème de l'impôt sur le revenu.

Le dividende à distribuer sera détaché de l'action le 8 mai 2025 et sera mis en paiement le 12 mai 2025.

L'Assemblée générale décide que, conformément aux dispositions de l'article L.225-210 du Code de commerce, le montant du dividende correspondant aux actions que la Société viendrait à détenir lors de la mise en paiement sera affecté au compte « *report à nouveau* ».

Il est rappelé, conformément aux dispositions légales, que les dividendes distribués au titre des trois exercices précédents et les revenus éligibles à l'abattement visé au 2° du 3 de l'article 158 du Code général des impôts, ont été, par action, les suivants :

	Exercice 2021	Exercice 2022	Exercice 2023
Dividende par action	0 €	0,25 €	1,85 €
Montant des revenus distribués éligibles à l'abattement de 40 %	0 €	0,25 €	1,85 €
Montant des revenus distribués non éligibles à l'abattement de 40 %	-	-	-

Quatrième résolution

(Rapport des Commissaires aux comptes sur les éléments servant à la détermination de la rémunération des titres participatifs)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport des Commissaires aux comptes sur les éléments servant à la détermination de la rémunération des titres participatifs, statuant sur ce rapport, prend acte des informations relatives aux éléments servant à la détermination de la rémunération des titres participatifs.

Cinquième résolution

(Approbation des conventions et engagements réglementés visés aux articles L.225-38 et suivants du Code de commerce)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration et du rapport spécial des Commissaires aux comptes relatif aux conventions et engagements réglementés visés aux articles L.225-38 et suivants du Code de commerce, prend acte des informations relatives aux conventions et engagements conclus et autorisés au cours d'exercices antérieurs et dont l'exécution a été poursuivie au cours du dernier exercice qui y sont mentionnées.

Sixième résolution

(Approbation de la convention réglementée intitulée « Cession d'actions Nissan » conclue entre la Société et Nissan Motor Co., Ltd le 27 mars 2024)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport spécial des Commissaires aux comptes relatif aux conventions et engagements réglementés visés aux articles L.225-38 et suivants du Code de commerce, prend acte dudit rapport et approuve la convention intitulée « Cession d'actions Nissan » en date du 27 mars 2024, conclue entre la Société et Nissan Motor Co., Ltd, telle que préalablement autorisée par le Conseil d'administration lors de sa réunion du 26 mars 2024 et décrite dans le rapport précité.

Septième résolution

(Approbation de la convention réglementée intitulée « Cession d'actions Nissan » conclue entre la Société et Nissan Motor Co., Ltd le 26 septembre 2024)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport spécial des Commissaires aux comptes relatif aux conventions et engagements réglementés visés aux articles L.225-38 et suivants du Code de commerce, prend acte dudit rapport et approuve la convention intitulée « Cession d'actions Nissan » en date du 26 septembre 2024 conclue entre la Société et Nissan Motor Co., Ltd, telle que préalablement autorisée par le Conseil d'administration lors de sa réunion du 20 septembre 2024 et décrite dans le rapport précité.

Huitième résolution

(Renouvellement du mandat de Madame Miriem Bensalah-Chaqroun en qualité d'administratrice indépendante)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration, renouvelle le mandat d'administratrice de Madame Miriem Bensalah-Chaqroun pour une durée de quatre ans, soit jusqu'à l'Assemblée générale de 2029 appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2028.

Neuvième résolution

(Renouvellement du mandat de Monsieur Bernard Delpit en qualité d'administrateur indépendant)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration, renouvelle le mandat d'administrateur de Monsieur Bernard Delpit pour une durée de quatre ans, soit jusqu'à l'Assemblée générale de 2029 appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2028.

Dixième résolution

(Renouvellement du mandat de Monsieur Noël Desgrippes en qualité d'administrateur représentant les salariés actionnaires)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration, renouvelle le mandat d'administrateur de Monsieur Noël Desgrippes, avec pour suppléante Madame Laetitia Meurant, en qualité d'administrateur représentant les salariés actionnaires pour une durée de quatre ans, soit jusqu'à l'Assemblée générale de 2029 appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2028.

Onzième résolution

(Nomination de Madame Anne-Laure de Chammard en qualité d'administratrice indépendante)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration, nomme Madame Anne-Laure de Chammard en qualité d'administratrice pour une durée de quatre ans, soit jusqu'à l'Assemblée générale de 2029 appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2028.

Douzième résolution

(Nomination de Madame Armelle de Madre en qualité d'administratrice indépendante)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration, nomme Madame Armelle de Madre en qualité d'administratrice pour une durée de quatre ans, soit jusqu'à l'Assemblée générale de 2029 appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2028.

Treizième résolution

(Nomination de Madame Constance Maréchal-Dereu en qualité d'administratrice nommée sur proposition de l'État français)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration, nomme Madame Constance Maréchal-Dereu en qualité d'administratrice pour une durée de quatre ans, soit jusqu'à l'Assemblée générale de 2029 appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2028.

Quatorzième résolution

(Nomination de Madame Michelle Baron en qualité d'administratrice nommée sur proposition de Nissan)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration, nomme Madame Michelle Baron en qualité d'administratrice pour une durée de quatre ans, soit jusqu'à l'Assemblée générale de 2029 appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2028.

Quinzième résolution

(Nomination de Monsieur Manabu Sakane en qualité d'administrateur nommé sur proposition de Nissan)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration, nomme Monsieur Manabu Sakane en qualité d'administrateur pour une durée de quatre ans, soit jusqu'à l'Assemblée générale de 2029 appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2028.

Seizième résolution

(Approbation des informations relatives à la rémunération des mandataires sociaux versée au cours ou attribuée au titre de l'exercice 2024 mentionnées à l'article L.22-10-9 I du Code de commerce)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise visé à l'article L.225-37 du Code de commerce, approuve, en application de l'article L.22-10-34 I. du Code de commerce, les informations mentionnées à l'article L.22-10-9 I. du Code de commerce qui y sont présentées, telles qu'elles figurent dans les chapitres 3.2.2 et 3.2.3 du Document d'enregistrement universel 2024 de la Société.

Dix-septième résolution

(Approbation des éléments fixes et variables composant la rémunération totale et les avantages de toute nature versés au cours ou attribués au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2024 à Monsieur Jean-Dominique Senard, Président du Conseil d'administration)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise visé à l'article L.225-37 du Code de commerce, approuve, conformément aux dispositions de l'article L.22-10-34 II. du Code de commerce, les éléments fixes, variables et exceptionnels composant la rémunération totale et les avantages de toute nature versés au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024 ou attribués au titre du même exercice à Monsieur Jean-Dominique Senard, Président du Conseil d'administration, tels qu'ils figurent au chapitre 3.2.2.1 du Document d'enregistrement universel 2024 de la Société.

Dix-huitième résolution

(Approbation des éléments fixes et variables composant la rémunération totale et les avantages de toute nature versés au cours ou attribués au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2024 à Monsieur Luca de Meo, Directeur général)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise visé à l'article L.225-37 du Code de commerce, approuve, conformément aux dispositions de l'article L.22-10-34 II. du Code de commerce, les éléments fixes, variables et exceptionnels composant la rémunération totale et les avantages de toute nature versés au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024 ou attribués au titre du même exercice à Monsieur Luca de Meo, Directeur général, tels qu'ils figurent au chapitre 3.2.2.2 du Document d'enregistrement universel 2024 de la Société.

Dix-neuvième résolution

(Approbation de la politique de rémunération du Président du Conseil d'administration pour l'exercice 2025)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport sur le gouvernement d'entreprise visé à l'article L.225-37 du Code de commerce décrivant les éléments de la politique de rémunération des mandataires sociaux qui ont été fixés par le Conseil d'administration, approuve, en application des dispositions de l'article L.22-10-8 II. du Code de commerce, la politique de rémunération du Président du Conseil d'administration pour l'exercice 2025, telle que présentée au chapitre 3.2.4.1 du Document d'enregistrement universel 2024 de la Société.

Vingtième résolution

(Approbation de la politique de rémunération du Directeur général pour l'exercice 2025)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport sur le gouvernement d'entreprise visé à l'article L.225-37 du Code de commerce décrivant les éléments de la politique de rémunération des mandataires sociaux qui ont été fixés par le Conseil d'administration, approuve, en application des

dispositions de l'article L.22-10-8 II. du Code de commerce, la politique de rémunération du Directeur général pour l'exercice 2025, telle que présentée au chapitre 3.2.4.2 du Document d'enregistrement universel 2024 de la Société.

Vingt et unième résolution

(Approbation de la politique de rémunération des administrateurs pour l'exercice 2025)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport sur le gouvernement d'entreprise visé à l'article L.225-37 du Code de commerce décrivant les éléments de la politique de rémunération des mandataires sociaux qui ont été fixés par le Conseil d'administration, approuve, en application des dispositions de l'article L.22-10-8 II. du Code de commerce, la politique de rémunération des administrateurs pour l'exercice 2025, telle que présentée au chapitre 3.2.4.3 du Document d'enregistrement universel 2024 de la Société.

Vingt-deuxième résolution

(Autorisation conférée au Conseil d'administration en vue d'opérer sur les actions de la Société)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration :

1. autorise le Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation dans les conditions législatives et réglementaires, conformément aux dispositions des articles L.22-10-62 et suivants du Code de commerce, à acheter ou faire acheter, en une ou plusieurs fois et aux époques qu'il fixera, un nombre d'actions de la Société ne pouvant excéder 10 % du nombre total des actions composant le capital social, à quelque moment que ce soit.

   Ces opérations pourront être effectuées à tout moment, dans le respect de la réglementation en vigueur, à l'exclusion des périodes d'offre publique visant les titres de la Société.

   Ce pourcentage s'applique à un nombre d'actions ajusté, le cas échéant, en fonction des opérations pouvant affecter le capital social postérieurement à la présente Assemblée générale.

   Les acquisitions réalisées par la Société ne pourront en aucun cas conduire la Société à détenir à quelque moment que ce soit plus de 10 % des actions composant son capital social.

2. décide que cette autorisation pourra être utilisée afin de :

   i. favoriser la liquidité et animer le marché des titres de la Société par l'intermédiaire d'un prestataire de services d'investissement agissant de manière indépendante dans le cadre d'un contrat de liquidité conforme à la pratique de marché admise par l'Autorité des marchés financiers ;

   ii. allouer des actions aux mandataires sociaux et aux membres du personnel de la Société et des autres entités du Groupe, et notamment dans le cadre (i) de la participation aux résultats de l'entreprise, (ii) de tout plan d'options d'achat d'actions de la Société dans le cadre des dispositions des articles L.225-177 et suivants et L.22-10-56 et suivants du Code de commerce, (iii) de tout plan d'épargne conformément aux dispositions des articles L.3332-1 et suivants du Code du travail ou (iv) de toute attribution gratuite d'actions dans le cadre des dispositions des articles L.225-197-1 et suivants et L.22-10-59 du Code de commerce, ainsi que de réaliser toutes opérations de couverture afférentes à ces opérations, dans les conditions prévues par les autorités de marché et aux époques que le Conseil d'administration ou la personne agissant sur délégation du Conseil d'administration appréciera ;

   iii. remettre des actions de la Société lors de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant droit, directement ou indirectement, par remboursement, conversion, échange, présentation d'un bon ou de toute autre manière à l'attribution d'actions de la Société dans le cadre de la réglementation en vigueur, ainsi que de réaliser toutes opérations de couverture afférentes à ces opérations, dans les conditions prévues par les autorités de marché et aux époques que le Conseil d'administration ou la personne agissant sur délégation du Conseil d'administration appréciera ;

   iv. annuler tout ou partie des actions ainsi achetées, sous réserve de l'adoption de la vingt-troisième résolution de la présente Assemblée générale ou de toute autre résolution de même nature ;

   v. mettre en œuvre toute pratique de marché qui viendrait à être admise par l'Autorité des marchés financiers et, plus généralement, réaliser toute opération conforme à la réglementation en vigueur.

3. décide que le prix unitaire maximal d'achat ne pourra pas être supérieur, hors frais, à cent euros (100€) par action. Le Conseil d'administration pourra toutefois, en cas d'opérations sur le capital de la Société, notamment de modification de la valeur nominale de l'action, d'augmentation de capital par incorporation de réserves suivie de la création et de l'attribution gratuite d'actions, de division ou de regroupement de titres, ajuster le prix maximal d'achat susvisé afin de tenir compte de l'incidence de ces opérations sur la valeur de l'action de la Société ;

4. décide que l'acquisition, la cession ou le transfert de ces actions pourront être effectués et payés par tous moyens autorisés par la réglementation en vigueur, sur un marché règlementé, sur un système multilatéral de négociation, auprès d'un internalisateur systématique ou de gré à gré, notamment par voie d'acquisition ou de cession de blocs, par le recours à des options ou autres instruments financiers dérivés, ou à des bons ou, plus généralement, à des valeurs mobilières donnant droit à des actions de la Société, aux époques que le Conseil d'administration appréciera ;

5. décide que le Conseil d'administration aura tous pouvoirs, avec faculté de subdélégation dans les conditions législatives et réglementaires, afin, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires concernées, de procéder aux allocations et, le cas

échéant, aux réallocations permises des actions rachetées en vue de l'un des objectifs du programme à un ou plusieurs de ses autres objectifs, ou bien à leur cession, sur le marché ou hors marché.

Tous pouvoirs sont conférés en conséquence au Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation dans les conditions législatives et réglementaires, pour mettre en œuvre la présente autorisation, en préciser, si nécessaire, les termes et arrêter les modalités dans les conditions légales et de la présente résolution, et notamment passer tous ordres de bourse, conclure tous accords, notamment pour la tenue des registres d'achats et de ventes d'actions, effectuer toutes déclarations auprès de l'Autorité des marchés financiers ou de toute autre autorité compétente, établir tout document notamment d'information, remplir toutes formalités, et d'une manière générale, faire le nécessaire.

Le Conseil d'administration devra informer, dans les conditions légales, l'Assemblée générale des opérations réalisées en vertu de la présente autorisation.

6. décide que la présente autorisation, qui annule et remplace celle consentie par la dix-neuvième résolution de l'Assemblée générale du 16 mai 2024, est consentie pour une durée de dix-huit (18) mois à compter de la présente Assemblée générale.

Résolutions à caractère extraordinaire

Vingt-troisième résolution

(Autorisation au Conseil d'administration en vue de réduire le capital social de la Société par annulation d'actions détenues en propre)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales extraordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil d'administration et du rapport spécial des Commissaires aux comptes :

1. autorise le Conseil d'administration avec faculté de subdélégation dans les conditions législatives et réglementaires, conformément aux dispositions de l'article L.22-10-62 du Code de commerce, à :
   i. annuler, sur ses seules décisions, en une ou plusieurs fois, dans la limite de 10 % du montant du capital social existant à la date de l'annulation (c'est-à-dire ajusté en fonction des opérations intervenues sur le capital social depuis l'adoption de la présente résolution), par période de vingt-quatre (24) mois, tout ou partie des actions acquises par la Société en vertu d'un programme de rachat d'actions autorisé par les actionnaires ;
   ii. réduire corrélativement le capital social et imputer la différence entre le prix de rachat des actions annulées et leur valeur nominale sur les primes et réserves disponibles de son choix, y compris sur la réserve légale dans la limite de 10 % de la réduction de capital réalisée ;
2. confère tous pouvoirs au Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation dans les conditions législatives et réglementaires, à l'effet d'arrêter le montant définitif des réductions de capital dans les limites prévues par la loi et la présente résolution, en fixer les modalités, constater leur réalisation, accomplir tous actes, formalités ou déclarations en vue de rendre définitives les réductions de capital qui pourraient être réalisées en vertu de la présente autorisation et à l'effet de modifier en conséquence les statuts ;
3. décide que la présente autorisation, qui annule et remplace celle consentie par la vingtième résolution de l'Assemblée générale du 16 mai 2024, est consentie pour une durée de dix-huit mois (18) mois à compter de la présente Assemblée générale.

Résolution à caractère ordinaire

Vingt-quatrième résolution

(Pouvoirs pour accomplir les formalités)

L'Assemblée générale donne tous pouvoirs au porteur d'un original, d'une copie ou d'un extrait du procès-verbal de la présente Assemblée générale pour accomplir toutes les formalités de dépôt et de publication prévues par la loi.


RENAULT FRÈRES
Innovation Trophies

8 Informations complémentaires

RFA **8.1** Attestation du responsable du document 554

8.2 Informations historiques sur les exercices 2022 et 2023 555

8.2.1 Pour l'exercice 2022 555

8.2.2 Pour l'exercice 2023 555

RFA **8.3** Contrôleurs légaux des comptes 556

8.3.1 Honoraires des commissaires aux comptes 557

8.4 Tables de concordance 558

8.4.1 Rubriques de l'annexe 1 du règlement délégué (UE) n° 2019/980 558

8.4.2 Table de concordance du Rapport de gestion et du Rapport sur le Gouvernement d'entreprise 562

8.4.3 Table de concordance du Rapport financier annuel 566

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés dans le sommaire à l'aide du pictogramme. RFA

8.1 Attestation du responsable du document

Responsable des informations :

Monsieur Luca de Meo, Directeur Général de Renault Group

J'atteste que les informations contenues dans le présent document d'enregistrement universel sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée.

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes annuels et les comptes consolidés sont établis conformément au corps de normes comptables applicable et donnent une image fidèle et honnête des éléments d'actif et de passif, de la situation financière et des profits ou pertes de la Société et de l'ensemble des entreprises comprises dans le périmètre de consolidation ; que le rapport de gestion (a table de concordance page 562) présente un tableau fidèle de l'évolution des résultats et de la situation financière de la Société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels la Société est confrontée, et qu'il a été établi conformément aux normes d'information en matière de durabilité applicables.

Boulogne-Billancourt, le 13 mars 2025.

Luca de Meo

Directeur Général de Renault Group

8.2 Informations historiques sur les exercices 2022 et 2023

En application de l'article 19 du règlement (UE) 2017/1129 du 14 juin 2017, les informations suivantes sont incluses par référence dans le présent Document d'enregistrement universel 2024.

8.2.1 Pour l'exercice 2022

Le Document d'enregistrement universel de l'exercice 2021 a été déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers en date du 16 mars 2023.

Les comptes consolidés figurent au chapitre 5, pages 416 à 506, et le Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés figure au chapitre 5, pages 409 à 415 du même document.

Les informations financières figurent au chapitre 5, pages 390 à 408, du même document.

Les parties non incluses de ce document sont soit sans objet pour l'investisseur, soit couvertes par un autre endroit du Document d'enregistrement universel.

8.2.2 Pour l'exercice 2023

Le Document d'enregistrement universel de l'exercice 2023 a été déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers en date du 14 mars 2024.

Les comptes consolidés figurent au chapitre 5, pages 369 à 458 et le Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés figure au chapitre 5, pages 364 à 368, du même document.

Les informations financières figurent au chapitre 5, pages 346 à 484 , du même document.

Les parties non incluses de ce document sont soit sans objet pour l'investisseur, soit couvertes par un autre endroit du Document d'enregistrement universel.

8.3 Contrôleurs légaux des comptes

KPMG S.A.

représenté par M. Bertrand Pruvost et Géraldine Lebrun
Tour Eqho
2, avenue Gambetta
92066 Paris-La Défense

Le Cabinet KPMG avait été nommé par l'Assemblée générale mixte du 30 avril 2014, pour une période de six ans, et a été renouvelé lors de l'Assemblée générale mixte du 19 juin 2020 pour une période de six ans. Son mandat expirera à l'issue de l'Assemblée générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice 2025.

Forvis Mazars

représenté par M. Loïc Wallaert et Julien Huve
61, rue Henri Regnault
92075 Paris La Défense

Le Cabinet Forvis MAZARS a été nommé par l'Assemblée générale mixte du 19 juin 2020 pour une période de six ans. Son mandat expirera à l'issue de l'Assemblée générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice 2025.

8.3.1 Honoraires des commissaires aux comptes

Tableau des honoraires des commissaires aux comptes et de leur réseau

	FORVIS MAZARS		Réseau FORVIS MAZARS		
(en millions d'euros)	Montant	%	Montant	%	Total 2024
Certification des comptes individuels et consolidés et examen limité semestriel					
• Renault S.A. et Renault s.a.s.	2,48	55 %	0,00	0 %	2,48
• Filiales intégrées globalement	1,11	25 %	3,60	97 %	4,71
Sous-total A	**3,59**	**79 %**	**3,60**	**97 %**	**7,19**
Certification du reporting CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive)					
• Renault S.A.	0,53	12 %	0,00	0 %	0,53
• MFS & Diac	0, 34	8 %	0,00	0 %	0,34
Sous-total B	**0, 87**	**19 %**	**0,00**	**0 %**	**0,87**
Services autres que la certification des comptes requis par les textes légaux et réglementaires					
• Renault S.A. et Renault s.a.s.	0,00	0 %	0,00	0 %	0,00
• Filiales intégrées globalement	0,04	1 %	0,04	1 %	0,08
Sous-total C	**0,04**	**1 %**	**0,04**	**1 %**	**0,08**
Services autres que la certification des comptes fournis à la demande de l'entité					
• Renault S.A. et Renault s.a.s.	0,01	0 %	0,00	0 %	0,01
• Filiales intégrées globalement	0,01	0 %	0,06	2 %	0,07
Sous-total D	**0,02**	**1 %**	**0,06**	**2 %**	**0,08**
Services autres que la certification des comptes					
Sous-total E = C + D	**0,06**	**1 %**	**0,10**	**3 %**	**0,16**
TOTAL E = A + B + E	**4,53**	**100 %**	**3,70**	**100 %**	**8,23**

Les services autres que la certification des comptes requis par les textes légaux et complémentaires concernent les travaux relatifs à la création d'AMPERE.
Les services autres que la certification des comptes fournis à la demande de l'entité concernent principalement les travaux relatifs à la mise en place de HORSE.

	KPMG SA		Réseau KPMG		
(en millions d'euros)	Montant	%	Montant	%	Total 2024
Certification des comptes individuels et consolidés et examen limité semestriel					
• Renault S.A. et Renault s.a.s.	2,49	42 %	0,00	0 %	2,49
• Filiales intégrées globalement	1,37	23 %	2,79	91 %	4,17
Sous-total A	**3,86**	**66 %**	**2,79**	**91 %**	**6,65**
Certification du reporting CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive)					
• Renault S.A. et Renault s.a.s.	0,53	9 %	0,00	0 %	0,53
• MFS & Diac	0,34	6 %	0,00	0 %	0,34
Sous-total B	**0,87**	**15 %**	**0,00**	**0 %**	**0,87**
Services autres que la certification des comptes requis par les textes légaux et réglementaires					
• Renault S.A. et Renault s.a.s.	0,41	7 %	0,00	0 %	0,41
• Filiales intégrées globalement	0,33	6 %	0,28	9 %	0,61
Sous-total C	**0,74**	**13 %**	**0,28**	**9 %**	**1,01**
Services autres que la certification des comptes fournis à la demande de l'entité					
• Renault S.A. et Renault s.a.s.	0,34	6 %	0,00	0 %	0,34
• Filiales intégrées globalement	0,07	1 %	0,01	0 %	0,08
Sous-total D	**0,41**	**7 %**	**0,01**	**0 %**	**0,42**
Services autres que la certification des comptes					
Sous-total E = C + D	**1,15**	**20 %**	**0,29**	**9 %**	**1,44**
TOTAL E = A + B + E	**5,87**	**100 %**	**3,08**	**100 %**	**8,96**

Les services autres que la certification des comptes requis par les textes légaux et complémentaires concernent les travaux relatifs à la création d'AMPERE.
Les services autres que la certification des comptes fournis à la demande de l'entité concernent principalement les travaux relatifs à la mise en place de HORSE.

8.4 Tables de concordance

8.4.1 Rubriques de l'annexe 1 du règlement délégué (UE) n° 2019/980

Le présent URD intègre les éléments du Rapport financier annuel mentionné à l'article L. 451-1-2 du Code monétaire et financier ainsi qu'aux articles 222-3 et 222-9 du règlement général de l'AMF. La table de concordance ci-dessous permet d'identifier dans le présent document d'enregistrement les informations faisant partie du Rapport financier annuel au 31 décembre 2024. Informations requises par les annexes 1 et 2 du règlement délégué (UE) n° 2019/980 du 14 mars 2019 conformément au schéma de l'URD.

		Page	Section
1	**Personnes responsables, informations provenant de tiers, rapports d'experts et approbation de l'autorité compétente**		
	1-1 Identité des personnes responsables	554	8.1
	1-2 Déclaration des personnes responsables	554	8.1
	1-3 Nom, adresse, qualifications des personnes intervenant en qualité d'experts		n.a
	1-4 Attestation relative aux informations provenant d'un tiers		n.a
	1-5 Déclaration relative à l'autorité compétente		
2	**Contrôleurs légaux des comptes**		
	2-1 Identité des contrôleurs légaux	556	8.3
	2-2-Changement éventuel		n.a
3	**Facteurs de risque**		
	3-1 Description des risques importants qui sont propres à l'émetteur, répartis en un nombre limité de catégories, dans une section intitulée « facteurs de risque ».	361 ; 246 ; 250 ; 258	4 ; 2.3.2.1. ; 2.3.3.1. ; 2.3.4
4	**Informations concernant la Société**		
	4-1 Raison sociale et nom commercial	530	6.1
	4-2 Lieu, numéro d'enregistrement et LEI	530	6.1
	4-3 Date de constitution et durée de vie	530	6.1
	4.4. Siège social et forme juridique, législation régissant les activités, pays d'origine, adresse et numéro de téléphone du siège statutaire, site web avec un avertissement	424 ; 530 ; 542	5.2.2.6 ; 6.1 ; 6.4.3 ; 6.4.4
5	**Aperçu des activités**		
	5-1 Principales activités	31 ; 32 ; 48 ; 53 ; 530	1.3 ; 1.3.1 ; 1.3.2 ; 1.3.2.2 ; 6.1
	5-1-1 Nature des opérations	31 ; 32 ; 48 ; 53 ; 530	1.3 ; 1.3.1 ; 1.3.2 ; 1.3.2.2 ; 6.1
	5-1 -2 Nouveaux produits et services	31 ; 62	1.3 ; 1.4
	5-2 Principaux marchés	3 et s. ; 32 ; 48	Sommaire ; 1.3 ; 1.3.1 ; 1.3.2 ;
	5-3 Évènements importants	396 ; 508	5.1 ; 5.2.5.1
	5-4 Stratégie et objectifs	3 et S. ; 26 ; 62 ; 308	Sommaire ; 1.2.2 ; 1.4 ; 3.1.5.
	5-5 Dépendance à l'égard des brevets, licences, contrats et procédés de fabrication	62 ; 410	1.4 ; 5.1.3.1.3
	5-6 Déclaration sur la position concurrentielle	31 ; 32	1.3. ; 1.3.1
	5-7 Investissements	94 ; 424 ; 484	2.2.1 ; 5.2.2.6 ; 5.2.2.6.1 ; 5.2.2.6.5 (25-B)

		Page	Section
	5-7-1 Investissements importants réalisés	181 ; 423 ;424	2.2.3 ; 5.2.2.5 ; 5.2.2.6.1
	5-7-2 Principaux investissements en cours ou à venir	181 ; 423 ; 424	2.2.3 ; 5.2.2.5 ; 5.2.2.6.1
	5-7-3 Informations sur les coentreprises et entreprises associées	31 ; 55 ; 56 ; 421 ; 424 ; 432 ; 454 ; 491 ; 521	1.3 ; 1.3.3 ; 1.3.4. ; 5.2.2.3 ; 5.2.2.6.1 ; 5.2.2.6.2 ; 5.2.2.6.4 ; 5.2.2.6.6 ; 5.2.5.7.4
	5-7-4 Questions environnementales pouvant influer sur l'utilisation des immobilisations corporelles	62 ; 94	1.4 ; 2.2
6	**Structure organisationnelle**		
	6-1 Description sommaire du Groupe	31 ; 21	1.3 ; 1.1.2
	6-2 Liste des filiales importantes	21 ; 496 ; 508	1.1.2. ; 5.2.2.6.6 (note 30) ; 5.2.5.2.
7	**Examen de la situation financière et du résultat**		
	7-1 Situation financière	3 et s. ; 26 ; 31 ; 418 ; 508	Sommaire ; 1.2.2 ; 1.3 ;5.2.2 ; 5.2.5
	7-1-1 Évolution des résultats et de la situation financière comportant des indicateurs clés de performance de nature financière et le cas échéant, extra-financière	3 et s. ; 26 ; 31 ; 418 ; 508	Sommaire ; 1.2.2 ; 1.3 ; 5.2.2 ; 5.2.5
	7-1-2 Prévisions de développement futur et activités en matière de recherche et de développement	62 ; 432 ; 440 ; 454	1.4 ; 5.2.2.6.2 ; (note 2 ; 2-K) ; 5.2.2.6.4
	7-2 Résultat d'exploitation	396 ; 424 ; 432	5.1 ; 5.2.2.6.1 ; 5.2.2.6.2
	7-2-1 Facteurs importants, événements inhabituels, peu fréquents ou nouveaux développements	396 ; 508	5.1 ; 5.2.5.2.1
	7-2-2 Raisons des changements importants du chiffre d'affaires net ou des produits nets	396 ; 418	5.1 ; 5.2.2
8	**Trésorerie et capitaux**		
	8-1 Informations sur les capitaux	421 ; 422 ; 534 ; 536	5.2.2.3 ; 5.2.2.4 ; 6.2.5 ; 6.2.6.1
	8-2 Flux de trésorerie	31 ; 423 ; 424 ; 466 ; 491 ; 506	1.3 ; 5.2.2.5 ; 5.2.2.6.1 ; 5.2.2.6.4 (note 18) ; 5.2.2.6.6 (note 26) ; 5.2.4.1
	8-3 Besoins de financement et structure de financement	31 ; 386 ; 476 ; 480	1.3 ; 4.2.4 ; 5.2.2.6.5 (notes 23 et 24)
	8-4 Restrictions à l'utilisation des capitaux	482	5.2.2.6.5 (note 25)
	8-5 Sources de financement attendues	482	5.2.2.6.5 (note 25)
9	**Environnement réglementaire**		
	Description de l'environnement réglementaire pouvant influer sur les activités de la Société	72	1.5
10	**Informations sur les tendances**		
	10-1 Description des principales tendances et de tout changement significatif de performance financière du Groupe depuis la fin du dernier exercice	396	5.1
	10-2 Événements susceptibles d'influer sensiblement sur les perspectives	396	5.1
11	**Prévisions ou estimations du bénéfice**		
	11-1 Prévisions ou estimations du bénéfice publiées	396	5.1
	11-2 Déclaration énonçant les principales hypothèses de prévisions		n.a
	11-3 Déclaration de comparabilité avec les informations financières historiques et de conformité des méthodes comptables	432 ; 554 ; 555	5.2.2.6.2 ; 8.1 ; 8.2

		Page	Section
12	**Organes d'administration, de direction, de surveillance et de Direction générale**		
	12-1 Informations concernant les membres	3 et s. ; 282	Sommaire ; 3.1.1
	12-2 Conflits d'intérêts	57 ; 271 ; 307 ; 308 ; 319 ; 325	1.3.4.3 ; 2.5 ; 3.1.4 ; 3.1.5.1 ; 3.1.6.2 ; 3.1.8
13	**Rémunération et avantages**		
	13-1 Rémunération versée et avantages en nature	327 ; 341 ; 492	3.2.2 ; 3.2.2.5 ; 5.2.2.6.6 (note 27)
	13-2 Provisions pour pensions, retraites et autres avantages du même ordre	327 ; 341 ; 492	3.2.2 ; 3.2.2.5 ; 5.2.2.6.6 (note 27)
14	**Fonctionnement des organes d'administration et de direction**		
	14-1 Date d'expiration des mandats	282 ; 286	3.1.1 ; 3.1.2
	14-2 Contrats de service liant les membres des organes d'administration, de direction ou de surveillance à la Société	307	3.1.4.3
	14-3 Informations sur les comités d'audit et de rémunérations	3 et s. ; 286 ;	Sommaire ; 3.1.2
	14-4 Déclaration de conformité au régime de gouvernement d'entreprise en vigueur	282 ; 325 ; 327	3.1 ; 3.1.8 ; 3.2
	14-5 Modifications futures potentielles sur la gouvernance d'entreprise	282	3.1
15	**Salariés**		
	15-1 Nombre de salariés	3 et s. ; 246	Sommaire ; 2.3.2.1
	15-2 Participations et stock-options	341 ; 355 ; 424 ; 491 ; 511	3.2.2.5 ; 3.2.5.3 ; 5.2.2.6 (note 2-Q) ; 5.2.2.6.6 ; 5.2.5.4.1
	15-3 Accord prévoyant une participation des salariés dans le capital	354 ; 432 ; 508 ; 534	3.2.5.2 ; 5.2.2.6.2 ; 5.2.5.2.1 ; 6.2.5
16	**Principaux actionnaires**		
	16-1 Actionnaires détenant plus de 5 % du capital	3 et s. ; 536	Sommaire ; 6.2.6
	16-2 Existence de droits de vote différents	539 ; 531 ; 536	6.3.2 ; 6.1.2.3 ; 6.2.6
	16-3 Contrôle direct ou indirect	3 et s. ; 536	Sommaire ; 6.2.6
	16-4 Accord dont la mise en œuvre pourrait entraîner un changement de contrôle	537	6.2.6.2
17	**Transactions avec les parties liées**	**492 ; 520**	**5.2.2.6.6 (note 27) ; 5.2.5.6.2**
18	**Informations financières concernant l'actif et le passif, la situation financière et les résultats de la Société**		
	18-1 Informations financières historiques	413 ; 418 ; 506 ; 541 ; 555	5.2.1 ; 5.2.2 ; 5.2.4 ; 6.4 ; 8.2
	18-1-1 Informations financières historiques auditées pour les trois derniers exercices et rapport d'audit	413 ; 418 ; 506 ; 541 ; 555	5.2.1 ; 5.2.2.2 ; 5.2.4 ; 6.4 ; 8.2
	18-1-2 Changement de date de référence comptable		n.a
	18-1-3 Normes comptables	432	5.2.2.6.2
	18-1-4 Changement de référentiel comptable	432	5.2.2.6.2
	18-1-5 Bilan, compte de résultat, variation des capitaux propres, flux de trésorerie, méthodes comptables et notes explicatives	26 ; 396 ; 419 ; 421 ; 422 ; 423 ; 424 ; 432 ; 448 ; 491 ; 508 ; 509 ; 515	1.3 ; 5.1.1 ; 5.2.2.1 ; 5.2.2.3 ; 5.2.2.4 ; 5.2.2.5 ; 5.2.2.6 ; 5.2.2.6.2 ; 5.2.2.6.3 ; 5.2.2.6.6 (note 26) ; 5.2.5.1 ; 5.2.5.2.2 ; 5.2.5.5
	18-1-6 États financiers consolidés	420	5.2.2.2
	18-1-7 Date des dernières informations financières	420	5.2.2.2

		Page	Section
	18-2 Informations financières intermédiaires et autres (rapports d'audit ou d'examen le cas échéant)		n.a
	18-3 Audit des informations financières annuelles historiques	413 ; 502 ; 555	5.2.1 ; 5.2.3 ; 8.2
	18-3-1 Audit indépendant des informations financières annuelles historiques	413 ; 502 ; 555	5.2.1 ; 5.2.3 ; 8.2
	18-3-2 Autres informations auditées		n.a
	18-3-3 Informations financières non auditées		n.a
	18-4 Informations financières pro forma	432	5.2.2.6.2
	18-5 Politique de distribution de dividendes	540	6.3.3
	18-5-1 Description de la politique de distribution des dividendes et de toute restriction applicable	540	6.3.3
	18-5-2 Montant du dividende par action	3 et s. ; 26 ; 396 ; 466 ; 540 ; 530 ; 541	Sommaire ; 1.2.2 ; 5.1 ; 5.2.2.6.4 (note 18) ; 6.3.3 ; 6.1 ; 6.4.2
	18-6 Procédures administratives, judiciaires et d'arbitrage	392	4.3
	18-7 Changement significatif de la situation financière	396	5.1
19	**Informations complémentaires**		
	19-1 Informations sur le capital social	3 et s. ; 466 ; 532 ; 536	Sommaire ; 5.2.2.6.4 (note 18) ; 6.2 ; 6.2.6.1
	19-1-1 Montant du capital souscrit, nombre d'actions émises et totalement libérées et valeur nominale par action, nombre d'actions autorisées	466 ; 532 ; 536	5.2.2.6.4 (note 18) ; 6.2.4 ; 6.2.6.1
	19-1-2 Informations relatives aux actions non représentatives du capital	536	6.2.6
	19-1-3 Nombre, valeur comptable et valeur nominale des actions détenues par la Société	534 ; 536	6.2.5.3 ; 6.2.6
	19-1-4 Valeurs convertibles, échangeables ou assorties de bons de souscription	513	5.2.5.4.4.1
	19-1-5 Conditions régissant tout droit d'acquisition et/ou toute obligation attaché(e) au capital souscrit, mais non libéré, ou sur toute entreprise visant à augmenter le capital	532	6.2.4
	19-1-6 Option ou accord conditionnel ou inconditionnel de tout membre du Groupe	537	6.2.6.2
	19-1-7 Historique du capital social	532 ; 536	6.2.3 ; 6.2.6.1
	19-2 Acte constitutif et statuts	530 ; 542	6.1.1.4 ; 6.4.4
	19-2-1 Registre et objet social	530	6.1.1.4
	19-2-2 Droits, privilèges et restrictions attachées à chaque catégorie d'actions	536	6.2.6.1
	19-2-3 Dispositions ayant pour effet de retarder, différer ou empêcher un changement de contrôle	536	6.2.6.1
20	**Contrats importants**	**523**	**5.2.6**
21	**Documents disponibles**	**530 ; 542**	**6.1.1.6 ; 6.4.4**

8.4.2 Table de concordance du Rapport de gestion et du Rapport sur le Gouvernement d'entreprise

Thème		Textes de référence	Section	Pages
1	**Situation et activité du Groupe**			
1.1	Situation de la Société durant l'exercice écoulé et analyse objective et exhaustive de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la Société et du Groupe, notamment de sa situation d'endettement, au regard du volume et de la complexité des affaires	Articles L. 232-1, II, L. 233-6 et L. 233-26 du Code de commerce	Chapitre 1, sections 1.3 ; 1.3.1 ; 1.3.2. ; 1.3.2.2 ; 1.1.2 Chapitre 5, section 5.1 ; section 5.2.2	31 ; 32 ; 48 ; 53; 21 ; 396 ; 418
1.2	Indicateurs clés de performance de nature financière	Article L. 232.1, II du Code de commerce	Cahier introductif Chapitre 1, section 1.3	3 et s. ; 31
1.3	Indicateurs clés de performance de nature non financière ayant trait à l'activité spécifique de la Société et du Groupe, notamment les informations relatives aux questions d'environnement et de personnel	Article L.232-1, II du Code de commerce	Chapitre 2, section 2.1.1	82
1.4	Événements importants survenus entre la date de clôture de l'exercice et la date à laquelle le Rapport de gestion est établi	Articles L. 232-1, II. et L. 233-26 du Code de commerce	Chapitre 1, section 1.6 Chapitre 5, section 5.2.5.7	78 ; 520
1.5	Informations sur les ressources incorporelles essentielles et leurs incidences sur le modèle commercial et la création de valeur pour le Groupe	Article L. 232-1, II du Code de commerce	Sommaire, Chapitre 2, section 2.2.1.1.1 Chapitre 5, sections 5.2.2.6.4 Note 10-A	3 et s. ; 94 ; 454
1.6	Succursales existantes	Article L. 232-1, II du Code de commerce	Chapitre 1, section 1.3.1.5	46
1.7	Prises de participation significatives dans des sociétés ayant leur siège social sur le territoire français	Article L. 233-6 al. 1° du Code de commerce	Chapitre 5, section 5.2.2.6.2. note 3 -A .	446
1.8	Aliénations de participations croisées	Articles L. 233-29, L. 233-30 et R. 233-19 du code de commerce	Chapitre 1, section 1.2.2	26
1.9	Évolution prévisible de la situation de la Société et du Groupe et perspectives d'avenir	Articles L. 232-1, II et L. 233-26 du Code de commerce	Chapitre 5, section 5.1	396
1.10	Activités en matière de recherche et de développement	Articles L. 232-1, II et L. 233-26 du Code de commerce	Chapitre 1, section 1.4	62
1.11	Tableau faisant apparaître les résultats de la Société au cours de chacun des cinq derniers exercices	Article R. 225-102 du Code de commerce	Chapitre 5, section 5.2.5.7.4	521
1.12	Informations sur les délais de paiement des fournisseurs et des clients	Article D. 441-4 du Code de commerce	Chapitre 5, section 5.2.5.7.5	521
			Chapitre 2 section 2.2.4.1.5 G1-2	232
1.13	Montant des prêts interentreprises consentis et déclaration du Commissaire aux comptes	Articles L. 511-6 et R. 511-2-1-3 du Code monétaire et financier	Chapitre 5, sections 5.2.3 et 5.2.6	502 ; 523
2	**Contrôle interne et gestion des risques**			
2.1	Description des principaux risques et incertitudes auxquels la Société est confrontée	Article L. 232-1, II du Code de commerce	Chapitre 4, section 4.2	371
2.2	Incidences des activités de la société quant à la lutte contre l'évasion fiscale	Article L. 22-10-35, 1° du Code de commerce	Chapitre 2, section 2.2.2.6. Chapitre 4, section 4.2.3	171; 383
2.3	Actions visant à promouvoir le lien entre la Nation et ses forces armées et à soutenir l'engagement dans les réserves de la garde nationale	Article L. 22-10-35, 2° du Code de commerce	N/A	

Thème		Textes de référence	Section	Pages
2.4	Principales caractéristiques des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place, par la Société et par le Groupe, relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière	Article L. 22-10-10, 7° du Code de commerce	Chapitre 4, section 4.1 Chapitre 5, section 5.2.2.6.2 Note 2 – X, section 5.2.2.6.5 note 25	362 ; 445 ; 482
2.5	Indications sur les objectifs et la politique concernant la couverture de chaque catégorie principale de transactions et sur l'exposition aux risques de prix, de crédit, de liquidité et de trésorerie, ce qui inclut l'utilisation des instruments financiers	Article L. 232-1, II du Code de commerce	Chapitre 4, section 4.2	371
2.6	Dispositif anti-corruption	Loi n°2016-1691 du 9 décembre 2016 dite « Sapin 2 »	Chapitre 2, sections 2.1.3; 2.2.1.3 ; 2.2.4.1.1.2	87 ; 114 ; 227
2.7	Plan de vigilance et compte-rendu de sa mise en œuvre effective	Articles L. 225-102-1 et R. 225-105, I. 1° du Code de commerce	Chapitre 2, section 2.3	245
3	**Rapport sur le Gouvernement d'entreprise**			
	Informations sur les rémunérations			
3.1	Politique de rémunération des mandataires sociaux	Article L. 22-10-8, I., alinéa 2 du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.2.4	344
3.2	Rémunérations et avantages de toute nature versés durant l'exercice ou attribués au titre de l'exercice à chaque mandataire social	Article L. 22-10-9, I., 1° du Code de commerce	Chapitre 3, sections 3.2.2 et 3.2.3, Chapitre 5, section 5.2.2.6.6 note 27-A	328 ; 343 ; 492
3.3	Proportion relative de la rémunération fixe et variable	Article L. 22-10-9, I., 2° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.2.2	328
3.4	Utilisation de la possibilité de demander la restitution d'une rémunération variable	Article L. 22-10-9, I., 3° du Code de commerce	N/A	
3.5	Engagements de toute nature pris par la Société au bénéfice de ses mandataires sociaux, correspondant à des éléments de rémunération, des indemnités ou des avantages dus ou susceptibles d'être dus à raison de la prise, de la cessation ou du changement de leurs fonctions ou postérieurement à l'exercice de celles-ci	Article L. 22-10-9, I., 4° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.2.2	328
3.6	Rémunération versée ou attribuée par une entreprise comprise dans le périmètre consolidation au sens de l'article L. 233-16 du Code de commerce	Article L. 22-10-9, I., 5° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.2.2	328
3.7	Ratios entre le niveau de rémunération de chaque dirigeant mandataire social et les rémunérations moyenne et médiane des salariés de la Société	Article L. 22-10-9, I., 6° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.2.3	343
3.8	Évolution annuelle de la rémunération, des performances de la Société, de la rémunération moyenne des salariés de la Société et des ratios susvisés au cours des cinq exercices les plus récents	Article L. 22-10-9, I., 7° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.2.3	343
3.9	Explication de la manière dont la rémunération totale respecte la politique de rémunération adoptée, y compris dont elle contribue aux performances à long terme de la Société et de la manière dont les critères de performance ont été appliqués	Article L. 22-10-9, I., 8° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.2.2	328
3.10	Manière dont a été pris en compte le vote de la dernière Assemblée générale ordinaire prévu au I de l'article L. 22-10-34 du Code de commerce	Article L. 22-10-9, I., 9° du Code de commerce	N/A	
3.11	Écart par rapport à la procédure de mise en œuvre de la politique de rémunération t toute dérogation	Article L. 22-10-9, I., 10° du Code de commerce	Chapitre 3, sections 3.2.2 et 3.2.4.2	328 ; 346
3.12	Application des dispositions du second alinéa de l'article L. 225-45 du Code de commerce (suspension du versement de la rémunération des administrateurs en cas de non-respect de la mixité du Conseil d'administration)	Article L. 22-10-9, I., 11° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.1.2	286
3.13	Attribution et conservation des options par les mandataires sociaux			

Thème		Textes de référence	Section	Pages
		Article L. 225-185 du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.2.2.5, Chapitre 5 sections 5.2.2.6.2 note 2. R, 5.2.2.6.4 note 18. G et 5.2.5.4.4	341 ; 432 ; 467 ; 513
3.14	Attribution et conservation d'actions gratuites aux dirigeants mandataires sociaux	Articles L. 225-197-1 et L. 22-10-59 du Code de commerce	Chapitre 3, sections 3.2.2.5 et 3.2.4, chapitre 5 sections 5.2.2.6.2 note 2. R, 5.2.2.6.4 note 18. G et 5.2.5.4.4	341 ; 344 ; 443 ; 467 ; 513
3.15	Options consenties, souscrites ou achetées durant l'exercice par les mandataires sociaux et chacun des dix premiers salariés de la Société non-mandataires sociaux, et options consenties à l'ensemble des salariés bénéficiaires, par catégorie	Article L. 225-184 du Code de commerce	Chapitre 3, sections 3.2.2.5 et 3.2.5.1	341 ; 353
	Informations sur la gouvernance			
3.16	Liste de l'ensemble des mandats et fonctions exercés dans toute société par chacun des mandataires durant l'exercice	Article L. 225-37-4, 1° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.1.3	296
3.17	Conventions conclues entre un dirigeant ou un actionnaire significatif et une filiale	Article L. 225-37-4, 2° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.1.4.3	307
3.18	Tableau récapitulatif des délégations en cours de validité accordées par l'Assemblée générale en matière d'augmentations de capital	Article L. 225-37-4, 3° du Code de commerce	Chapitre 6, section 6.2.4	532
3.19	Modalités d'exercice de la Direction générale	Article L. 225-37-4, 4° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.1.1	282
3.20	Composition, conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil	Article L. 22-10-10, 1° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.1	282
3.21	Application du principe de représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein du Conseil	Article L. 22-10-10, 2° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.1.2	286
3.22	Éventuelles limitations que le Conseil apporte aux pouvoirs du Directeur général	Article L. 22-10-10, 3° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.1.1	282
3.23	Référence à un code de gouvernement d'entreprise et application du principe « comply or explain »	Article L. 22-10-10, 4° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.1.8	325
3.24	Modalités particulières de participation des actionnaires à l'Assemblée générale	Article L. 22-10-10, 5° du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.1.10, Chapitre 6, section 6.1.2.2	326 531
3.25	Procédure d'évaluation des conventions courantes – Mise en œuvre	Articles L. 22-10-10, 6° et L.22-10-12 du Code de commerce	Chapitre 3, section 3.1.9	326
3.26	Informations susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique d'achat ou d'échange	Article L. 22-10-11 du Code de commerce	Chapitre 3, sections 3.1.10, Chapitre 6, sections 6.1.2 et 6.2	326 ; 530 ; 532
4	**Actionnariat et capital**			
4.1	Structure, évolution du capital de la Société et franchissement des seuils	Article L. 233-13 du Code de commerce	Chapitre 6, sections 6.1.2.5 et 6.2.6.1	531 ; 536
4.2	Acquisition et cession par la Société de ses propres actions	Article L. 225-211 du Code de commerce	Chapitre 6, sections 6.2.5.2 et 6.2.5.3	534
4.3	État de la participation des salariés au capital social au dernier jour de l'exercice (proportion du capital représentée)	Article L. 225-102, alinéa 1er du Code de commerce	Chapitre 6, section 6.2.6.1	536
4.4	Mention des ajustements éventuels pour les titres donnant accès au capital en cas de rachats d'actions ou d'opérations financières	Articles R. 228-90 et R. 228-91 du Code de commerce	N/A	

Thème		Textes de référence	Section	Pages
4.5	Informations sur les opérations des dirigeants et personnes liées sur les titres de la Société	Article L. 621-18-2 du code monétaire et financier	Chapitre 3, sections 3.3	357
4.6	Montants des dividendes qui ont été mis en distribution au titre des trois exercices précédents	Article 243 bis du code général des impôts	Chapitre 6, section 6.3.3	540
5	**Développement Durable**			
5.1	Stratégie de développement durable et politique environnementale du Groupe	Articles L. 232-6-3, L. 233-28-4 du Code de commerce	Chapitre 2, section 2.1	82
5.2	Informations en matière de durabilité (ou état de durabilité)	Articles L. 232-6-3, L. 233-28-4 du Code de commerce	Chapitre 2, section 2.2	94
5..2.1	Informations générales	Articles L. 232-6-3, L. 233-28-4 du Code de commerce	Chapitre 2, section 2.2.1	94
5.2.2	Informations environnementales (incluant la taxonomie)	Articles L. 232-6-3, L. 233-28-4, R. 451-1, 2°, du Code de commerce	Chapitre 2, sections 2.2.2	116
5..2.3	Informations sociales	Articles L. 232-6-3, L. 233-28-4 du Code de commerce	Chapitre 2, section 2.2.3	181
5.2.4	Informations en matière de gouvernance	Articles L. 232-6-3, L. 233-28-4 du Code de commerce	Chapitre 2, section 2.1.4	91
5.3	Rapport de certification des informations en matière de durabilité	Article L. 233-28-4 III du Code de commerce	Chapitre 2, section 2.5	271
6	**Autres informations**			
6.1	Informations fiscales complémentaires (montant global de certaines charges fiscalement non déductibles)	Articles 223 quater et 223 quinquies du code général des impôts	N/A	
6.2	Injonctions ou sanctions pécuniaires pour des pratiques anticoncurrentielles	Article L. 464-2 du code de commerce	N/A	

8.4.3 Table de concordance du Rapport financier annuel

Afin de faciliter la lecture du présent document, la table de concordance ci-après permet d'identifier, dans le présent document d'enregistrement universel, les informations qui constituent le Rapport financier annuel (au 31 décembre 2024) devant être publié par les sociétés cotées conformément aux articles L. 451-1-2 du code monétaire et financier et 222-3 du règlement général de l'AMF.

Thème		N° de chapitres	N° de pages
1	Comptes annuels	5.2.4.	506
2	Comptes consolidés	5.2.2.	418
3	Rapport de gestion (informations minimales au sens de l'article 222-3 du règlement général de l'AMF	Cf. table de concordance du rapport de gestion	562
4	Déclaration des personnes responsables du rapport financier annuel	8.1.	554
5	Rapport des contrôleurs légaux des comptes sur les comptes sociaux et les comptes consolidés	5.2.1. et 5.2.3.	413 ; 502

Glossaire

A

AFU : assistance au freinage d'urgence, ce système permet de détecter des situations de freinage d'urgence et réagit instantanément pour offrir la meilleure distance de freinage possible.

Alliance : Renault, Nissan, Mitsubishi Motors font partie de l'Alliance (structure juridique décrite en chapitre 1.3.4 de ce document).

Ampere : En 2023, Renault Group a créé Ampere, le spécialiste du véhicule électrique intelligent, pour prendre la tête de la transition vers l'électrique en Europe : 11 000 personnes dédiées au véhicule électrique et au software, pour accélérer, développer de nouvelles technologies et réduire les coûts afin de démocratiser le véhicule électrique.

Ampere développe les véhicules électriques de la marque Renault et injecte des technologies EV et Software pour d'autres marques du groupe et au-delà (Alpine, Nissan, Mitsubishi ...). Ampere s'associe à des partenaires de tout premier plan pour développer les technologies les plus performantes (groupe motopropulseur électrique, électronique de puissance, batteries, etc.) ; ainsi que des solutions logicielles de pointe pour rendre la vie en VE facile et abordable, grâce aux voitures connectées.

APM (Actifs Productifs Moyens) : Moyenne de la valeur comptable des dépôts auprès de banques, auxquels sont ajoutés les actifs liés aux activités de location opérationnelle. Pour l'activité clientèle, il s'agit de la moyenne des actifs productifs en fin de mois. Pour le financement réseau, il s'agit de la moyenne des actifs produits journaliers.

AVES : Alliance Vehicle Evaluation System, mesure le niveau de qualité des véhicules neufs en sortie de fabrication par le biais d'une méthode précise basée sur une partie statique/visuelle et une partie dynamique pour détecter les défauts.

Avtovaz : entreprise russe, fabricant de la marque Lada dans laquelle Renault avait une participation jusqu'en 2022.

C

CAFE : Corporate Average Fuel Economy, représente le niveau moyen de consommation de carburant ou d'émissions de CO_2 de l'ensemble des véhicules particuliers vendus par un constructeur automobile.

Capitaux propres : le Groupe gère le capital de l'Automobile en utilisant un ratio, égal à la position nette de liquidité de l'Automobile divisé par le montant des capitaux propres. Le Groupe inclut dans la **position nette de liquidité (ou endettement financier net)** l'ensemble des dettes et engagements financiers, hors exploitation, porteurs d'intérêts diminué de la trésorerie et équivalents de trésorerie et des autres actifs financiers, hors exploitation, tels que les valeurs mobilières ou les prêts du secteur. Les capitaux propres sont ceux qui figurent dans la situation financière du Groupe.

CCT : Cross-Company Team, équipe composée des représentants de Renault et Nissan qui, dans le cadre de l'Alliance, explorent des possibilités de synergies pour les deux entreprises.

CET1 (Common Equity Tier 1) : ce ratio est un indicateur réglementaire de la solidité financière des banques, issu de Bâle 3. Il permet de mesurer la performance en termes de consommation de capital.

Chiffre d'affaires : les revenus comprennent toutes les recettes qui résultent des ventes de produits automobiles du Groupe, nettes des remises des services liés à ces ventes et des différents produits de financement des ventes, vendus aux clients par les sociétés du Groupe.

CKD (Completely Knocked Down) : Système d'approvisionnement des usines lointaines, en pièces élémentaires de tôlerie et en collections de pièces de montage, non assemblées. Ce système nécessite une tôlerie pour terminer l'assemblage de la caisse, une peinture et un montage.

CMF : Common Module Family, principe de partage, via une série de plateformes communes de l'Alliance, basé sur une architecture modulaire permettant de construire une large gamme de véhicules à partir d'un nombre réduit de pièces créant plus de valeur ajoutée pour les clients du Groupe.

CVT : transmission à variation continue. Cette technologie de boîte de vitesses permet d'optimiser le point de fonctionnement moteur. La consommation est réduite par rapport à une boîte automatique conventionnelle. La transmission CVT apporte une grande fluidité et un confort important en raison de l'absence de rupture d'accélération lors des passages de vitesses.

D

DKD (Dismantled Knocked Down) : Système d'approvisionnement d'usine sur la base d'un véhicule complet monté en usine mère, puis partiellement démonté (trains arrière et avant, blocs moteurs et autres pièces suivant les droits de douane).

Downsizing : réduction de la cylindrée du moteur. L'optimisation des moteurs thermiques reste l'un des moyens les plus économiques de limiter la consommation de carburant, et par conséquent les émissions de gaz à effet de serre. Le downsizing consiste à diminuer la cylindrée des moteurs – et donc les consommations et les émissions de CO_2 – tout en maintenant les performances.

E

ElectriCity : Renault Group crée en 2021 **« Renault ElectriCity »** un pôle industriel au nord de la France (manufactures de Douai, Maubeuge et Ruitz) qui possède la plus grande capacité de fabrication de véhicules électriques du Groupe au monde.

Euro NCAP : normes de sécurité pour les crash-tests.
Euro NCAP réalise des crash-tests afin de fournir aux consommateurs des informations précises sur les performances de sécurité de leurs voitures. Depuis 2009,

Euro NCAP décerne une note globale à chaque véhicule testé avec des évaluations en « Protection des occupants adultes », « Protection des enfants », « Protection des piétons » et « Aide à la sécurité ». Euro NCAP publie des informations sur la présence de l'ESC et les résultats des sièges soumis au test du choc arrière (coup du lapin).

Euro 5 et Euro 6 : les normes antipollution Euro 5 font partie des normes d'émission Euro, qui fixent les limites maximales de rejets polluants, hors CO_2, pour les voitures et autres véhicules. La norme d'émission Euro 5 est entrée en vigueur en septembre 2009 pour les nouvelles homologations de voitures et concerne l'ensemble des voitures neuves depuis janvier 2011. Euro 6 a pris le relais depuis 2014, en se focalisant essentiellement sur les émissions de NO_x.

F

FAP : filtre à particules ; un filtre à particules débarrasse les gaz d'échappement des particules qu'ils contiennent en les retenant dans une structure microporeuse alvéolée. Il est automatiquement régénéré tous les 500 km.

Free cash flow : indicateur qui mesure la capacité à générer de la trésorerie pour les activités courantes, afin de :

- réduire l'endettement financier net de l'automobile (EFNA) ;
- payer les dividendes ;
- racheter ses propres actions, et des minoritaires ;
- effectuer des opérations de croissance externe : faire des acquisitions d'entreprises, ou prendre des participations dans des entreprises associées.

L'indicateur FCF des secteurs de l'automobile est un indicateur défini par et calculé à partir des données comptables du tableau de flux de trésorerie. Toutefois cet indicateur n'est ni défini ni exigé dans le référentiel IFRS.

Le Groupe a choisi de calculer cet indicateur sur le périmètre des secteurs de l'Automobile en excluant tout élément en provenance du secteur Financement des ventes à l'exception des dividendes versés et des augmentations de capital du Financement des ventes.

Le *free cash flow* s'obtient donc à partir des éléments du tableau des flux de trésorerie des secteurs de l'automobile par addition des éléments suivants :

Capacité d'autofinancement (hors dividendes reçus des sociétés cotées et y compris dividende reçu du Financement des ventes)

+ variation du besoin en fonds de roulement

+ investissements corporels et incorporels nets des cessions

+ variation des actifs immobilisés donnés en location (véhicules et batteries)

– souscription aux augmentations de capital du Financement des ventes

= free cash flow opérationnel des secteurs de l'automobile

FTT : Functional Task Team ; équipe composée des représentants de Renault et Nissan qui, dans le cadre de l'Alliance, apportent leurs expertises respectives sur les processus, standards et outils de management.

G

Renault Group : Renault Group est aux avant-postes d'une mobilité qui se réinvente. Renault Group s'appuie sur la complémentarité de ses 4 marques - Renault – Dacia – Alpine et Mobilize – et propose des solutions de mobilités durables et innovantes à ses clients. Implanté dans plus de 110 pays, le Groupe a vendu 2,265 millions de véhicules en 2024. Il réunit plus de 98 000 collaborateurs qui incarnent au quotidien sa Raison d'Être, pour que la mobilité nous rapproche les uns des autres. Prêt à relever des défis sur route comme en compétition, le Groupe est engagé dans une transformation ambitieuse et génératrice de valeur. Celle-ci est centrée sur le développement de technologies et de services inédits, d'une nouvelle gamme de véhicules encore plus compétitive, équilibrée et électrifiée. En phase avec les enjeux environnementaux, Renault Group a l'ambition d'atteindre net zéro émission carbone en Europe en 2040 et dans le monde en 2050.

H

HORSE Powertrain Ltd : développe, fabrique et fournit des groupes motopropulseurs et des transmissions à combustion interne et hybrides écoénergétiques à des partenaires du monde entier. Grâce à son empreinte mondiale, intégrant des centres de R&D et des capacités de fabrication sur deux continents, HORSE Powertrain offre une large gamme de solutions pour accélérer la décarbonisation dès aujourd'hui.

HSEE : Renault a mis en place une direction HSEE (hygiène, sécurité, environnement et ergonomie) depuis le 1er septembre 2016. Sa mission est de faire converger les politiques en matière de conditions de travail, santé, sécurité et environnement. La mission de cette nouvelle entité est d'assurer la gouvernance HSE du Groupe en définissant, en collaboration avec les métiers concernés, une politique globale et des objectifs de progrès ambitieux concernant la sécurité et les conditions de travail, l'ergonomie, l'hygiène industrielle et l'environnement.

HYVIA : Renault Group et Plug Power ont signé en juin 2021 un accord pour la création d'une coentreprise dédiée à la mobilité hydrogène. Cette société est entrée en redressement judiciaire le 10 décembre 2024 et en liquidation judiciaire le 18 février 2025.

K

KPI : key performance indicators, indicateurs de tête. Les KPI sont les indicateurs clés de la performance de l'entreprise. Ils permettent de fournir une vision globale de la performance du Groupe *via* l'établissement d'un reporting mensuel adressé au CEG. Pour chaque zone géographique ou métier, ils constituent le référentiel du management de la performance.

L

LAB : le Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain répond à la volonté d'améliorer la sécurité routière en conjuguant plusieurs disciplines scientifiques au carrefour de la physique et des sciences humaines. L'accidentologie et l'étude du

comportement des conducteurs analysent les causes et les conséquences des accidents de la route pour mieux les éviter. La biomécanique vise à mieux protéger les occupants.

Leadership Team : le Leadership Team a en charge des orientations et décisions stratégiques de l'entreprise. Remplace le BOM (Board of Management) au 1er février 2023.

M

Matrice de matérialité : la matrice de matérialité est un outil permettant de hiérarchiser les enjeux extra-financiers ayant une portée stratégique. En réalisant son analyse de matérialité, l'entreprise travaille sur les sujets ayant (potentiellement) un impact important et significatif sur son modèle économique, et les traduit ensuite (dans la mesure du possible) en indicateurs. La méthodologie utilisée doit être compréhensible, reproductible et transparente.

Marge opérationnelle : la marge opérationnelle correspond au résultat d'exploitation avant prise en compte des autres produits et charges d'exploitation qui revêtent par nature ou par exception un caractère significatif inhabituel et peuvent nuire à la comparabilité de la marge. Les autres produits et charges d'exploitation comprennent principalement :

- les coûts de restructuration liés à des arrêts d'activité et les coûts relatifs aux mesures d'adaptation des effectifs ;
- le résultat des cessions d'activités ou de participations opérationnelles (totales ou partielles), le résultat des cessions de participations dans des entreprises associées et coentreprises (totales ou partielles), les autres résultats liés aux variations de périmètre comme les prises de contrôle au sens d'IFRS 10 d'entités précédemment consolidées par mise en équivalence et les coûts directs d'acquisition des sociétés consolidées par intégration globale ou suivant le pourcentage d'intérêt propre à chaque élément du bilan et du compte de résultat ;
- le résultat de cession des immobilisations incorporelles et corporelles (hors cessions d'actifs donnés en location) ;
- les pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des *goodwill* (hors *goodwill* des entreprises associées et des coentreprises) ;
- les produits et charges non usuels par leur fréquence, leur nature ou leur montant relatifs à des litiges ou à des pertes de valeurs sur créances d'exploitation significatifs.

Le Monozukuri est l'indicateur qui mesure l'évolution de performance des métiers Achats, Garantie, R&D, Production et Logistique sur l'année en cours vs l'année précédente. Il se calcule hors évolution matières premières, effets mix, enrichissement, volume et devises.

MTM : marché toutes marques. Le MTM représente une valeur globale rassemblant l'ensemble des acteurs d'un même marché. De la même manière, MS et PDM, qui signifient Market Share et part de marché, sont également des termes que l'on retrouve très fréquemment.

N

NEDC : New European Driving Cycle est une norme européenne de mesure des émissions et de la consommation et une méthode normalisée basée sur des tests d'essais identiques pour tout type de véhicule en Europe. Elle constitue donc un critère objectif pour mesurer les écarts de performance entre les modèles des différents constructeurs. Le véhicule est mis sur un banc à rouleaux et on lui fait subir trois fois le même cycle urbain (cycle ECE-15), puis une fois le cycle dit extra-urbain. La moyenne de ces quatre cycles donnera l'autonomie moyenne.

O

Open Innovation Lab : la création de laboratoires d'Open Innovation fait partie de la culture et de la stratégie d'innovation de l'Alliance Renault-Nissan : ils permettent de cultiver des opportunités d'innovations en se basant sur un écosystème ouvert composé de start-ups, d'universités et d'investisseurs et sur les parties prenantes d'une économie locale telles que collectivités, associations, clients et marché. Ces laboratoires rassemblent en un même lieu les trois piliers de l'Open Innovation : la socialisation des connaissances (événements, conférences, ThinkTank, meetups), la créativité et les méthodes de conceptions innovantes (design thinking, Fablab) et les leviers de la nouvelle économie (accélération de start-ups, mode collaboratif et ouvert ainsi que plates-formes. Il en existe trois depuis mars 2017 dans le monde (Silicon Valley, Tel Aviv et Paris).

OYAK : partenaire industriel de Renault en Türkiye.

P

PAC : pile à combustible. Composé d'un noyau et d'un seul électron, l'hydrogène est l'élément chimique le plus simple et le plus léger. À titre de comparaison, il est quatorze fois plus léger que l'air. Dans une pile à combustible, hydrogène et oxygène sont rapprochés de part et d'autre d'une membrane polymère, l'électrolyte. Ils se combinent pour former de l'eau, le seul « rejet » du moteur, en dégageant de l'énergie électrique et de la chaleur. C'est cette énergie électrique qui va alimenter le moteur électrique du véhicule.

PGE : Prêt garanti par l'État

R

R&AE : Research and Advanced Engineering. Les activités de recherche et d'études avancées (R&AE) sont pilotées transversalement aux ingénieries *via* un plan structuré et partagé au sein de l'Entreprise. Ce plan couvre l'ensemble des applications véhicule, mécanique, produit, process et services.

REACH : Registration, Evaluation and Authorisation of Chemicals est un règlement adopté en 2006 par le Parlement et le Conseil européens. Il a permis la création d'un système communautaire d'enregistrement, d'évaluation et d'autorisation des substances chimiques géré par la nouvelle Agence européenne des produits chimiques (ECHA) basée à Helsinki.

La mise en œuvre de REACH découle de trois volontés majeures : approfondir les connaissances des risques sanitaires et environnementaux de plus de 30 000 substances chimiques, mettre en place une politique de substitution des substances les plus nocives et confier aux entreprises productrices et exportatrices l'évaluation et

la gestion des risques liés à ces substances.

Refactory : en novembre 2020, Renault Group a annoncé la transformation de son site de Flins pour créer la Refactory, première usine européenne d'économie circulaire dédiée à la mobilité, avec un objectif de bilan CO_2 négatif à 2030.

Renaulution : plan stratégique présenté le 14 janvier 2021, qui vise à réorienter la Renault Group de la course au volume à la création de valeur. Il est structuré en trois phases lancées en parallèle :

- la phase Résurrection, déjà atteinte, s'est concentrée sur le redressement de la marge et de la génération de liquidités ;
- la phase Rénovation, en cours de déploiement, est dédiée au renouvellement et à l'enrichissement des gammes, contribuant à la rentabilité des marques ;
- la phase Révolution, qui a démarré fin 2022, a pour objectif de faire évoluer le modèle économique du Groupe en concentrant ses ressources sur les chaînes de valeur qui émergent de la transformation de l'industrie automobile et de la mobilité. Cela permettra à Renault Group de devenir un groupe automobile de prochaine génération.

Résultat d'exploitation : inclut l'ensemble des produits et coûts directement liés aux activités du Groupe, que ces produits et charges soient récurrents ou qu'ils résultent de décisions ou d'opérations ponctuelles, comme les coûts de restructuration (Voir marge opérationnelle).

ROCE : Return On Capital Employed est un indicateur de mesure de la rentabilité des capitaux employés.

RWA : Risk Weighted Assets - encours pondérés en risques ou actifs risqués pondérés qui correspondent au montant minimum de capital requis au sein d'une banque en fonction de leur niveau de risque (valeur de l'exposition multipliée par son taux de pondération).

S

SKD (Semi-Knocked Down) : Système d'approvisionnement d'usine sur la base d'une caisse assemblée complète et de pièces de montage non-assemblées en collection (très petite cadence) ou en approvisionnement classique (petite cadence).

Software République : un nouvel écosystème pour innover dans la mobilité intelligente, annoncé le 09 avril 2021 par Elie Girard, Bernard Charlès, Luca de Meo, Jean-Marc Chéry et Patrice Caine, respectivement les dirigeants des entreprises Atos, Dassault Systèmes, Renault Group, STMicroelectronics et Thales. Leur intention est d'unir leurs forces pour la mise en commun de leurs expertises complémentaires. Les partenaires envisagent de développer et de commercialiser ensemble des systèmes et logiciels au service d'une offre de mobilité enrichie et durable pour les territoires, les entreprises et les citoyens.

L'intelligence artificielle, la cybersécurité, la connectivité, l'électronique embarquée et les jumeaux numériques contribueront à l'excellence de ces nouveaux produits et services.

T

TCe : turbo control efficiency. Les moteurs TCe disposent d'un turbo à faible inertie dont le temps de réponse est réduit au minimum, grâce à la turbine et au compresseur de petit diamètre. L'association d'une petite cylindrée avec un turbo à faible inertie procure une grande vivacité dès les bas régimes.

W

WLTP : Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure. Dans le cadre de l'homologation véhicule, WLTP est la nouvelle procédure permettant de mesurer les émissions de CO_2, la consommation et les émissions de polluants dans des conditions plus représentatives de l'usage client et de la diversité des équipements véhicules. Elle remplace progressivement depuis le 1er septembre 2017 la procédure NEDC. En lien avec la norme Euro 6d qui se met en place graduellement depuis le 1er septembre 2017, cette procédure d'essais normée en laboratoire est complétée par des essais sur route selon le nouveau protocole « RDE » (Real Driving Emissions).

Sigles et acronymes

A

ACEA : Association des Constructeurs Européens d'Automobile

ACV : Outil permettant l'évaluation quantitative des impacts environnementaux d'un véhicule tout au long de sa vie

ADAS : Système d'aide à la conduite

ADDV : Devoir de vigilance

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AGEC : Loi anti-gaspillage et économie circulaire

AIE : Agence Internationale de l'Energie

AM : Asset Management

AMF : Autorité des Marchés Financiers

APCE : Autres produits et charges d'exploitation

ARPP : Organisme français d'autorégulation de la publicité

ASA : Automative Skills Alliance - Alliance pour les compétences dans le secteur automobile

ASFE : Alliance pour les carburants synthétiques en Europe

AVES : Alliance Vehicle Evaluation System

B

BCE : Banque centrale européenne

BEI : Banque européenne d'investissement

BOTA : Build Operate Transfer Agreements

C

CAC : Commissaires aux comptes

CAFE : Corporate Average Fuel Economy (indicateur)

CapEx : Dépenses en capital

CAR : Comité de l'Audit et des Risques

CBAM : Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières

CBF : Corporate Biodiversity Footprint - outil d'évaluation de l'empreinte biodiversité

CCI : Chambre de commerce et d'industrie

CDC : Caisse des dépôts et consignations

CDP : Carbon Disclosure Project - Organisation qui publie des données sur l'impact environnemental des plus grandes entreprises

CECP : Comité éthique conformité pays

CEG : Comité exécutif du Groupe

CEGC : Comité Ethique et Conformité du Groupe

CERBF : Centre d'Expertise de Réparation de Batteries de Flins

CGR : Comité de Renault Group

CLP : Règlement relatif à la classification, l'étiquettage et l'Emballage des substances chimiques

CMF : Conseil des marchés financiers

CMR : Sustances cancérigènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction

CMR1 : Sustances cancérigènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction humaine

CNC : Conseil national de la comptabilité

CNIL : Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés

COP 21 : 21st Conference of parties

COV : Composés Organiques Volatils

CRCI : Comité des Risques et du Contrôle Interne

CSR : Corporate Social Responsability - Responsabilité socila des entreprises

CSRD : Corporate Sustainability Reporting Directive

CVT : Transmission à variation continue

D

DEF : Diesel Exhaustif Fuel - Liquide d'échappement Diesel

DGCCRF : Direction Générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes

DOA : Delegation Of Authority

DPEF : Déclaration de Performance Extra-Financière

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Drire : Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement

E

Ebit : Résultat d'exploitation

Efna : Endettement financier net automobile

EONIA : Euro over night index average (taux d'intérêt)

ENCORE : Exploring Natural Capital Opportunites, Risks and Explosure - Outil qui aide les organisations à analyser leur exposition aux risques liés à la nature et à prendre les premières mesures pour comprendre leurs dépendances et leurs impacts sur la nature

ESG : Environnement, Social & Sociétal, Gouvernance

ESP : Contrôle de trajectoire

EURO : Exhaust emissions of Road Vehicles (EU regulation) - Emissions de gaz d'échappement des véhicules routiers

F

Fed : Réserve fédérale des États-Unis

G

GES : Gaz à effet de serre

GIE : Groupement d'intérêt économique

GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

GmbH : Forme juridique de société allemande

GNV : Gaz naturel pour véhicules

GPSNR : Global Platform for Sustainable Natural Rubber - Organisation visant à améliorer les performances environnementales et socio-économiques de caoutchouc naturel

H

HSEE : Santé, Sécurité, Environnement et Ergonomie

I

IA : Intelligence Artificielle

IAO : Ingénierie assistée par ordinateur

IASB : International Accounting Standards Board

ICM : Industrie de la Mobilité Circulaire

IFA : Imposition forfaitaire annuelle

IFRS : International Financial Reporting Standards

IHM : Interface homme-machine

IPBES : Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services - Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystèmiques

IPID : Insurance Product Information Documentation - Document qui doit être remis au client avant la conclusion d'un contrat

IRF : Indice de recyclabilité à la fonction automobile

IROs : Impacts, risques et opportunités

ISO 9000 : Norme

ISR : Investissement socialement responsable

J

JV : Joint-venture

L

LCV : Light Commercial Vehicle - en français VUL Véhicule Utilitaire Léger

LEAP : Locate, Evaluate, Assess, Prepare (approach) - identification et évaluation des enjeux liés à la nature

Libor : London Interbank Offered Rate

LLD : Location longue durée

LTP : Portefeuille Long Terme

M

MCV : Multi Convivial Vehicle

MDS : Fiches Techniques matériaux

MFS : Mobilize Financial Services

MSA : Abondance Moyenne des Espèces

MoU : Memorandum of Understanding

MPV : Multi Purpose Vehicle - monospace ou minivan

N

NCAP : Normes de sécurité pour les crash-tests

NO_x : Oxyde d'azote

NPS : Net Promoter Score - Pourcentage de clients qui évaluent leur probabilité de recommander une entreprise, un produit ou un service

Loi NRE : Loi sur les nouvelles régulations économiques

O

OaO : Overall Opinion

OBSAR : Obligation à bons de souscription d'actions remboursables

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

ODD : Objectifs de Développement Durable

OEM : Fabricant d'équipement d'origine

OIT : Organisation internationale du travail

OMC : Organisation mondiale du commerce

ONERA : Office national d'études et de recherches aérospatiales

ONG : Organisation non gouvernementale (en anglais NGO)

ONU : Organisation des Nations Unies

OPA : Offre publique d'achat

OPCVM : Organisme de placement collectif en valeurs mobilières

OPE : Offre publique d'échange

OpEx : Dépenses Opérationnelles

OSCE : Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe

P

PDCA : Plan, Do, Check, Act

PEA : Plan d'épargne en actions

PEG : Plan d'épargne Group

PERP : Plan d'épargne retraite personnalisé

PFA : Plateforme Automobile Française

PHEV : Véhicules Hybrides Rechargeables

PMSI : Politique de maîtrise de la sécurité de l'information

PNB : Produit national brut

PPM : Part pour million

PSSI : Politique de sécurité des systèmes d'information

R

RCS : Registre du commerce et des sociétés

REACH : Registration, Evaluation and Authorization of Chemicals - Enregistrement, évaluation et autorisation des produits chimiques

RECORD : Recherche coopérative en Environnement et économie circulaire

REP : Responsabilité élargie du Constructeur

R&D : Recherche et Développement

RGPD : Règlement général sur la protection des données

RH : Ressources humaines

RICS : Standards et référentiels du contrôle interne

ROCE : Return on capital employed ou rendement des capitaux employés

ROE : Return on equity

RSE : Responsabilité Sociale et Sociétale de l'Entreprise

S

SAM : Agence de notation extra-financière

SAQ : Questionnaire d'auto-évaluation

SASB : Substainability Accounting Standard Board

SBTi : Science based targets Initiative - Science qui encourage les entreprises à définir des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des stratégies alignées avec les recommandations faites par le GIEC

SBTn : Science Based targets Network - groupe d'organisations travaillant à identifier les impacts du secteur privé et des villes sur la nature en utilisant des objectifs fondés sur la Science Bases Targets

SCIP : Substances of Concern In Articles as such or in complex objects (products) - Substances préoccupanctes dans des articles ou dans des objets complexes

SCR : Selective Catalytic Reduction - Technique utilisée pour réduire les oxydes d'azote

SEQE : Système d'échange de quotas d'émission

SOC : Security Operations Center - Procèdures de sécurité clés pour analyser et remédier aux incidents de cybersécurité

SOCs : Substances préoccupantes

SRP : Système Renault de protection

STIM : Sciences, technologie, ingénierie et mathématiques

SUV : Sport Utility Vehicle

SVHCs : Substances extrêmement préoccupantes

T

TACE : Taux d'activité congés exclus

TCFD : Task Force on Climate-Related Financial Disclosures

teq CO_2 : tonnes équivalent CO_2

TFI : Test de français international

TFIN : The Future is NEUTRAL

TIM : Third Party Integrity Management process

TMA : Tierce maintenance applicative

TPI : Titre au porteur identifiable

U

UE : Union Européenne

UDM : Union des Marques

UEM : Union économique et monétaire

UNDRIP : United Nations Declaration on the Right of Indigenous Peoples - Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (DNUDPA)

V

VA : Véhicule autonome

VAR : Value at Risk

VCS : Verified Carbon Standard - Norme de certification des réductions d'émissions de carbone

VE : Véhicule électrique

VHU : Véhicules hors d'usage

VIE : Volontariat international en entreprise

VN : Véhicules neufs

VO : Véhicules d'occasion

VP : Véhicules particuliers

VPC : Vente par correspondance

VU : Véhicules utilitaires

VUL : Véhicule Utilitaire Léger

W

WBCSD : World Business Council for Sustainable Development - Conseil mondial des affaires pour le développement durable

WEF : World Economic Forum - Forum économique mondial

WFA : World Federation of advertisers - Fédération Mondiale des Annonceurs

WFD : Waste Framework Directive - Directive cadre relative aux déchets

WLTP : World Harmonized Light Vehicles - Procèdure d'essai Mondiale harmonisée pour les véhicules légers

Z

Z.E. : zéro émission

DÉCOUVREZ

la version digitale du Document d'enregistrement universel 2024 sur la page finance du site internet :

www.renaultgroup.com/finance/

e-accessibility

La version numérique de ce document est conforme aux normes d'accessibilité PDF/UA (ISO 14289-1), WCAG 2.1 niveau AA et RGAA 4.1 à l'exception des critères sur les couleurs. Son ergonomie permet aux personnes handicapées moteurs de naviguer à travers ce PDF à l'aide de commandes clavier. Accessible aux personnes déficientes visuelles, il a été balisé de façon à être retranscrit vocalement par les lecteurs d'écran, dans son intégralité, et ce à partir de n'importe quel support informatique.

Version e-accessible par DocAxess

Service des relations avec les actionnaires

E-mail : communication.actionnaires@renault.com

Serveur vocal numéro vert : 0 800 650 650

Ligne téléphonique actionnaires :
+33 (0) 1 76 84 59 99

Ligne actionnaires salariés de Renault Group :

+33 (0) 1 76 85 50 24

Site web: www.renaultgroup.com/finance/

Responsable de l'information :

Philippine de Schönen

Directrice des Relations Investisseurs Renault Group

E-mail : philippine.de-schonen@renault.com

Service des relations avec les investisseurs

E-mail : investor.relations@renault.com

Serveur vocal numéro vert : 0 800 650 650

Site web : www.renaultgroup.com/finance/

Responsable de l'information :

Philippine de Schonen

Directrice des Relations Investisseurs Renault Group

E-mail : philippine.de-schonen@renault.com

Crédits photos :

Couverture et inter chapitres :

Adobe

FU, Zsun agence Unsplah

EGOSHINA, Kat agence Unsplah

Pages intérieures :

OMG

GREG

Renault communication/Renault Marketing – 3DCommerce – Droits réservés

PEFC

Ce document est imprimé en Belgique sur un papier certifié PEFC issu de ressources contrôlées et gérées durablement.

Réalisation SGS&CO +33 (0)1 45 58 80 00

Retrouvez toute notre actualité sur **www.renaultgroup.com**
et suivez-nous sur les réseaux sociaux :

@Renaultgroup
@Renaultgroup
@Renaultgroup
@Renaultgroup
@Renaultgroup

122/122 bis avenue du Général Leclerc
92100 Boulogne-Billancourt Cedex France
Tél. : +33 (0)1 76 84 04 04
Direction des Relations Investisseurs Renault Group