



COMMUNIQUE DE PRESSE

LE 9 FEVRIER 2006

Renault Contrat 2009

- **Carlos Ghosn a annoncé aujourd'hui le plan Renault Contrat 2009, dont l'ambition est de positionner durablement Renault comme le constructeur automobile généraliste européen le plus rentable.**
- **Renault prend trois engagements majeurs :**
 - **La future Laguna, lancée en 2007, sera parmi les trois meilleures de son segment en qualité de produit et de service.**
 - **Une marge opérationnelle de 6% en 2009.**
 - **Une croissance des ventes de 800 000 véhicules entre 2005 et 2009.**

« C'est une nouvelle page forte de l'histoire de Renault qui s'écrit, fondée sur la capacité à se mobiliser des femmes et des hommes de l'entreprise ».

Une offensive produit inédite dans l'histoire de Renault

Renault lancera 26 produits d'ici 2009 pour répondre aux besoins et attentes des clients de tous ses marchés.

Le renforcement du plan produit conduira à une accélération sans précédent du nombre deancements : après les deux modèles commercialisés en 2006, 8 modèles seront lancés en moyenne par an entre 2007 et 2009, soit deux fois plus que sur la période 1998-2005. La moitié de cesancements constituent une extension de la gamme actuelle.

L'offensive produit se traduira par le renforcement et l'élargissement de la gamme selon 4 axes :

- le renouvellement de piliers de la gamme : famille Mégane, Twingo, Kangoo, Master,
- le haut de gamme : avec cinq véhicules lancés dans le cadre du plan, Renault doublera le volume de ses ventes sur ce segment⁽¹⁾.
- l'entrée sur de nouveaux créneaux : des SUV, des 4x4, des cross-over et des véhicules de niche.

RENAULT PRESSE

1967, rue du Vieux Pont de Sèvres – 92109 Boulogne Billancourt Cedex
Tel.: + 33 (0)1 76 84 64 69 – Fax: + 33 (0)1 76 84 67 90

- des véhicules conçus pour le développement mondial, notamment avec le programme Logan. L'enrichissement de l'offre se traduira par une croissance des ventes de 800 000 véhicules entre 2005 et 2009, et l'âge moyen des produits sera ramené de 3,8 ans en 2005 à 2,2 ans en 2009.

Le volume des ventes réalisé hors d'Europe passera ainsi de 27% à 37% en 2009, soit une progression de 80% en volumes.

Engagement qualité et prestations technologiques

La future Laguna, lancée en 2007, sera parmi les trois meilleures de son segment en qualité de produit et de service.

Les progrès réalisés sur ce produit seront appliqués avec la même exigence à l'ensemble de la gamme, partout dans le monde.

En matière d'environnement, la gamme Renault se situe aujourd'hui parmi les plus efficaces du monde en matière de consommation de carburant et d'émissions de CO₂. L'objectif est de s'améliorer encore en vendant dès 2008 1 million de véhicules émettant moins de 140 g de CO₂ par km, dont un tiers émettant moins de 120 g.

Par ailleurs, 50 % des véhicules à moteurs essence offerts à la vente en Europe, en 2009 pourront fonctionner avec un mélange d'essence et d'éthanol.

Enfin, tous les moteurs Diesel de la gamme seront à la même date capables de fonctionner avec un taux de 30% de diester ⁽²⁾.

Dans le cadre de l'Alliance, Renault prépare une palette complète de technologies alternatives, telles que les hybrides, les piles à combustible, et les véhicules électriques. Renault testera en France, au cours du plan, des véhicules équipés de piles à combustible, basés sur les technologies avancées de l'Alliance.

Renault, aujourd'hui leader en sécurité en Europe, continuera d'innover dans ce domaine pour consolider cette position.

Les ressources mobilisées pour la réussite du plan

Renault continuera d'améliorer sa compétitivité par un programme de réduction des coûts et d'optimisation des investissements en bénéficiant notamment des synergies développées avec Nissan, dans le cadre de l'Alliance. L'effort concernera :

- Une réduction des coûts d'achat de 14% sur 3 ans.
- Une réduction de 12% des coûts de fabrication et l'accroissement du taux d'utilisation moyen de nos capacités qui passera de 60% en 2005 à 75% en 2009 ⁽³⁾.
- Une réduction des coûts de logistique de 9%.
- Une réduction des frais généraux, qui seront ramenés de 5,1% du chiffre d'affaires en 2005 à moins de 4% en 2009. Toutes les fonctions support de l'entreprise s'engagent à rejoindre le meilleur niveau mondial.

(1) Le haut de gamme recouvre les véhicules dont le prix de vente est supérieur à 27 000 euros, selon la définition habituellement utilisée dans l'industrie automobile.

(2) Le diester est un carburant obtenu à partir d'huile végétale ou animale.

(3) Ce taux d'utilisation des capacités de Renault est calculé sur la base d'un fonctionnement de 5 000 heures par an des usines. Ce standard Renault est supérieur à celui habituellement retenu dans l'industrie automobile, qui varie entre 3 760 et 4 000 heures.

- Les frais de Recherche et Développement ainsi que les investissements pour les nouveaux véhicules ne dépasseront pas 11,5% du chiffre d'affaires sur la période 2006 -2009.

Un management transversal centré sur la satisfaction des clients et piloté par le profit est mis en place à travers le pilotage par région, la globalisation des fonctions, les directions de programme et 11 Équipes Transverses.

Renault, constructeur généraliste européen le plus rentable

La performance de l'entreprise sera mesurée par la croissance de la marge opérationnelle, dont l'objectif est d'atteindre 6% en 2009. Ce niveau record sera dépassé dès l'année suivante. Cet objectif permettra d'assurer durablement la position de constructeur généraliste européen le plus rentable.

Une progression linéaire du dividende, passant de 1,8 euros par action aujourd'hui à un objectif de 4,5 euros par action en 2009 sera proposée au Conseil d'administration de Renault, qui soumettra chaque année une résolution à l'Assemblée Générale des actionnaires.

« Avec une vision stratégique claire et des objectifs priorisés, précis et mesurables, j'ai la conviction que Renault deviendra, dans le cadre de l'Alliance, une grande entreprise automobile mondiale, performante dans la durée »

Contact

Renault presse : +33 (0)1 76 84 64 69

Sites internet : www.media.renault.com – www.renault.com

Résultats financiers 2005 de Renault

- Une marge opérationnelle de 3,2% du chiffre d'affaires
- Un résultat net* record de 3 367 millions d'euros

Ventes et chiffre d'affaires en légère hausse

En 2005, le nombre de véhicules vendus par Renault s'accroît de 1,7% à 2 533 000 véhicules et franchit pour la première fois le cap des 2,5 millions de véhicules. Ce résultat traduit des performances contrastées entre des ventes en baisse en Europe (-4,0%) dans un marché stable et une accélération de la progression des ventes à l'international (+21,2%). Hors d'Europe, les trois marques du Groupe ont contribué à cette croissance avec les succès de Logan et des nouveaux modèles SM5 et SM7 de Renault Samsung Motors.

A périmètre et méthodes identiques, le **chiffre d'affaires** de Renault progresse de 1,9% par rapport à celui de 2004 pour atteindre 41 338 millions d'euros.

La contribution de **la branche Automobile** au chiffre d'affaires du Groupe est en hausse de 2% pour atteindre 39 458 millions d'euros.

La **filiale de Financement des ventes** Renault Crédit International apporte, à périmètre et méthodes identiques, une contribution au chiffre d'affaires de 1 880 millions d'euros stable par rapport à 2004.

Marge opérationnelle de 3,2% et résultat net* record de 3 367 millions d'euros

La **marge opérationnelle** du Groupe atteint 1 323 millions d'euros, soit 3,2% du chiffre d'affaires contre 2 115 millions d'euros en 2004 (5,2% du chiffre d'affaires).

La **branche Automobile** dégage une marge opérationnelle de 858 millions d'euros, soit 2,2 % du chiffre d'affaires contre 1 654 millions d'euros en 2004 (4,3%).

En 2005, Renault bénéficie de la progression de la rentabilité de ses activités à l'international mais enregistre cependant une baisse sensible de la contribution de ses ventes en Europe en raison notamment d'une phase moins favorable de son cycle produit.

La dégradation de la composition des ventes du Groupe (mix géographique et mix des produits), la baisse des prix de transaction ainsi que l'impact de la hausse du coût des matières premières et des coûts associés au passage à la norme anti-pollution « Euro 4 » pèsent sur la rentabilité des ventes. La branche Automobile enregistre une augmentation des frais de recherche et développement du fait notamment du développement des activités de Renault à l'international et de la préparation de nouveaux véhicules dans le cadre de la politique d'expansion de la gamme. Dans le même temps, le Groupe poursuit la réduction de ses coûts d'achats.

La **filiale de Financement des ventes** maintient sa contribution à la marge opérationnelle de Renault avec 465 millions d'euros en 2005 (contre 461 millions d'euros en 2004).

Les **autres produits et charges d'exploitation** représentent un produit net de 191 millions d'euros contre une charge nette de 243 millions d'euros en 2004. Ce résultat comprend principalement des plus-values réalisées lors de la vente de terrains en Espagne et de la cession de la participation de 17,88% que Renault détenait dans le capital de Nissan Diesel.

Le **résultat d'exploitation** s'élève en conséquence à 1 514 millions d'euros contre 1 872 millions d'euros en 2004.

Le **résultat financier** représente une charge nette de 327 millions d'euros, quasiment stable par rapport à 2004 (331 millions d'euros). Ce résultat intègre l'impact de l'évaluation des titres participatifs à leur valeur de marché qui pèse pour 271 millions d'euros. Hors impact des titres participatifs, les autres éléments du résultat financier se traduisent par une charge nette de 56 millions d'euros (contre une charge nette de 40 millions d'euros en 2004).

Renault enregistre un produit de 2 597 millions d'euros au titre de sa part dans le **résultat des entreprises associées**¹. Hors produit non récurrent de 450 millions d'euros lié à la finalisation par Nissan du transfert d'une partie de ses engagements de retraite à l'État japonais, la contribution de Nissan s'élève à 1 825 millions d'euros contre 1 689 millions d'euros en 2004.

La part dans le résultat des autres entreprises associées, comprenant notamment celle d'AB Volvo, se traduit par une contribution positive de 322 millions d'euros contre 234 millions d'euros en 2004.

Au total, le **résultat avant impôts** s'élève à 3 784 millions d'euros, contre 3 464 millions d'euros en 2004.

Après prise en compte de la charge d'impôt, le **résultat net, part revenant au groupe**, atteint un niveau record de 3 367 millions d'euros, contre 2 836 millions d'euros en 2004. Ce résultat permet au Groupe de dégager un retour sur capitaux propres de 17,6%.

Le **résultat net par action** s'élève à 13,19 euros contre 11,16 euros en 2004.

Le Conseil d'administration proposera à l'Assemblée générale des actionnaires du 4 mai 2006, une augmentation de plus de 33% du dividende de Renault pour le porter à 2,40 euros par action (contre 1,80 euro par action au titre de l'année 2004).

Une structure financière saine

Les **capitaux propres** de Renault augmentent de 3 797 millions d'euros pour s'élever à 19 661 millions d'euros au 31 décembre 2005.

La **capacité d'autofinancement** s'élève à 4 105 millions d'euros (contre 4 596 millions d'euros en 2004). L'ensemble des ressources dégagées par l'exploitation finance largement les investissements **corporels et incorporels nets des cessions** réalisés en 2005 pour 2 879 millions d'euros (contre 3 199 millions d'euros en 2004). La capacité de la branche Automobile à générer du cash se confirme avec un **free cash flow** avant variation du besoin en fonds de roulement qui s'élève à 1 226 millions d'euros à fin 2005.

L'endettement financier net de l'Automobile s'accroît de 685 millions d'euros à 2 252 millions d'euros, sous l'effet notamment :

- la réduction de l'excédent en fonds de roulement liée notamment à l'accroissement des stocks pour un montant de 533 millions d'euros
- l'évolution de la valorisation des instruments financiers à leur valeur de marché pour 257 millions d'euros (dont 271 millions d'euros pour la valorisation des Titres Participatifs).
- des différences de périmètre (+ 639 millions d'euros) avec principalement l'exercice de l'option d'achat de Renault sur le Centre de Recherche du Technocentre de Guyancourt (France) qui pèse comptablement pour 594 millions d'euros.

En dehors de ces deux derniers facteurs, sans impact sur les flux de trésorerie en 2005, l'activité opérationnelle de Renault aura généré une réduction de l'endettement financier net de **la branche Automobile** de 227 millions d'euros.

Au final, le ratio d'endettement financier net de la branche Automobile représente 11,5% des capitaux propres contre 9,9% fin 2004.

Perspectives 2006

Renault prévoit en 2006 un marché automobile en légère baisse en Europe et en progression dans les autres principaux pays où l'entreprise est implantée.

Renault ne bénéficiera pas en 2006 de lancements produits majeurs, mais s'appuiera en Europe sur la commercialisation en année pleine de la nouvelle Clio, ainsi que sur le lancement des phases 2 de Mégane, Espace, Trafic et de la phase 3 de Master. Hors Europe, deux nouvelles versions break 5 et 7 places seront lancées au deuxième semestre pour renforcer le programme Logan. Par ailleurs, les plans d'actions portant sur la compétitivité de nos coûts, définis dans le cadre du nouveau plan, seront déployés et porteront déjà des fruits en 2006. Au total, avec des coûts de matières premières plus élevés qu'en 2005, dans un marché européen très compétitif et compte tenu de progrès continus à l'international, Renault prévoit de réaliser en 2006 une marge opérationnelle de 2,5 % du chiffre d'affaires et un volume stable par rapport à 2005.

* Résultat net, part revenant au Groupe

(1) La notion d'« entreprises associées » correspond en normes IFRS à l'ancienne définition de « sociétés mises en équivalence »

Note : Conformément à la réglementation en vigueur, les résultats annuels 2005 de Renault sont présentés sous le référentiel IFRS. L'ensemble des chiffres 2004 publiés dans ce document sont les chiffres 2004 retraités aux normes IFRS.

Chiffre d'affaires consolidé de Renault par branche d'activité

En millions d'euros	2005	2004 retraité ¹	2004	Variation 2005 /2004
				%
Automobile	39 458	38 681	38 426	2,0%
Financement des ventes	1 880	1 884	1 866	(0,2%)
Total	41 338	40 565	40 292	1,9%

¹ à périmètre et méthodes identiques à celles retenues au 31/12/2005. Les changements ont principalement trait à des évolutions de périmètre essentiellement dans la branche automobile.

Contribution des branches à la marge opérationnelle de Renault

En millions d'euros	2005			2004
	Année	1 ^{er} semestre	2 ^e semestre	
Automobile	858	677	181	1 654
<i>En % du chiffre d'affaires</i>	<i>2,2%</i>	<i>3,3%</i>	<i>0,9%</i>	<i>4,3%</i>
Financement des ventes	465	266	199	461
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	<i>24,7%</i>	<i>28,0%</i>	<i>21,4%</i>	<i>24,7%</i>
Total	1 323	943	380	2 115
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	<i>3,2%</i>	<i>4,4%</i>	<i>1,9%</i>	<i>5,2%</i>

Résultats consolidés de Renault

En millions d'euros	2005	2004
Marge opérationnelle	1 323	2 115
Résultat d'exploitation	1 514	1 872
Résultat financier	(327)	(331)
Part dans le résultat des autres entreprises associées	2 597	1 923
Résultat avant impôts	3 784	3 464
Impôts courants et différés	(331)	(561)
Résultat net	3 453	2 903
Résultat net, part revenant au groupe	3 367	2 836

Évolution de l'endettement de la branche Automobile

En millions d'euros	2005
Capacité d'autofinancement	4 105
Investissements corporels et incorporels *	(2 879)
Free Cash Flow (hors variation du Besoin en Fond de Roulement)	1 226
Variation de l'excédent en fond de roulement	(533)
Dividendes versés	(554)
Autres	88
Variation de l'endettement financier (hors effets sans impact sur les flux de trésorerie en 2005)	(227)

*nets des cessions