

ASSEMBLEE GENERALE DES ACTIONNAIRES DU 16 MAI 2024

REPONSES AUX QUESTIONS ECRITES DES ACTIONNAIRES

I. Questions du Forum pour l'Investissement Responsable (FIR)

ENVIRONNEMENT

Question n°1 :

- a) **Pourriez-vous rappeler vos objectifs de décarbonation à horizon court, moyen et long termes sur vos trois scopes (en valeur absolue et en intensité) ? Pour chacun de vos objectifs, explicitez les principales actions prévues permettant d'atteindre ces objectifs (merci de préciser le pourcentage de contribution à l'objectif de chaque action). Quelle est la part dédiée aux émissions négatives (absorption et stockage...), aux émissions évitées ou encore aux crédits carbone dans votre stratégie (à distinguer de vos objectifs de décarbonation) ?**
- Pour vous aider à répondre, il est possible de remplir le tableau en Annexe 1.**

Renault Group prévoit de réduire les émissions de gaz à effet de serre du scope 1 et 2 de 50% d'ici 2025 et de 80% d'ici 2030. Ces objectifs s'appuient principalement sur :

- La réduction des consommations d'énergie sur tous les sites du Groupe (objectif -30% par véhicule produit dans le monde en 2025 comparé à 2021)
- La mise en place de contrat d'approvisionnement en énergies renouvelables (objectif 80% en 2030 pour l'électricité, 70% en 2030 pour l'énergie thermique).

Les émissions scopes 1 & 2 représentent actuellement environ 1% de l'empreinte carbone totale du Groupe (données 2023)

Pour le scope 3 *upstream*, la réduction prévue est jusqu'à 30% pour la matière (/kg) et jusqu'à 35% pour la production des batteries d'ici 2030.

Ces objectifs s'appuient sur une collaboration avec les fournisseurs pour la production de batteries bas-carbone et les plans de réduction des émissions liées à la production des 6 commodités les plus émissives (acier, aluminium, polymères, pneumatiques, composants électroniques, vitrages).

Les actions engagées par le Groupe dans le domaine de l'économie circulaire contribuent également à la réduction du Scope 3 *upstream* car elles permettent d'éviter les émissions liées à l'extraction et à la transformation des matières premières. Le groupe a pour objectif une part de 33% de matières recyclées ou issues de l'économie circulaire dans les nouveaux véhicules en 2030, et une part de matériaux stratégiques recyclés réintégrés dans la production de nouvelles batteries (boucle fermée) de 80% en 2030.

Les émissions liées à la production des matières et pièces mises en œuvre dans la production des véhicules (y compris les batteries) représentent actuellement plus de 11% de l'empreinte carbone totale du Groupe (données 2023).

Pour le scope 3 *downstream*, l'objectif est de réduire les émissions à l'usage (*well-to-wheel*) de 20% à l'horizon 2025 et de 35% à l'horizon 2030. Ces objectifs reposent principalement sur l'électrification de la gamme de véhicules.

Les émissions liées à l'usage des véhicules (*well-to-wheel*) représentent actuellement plus de 85% de l'empreinte carbone totale du Groupe (données 2023).

A moyen terme, Renault Group vise la neutralité carbone^(*) de l'entité Ampère (scopes 1, 2 et 3) à l'horizon 2035.

A long terme, Renault Group vise la neutralité carbone^(*) (scopes 1, 2 et 3) sur le périmètre Europe en 2040 et dans le monde en 2050.

A court terme, Renault Group prévoit de recourir à la compensation pour les émissions scopes 1&2 résiduelles après mise en place de contrats d'approvisionnement en énergie décarbonée (électricité et chaleur), avec une première application à l'horizon 2025 pour les sites du pôle ElectriCity et en 2030 pour l'ensemble des sites européens du Groupe.

A moyen terme, Renault Group prévoit de recourir à la compensation pour les émissions résiduelles des scopes 1, 2 et 3 de l'entité Ampère à l'horizon 2035.

A long terme, Renault Group prévoit de recourir à la compensation pour les émissions résiduelles des scopes 1, 2 et 3 sur le périmètre Renault Group Europe à l'horizon 2040 et sur le périmètre Renault Group monde en 2050.

Par ailleurs, Mobilize développe dans ses activités les services liés à l'énergie, tels que le stockage stationnaire d'énergie avec des batteries de seconde vie issues de véhicules électriques, ou encore des applications telle que Betteries (fabrication de groupes électrogènes reposant sur des modules recyclés de batteries de véhicules électriques). L'ensemble de ces services contribue aux émissions évitées par les produits ou services du Groupe.

()neutralité carbone : balance entre d'une part les émissions résiduelles après le plan de réduction des émissions de GES de RG sur les scopes 1,2 et 3 et d'autre part des investissements dans des projets de création de puits de carbone.*

b) Pourriez-vous associer un montant d'investissement nécessaire à chacune des principales actions déployées sur l'ensemble des trois scopes ? Merci de préciser l'horizon de temps couvert par ces investissements.

En 2023, les CAPEX liés à l'activité de fabrication, réparation, entretien, adaptation, vente de véhicules à faibles émissions de carbone et alignés avec l'objectif d'atténuation du changement climatique, selon la taxonomie européenne, s'élèvent à 1 milliard d'euros soit 22,5% du montant des CAPEX totaux de l'année 2023.

Les estimations financières seront publiées de manière détaillée l'an prochain dans le Document d'Enregistrement Universel 2024, dans le nouveau cadre de la directive CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*).

c) Sur quel(s) scénario(s) de référence votre stratégie de décarbonation est-elle basée (sur les trois scopes) ? Est-elle alignée sur un scénario 1,5 °C ? Est-elle validée par un tiers indépendant (SBTi, ACT-ADEME...) ? Merci d'indiquer le nom du ou des scénario(s) et la ou les organisation(s) de référence (par exemple, AIE, GIEC, etc.).

Les engagements de Renault Group annoncés dans son rapport Climat et à l'Assemblée générale d'avril 2021 sont alignés avec le scénario 1.5°C pour le scope 1 & 2 et « *well below 2°C* » pour les scopes 3 upstream et downstream.

Ces trajectoires sont plus ambitieuses que les précédents objectifs validés en 2019 et visibles sur le site de SBTi.

Nous sommes engagés dans la démarche *Business Ambition for 1.5°C campaign* et avons entamé les démarches auprès de SBTi afin d'obtenir la validation des nouvelles trajectoires.

Question n°2 :

a) Avez-vous réalisé un travail d'évaluation, de suivi et de réduction de vos dépendances et de vos risques, d'une part, de votre empreinte, d'autre part, mais aussi de vos opportunités (investissement dans des projets à impact net positif sur la nature, services en faveur de la biodiversité, etc.) en lien avec la biodiversité et la nature ? Cette évaluation est-elle à jour et couvre-t-elle bien l'ensemble de votre chaîne de valeur

(opérations directes, amont et aval) ? Dans le cas où celle-ci ne couvrirait qu'une partie de votre chaîne de valeur, envisagez-vous d'étendre le périmètre de cette évaluation ? Si non, pourquoi ?

Dès 2018, Renault Group a rejoint l'initiative *act4nature* afin de contribuer à la protection, à la valorisation et à la restauration de la biodiversité. Ainsi, le Groupe s'est engagé dans une démarche visant à éviter, réduire et en dernier lieu compenser ses impacts, le tout permettant de tendre à une absence de perte nette voire un gain net de biodiversité dans le futur. En 2021, les engagements en faveur de la biodiversité de Renault Group sont S.M.A.R.T. (Spécifiques, Mesurables, Additionnels, Réalistes et Temporellement encadrés) et reconnus par le Comité de pilotage *act4nature* rassemblant entreprises, réseaux d'entreprises, ONG environnementales et organismes scientifiques.

Le Rapport d'évaluation mondiale 2019 de l'IPBES sur la biodiversité et les services écosystémiques a identifié et classé les cinq facteurs de pression qui ont les plus forts impacts sur la nature et les services écosystémiques à l'échelle mondiale : (1) les changements d'usage des terres et de la mer ; (2) l'exploitation directe des ressources naturelles ; (3) le changement climatique ; (4) les pollutions et (5) les espèces exotiques envahissantes.

Études des dépendances et des impacts

S'inspirant de la méthode d'un bureau d'études spécialisé, Renault Group a procédé en 2021 à une analyse des dépendances et des impacts sur la biodiversité et les écosystèmes de ses activités tout au long de sa chaîne de valeur (outil WBCSD).

Dépendances : Les principaux services écosystémiques nécessaires au modèle économique de Renault Group (actuels et potentiels) sont les suivants :

- Dépendances significatives : services d'approvisionnement en eau, en ressources minérales et issues du vivant (amont), en énergies (fabrication, logistique, usage clients) et services de régulation du climat (usage clients) ;
- Dépendances modérées : services de régulation des eaux et filière de traitement des déchets (fabrication) ;
- Dépendances limitées : services culturels. Les activités de Renault Group dépendent directement et indirectement à 100 % des services écosystémiques rendus par la biodiversité.

Les activités de Renault Group dépendent directement et indirectement à 100 % des services écosystémiques rendus par la biodiversité.

Impacts : Renault Group contribue aux 5 facteurs de pression sur la biodiversité mondiale identifiés par l'IPBES à des niveaux variables selon le facteur et l'activité. Les principaux facteurs de pression du modèle économique de Renault Group sont les suivants :

- Sur phase amont de fabrication : le changement d'usage des terres et les pollutions ;
- Sur la phase aval d'usage : le changement climatique.

Note : l'impact de l'exploitation des minerais est pris en compte dans les changements d'usage des terres et pollutions.

En complément de cette première étude, le Groupe a choisi d'approfondir sa connaissance des enjeux biodiversité sur ses sites opérationnels. Ainsi depuis 2021, ces analyses sont confiées à un bureau d'études spécialisé et à fin 2023, 28 diagnostics ont été réalisés. Ces travaux permettent de faire ressortir les sensibilités écologiques de chaque site et d'identifier des actions permettant de favoriser l'accueil de la biodiversité.

Les enjeux biodiversité se répartissent en 3 niveaux : élevé, modéré et faible. Ce niveau est déterminé par le bureau d'études en prenant en compte les éléments disponibles dans la bibliographie et les éléments repérés sur le terrain tels que la présence d'espèces et d'habitats protégés ou encore de zones humides.

Sur 28 sites diagnostiqués, 7 présentent des enjeux importants avec notamment la présence d'espèces protégées dont le campagnol amphibie, l'halimium faux Alysson, le pin du Parana et le singe hurleur marron. Pour les 21 autres sites, les enjeux sont modérés (10 sites) voire faibles (11 sites). Au total, c'est plus de 150 espèces protégées qui ont pu être observées sur nos sites et qui sont désormais prises en compte dans la gestion quotidienne.

Ces études ont également permis d'établir un recensement des sites naturels à proximité de nos principaux sites opérationnels, décrits dans le tableau en page 139 du Document d'enregistrement universel 2023.

L'évaluation à jour couvre les opérations directes ainsi que les opérations amont et aval.

- **Amont :**

- En 2023, Renault Group a intégré les enjeux de biodiversité dans la mise à jour de ses « Green Procurement Guidelines », un document public visant à définir précisément nos attentes vis-à-vis de nos fournisseurs en termes de protection de l'environnement.
- **Caoutchouc naturel** : depuis 2019, Renault est membre de la Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR), initiative visant à améliorer la performance environnementale et socio-économique de la filière caoutchouc naturel, ce qui inclut notamment des actions de lutte contre la déforestation. Renault Group a adopté en 2022 sa Politique Caoutchouc Naturel Durable, un ensemble d'engagements alignés avec les objectifs de la GPSNR. En 2023, Renault Group :
 - o siège au Comité exécutif de la plateforme et
 - o finance, aux côtés de Michelin, un projet « Agroforestry Capacity Building Thaïland ». Ce projet terrain vise à engager, d'ici à 2025, 1 000 petits exploitants agricoles produisant du caoutchouc naturel dans le sud de la Thaïlande. L'objectif est de réduire les impacts environnementaux des plantations tout en augmentant la résilience économique des agriculteurs, améliorant notamment leur sécurité alimentaire.
- **Matériaux biosourcés** : Renault Group applique depuis 2022 une Politique Matériaux biosourcés pour s'assurer que les gains attendus en termes de réduction d'empreinte carbone n'entraînent pas d'effets indésirables sur les Hommes et les écosystèmes : Chaque matériau proposé doit désormais faire l'objet d'une approbation par un comité interne dédié.
- **Minerais stratégiques** : en 2022, Renault Group a rejoint un ensemble d'ONG, de scientifiques et d'entreprises appelant à un moratoire mondial sur l'extraction minière dans les fonds marins, tant qu'il ne sera pas prouvé scientifiquement que cette extraction peut se faire de manière durable. En effet, les océans et leurs écosystèmes jouent un rôle crucial à la fois pour la régulation climatique et pour la génération de moyens de subsistances pour les femmes et les hommes (détails : <https://www.noseabedmining.org/>).
- Actions ponctuelles de plantation d'arbres : notamment en Colombie (5000 arbres en 2023) et en Espagne (1000 arbres en 2023).

- **Dans nos opérations propres :**

Pour réduire l'empreinte de ses propres opérations sur la biodiversité, Renault Group applique des mesures spécifiques de protection. Dans la vie quotidienne des sites, une gestion plus écologique des milieux se met en place en s'appuyant sur le déploiement de bonnes pratiques telles que la gestion différenciée des espaces verts, l'entretien sans phytosanitaire, la pose de nichoirs après analyse des potentialités d'accueil, l'identification et le suivi des stations d'espèces exotiques envahissantes.

Le niveau de déploiement de ces bonnes pratiques est suivi régulièrement et le Groupe travaille en partenariat avec un bureau d'études spécialisé à la définition d'un indicateur permettant de quantifier les gains biodiversité des actions déployées.

Côté projet, le Groupe a intégré dans son outil interne de cartographie des risques majeurs une nouvelle exigence afin de s'assurer que la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC) est mise en place lors des projets d'aménagement, d'artificialisation ou d'intervention dans des zones présentant des enjeux en matière de biodiversité. Cette exigence s'applique à tous les sites indépendamment des réglementations locales.

- **Aval :**

Depuis 2021, Renault Group déploie un outil d'évaluation des Fondamentaux et exigences clés de l'environnement auprès des sites commerciaux et des centres de logistiques en Europe et à l'international. Cette méthode permet d'évaluer la conformité à la réglementation et aux standards environnementaux de Renault Group entre autres pour les déchets, les impacts sur l'eau, le sol, l'air.

Synthèse des actions visant à réduire les impacts du Groupe sur la biodiversité et les écosystèmes

5 facteurs d'érosion de la biodiversité (IPBES)	1. Les changements d'usage des terres et de la mer	2. L'exploitation directe des ressources naturelles	3. Le changement climatique	4. Les pollutions	5. Les espèces exotiques envahissantes
Dans nos opérations propres	Suivi de l'indicateur d'artificialisation des sols (cf. 2.2.2.4.3) Réduire à la source et valoriser les déchets (cf. 2.2.2.2) Déployer la séquence Eviter Réduire Compenser lors des nouveaux projets (cf. 2.2.2.4.1)	Renforcer l'éco conception et l'économie circulaire (cf. 2.2.2.2)	Réduire les émissions de CO ₂ e de nos usines et de nos véhicules (cf. 2.2.2.1).	Réduire les rejets de polluants : air, eau, sols (c.f. 2.3.2.3.1), 2.3.2.4.2 et 2.2.2.4.3)	Répertorier la faune et la flore (28 pré-diagnostic biodiversité réalisés entre 2021 et 2023)
Sur notre chaîne de valeur	Membre actif de Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR) Signature du moratoire mondial sur l'extraction minière dans les fonds marins Définition d'une Politique pour les matériaux biosourcés	Réduire le recours aux matières vierges (cf. section 2.2.2.2)	Réduire l'empreinte carbone des pièces et matières achetées (Cf. section 2.2.2.1)	Eviter les polluants dans nos sourcings Politique : Green Procurement Guidelines 2023 (en ligne)	

- b) Publiez-vous les résultats de ce travail ? Dans le cas contraire, envisagez-vous de le publier ?
Envisagez-vous de vous appuyer sur des cadres volontaires tels que la TNFD, le SBTN, le GRI101... pour rendre compte des risques et opportunités liés à la nature ?**

Les résultats sont publiés dans le Document d'enregistrement universel et sur le site internet de *act4nature*.

Nous étudierons ces cadres volontaires. Des travaux en cours sur l'empreinte Biodiversité nécessitent plusieurs simulations pour être assez robustes pour une publication.

- c) Publiez-vous ou envisagez-vous de publier des indicateurs quantitatifs pour rendre compte des risques et des opportunités que la biodiversité fait courir ou offre à votre société (valeur des actifs, passifs, revenus et dépenses considérés comme vulnérables aux risques liés à la nature, CAPEX, financements ou investissements consacrés aux opportunités liées à la nature...) ? Si oui, lesquels et vous fixez-vous des objectifs ? Justifiez le choix de ces indicateurs. Si non, pourquoi ?**

Les indicateurs environnementaux quantitatifs des sites de Renault Group en 2023 sont détaillés à la page 223 du Document d'enregistrement universel 2023.

Les objectifs quantitatifs de réduction des impacts sur la nature sont publiés aux pages 140 à 145 du Document d'enregistrement universel 2023.

La matrice de risques environnementaux est publiée dans le plan de vigilance et à la page 204 du Document d'enregistrement universel 2023 : Cartographie des risques : identification, analyse et hiérarchisation.

Question n°3 :

- a) Quelle est la place de l'économie circulaire dans la stratégie de l'entreprise ?**

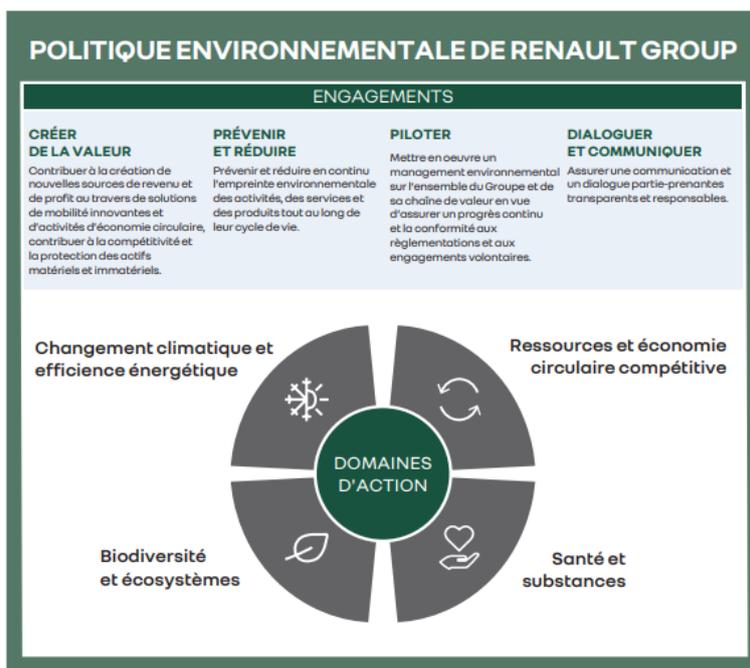
L'économie circulaire est un des piliers de la stratégie Renault du Groupe notamment à travers l'entité The Future Is NEUTRAL, 1ère entreprise de l'industrie automobile consacrée à l'économie circulaire à 360° et tout au long de la vie du véhicule de sa conception à sa fin de vie.

La transformation de l'usine de Flins en Refactory, première usine européenne d'économie circulaire dédiée à la mobilité, est emblématique de la vision du Groupe : s'appuyer sur un écosystème industriel complet de recyclage et de remanufacturing et qui constitue à la fois une réponse à l'enjeu

environnemental, notamment pour les matériaux les plus stratégiques ou critiques, et un atout économique générateur de revenus et de profits.

L'un des principaux objectifs du Groupe liés aux ressources et économie circulaire est d'atteindre une part de matières recyclées ou issues de l'économie circulaire dans les nouveaux véhicules (tous matériaux – en masse - Monde) de 33% en 2030

L'économie circulaire constitue aussi depuis plus de 10 ans un des 4 domaines d'application prioritaires de la Politique Environnementale du Groupe.



b) Quels sont les risques identifiés par l'entreprise liés aux ressources, les coûts induits et le montant des CAPEX et OPEX en faveur de l'économie circulaire ?

L'extraction des matériaux bruts et leur transformation impactent les écosystèmes et réduit leur disponibilité pour les générations futures (Cf le paragraphe "Risque défaillance d'approvisionnement en matières premières" du chapitre 4.2.2 du Document d'enregistrement universel 2023). La hausse tendancielle des cours des matières premières et leur volatilité impactent la rentabilité de l'entreprise. Réduire la consommation de matières vierges est donc un enjeu écologique et économique majeur.

Limiter l'impact sur les ressources particulièrement à travers l'économie circulaire est identifié comme un des enjeux de la matrice de matérialité élaborée par le Groupe.

Le Groupe publiera dans son Document d'enregistrement universel 2024, dans le cadre du reporting requis par la CSRD, les éléments financiers liés à l'économie circulaire.

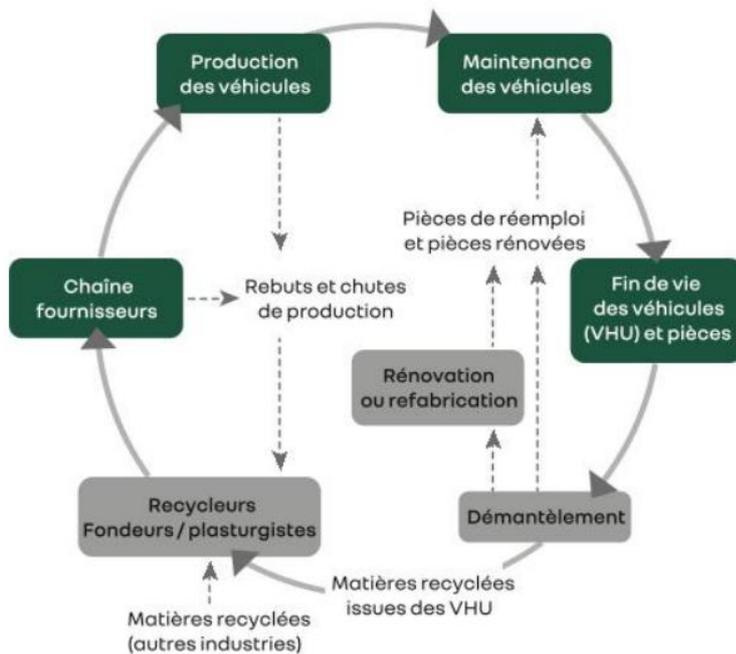
c) Quelles sont les actions clés mises en place par l'entreprise pour circulariser son modèle d'affaires ? Quelle part du chiffre d'affaires cela représente-t-il ?

A ce stade, seule la vente de biens de véhicules d'occasions a été comptabilisée dans les activités d'économie circulaire (1,1 milliard de chiffres d'affaires éligible à la taxonomie européenne en 2023). Le périmètre sur les activités d'économie circulaire du Groupe sera complété en 2024 dans le rapport CSRD.

Plan d'actions économie circulaire :

Les principes de l'économie circulaire permettent de réduire l'exposition aux risques liés aux matières premières vierges, à travers :

- les standards d'éco-conception appliqués aux véhicules et aux batteries, pour utiliser de manière plus frugale les matériaux rares, augmenter les matériaux recyclés, anticiper le démantèlement et le recyclage des véhicules en fin de vie ;
- les projets visant à développer et mettre en œuvre de nouvelles solutions techniques et filières industrielles de collecte, réemploi, rénovation et recyclage des pièces et matières, pour élargir l'offre de pièces de réemploi ou remanufacturées, augmenter les usages en seconde vie et le recyclage des batteries de véhicules électriques ou encore développer des boucles courtes de recyclage de matières au sein de la filière automobile ;
- les plans d'amélioration de l'efficacité des procédés industriels pour optimiser l'utilisation des ressources et minimiser et valoriser les déchets.



SOCIAL

Question n°4 :

- a) En France, la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021 et l'accord national interprofessionnel (ANI) sur la transition écologique et le dialogue social du 11 avril 2023 ont étendu les prérogatives environnementales du CSE et renforcé le rôle des représentants de proximité. Au cours des douze derniers mois, quelles initiatives sont susceptibles d'illustrer significativement une évolution dans le fonctionnement de ces instances au sein de votre groupe suite à ces dispositions ?

En France, désormais l'ensemble des dossiers d'information/consultation des instances représentatives du personnel sur les projets majeurs du Groupe comprennent un volet environnemental qui est présenté aux partenaires sociaux. En outre, la politique et les ambitions environnementales du Groupe sont partagées avec les organisations syndicales, notamment lors de la consultation sur les orientations stratégiques.

Afin de partager les enjeux environnementaux à venir, le 25 mai 2023 les élus du CCSE (Comité central social et économique) et les Délégués syndicaux Centraux ont été invités à participer à l'événement national « Change Now » pendant lequel ils eu des échanges privilégiés avec des responsables du Groupe sur ces problématiques.

Par ailleurs, dans la Base de Données Economique Sociale et Environnementale (BDESE) à destination des élus, le Groupe publie plusieurs documents traitant des questions environnementales (rapport Nouvel R, rapport climat, Document d'enregistrement universel) dans un canal dédié « Environnement » pour en faciliter la consultation thématique.

b) Dans le cadre de ces nouvelles prérogatives, la formation et l'expertise des partenaires sociaux sont fondamentales. Avez-vous développé récemment ou avez-vous prévu dans un proche avenir des programmes spécifiquement dédiés aux partenaires sociaux pour renforcer leur expertise en matière environnementale qui aillent au-delà des obligations légales ?

Le 11 septembre 2023, un nouvel accord structurant le Dialogue Social au niveau de Renault Group en France a été signé par les organisations syndicales. Cet accord met en place une nouvelle instance, le Conseil de Coordination Social France, dans lequel sont traités les éléments relatifs à la stratégie du Groupe, dont son volet environnemental.

Cet accord met également l'accent sur l'importance du développement des compétences des représentants du personnel et permet la réalisation de nombreuses formations professionnalisantes pour les élus. Par ailleurs, les élus bénéficient de l'ensemble des formations disponibles dans l'offre de formation du Groupe leur permettant d'accéder à des modules spécifiques selon leur souhait. En matière d'environnement, les partenaires sociaux ont accès aux formations digitales et présentielles mises à disposition des salariés du Groupe, telles que « La Fresque de l'Economie Circulaire », « CO₂ enjeux environnementaux », « Climate Change », etc. Ces formations permettent aux salariés de comprendre les grands défis auxquels les entreprises sont confrontées en matière de changement climatique, et les actions qu'ils peuvent entreprendre dans leur travail au quotidien.

c) Les accords-cadres internationaux sont des dispositifs qui renforcent la qualité des relations sociales au sein d'un groupe. Votre groupe dispose-t-il d'un accord-cadre qui dépasse le périmètre de l'Union européenne ? Si oui, comment y avez-vous intégré la question de la transition écologique et, plus largement, les questions environnementales ? Si non, un tel projet est-il envisagé ? Dans tous les cas, sur vos cinq principaux marchés géographiques en dehors de la France, pouvez-vous lister des initiatives majeures faisant ressortir un renforcement récent de l'implication des partenaires sociaux dans la politique environnementale de l'entreprise ?

Renault Group confirme sa volonté de construire un dialogue social responsable et de qualité en s'appuyant sur la concertation sociale, à la fois au niveau global ou au niveau local. Cette volonté se traduit par la signature de ses 2 accords-cadres mondiaux, qui permettent de concilier les intérêts du Groupe avec ceux de salariés.

Conclus entre la Direction de Renault Group, les syndicats représentés au sein du Comité de Groupe et IndustriALL Global Union, ces accords-cadres mondiaux s'appliquent à toute société dont Renault s.a.s possède directement et indirectement plus de la moitié du capital. Ainsi, le périmètre d'application dépasse celui de l'Union Européenne et concerne tous les pays dans le monde où des filiales du Groupe sont présentes.

Le premier accord-cadre mondial « S'engager ensemble pour une croissance et un développement durables » date du 2 juillet 2013. Il précise la responsabilité sociale, sociétale et environnementale du Groupe. Les signataires s'engagent sur cinq axes d'actions majeurs :

- le respect des droits sociaux fondamentaux ;
- la responsabilité sociale vis-à-vis des salariés ;
- la responsabilité sociétale dans les territoires où Renault Group est implanté ;
- les relations avec les fournisseurs et les sous-traitants ;
- la préservation de la planète, à travers la réduction de l'empreinte environnementale.

Le chapitre 5 de cet accord-cadre mondial, intitulé « Protection environnementale et mobilité durable pour tous », rappelle que la politique environnementale du Groupe s'appuie notamment sur les axes suivants : concilier les offres de produits et de services avec la protection de l'environnement, mettre

en œuvre le management de l'environnement sur l'ensemble de l'entreprise, supprimer ou réduire les impacts sur l'environnement et organiser la communication environnementale.

Le second accord-cadre mondial « Construire ensemble le monde du travail au sein de Renault Group » a été conclu le 9 juillet 2019. Cet accord vise à mieux préparer et à vivre les mutations permanentes du monde automobile qui impactent fortement le monde du travail en s'appuyant sur cinq leviers : un dialogue sur l'évolution du monde du travail, un système de management collaboratif, un engagement durable pour l'inclusion, un équilibre des temps de vie et l'adaptation du cadre de travail.

Un addendum à cet accord-cadre mondial de 2019, précisant les conditions du travail à distance des salariés de Renault Group, a été signé le 26 avril 2021 pour encadrer la transformation des modes de travail de façon mondiale. Il répond également aux attentes exprimées par les collaborateurs sur la possibilité de mixer travail en présentiel et à distance, afin d'améliorer l'équilibre vie privée / vie professionnelle. Cette nouvelle organisation hybride du travail de Renault Group vise à tirer le meilleur de l'activité en présentiel et en télétravail, et fonctionne sur la base du volontariat.

De plus, le Plan de Vigilance de Renault Group a fait l'objet de réunions dans le cadre des commissions de suivi de l'accord-cadre mondial de 2013 avec le Comité de Groupe restreint et un représentant de Global IndustriALL Union le 31 janvier 2022 ainsi que le 19 janvier 2023.

Concernant les principaux marchés géographiques du Groupe en dehors de la France, quelques initiatives faisant ressortir un renforcement récent de l'implication des partenaires sociaux dans la politique environnementale de l'entreprise sont listées ci-après.

En Italie, Renault a lancé une enquête fin 2022 sur la mobilité soutenable et un groupe de travail soutenabilité au niveau de toutes les entités du Groupe dans ce pays. Le but était de faire remonter le point de vue des collaborateurs pour prendre en compte leurs propositions. Cette démarche a permis la réalisation plusieurs actions dont, à titre d'illustration, la mise en place en novembre 2023 de panneaux photovoltaïques sur le siège de Renault à Rome pour couvrir 40% des besoins du site et le partenariat local avec Cooltra (entreprise de location de mobylette électriques) pour couvrir de façon « verte » la dernière partie du trajet menant au site.

Au Brésil, plusieurs initiatives concrètes pour atténuer les impacts environnementaux sont menées par les salariés de Renault Group, par exemple la réutilisation des emballages et des palettes dans les processus de production pour atteindre un taux de recyclage de 96% des déchets générés, le parc solaire alimentant le complexe Ayrton Senna en énergie durable, les actions liées à l'économie circulaire qui ont garanti la qualification « zéro décharge », etc. Les partenaires sociaux, qui sont bien conscients des grandes initiatives mises en œuvre dans ce domaine, sont par ailleurs informés lorsque des mesures prises ont une incidence sur l'exploitation.

En Espagne, le projet de la « Refactory VO » à Séville, pour le développement de la stratégie d'économie circulaire du Groupe, est mené depuis le début avec une participation sociale active.

En Allemagne, plusieurs projets avec un impact environnement positif (déménagement du siège de Renault à Cologne dans un bâtiment avec une meilleure efficacité énergétique, subvention d'un billet de train pour les employés, panneaux photovoltaïques et une toiture végétalisée pour le magasin, etc.) ont été réalisés avec l'implication des partenaires sociaux.

En Turquie, en 2023, en coordination avec les partenaires sociaux, un concours de dessin sur le thème de "l'économie d'énergie et d'eau", auquel ont participé les enfants des employés, a été organisé, dans le cadre des activités visant à accroître la sensibilisation environnementale et à assumer la responsabilité sociale. De plus, à la suite d'une demande du partenaire social, la campagne "chasse à l'énergie" a été lancée, tous les employés y ont contribué en proposant des améliorations qui ont permis d'atteindre les objectifs de l'entreprise.

Question n°5 :

- a) Pour chacun des cinq derniers exercices, pouvez-vous indiquer, d'une part, le nombre d'actions rachetées (précisez aussi le nombre d'actions en contrats de liquidité) et, d'autre part, le nombre d'actions créées, ainsi que le nombre de titres auto-détenus au début et à la fin de chaque année ? Pour chacun de ces exercices, pouvez-vous ventiler : le nombre d'actions annulées ; le nombre d'actions allouées au titre d'actions de performance (ainsi que le nombre de bénéficiaires et leur proportion par rapport à l'ensemble des salariés du groupe) ; le nombre d'actions distribuées dans le cadre d'opérations d'actionnariat salarié (ainsi que le nombre de salarié.e.s éligibles, le nombre de bénéficiaires effectifs et leurs proportions par rapport à l'ensemble des salariés du groupe) ; autres utilisations (en précisant le détail) ?
Pour vous aider à répondre, il est possible de remplir le tableau en Annexe 2.

Les informations demandées figurent dans le tableau ci-dessous :

	2023	2022	2021	2020	2019
Nombre d'actions rachetées	13 165 535	6 020 809	1 010 000	1 270 000	800 000
Nombre d'actions rachetées en contrats de liquidité	7 315 535	4 124 809	N/A	N/A	N/A
Nombre d'actions créées	0	0	0	0	0
Nombre d'actions auto-détenus au début de chaque année	5 310 961	4 582 464	4 538 199	4 548 736	5 058 961
Nombre d'actions auto-détenus à la fin de chaque année	5 324 520	5 310 961	4 582 464	4 538 199	4 548 736
Nombre d'actions annulées	0	0	0	0	0
Actions allouées au titre d'actions de performance					
Nombre d'actions allouées au titre d'actions de performance	1 669 930	1 678 250	1 604 996	1 443 615	1 462 030
Nombre de bénéficiaires et proportion par rapport à l'ensemble des salariés du groupe	1 560	1 641	2 016	1 422	1 323
Actions distribuées dans le cadre d'opérations d'actionnariat salarié					
Nombre d'actions distribuées dans le cadre d'opérations d'actionnariat salarié	2 131 712	2 698 197	N/A	N/A	N/A
Nombre de salariés éligibles / proportion par rapport à l'ensemble des salariés du groupe	105 245 ⁽¹⁾	114 065 ⁽²⁾	N/A	N/A	N/A
Nombre de salariés bénéficiaires / proportion par rapport à l'ensemble des salariés du groupe	99 291	104 258	N/A	N/A	N/A
Plan de co-investissement : actions de performance distribuées à hauteur de l'investissement personnel du bénéficiaire					
Nombre d'actions de performance distribuées dans le cadre du plan de co-investissement	86 285	210 323	N/A	N/A	N/A
Nombre de salariés bénéficiaires / proportion par rapport à l'ensemble des salariés du groupe	166	283	N/A	N/A	N/A

(1) dont 10 030 salariés retraités ayant conservé des avoirs dans le PEG.

(2) dont 8 856 salariés retraités ayant conservé des avoirs dans le PEG.

- b) Dans le cadre des plans d'attribution d'actions de performance, et lorsque cela s'avère pertinent, comment « neutralisez-vous » les effets des titres auto-détenus ou annulés pour le calcul de l'atteinte des objectifs ?

Le niveau d'atteinte des objectifs des plans d'actions de performance de Renault n'est pas impacté ou influencé par le nombre d'actions auto-détenues ou annulées.

- c) Quels montants d'investissements (R&D et capex) avez-vous réalisés au cours des 5 derniers exercices (année par année) ? Quels montants de capital avez-vous rachetés et

annulés sur la même période ? Pour vous aider à répondre, il est possible de remplir le tableau en Annexe 3. Dans le cadre de l'approche globale du partage de la valeur, dimensionnez-vous le montant alloué aux rachats d'actions au regard du montant des investissements – en particulier ceux dédiés à la transition écologique – effectués par l'entreprise (élément indispensable à la création de valeur et à la pérennité de l'entreprise) ? Si oui, avez-vous des règles en la matière ? Si non explicitiez la raison vous conduisant à ne pas considérer les investissements dans le cadre de la fixation des montants de rachats d'actions ?

Cette politique est-elle publique ? Si oui, pouvez-vous la décrire ?

Les dépenses d'investissements (R&D et capex) réalisés par Renault Group au cours des 5 derniers exercices figurent dans le tableau ci-dessous :

en M€	2023	2022	2021 ⁽¹⁾	2020	2019
Montant d'investissement R&D ⁽²⁾	1 316	1 110	1 022	1 390	1 985
Montant d'investissement Capex ⁽³⁾	1 352	1 120	1 097	2 631	3 006
Montant de capital racheté ⁽⁴⁾	214	55	36	41	44
Montant de capital annulé	0	0	0	0	0

- (1) Les états financiers 2021 ont été retraités en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (Cf Note 3-B des Comptes consolidés 2022).
- (2) Frais de développement capitalisés.
- (3) Investissements corporels nets des cessions (hors véhicules et batteries immobilisés donnés en location) et incorporels (hors frais de développement capitalisés).
- (4) Hors rachat d'actions dans le cadre du contrat de liquidité mis en place à compter du 1^{er} juillet 2022.

Le programme de rachat d'actions de Renault Group est à ce jour exclusivement utilisé pour le contrat de liquidité et la couverture des plans d'attribution gratuite d'actions et des opérations d'actionnariat salarié. Dès lors, le montant alloué à ces rachats d'actions n'est pas dimensionné au regard du montant des investissements du Groupe et il n'est pas pertinent de prévoir une politique spécifique en la matière.

Question n°6 :

Le salaire décent peut-être défini comme : « La rémunération reçue pour une semaine de travail normale par un travailleur dans un lieu donné, suffisante pour assurer un niveau de vie décent au travailleur et à sa famille. Les éléments d'un niveau de vie décent comprennent la nourriture, l'eau, le logement, l'éducation, les soins de santé, le transport, l'habillement et d'autres besoins essentiels, y compris la provision pour les événements imprévus », définition de la coalition Global Living Wage. Le salaire décent est par ailleurs bien distinct du salaire minimum légal local.

- a) **Avez-vous adopté une définition du salaire décent telle que celle mentionnée ci-dessus ou équivalent ? Si oui, laquelle ? Avez-vous développé une politique/un engagement sur la question du salaire décent (Engagements publics, accréditation en tant que Living wage Employer...) ?**

Veillez noter que pour les questions restantes, nous recherchons spécifiquement des éléments liés au salaire décent que nous distinguons du salaire minimal légal local. Si vous n'avez pas pris d'engagement jusqu'alors veuillez passer à la question 7.

- b) **Sur la base de votre définition du salaire décent, avez-vous commencé à calculer ce dernier et sur quelles méthodologies vous reposez-vous ? Si oui, dans quelle(s) région(s) et pour quel périmètre (salariés mais aussi les travailleurs indépendants, petits agriculteurs, etc... - ou/et salariés de vos fournisseurs) ? Quelle information publiez-vous à ce sujet ?**

Avez-vous identifié des écarts entre le salaire minimum et le salaire décent ?

- c) **Pouvez-vous décrire les actions prises pour la mise en place d'un salaire décent ? (Ex :**

développer un management interne au sujet du salaire décent complété par des formations, engager avec les partenaires sociaux et/ou vos fournisseurs, amélioration des pratiques des achats, promouvoir la liberté d'association et la négociation collective...).

- d) Comment mesurez-vous la mise en place des salaires décents pour vos salariés et fournisseurs ? Merci de donner le détail de la contribution d'audits externes éventuels dans le suivi.
- e) Avez-vous identifié les obstacles susceptibles qui pourraient s'opposer au versement d'un salaire décent à vos salariés et aux salariés de vos fournisseurs (par exemple, dans un pays où les droits et les réglementations en matière de label sont moins stricts) ? Si oui, que faites-vous pour les atténuer ?

Question bonus : Communiquez-vous les résultats de vos potentielles études et avez-vous mis en place un outil de lanceur d'alerte pour vos employés et fournisseurs ?

Dans son plan de vigilance publié en mai 2023, le Groupe Renault a indiqué la mention suivante « Renault Group respecte les droits des travailleurs ainsi qu'internationalement reconnus et se conforme à toutes les lois applicables en matière de droit du travail, en particulier en ce qui concerne le salaire, qui doit être au moins égal au salaire minimum du pays pour un travail équivalent, l'objectif étant de favoriser un salaire décent, tel qu'envisagé par l'OIT. »

Dans cette perspective, un diagnostic de la situation sera réalisé courant de l'année 2024 avec l'appui de l'organisme *Fair Wage* (<https://fair-wage.com/>) afin d'envisager un plan d'action.

Question n°7 :

- a) **Périmètre France : Combien y-a-t-il de fonds proposés à vos salarié.e.s hors actionariat salariés dans vos plans d'épargne salariale ? Combien et quels fonds proposés à vos salarié.e.s sont labellisés responsables (merci de mentionner leur nom ainsi que le nom des labels associés) ? Quel est le montant des encours labellisés par fonds ? Pouvez-vous également mentionner le montant des encours globaux et le montant des encours hors actionariat non labellisés ? Pour vous aider à répondre, il est possible de remplir le tableau en en Annexe 4. En moyenne, les montants de l'abondement proposés à vos salarié.e.s sur vos fonds labellisés sont-ils plus importants que ceux proposés pour vos autres fonds non labellisés hors actionariat.**

En France, huit fonds communs de placement d'entreprise (FCPE) sont proposés aux salariés dans le cadre de l'épargne salariale (Plan d'Epargne Groupe ou Plan d'Epargne Retraite COLlectif). Hors le FCPE investi en actions de l'entreprise (non labellisable), 5 FCPE parmi les 7 restants sont directement labellisés en fonction de leur allocation d'actifs :

- Multipar Monétaire SR : ISR, CIES
- Multipar Obligataire SR Solidaire : ISR, CIES, Finansol
- Multipar Equilibre SR Solidaire : ISR, CIES, Finansol
- Multipar Actions : ISR, CIES
- Renault Caremakers Solid'air : ISR, Finansol
- CM CIC Perspective Certitude : Pas de label mais le fonds est protégé à 90%, investi à 85% en produits de taux, et la moitié de son actif est investi sur le fonds labellisé CM AM Cash ISR IC.
- CM CIC Perspective Monde : Pas de label. Fonds investi en Actions Monde

Le détail du montant des actifs de chacun des FCPE ainsi que le nombre d'adhérents par fonds sont disponibles à la page 228 du Document d'enregistrement universel 2023. Au 31/12/2023, le montant des encours globaux s'élève à 1 052 018 153€.

Enfin, concernant les abondements, ils sont exclusivement proposés sur les versements effectués au sein du Plan Epargne Retraite COLlectif (PERECO) du dispositif. Les jours de congés transférés et les

versements volontaires du salarié sont abondés uniquement de façon uniforme et indépendamment du support choisi. Seuls 16% des abondements sont investis sur les deux fonds non labellisés. A noter que le FCPE Renault France (investi en action de l'entreprise) n'est pas disponible au sein du plan Epargne Retraite Collectif (PERECO).

- b) Si certains fonds ne sont pas labellisés mais intègrent des critères ESG, expliquez en quoi ces critères attestent d'une démarche ESG robuste et sélective (merci d'indiquer le taux de sélectivité et/ou la thématique de ces fonds) ?
Avez-vous prévu avec les partenaires sociaux de disposer de davantage de fonds labellisés dans les trois années à venir ?**

Pour rappel, tous les FCPE proposés aux salariés du Groupe ont été validés par les partenaires sociaux dans le cadre des accords collectifs signés. Concernant les deux FCPE non labellisés, ils sont gérés par le groupe Crédit Mutuel qui, de longue date, est engagé dans une démarche d'entreprise socialement responsable (RSE) et dont le socle sont les valeurs coopératives et mutualistes : Ambition Sociétaires et Clients, Ambition de Gouvernance, Ambition Sociétale, Ambition Sociale et Ambition Environnementale.

A ce stade, il n'y a pas de discussion prévue avec les partenaires sociaux dans le but de revoir la composition du dispositif d'épargne salariale proposé.

- c) Comment associez-vous vos partenaires sociaux au choix de fonds responsables (exemples : formations, expert qui s'occupe de l'accompagnement pédagogique des salariés, temps accordé aux partenaires sociaux pour remettre en cause les choix de fonds responsables) ?
Comment associez-vous vos partenaires sociaux au contrôle de l'engagement responsable des fonds (formation des membres du conseil de surveillance au-delà des 3 jours réglementaires, mise en place d'une commission de l'épargne de l'entreprise...) ?**

Tout au long de la mandature des membres de nos conseils de surveillance, notre teneur de compte se tient à leur disposition afin de leur fournir tout l'accompagnement nécessaire, et pour toute question relative à l'épargne salariale. Dès l'entrée en vigueur des nouveaux mandats, puis tout au long de la durée de leur mandat, des journées de formation leur sont dédiées sur des thèmes de leur choix : présentation des mécanismes d'épargne salariale (participation, intéressement, PEE, PERECO, des marchés financiers et de la gestion d'actifs (définition d'un FCPE multi-entreprise) de l'actionnariat salarié, des acteurs de la gestion d'actifs, du rôle du Conseil de Surveillance, des différents types de gestion d'actifs (monétaire, obligataire, actions, diversifiée, ESG, solidaire), des principes de l'investissement solidaire, et des opérations sur actions (distribution de dividende, division du nominal, augmentation de capital, rachat d'actions).

Chaque année, une commission de suivi de l'épargne salariale est organisée avec nos partenaires sociaux afin de réaliser un bilan ainsi qu'un point global sur l'ensemble de nos dispositifs. L'état des encours leur est présenté ainsi que la gestion d'actifs sur l'année, complété par un point macro-économique. Lors de ces commissions, toutes les questions relatives à l'épargne salariale sont abordées et traitées avec nos partenaires sociaux, dont la plupart des membres de cette commission sont également membres des conseils de surveillance, régulièrement formés au suivi de cette thématique comme précisé ci-dessus.

GOUVERNANCE

Question n°8 :

- a) Publiez-vous une charte détaillée décrivant vos engagements en matière de responsabilité fiscale (pratiques fiscales jugées inacceptables, paradis fiscaux) ? A quelle fréquence celle-ci est-elle revue et approuvée par le Conseil ? Comment le Conseil veille-t-il à l'application de cette charte ?**

En matière fiscale, Renault Group se conforme à toutes les obligations légales et réglementaires françaises et internationales et notamment celles, très complètes, en matière de transparence fiscale (CBCR, DAC6...), mais ne publie pas de charte détaillant les engagements du groupe en matière de responsabilité fiscale.

La politique fiscale de Renault Group et son dispositif de gestion du risque fiscal sont décrits à la page 340 du Document d'enregistrement universel 2023.

La Direction Fiscale de Renault Group est responsable, au niveau mondial, de la mise en œuvre de la politique fiscale du Groupe, ce qui inclut notamment la gestion de tous les risques fiscaux. La gestion des risques fiscaux fait partie intégrante du processus global de gestion des risques au sein du Groupe. Cette politique et les procédures qui en découlent sont contrôlées par le contrôle interne.

Le Comité d'audit et des risques (CAR) veille au respect des politiques et procédures en vigueur au sein du Groupe. Par ailleurs, les comptes sociaux et consolidés du Groupe contiennent les évolutions de la charge d'imposition globale du Groupe et, par conséquent, les variations d'imposition nationales qui affectent le niveau de cette charge.

Dans le cadre du processus d'arrêté des comptes et d'établissement du rapport de gestion, le Conseil d'administration est ainsi amené à examiner autant les risques fiscaux que le taux d'imposition du Groupe.

Comme le prévoit sa politique fiscale, 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. Le Groupe n'encourage ni ne promeut l'évasion fiscale, ni pour lui-même ni pour ses filiales.

Renault Group est pleinement investi dans la mise en œuvre des réglementations visant à assurer la transparence fiscale au niveau local, communautaire ou international.

b) Rendez-vous public votre reporting fiscal pays par pays pour l'ensemble des pays d'activités c'est-à-dire allant au-delà des exigences de la directive UE qui se limite à un reporting pour les pays membres de l'UE et les pays figurant sur la liste des juridictions non-coopératives ? Si non, merci de justifier votre choix ? La répartition des impôts pays par pays est-elle débattue par le Conseil ?

Renault Group remplit en outre son obligation de déposer auprès de l'administration fiscale française son reporting pays-par-pays, qui concerne toutes les filiales du Groupe partout dans le monde. Ce reporting est ensuite communiqué par la France aux autorités fiscales des autres pays.

Toutefois, la répartition des impôts pays par pays n'est pas rendue publique à date, elle le sera à compter de l'entrée en vigueur du *Country by Country Reporting* public en 2025 et le Groupe s'y conformera pleinement comme à toutes ses autres obligations fiscales. De même, le groupe Renault satisfera à toutes ses obligations de mise en œuvre de la directive européenne « Pilier 2 » visant à une taxation minimale par juridiction de 15%.

c) Pouvez-vous expliquer votre taux d'imposition effectif pour l'année 2023 ? En quoi celui-ci est-il cohérent avec vos engagements en matière de responsabilité fiscale ?

Le taux d'imposition effectif 2023 de 18% du groupe Renault est très largement impacté par le fait que l'intégration fiscale composée par ses entités françaises est bénéficiaire et se trouve donc dorénavant en situation de pouvoir utiliser les déficits fiscaux précédemment accumulés, comme le prévoit expressément le code général des impôts français.

Par ailleurs, grâce à la mise en place de l'imposition complémentaire dite de « Pilier 2 », le sujet du

niveau d'imposition des multinationales a été adressé au niveau étatique et conventionnel.

En effet, 139 pays se sont mis d'accord pour mettre en œuvre une taxation minimale pays par pays de 15% sur les bénéficiaires. Dans l'hypothèse où ce taux de 15 % ne serait pas atteint pays par pays, un impôt complémentaire sera dû dans le pays du siège social. Cette mesure est pleinement applicable au groupe Renault dès 2024.

Question n°9 :

L'inscription au registre de transparence de l'Union Européenne et des représentants d'intérêts auprès de la Haute Autorité en France étant obligatoire, le FIR a accès à vos déclarations (moyens humains et financiers, centre d'intérêt).

À travers cette question, nous souhaiterions orienter vos réponses davantage sur les activités d'influence que vous avez menées (siège, filiales, associations professionnelles, ou cabinet de conseil) sur les domaines E S G. Nous souhaitons comprendre comment les activités de représentation d'intérêt sont alignées avec les objectifs de durabilité / comment vos pratiques de représentation d'intérêt s'intègrent-elles dans la stratégie RSE de votre groupe.

a) Quelles sont les principales activités d'intérêts (par exemple top 3) que vous priorisez en lien avec vos enjeux matériels ESG ? Pouvez-vous préciser toutes les juridictions où vous exercez ces activités de lobbying ?

Les activités des Représentants d'intérêts de Renault Group s'inscrivent dans le cadre de la stratégie de Renault Group. Ainsi, les Représentants d'intérêts de Renault Group (i) protègent et promeuvent la réputation de Renault Group, tout en étant à l'écoute de ses parties prenantes, (ii) accompagnent le développement de l'entreprise et recherchent les meilleures conditions de succès et de pérennité pour ses projets actuels et futurs, créateurs de valeur pour la société, (iii) accompagnent l'ambition climatique de Renault Group qui vise en particulier l'atteinte de la neutralité carbone en Europe en 2040 et dans le monde en 2050. A cet égard, Renault Group est membre de la campagne 1,5C° du SBTi Business Ambition.

Le nouveau code de déontologie dédié aux activités de représentation d'intérêts, publié en avril 2024, contient les règles devant être appliquées dans le cadre de toute activité de représentation d'intérêts pour le compte de Renault Group.

C'est dans ce contexte qu'un certain nombre d'activités de représentation d'intérêts ont été menées en 2023, principalement en France et à Bruxelles où les activités de représentation d'intérêts de Renault Group sont les plus importantes, dans la perspective de la transition vers une mobilité décarbonée :

- En France, les principales positions défendues, au sens des lignes directrices de la HATVP, ont notamment porté sur :
 - le soutien au développement de l'auto-partage et des nouvelles mobilités ;
 - la promotion de mesures incitatives et d'objectifs contraignants pour l'intégration de véhicules propres dans les flottes de véhicules des personnes morales ;
 - la promotion d'une fiscalité écologique équilibrée qui soutienne la vente des véhicules électrifiés ;
 - le soutien de dispositifs en faveur de la décarbonation des sites, de leur conversion vers les nouvelles chaînes de valeur issues de la mutation de la filière automobile, et de la transformation des compétences qui en découle (dans l'entreprise même ou au sein de la filière) ;
 - les enjeux liés à la gestion ainsi qu'à l'accès aux données, à la communication et à la connexion des véhicules ;
 - le soutien au déploiement des bornes de recharge publiques et privées.
- A Bruxelles, les principales positions défendues par Renault Group ont concerné :
 - le déploiement de solutions de mobilité électrique et zéro émission, avec une forte coopération entre toutes les parties prenantes pour définir une voie de transition et le façonnement de l'écosystème de la mobilité électrique, le développement et l'amélioration

- des principaux outils permettant de décarboner le transport routier, notamment (i) les infrastructures de recharge, (ii) les bornes de recharge ultra-rapides à travers l'Europe (incitations), (iii) le verdissement du réseau, (iv) les incitations à l'achat de véhicules électriques (au niveau local et avec le Fonds social pour le climat de l'Union Européenne) ;
- 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 (normes européennes CO2 pour les voitures et les camionnettes, système d'échange de quotas d'émissions de l'Union Européenne, mécanisme d'ajustement carbone aux frontières de l'Union Européenne) ;
 - la pleine intégration des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance dans la législation et dans nos activités (normes d'émissions, taxonomie verte, réglementation européenne sur les batteries) ;
 - le déploiement de la transition verte et numérique avec la création d'un cadre pour nos services numériques, visant à enrichir l'expérience des consommateurs tout en améliorant l'efficacité énergétique (loi européenne sur les données, utilisation de batteries de seconde vie comme unités de stockage).

Les principales actions de représentation d'intérêts de Renault Group sont indiquées dans le Document d'enregistrement universel 2023, le registre de transparence de la HATVP et le registre de transparence de la commission européenne.

Les ressources consacrées à la représentation d'intérêts sont indiquées dans le Document d'enregistrement universel 2023.

Renault Group est membre d'un certain nombre de *think tanks* (comme l'Institut Montaigne, l'IFRI, Confrontations Europe, EPE...), d'associations généralistes (AFEP, Medef International...) ou plus techniques (Avere France, Plateforme pour l'Electromobilité, Union des Marques...), de chambres de commerce, d'associations d'importateurs (pour les pays non industriels du Groupe), mais aussi d'associations et de fédérations professionnelles spécifiquement dédiées à la défense des intérêts de l'industrie automobile, parmi lesquelles on peut citer (car présentes dans les pays où Renault Group a une activité industrielle) :

- en France : CCFA, PFA ;
- en Europe : ACEA mais aussi ANFAC en Espagne, ACAROM en Roumanie, GZDBK en Slovénie ;
- dans le reste du monde : AC2A en Algérie, ADEFA en Argentine, AMICA au Maroc, ANDI en Colombie, ANFAVEA au Brésil, KAMA et KEVA en Corée, ACAP au Portugal, OSD en Turquie, SIA en Inde.

b) Comment vous assurez-vous de l'alignement entre vos objectifs ESG et les positions des associations professionnelles ? Comment gérez-vous les potentielles divergences ? (Exemples : tentative de réaligement du positionnement des associations avec vos propres objectifs ESG ou réflexions sur la possibilité de quitter une association professionnelle qui ne serait définitivement pas alignée avec votre stratégie ESG). Que publiez-vous à ce sujet sur l'alignement et/ou sur les divergences ?

En octobre 2023, Renault Group a effectué une actualisation complète de la cartographie des associations dont il est membre dans le monde, en lien avec l'ensemble des pays concernés. Sur cette base et depuis lors, des échanges avec les principales associations de représentation d'intérêts sont engagés pour aborder en particulier les enjeux relatifs à la transparence des activités de représentation d'intérêts.

Pour assurer la cohérence des actions engagées par les associations professionnelles dont Renault Group est membre avec les principes contenus dans le code de déontologie dédié aux activités de représentation d'intérêts, il est prévu que celui-ci soit transmis, par les représentants locaux de la fonction Affaires Publiques dans chaque pays où cette fonction est représentée, auxdites associations professionnelles.

Par ailleurs, en avril 2024, Renault Group a publié une déclaration concernant la transparence de la représentation d'intérêts selon laquelle « les activités de représentation d'intérêts de Renault Group soutiennent l'ambition climatique de Renault Group [et qu'] à cet égard, Renault Group est membre de

la campagne 1,5C° du SBTI Business Ambition. Au plus tard lors de l'Assemblée générale de 2025, Renault Group s'engage à publier un rapport sur son appartenance à des associations industrielles qui mènent des actions de plaidoyer sur le climat, sur la base de 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 l'engagement de ces associations à l'égard des objectifs des Accords de Paris. Renault Group mettra régulièrement à jour ce rapport par la suite. »

c) Quel est le rôle du Conseil d'Administration dans l'application de votre politique de représentation d'intérêts (par exemple : les activités, le budget, les réunions) ?

Comme détaillée pages 186-188 du Document d'enregistrement universel, la démarche de représentation d'intérêts de Renault Group est transparente et précisément encadrée, notamment, par un dispositif interne composé de la Charte Éthique de Renault Group et du Code de conduite anti-corruption et du Code de Déontologie dédié aux activités de représentation d'intérêts. Le fonctionnement du dispositif interne organisé autour de la Charte Ethique et de ses codes de conduite fait l'objet d'un suivi régulier par le Comité d'audit et des risques du Conseil d'administration.

Par ailleurs, le Comité de la stratégie et du développement durable revoit régulièrement un « tableau de bord ESG » contenant de nombreux indicateurs de performance, dont ceux portant sur le sujet « transparence ». Ce même Comité suit également certaines activités de représentation d'intérêts dans le cadre de sa revue 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.

d) Formez-vous les personnes en interne ou en externe (e.g., cabinets) au lobbying responsable ? Si oui, quels critères appliquez-vous dans la sélection des cabinets qui vous accompagnent ?

Le code de déontologie dédié aux activités de représentation d'intérêts impose que toutes les activités de représentation d'intérêts conduites par les Représentants d'intérêts de Renault Group soient menées en coordination avec la Direction des Affaires Publiques du Groupe et que, dans tous les pays où la fonction Affaires Publiques de Renault Group est représentée, les représentants locaux de cette fonction s'assurent que les dispositions du code soient connues de l'ensemble des personnes amenées à exercer des activités de représentation d'intérêts au sein du pays concerné.

Le code prévoit également que dans le cas où Renault Group serait amené à mandater des conseils extérieurs pour l'accompagner dans le cadre de ses activités de représentation d'intérêts, les principes du code trouveraient également à s'appliquer et qu'il serait demandé auxdits conseils extérieurs de s'engager à appliquer, pour ce qui les concerne, ces principes.

En France et à Bruxelles, où les activités de représentation d'intérêts sont les plus nombreuses, Renault Group n'a pas, ces dernières années, eu recours à l'expertise de cabinets de lobbying.

Par ailleurs, un « Vade-mecum à l'usage des nouveaux arrivants au sein de la fonction affaires publiques », en cours de finalisation, contient les principes en vertu desquels les actions de représentation d'intérêts doivent être menées et se réfère à l'ensemble des règles inscrites dans les différents documents de Renault Group prônant un comportement éthique des affaires (Charte Ethique de Renault Group, Code anti-corruption, code de déontologie dédié aux activités de représentation d'intérêts, procédure de gestion des conflits d'intérêts, procédure cadeaux, invitations et repas d'affaires).

Question n°10 :

a) Combien d'administrateurs du Conseil disposent de compétence(s) en RSE ? Qui sont-ils et comment ont-ils acquis ces compétences (études, formations, expériences professionnelles) ? Ces compétences sont-elles spécifiques aux enjeux de votre secteur

(biodiversité, transition énergétique, social et chaîne de valeur, incidence financière du climat, etc...)

Publiez-vous une matrice des compétences spécifiques de chaque membre du conseil ?

Les compétences des membres du Conseil d'administration figurent en page 245 du Document d'enregistrement universel 2023. Sept administrateurs parmi les seize membres du Conseil d'administration de Renault S.A. au 31 décembre 2023 disposent de compétences dans la gestion des enjeux ESG.

Ces compétences ont été acquises essentiellement dans le cadre de leurs expériences professionnelles respectives, soit en tant que responsable de la direction ESG ou en tant que dirigeant exécutif d'entreprises d'envergure internationale. Certains administrateurs de Renault ont par ailleurs développé des compétences aux enjeux ESG spécifiques à Renault Group, en siégeant au sein du comité spécialisé du Conseil d'administration en charge des sujets ESG.

b) Comment assurez-vous la mise à jour des connaissances des membres du conseil sur les enjeux RSE (processus de formation interne ou externe, interventions d'experts, mises à niveau sur l'actualité réglementaire ou des thématiques clés, etc.) ? À quelle fréquence ?

Au sein du Conseil d'administration, le Comité de la Stratégie et du Développement Durable revoit 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. Ainsi, les membres de ce Comité bénéficient d'une mise à jour constante des connaissances théoriques nécessaires à la bonne réalisation de la mission du Comité. Les principaux thèmes ESG revus par le Comité au cours de l'exercice 2023 sont présentés en page 273 du Document d'enregistrement universel 2023.

En plus de cette formation continue des membres du Comité de la Stratégie et du Développement Durable, au fil des différents sujets stratégiques suivis, l'ensemble des administrateurs bénéficient régulièrement de formation dédiée par des intervenants internes. En particulier, pour éclairer les décisions du Conseil d'administration, les présentations de haut niveau réalisées par le management intègrent systématiquement la dimension ESG du sujet traité. Par ailleurs, l'ensemble des administrateurs bénéficient de présentations sur les évolutions réglementaires en matière ESG et leurs impacts sur l'activité du Groupe et les missions du Conseil d'administration. Ainsi, en 2023, des points spécifiques ont été consacrés à préparer l'entrée en vigueur de la CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) et sa mise en œuvre au sein de Renault Group.

Enfin, des intervenants externes viennent compléter ce plan de formation et de sensibilisation des administrateurs aux nombreux enjeux ESG. A titre d'illustration, en juin 2023, 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 de Minéralogie de l'Ecole des Mines et a bénéficié d'une présentation sur les différents enjeux climatiques par un membre du GIEC. Les membres du Conseil d'administration ont également participé à un atelier de « Fresque du Climat » afin notamment d'approfondir les impacts du changement climatique et les actions concrètes pour y remédier.

c) Comment évaluez-vous la compétence en RSE des administrateurs ? Sur quels critères ? À quelle fréquence ? Cette évaluation est-elle individuelle ou collective ?

La compétence en ESG des administrateurs se mesure dans la qualité de leurs contributions aux travaux du Comité de la Stratégie et du Développement Durable et du Conseil d'administration. Par ailleurs, l'appréciation de l'équilibre des compétences au sein du Conseil d'administration fait partie des questions posées dans le questionnaire d'auto-évaluation annuelle du Conseil d'administration. Dans ce cadre, les administrateurs expriment régulièrement leurs besoins d'approfondissement de leurs connaissances en matière de RSE, en lien avec leur évaluation de la maîtrise collective et individuelle sur ces sujets. Cette approche d'une évaluation individuelle et collective des compétences représentées au sein du Conseil est également suivie lorsque l'évaluation du fonctionnement et des travaux du Conseil d'administration et des Comités est réalisés, tous les trois ans, par un cabinet externe.

d) Intégrez-vous une composante RSE dans le cadre des processus de nomination des nouveaux administrateurs ?

Le processus de nomination de nouveaux administrateurs vise à maintenir l'équilibre des compétences nécessaires pour que le Conseil puisse aider le Groupe à déployer sa stratégie et à faire face aux enjeux liés à son activité. Dans ce cadre, le Comité de la Gouvernance et des Rémunérations apporte une attention particulière aux compétences et expériences des candidats dans les domaines de l'ESG.

II. Questions de Mirova

a) A ce jour, votre société ne s'est pas encore engagée à utiliser le cadre de reporting sur la nature porté par la TNFD - Taskforce on Nature-related Financial Disclosure. Face à l'érosion rapide de la biodiversité, nous souhaitons encourager l'adoption des meilleures pratiques de transparence pour que les entreprises rendent compte de leurs impacts, dépendances, risques et opportunités liés à la Nature. Pourriez-vous donner les raisons pour lesquelles votre société n'a pas adhéré à ce cadre de reporting, et pouvez-vous vous engager auprès des actionnaires à adhérer à cette initiative à un horizon proche. A défaut, allez-vous rendre-compte de la biodiversité dans le cadre de la directive européenne CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive, en tant que sujet matériel pour votre entreprise ?

Renault Group ne s'est pas encore engagé sur la plateforme TNFD comme *early adopter* mais s'est déjà **engagé** depuis 2018 pour la Nature via l'initiative *act4nature*.

Dès 2018, Renault Group a rejoint l'initiative *act4nature* afin de contribuer à la protection, à la valorisation et à la restauration de la biodiversité. Ainsi, le Groupe s'est engagé dans une démarche visant à éviter, réduire et en dernier lieu compenser ses impacts, le tout permettant de tendre à une absence de perte nette voire un gain net de biodiversité dans le futur. En 2021, les engagements en faveur de la biodiversité de Renault Group sont S.M.A.R.T. (Spécifiques, Mesurables, Additionnels, Réalistes et Temporellement encadrés) et reconnus par le Comité de pilotage *act4nature* rassemblant entreprises, réseaux d'entreprises, ONG environnementales et organismes scientifiques (page 139 du Document d'enregistrement universel 2023).

Renault Group **rend compte** d'éléments demandés par la TNFD (page 138 du Document d'enregistrement universel 2023).

Études des dépendances et des impacts :

S'inspirant de la méthode d'un bureau d'études spécialisé, Renault Group a procédé en 2021 à une analyse des dépendances et des impacts sur la biodiversité et les écosystèmes de ses activités tout au long de sa chaîne de valeur (outil WBCSD).

Dépendances :

Les principaux services écosystémiques nécessaires au modèle économique de Renault Group (actuels et potentiels) sont les suivants :

- Dépendances significatives : services d'approvisionnement en eau, en ressources minérales et issues du vivant (amont), en énergies (fabrication, logistique, usage clients) et services de régulation du climat (usage clients);
- Dépendances modérées : services de régulation des eaux et filière de traitement des déchets (fabrication) ;
- Dépendances limitées : services culturels.

Les activités de Renault Group dépendent directement et indirectement à 100 % des services écosystémiques rendus par la biodiversité.

Impacts :

Renault Group contribue aux 5 facteurs de pression sur la biodiversité mondiale identifiés par l'IPBES à des niveaux variables selon le facteur et l'activité. Les principaux facteurs de pression du modèle économique de Renault Group sont les suivants :

- Sur phase amont de fabrication : le changement d'usage des terres et les pollutions ;
- Sur la phase aval d'usage : le changement climatique.

Note : l'impact de l'exploitation des minerais est pris en compte dans les changements d'usage des terres et pollutions.

Bilan Biodiversité des sites : En complément de cette première étude, le Groupe a choisi d'approfondir sa connaissance des enjeux biodiversité sur ses sites opérationnels.

Ainsi depuis 2021, ces analyses sont confiées à un bureau d'études spécialisé et à fin 2023, 28 diagnostics ont été réalisés.

Ces travaux permettent de faire ressortir les sensibilités écologiques de chaque site et d'identifier des actions permettant de favoriser l'accueil de la biodiversité.

Les enjeux biodiversité se répartissent en 3 niveaux : élevé, modéré et faible. Ce niveau est déterminé par le bureau d'études en prenant en compte les éléments disponibles dans la bibliographie et les éléments repérés sur le terrain tels que la présence d'espèces et d'habitats protégés ou encore de zones humides.

Sur 28 sites diagnostiqués, 7 présentent des enjeux importants avec notamment la présence d'espèces protégées dont le campagnol amphibie, l'halimium faux Alysson, le pin du Parana et le singe hurleur marron. Pour les 21 autres sites, les enjeux sont modérés (10 sites) voire faibles (11 sites). Au total, c'est plus de 150 espèces protégées qui ont pu être observées sur nos sites et qui sont désormais prises en compte dans la gestion quotidienne.

Ces études ont également permis d'établir un recensement des sites naturels à proximité de nos principaux sites opérationnels, décrits dans le tableau ci-dessous page 139 du Document d'enregistrement universel 2023

Renault Group rend compte de son Plan d'actions visant à réduire ses impacts sur la biodiversité et les écosystèmes.

a. Tableau de synthèses suivant les facteurs d'érosion de la biodiversité IPBES

Synthèse des actions visant à réduire les impacts du Groupe sur la biodiversité et les écosystèmes

5 facteurs d'érosion de la biodiversité (IPBES)	1. Les changements d'usage des terres et de la mer	2. L'exploitation directe des ressources naturelles	3. Le changement climatique	4. Les pollutions	5. Les espèces exotiques envahissantes
Dans nos opérations propres	Suivi de l'indicateur d'artificialisation des sols (cf. 2.2.2.4.3) Réduire à la source et valoriser les déchets (cf. 2.2.2.2) Déployer la séquence Eviter Réduire Compenser lors des nouveaux projets (cf. 2.2.2.4.1)	Renforcer l'éco conception et l'économie circulaire (cf. 2.2.2.2)	Réduire les émissions de CO ₂ e de nos usines et de nos véhicules (cf. 2.2.2.1).	Réduire les rejets de polluants : air, eau, sols (cf. 2.3.2.3.1, 2.3.2.4.2 et 2.2.2.4.3)	Répertorier la faune et la flore (28 pré-diagnostics biodiversité réalisés entre 2021 et 2023)
Sur notre chaîne de valeur	Membre actif de Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR) Signature du moratoire mondial sur l'extraction minière dans les fonds marins Définition d'une Politique pour les matériaux biosourcés	Réduire le recours aux matières vierges (cf. section 2.2.2.2)	Réduire l'empreinte carbone des pièces et matières achetées (Cf. section 2.2.2.1)	Eviter les polluants dans nos sourcings Politique : Green Procurement Guidelines 2023 (en ligne)	

b. Détails et exemples d'actions en page 140 du Document d'enregistrement universel 2023

Enfin nous préparons également les éléments nécessaires aux exigences CSRD ESRSE4 pour rendre compte au mieux de notre stratégie et de nos résultats.

b) En outre, dans la continuité de cette démarche, avez-vous envisagé d'adopter des objectifs basés sur la science (type SBTN - Science Based Targets for Nature) afin de matérialiser cette ambition de préserver la biodiversité ?

Renault Group suit les travaux de SBTN.

- Nous appliquons les principes ERC Eviter Réduire Compenser (étape 4 ACT du protocole SBTN) ;
- Nous avons utilisé l'outil de double matérialité pour évaluer et hiérarchiser nos impacts (étape 1 ASSESS du protocole SBTN) ;
- Nous mesurons et fixons des objectifs Cf réponses Document d'enregistrement universel 2023 (étape 3 MEASURE SET DISCLOSE du protocole SBTN).

Nous priorisons nos actions, nos engagements et la CSRD pour 2024. Nous envisagerons de souscrire à SBTN ultérieurement.

III. Questions de l'Association des Actionnaires Salariés de Renault (AASR)

Cette année, le dividende versé aux actionnaires représente un taux de distribution de 17,5 % du résultat net – part du Groupe.

- 1. La part du résultat net versée aux salariés (sous forme de participation, d'intéressement, d'abondement au plan d'actionnariat salarié...) est-elle comparable ?**
- 2. Qu'en sera-t-il pour les années futures ?**

Le montant du dividende versé aux actionnaires représente un taux de distribution de 17,5% du résultat net, part du Groupe. Les différentes mesures salariales qui ont été mises en œuvre au sein du Groupe (dans le cadre des négociations dans chaque pays) mais également la redistribution des bons résultats du Groupe, ou encore la mise en place de plans d'actionnariat salarié, permettent d'atteindre un budget global comparable au montant du dividende versé aux actionnaires.

Cet équilibre est étudié chaque année aux bornes du Groupe. Le partage de la valeur reste un engagement pris par la Direction du Groupe, son Président et son Directeur Général, dans le cadre du dialogue social.

IV. Questions de M. Claude Patfoort

Question n°1 :

Sur les changements qui s'annoncent, pour quelle raison l'avis des actionnaires n'est-il pas sollicité et pourquoi la Direction de Renault ne respecte pas les directives votées en Assemblée générale ?

Les actionnaires de Renault ont été informés, à l'occasion de l'Assemblée générale de Renault du 25 mai 2022, du non-renouvellement du *Management Agreement* conclu en 2002 entre Renault et Renault-Nissan B.V. et de la modification corrélative des statuts de Renault s.a.s.

En effet, conformément aux dispositions du RAMA, Renault s.a.s., de la même manière que Nissan, avait délégué certains pouvoirs à RNBV aux termes d'un « *Management Agreement* » conclu le 17 avril 2002 pour une première période de 10 ans. En avril 2012, le *Management Agreement* a été renouvelé pour une nouvelle période de 10 ans, aux termes d'un contrat intitulé « *Renewal Agreement of the Management Agreement* » dont les stipulations sont identiques à celles du *Management Agreement*. Le *Management Agreement* est arrivé à échéance le 16 avril 2022 et n'a pas été renouvelé.

Par ailleurs, lors de l'Assemblée générale du 16 mai 2024, les actionnaires sont appelés à se prononcer sur les différentes conventions qui ont été conclues entre Renault et Nissan dans le cadre de l'évolution de l'Alliance.

Les conventions suivantes sont ainsi soumises à l'approbation de l'Assemblée générale des actionnaires au titre de la procédure applicable aux conventions et engagements réglementés prévue aux articles L.225-38 et suivants du Code de commerce :

- le « *Framework Agreement* » signé le 6 février 2023 et son avenant « *First Amendment to the Framework Agreement* » signé le 7 novembre 2023 (sixième résolution) ;
- le « *New Alliance Agreement* » signé le 26 juillet 2023 et son avenant « *First Amendment and Restatement of the New Alliance Agreement* » signé le 7 novembre 2023 (septième résolution) ;
- l'« *Ampere Investment Agreement* » signé le 26 juillet 2023 (huitième résolution) ; et
- la « *Notice de cession d'actions Nissan* » signé le 12 décembre 2023 (neuvième résolution).

En conséquence de la conclusion du « *New Alliance Agreement* », le « *Restated Alliance Master Agreement* » (RAMA) initialement conclu avec Nissan le 28 mars 2002 a été résilié.

L'ensemble de ces conventions font l'objet du rapport spécial des Commissaires aux comptes relatif aux conventions et engagements réglementés, rapport qui est lui-même soumis à l'approbation de l'Assemblée générale des actionnaires (cinquième résolution).

Question n°2 :

RENAULT a créé « 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, Alpine, Mobilize , the Future Is Neutral et Power.

Quel est le compte de résultat dédié de chacun de ces business ?

La nouvelle organisation de Renault Group autour des « 5 business » se reflètera dans les futurs états financiers, via l'information sectorielle afin d'améliorer la simplicité, la responsabilité et la transparence.

Les performances de ces « 5 business » continuent de s'appuyer sur la discipline financière mise en place lors de la phase de Résurrection. Les leviers du Groupe – politique centrée sur la valeur plutôt que sur le volume, amélioration de la compétitivité et efficacité du capital – sont encore accélérés, respectivement par son offensive sur les nouveaux produits, un accent fort sur les coûts variables, le développement d'un réseau de fournisseurs durable et la digitalisation. En outre, une approche écosystémique de partenariat, qui est unique, permet d'étendre la couverture des chaînes de valeur clés avec un parti pris d'engagement capitalistique faible.

Pour faire face au défi de la transformation sans précédent de l'industrie, Renault Group a adopté une approche basée sur deux principes :

- un plan auto-financé, sécurisé par la forte génération de *free cash flow* de ses opérations ;
- des partenariats ou des financements externes pour accélérer la croissance, l'innovation ou la compétitivité et réduire les besoins en capitaux.

Profils financiers par « business » : concentration sur le profit & le cash

	Power	Ampere	Alpine	Mobilize	The Future Is NEUTRAL
Proposition de valeur	Génération de cash	Croissance rentable et innovation avec risque d'exécution faible	Marque exclusive en croissance à l'international	Chiffre d'affaires lié à des services récurrents avec des marges élevées	Croissance soutenable et rentable
Chiffre d'affaires	<ul style="list-style-type: none"> +4 % CAGR⁽¹⁾ 2022-2027 -4 % CAGR⁽¹⁾ 2027-2030 	<ul style="list-style-type: none"> >30 % CAGR⁽¹⁾ 2023-2031 ~1 million de véhicules en 2031 > 10 Md€ en 2025 > 25 Md€ en 2031 	<ul style="list-style-type: none"> 40 % CAGR⁽¹⁾ 2022-2030 2 Md€ de chiffre d'affaires en 2026 > 8 Md€ de chiffre d'affaires en 2030 	<ul style="list-style-type: none"> +8 % CAGR⁽¹⁾ 2022-2025 +14 % CAGR⁽¹⁾ 2026-2030 	<ul style="list-style-type: none"> De 0,8 Md€ en 2022 à > 2,3 Md€ de chiffre d'affaires⁽²⁾ en 2030
Marge opérationnelle	<ul style="list-style-type: none"> ~+3 points de marge opérationnelle de l'Automobile 2022-2025 	<ul style="list-style-type: none"> À l'équilibre en 2025⁽³⁾ +10 % à partir de 2030⁽³⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> À l'équilibre en 2026 > 10 % en 2030 	<ul style="list-style-type: none"> MBA⁽⁴⁾: À l'équilibre en 2025 et marge à deux chiffres en 2027 Mobilize FS⁽⁴⁾: marge opérationnelle élevée à deux chiffres 	<ul style="list-style-type: none"> >10 % de marge⁽²⁾ en 2030

(1) CAGR : Taux de croissance annuel composé
(2) Perspectives de « The Future Is NEUTRAL » : Périmètre complet, somme des parties ne rentre pas entièrement dans le périmètre de consolidation de Renault Group
(3) Ampere vise d'atteindre un *free cash-flow* à l'équilibre en 2025 puis un taux de conversion > 80 % en 2031 (*free cash-flow* en % de la marge opérationnelle)
(4) MBA : Mobilize Beyond Automotive ; Mobilize FS : Mobilize Financial Services

Question n°3 :

Comme cela a déjà été exprimé les actifs de la branche automobile de Renault Group sont regroupés dans deux entités, de fait deux filiales.

La première, Horse à l'origine « le cœur du métier traditionnel de Renault Group » cohabitera dans Power qui devient elle-même une filiale de Renault. En réponse à une question écrite en 2023, la direction précise que « Renault ne conservera pas plus de 50% du capital de Horse ». Ce constat augure d'un désengagement du groupe de ses activités thermiques, à tout le moins à une situation qui conduirait Renault à être minoritaire. Une lecture pessimiste, l'expérience aidant, de la réorganisation en cours, met en évidence que Renault perdra tout contrôle sur Power.

Cette disposition, de ne pas conserver plus de 50% du capital, inclut-elle les apports éventuels de Dacia, voire du véhicule utilitaire voire les impacts de la filiale avec Volvo dans le cadre de Power ? Comment ces intégrations se feraient-elles, à quel titre et à quel niveau, au sein de Power ? Quel est la part de Renault envisagée au capital de Power ?

Dans l'organisation du Groupe autour de « 5 business », Power est le nom de la branche d'activité regroupant le cœur de métier traditionnel de Renault Group. Cette activité, qui n'est pas organisée sous la forme d'une filiale, demeure à 100% au sein de Renault Group. Power 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.

Le 1^{er} juillet 2023, a été lancé Horse, avec le détournement des activités de motorisation du Groupe Renault. Horse compte 8 usines de fabrication de moteurs et de transmissions mécaniques et 3 centres de recherche et développement. Horse, dont le siège se situe à Madrid (Espagne), est implanté dans 7 pays (Argentine, Brésil, Chili, Espagne, Portugal, Roumanie et Turquie). En outre, Renault Group et Geely ont signé le 11 juillet 2023 un accord de coentreprise, chacun détenant une participation de 50% dans la nouvelle entreprise qui visera à devenir le leader de la prochaine génération de groupes motopropulseurs thermiques, hybrides et à faible émission pour répondre à la demande mondiale dans les années à venir.

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 de Horse, un fournisseur mondial et leader des technologies de motorisations thermiques et hybrides.

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.

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.

Renault VUL développe un projet disruptif pour répondre à un marché dynamique en évolution avec FlexEVan : une famille révolutionnaire de véhicules utilitaires, électriques et définis autour du logiciel, qui sera lancée à partir de 2026. FlexEVan sera compact pour un usage en ville grâce à une plateforme électrique spécialement conçue. FlexEVan bénéficiera du SDV (*Software-Defined Vehicle*) développé au sein d'Ampere.

En vue du développement du FlexEVan, Renault Group, Volvo Group, et CMA CGM Group ont créé Flexis SAS afin de combiner l'expertise industrielle de constructeurs automobiles de classe mondiale et le savoir-faire de l'entreprise numéro un de la logistique automobile. Renault Group et Volvo Group détiendront respectivement 45% du capital et CMA CGM Group aura une participation de 10%.

Question n°4 :

La seconde filiale, Ampere attend la concrétisation de l'engagement de Nissan de monter dans son capital et la venue d'autres actionnaires pour être autonome. Un appel de capitaux n'a pas rencontré le retour escompté. Renault demeurera l'actionnaire majoritaire en cas d'ouverture du capital d'Ampere.

La valeur ajoutée de Horse repose, globalement, sur une production d'environ 2,1 millions de véhicules, celle d'Ampere sur moins du 1/10 de ce volume. Faire le pari du tout électrique est hasardeux un retour en arrière serait-il possible ?

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 remodelent 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 à partir de 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 Md€ en 2030 contre 110 Md€ 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.

Malgré la forte augmentation de l'offre de véhicules électriques et du très bon positionnement de Renault Group en Europe avec Ampere, 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.

Question n°5 :

Le document de référence universel fait allusion à des opérations de détournement. Selon sa définition, le terme « détournement » (ou « carve-out » en anglais) désigne la cession par une société ou un groupe de sociétés d'une branche d'activité ou d'un ensemble d'actifs affectés à une branche d'activité. [...]

Ce qui précède répond-il à l'appréciation du mot détournement et de ses dérivés par la Direction du groupe ?

Quelles sont les réponses de l'Entreprise à ces interrogations rapportées à Renault ?

Les opérations de détournement ont-elles comme conséquences des cessions d'actifs, lesquelles ?

Ces opérations de ne contribuent-elles pas au désengagement de Renault Group du secteur de l'automobile ?

Quelle serait la finalité recherchée ? Faire de Renault un fonds spéculatif ou lui donner les moyens d'être un constructeur automobile ? Un autre objectif est-il envisageable ? Lequel ? L'hypothèse de la disparition « en deux temps, trois mouvements » de Renault, s'en trouve confirmée. L'actuel Direction de Renault Group parachève la stratégie de Monsieur Carlos Ghosn avec la transformation de Renault Group en une holding, cette perspective est-elle probable ?

L'organigramme détaillé, dans le document de référence, du groupe ne correspond pas à la réalité, ainsi la coentreprise avec Geely n'apparaît pas. Merci de nous donner un organigramme à jour.

Quel est aujourd'hui le périmètre de Renault ?

Dans quelles filiales en construction Renault aura -t-elle la majorité ou sera-t-elle minoritaire ?

Dans sa communication la Direction met en avant des opérations de détournement réussies, en particulier pour Ampere. Ce qui n'est pas conforme à la réalité. Quel est le tour de table auquel serait parvenu Renault pour les deux filiales ?

La déconstruction de Horse est-elle effective ? Quelles en sont les conséquences pour le groupe ?

Dans la chaîne de valeur relatif à la construction automobile d'un véhicule électrique quelles sont les technologies (savoir faire, composants) jugées stratégiques ?

Qu'en est-il de la structure du groupe (participations dans les filiales) à court et moyen terme ?

La restructuration en cours ne répond-elle aux desiderata de la Direction, quelles sont les ambitions pour une redéfinition du périmètre du groupe jugée « optimale » ?

La Direction du groupe le dit : Horse reste un atout majeur. Ne pas se protéger de toute intrusion dans son capital met en danger le groupe. La volonté affichée d'être minoritaire, dans Horse va-t-elle jusqu'à réfuter toute opération, genre minorité de blocage, pour défendre les intérêts du groupe ?

Le groupe chinois Geely devient incontournable dans le tour de table qui se dessine autour des actifs de Renault. Il est présent comme actionnaire majoritaire dans Volvo et dans Power, via Horse. Le groupe chinois est-il pressenti pour devenir l'actionnaire de Renault Group ?

Les opérations de détournement réalisées au sein du Groupe ont consisté à regrouper au sein d'une société ou d'un sous-groupe les actifs et personnels dédiés aux nouvelles chaînes de valeur du Groupe. La terminologie de « détournement » ne doit pas être confondue avec « séparation ».

Les transformations en cours qui remodelent l'industrie automobile entraînent l'émergence de nouvelles chaînes de valeur. 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.

Le détournement de Horse a été réalisé le 1er juillet 2023. Cette opération a consisté à regrouper dans une entité dédiée les activités de motorisation du Groupe Renault. Horse compte 8 usines de fabrication de moteurs et de transmissions mécaniques et 3 centres de recherche et développement. Horse, dont le siège se situe à Madrid (Espagne), est implanté dans 7 pays (Argentine, Brésil, Chili, Espagne, Portugal, Roumanie et Turquie).

Le détournement d'Ampere a été réalisé avec succès le 1er novembre 2023. Ampere est devenu ainsi une entreprise autonome et le premier *pure player* électrique et logiciel européen. Ampere a un effectif de 11.000 employés et son pôle industriel est constitué de 4 usines, ElectriCity (Douai-Ruiz-Maubeuge) et Cléon.

L'organigramme du groupe Renault présenté dans le Document d'enregistrement universel 2023 est à jour au 31 décembre 2023. La co-entreprise avec le groupe Geely sera constituée au cours de l'exercice 2024 lorsque toutes les autorisations, notamment des autorités de la concurrence, seront obtenues.

Nous ne disposons pas d'information quant à une éventuelle intention du groupe Geely de devenir actionnaire de Renault.

La stratégie de Renault Group et sa réorganisation en 5 « business » sont présentées en détail en pages 26 et suivantes du Document d'enregistrement universel 2023.

Question n°6 :

Nissan est présentée pour « devenir un investisseur stratégique dans la nouvelle entité Ampere Holding s.a.s » avec un engagement de 600 millions d'euros. Ce qui laisserait supposer que la capitalisation d'Ampere est bouclée, ce qui n'est pas le cas. Qu'en est-il de la présence de Nissan au capital d'Ampere ?

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 1^{er} 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 a annoncé son intention d'introduire cette entité en bourse. Le dernier calendrier envisageait le 1er semestre 2024, en fonction des conditions de marché. Renault Group a considéré au mois de janvier 2024 que les conditions de marchés n'étaient pas réunies pour poursuivre le processus d'introduction en bourse et servir au mieux les intérêts de Renault Group, ses actionnaires et Ampere.

Le plan stratégique de Renault Group, *Renaulution*, est autofinancé. Les résultats 2023 confirment la capacité du Groupe à générer du *cash* durablement pour financer son futur (y compris le développement d'Ampere). Au cours des derniers semestres, Renault Group a significativement amélioré sa performance pour atteindre des niveaux dépassant ses attentes initiales. Cela offre au Groupe une meilleure flexibilité et toute la marge de manœuvre dont il a besoin.

Les accords conclus entre Renault et Nissan en 2023 prévoient bien l'engagement de Nissan d'investir jusqu'à 600 millions d'euros dans Ampere.

Question n°7 :

« 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 ». De quels projets s'agit-il ?

En ligne avec la feuille de route Alliance 2030, et dans le cadre des nouveaux principes de l'Alliance entrés en vigueur le 8 novembre 2023, les 3 entreprises ont annoncé de nouveaux projets clés en Amérique Latine, en Inde et en Europe, sur les véhicules mais aussi sur les nouveaux écosystèmes de l'automobile, qui 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.

En Amérique Latine :

- La collaboration à succès sur la famille existante des 1 ton pick-up Nissan Frontier/Renault Alaskan se poursuivra. Renault Group produira les pick-up à Cordoba (Argentine) pour Renault Group et Nissan ;
- Le nouveau ½ ton pick-up développé par Renault Group et récemment dévoilé sous le nom Niagara, le sera également pour Nissan, qui le commercialisera sous sa propre marque, comme dans le cas des 1 ton pick-up ci-dessus.

Ces 2 véhicules seront également fabriqués dans la même usine en Argentine.

- Renault Group et Nissan développeront, pour la région, deux véhicules électriques communs du segment A, tous deux basés sur une plateforme commune.
- Par ailleurs, Nissan a annoncé 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.
- Pour compléter cette offre, et comme en Amérique Latine, Nissan et Renault Group envisagent également de collaborer dans la production de véhicules électriques communs du segment A.

En Europe :

- Les modèles ASX et COLT que Mitsubishi Motors commercialise aujourd'hui dans son réseau, ont été développés et sont déjà fabriqués par Renault. Ils sont basés sur la plate-forme 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, la nouvelle 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, et la partagera 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.

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 en Europe., tant sur le financement du réseau que sur celui des clients, mais aussi sur l'assurance et les services ;
- sur la chaîne de la valeur liée à la mobilité électrique, Renault Group et Nissan envisagent de coopérer sur un réseau de stations de recharges rapides, en s'appuyant sur la force et la couverture géographique de leurs réseaux commerciaux ;
- 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.

Question n°8 :

Le nouvel avenant engage Renault dans des projets non définis. Qu'en est-il des intérêts pour Renault de poursuivre une collaboration mortifère ?

L'année 2023 a vu l'ouverture d'un nouveau chapitre et la concrétisation d'un nouvel élan pour l'Alliance, s'appuyant sur les fondations robustes d'un partenariat de longue date. Le Nouvel Accord de l'Alliance (*New Alliance Agreement*) conclu par Renault et Nissan, et entré en vigueur le 8 novembre 2023, marque un jalon important pour les trois partenaires : il pose 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.

Cet accord vise à maximiser la collaboration entre Renault Group, Nissan et Mitsubishi Motors dans trois domaines : des projets opérationnels à forte création de valeur, une agilité stratégique accrue avec de nouvelles initiatives auxquelles les partenaires peuvent se joindre, des participations croisées rééquilibrées entre Renault Group et Nissan et une gouvernance de l'Alliance renforcée.

Ces trois domaines sont détaillés en pages 53 et suivantes du Document d'enregistrement universel 2023.

Question n°9 :

Renault Group a engagé la cession d'actions Nissan, à quelle stratégie répond ces cessions ? Ces délestages sont-ils à rapprocher de la fin de l'Alliance ?

Quel est le bilan financier des ventes d'actions Nissan ?

Consécutivement à l'entrée en vigueur du Nouvel Accord de l'Alliance, Renault Group et Nissan détiennent désormais 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 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. Depuis le 8 novembre 2023, Renault Group peut ainsi donner instruction au fiduciaire de procéder à la vente des actions Nissan détenues par la fiducie, sans toutefois être tenu de le faire dans un délai spécifique prédéterminé. Renault Group a toute latitude pour céder les actions Nissan détenues par la fiducie, 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 bénéficie désormais d'une plus grande souplesse dans sa politique d'allocation de capitaux grâce à la possibilité de monétiser les actions Nissan.

Renault Group a commencé, le 13 décembre 2023, la monétisation des 28,4 % d'actions Nissan transférées dans la fiducie française. Renault Group a cédé à Nissan 211.000.000 actions Nissan, représentant 5% du capital de Nissan, pour une valeur de cession de 764 millions d'euros.

Cette cession d'actions Nissan par Renault Group, réalisée au cours de 568,5 yens par action Nissan a entraîné, à la date de la transaction :

- Sur les comptes consolidés du Groupe au 31 décembre 2023 :
 - Une valeur de cession de 764 millions d'euros, qui améliore la position nette financière du secteur Automobile de Renault Group.
 - Cette transaction n'a pas d'impact sur la marge opérationnelle, ni sur la génération de trésorerie du Groupe. Le Groupe confirme par ailleurs pleinement ses perspectives financières pour l'exercice 2023 avec une marge opérationnelle et un free cash-flow records.
 - Nissan a décidé d'annuler la totalité des actions acquises ce qui a un effet relatif sur la détention du capital. La moins-value de cession, initialement attendue jusqu'à 1,5 milliard d'euros, sera donc réduite à environ 1 milliard d'euros (le chiffre définitif sera ajusté de la quote-part de résultat du dernier trimestre 2023 et publié à l'occasion des résultats de l'exercice 2023). Cette moins-value impacte le résultat net dans les comptes consolidés de Renault Group mais sera néanmoins exclue du résultat net part du Groupe pour le calcul du dividende.
 - La transaction n'a pas d'impact fiscal matériel.
- Sur les comptes sociaux de Renault S.A. au 31 décembre 2023 :
 - Un résultat de cession de l'ordre de 100 millions d'euros sur les titres.

Renault Group a réalisé une seconde opération le 28 mars 2024 et a vendu à Nissan 99.132.100 actions Nissan, représentant environ 2,5% du capital de Nissan.

Cette vente a entraîné 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* ».

Cette cession résulte de l'exercice par Nissan de son droit de première offre d'acquérir 99.132.100 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 actions qui n'ont pas été rachetées par Nissan, représentant 181.557.900 actions Nissan, sur une période de 180 jours à Nissan ou à des tiers.

Cette cession a été mise en œuvre dans le cadre du programme de rachat d'actions annoncé par Nissan le 27 mars 2024 et réalisé le 28 mars 2024. Compte tenu de la décision de Nissan d'annuler toutes les actions rachetées, cette opération a un effet relatif pour ses actionnaires.

Les impacts comptables de cette cession de 99.132.100 actions Nissan seront les suivants :

- sur les comptes consolidés de Renault Group: une moins-value de cession d'environ 440 millions d'euros qui impactera le résultat net (cette moins-value, comptabilisée en « Autres produits et charges d'exploitation », n'impactera pas le résultat opérationnel du Groupe);
- sur les comptes sociaux de Renault S.A : une plus-value de cession d'environ 50 millions d'euros.

À la suite de l'annulation, décidée par Nissan, des titres acquis dans le cadre de ces deux opérations de rachat, la participation directe de Renault Group est passée à 16,19% du capital de Nissan. 22,73% d'actions Nissan sont maintenant détenues dans la fiducie française dont Renault Group est bénéficiaire.

Conformément au Nouvel Accord de l'Alliance, Renault Group n'a pas l'obligation de céder les 1,19% dépassant les 15% et Nissan continue à détenir une participation dans Renault Group de 15% des droits de votes exerçables.

Question n°10 :

Véhicules vendus Renault 1 548 748 dont 99 975 élec,

Véhicules vendus Dacia 658 321 dont 61 900 élec.

Par rapport à ces ventes quelles sont les productions par filiales, détail par produits fabriqués dans les usines de la marque, des véhicules badgés ?

Les chiffres de la production de Renault Group sont détaillés en pages 43 et 44 du Document d'enregistrement universel 2023.