



ALLONS PLUS LOIN

RAPPORT 2001 DÉVELOPPEMENT DURABLE



RENAULT

TABLE DES MATIÈRES

| | | INDICATEURS GRI ⁽¹⁾ UTILISÉS |
|---|------------|---|
| Message du Président | 1 | |
| A propos de ce rapport | ci-dessous | [2.10, 2.12, 2.15] |
| Symbolique utilisée | ci-dessous | |
| PRÉSENTATION DE RENAULT | 2 | [2.1-2.3, 2.5, 2.7-2.11, 5.1, 5.4] |
| Activités | 2 | |
| Couverture régionale | 2 | |
| Gouvernance | 3 | |
| La stratégie de Renault | 3 | [4] |
| Renault et le développement durable | 4 | [5.3, 5.6, 6.85] |
| PERFORMANCES ÉCONOMIQUES | 5 | [2.2, 2.7-2.11, 6.37-6.40, 6.45-6.46] |
| PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES | 6 | |
| Les enjeux | 6 | |
| Les produits de Renault | 7 | [5.7, 6.9, 6.14-6.16, 6.21, 6.27-6.31] |
| Les sites de Renault | 11 | [5.5, 5.10, 6.1-6.14, 6.16-6.22, 6.24, 6.27-6.31] |
| RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE | 14 | [5.1, 5.3, 5.7] |
| Les codes de bonne conduite | 14 | |
| Renault et les parties prenantes | 14 | [5.9, 5.11-5.14, 6.96] |
| Renault et la mobilité | 16 | [5.4, 5.11-5.14, 6.24] |
| Renault et la sécurité | 18 | [6.28-6.29, 6.90] |
| La philanthropie | 21 | [6.53] |
| RESPONSABILITÉ SOCIALE | 22 | |
| La vision | 22 | |
| Anticiper | 22 | [5.10, 6.44, 6.60-6.61, 6.44, 6.75, 6.77] |
| Attirer et motiver | 24 | [5.7-5.8, 6.62, 6.63, 6.66-6.68] |
| Partager | 25 | [5.11-5.14, 6.82] |
| INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES | 26 | [2.6] |

⁽¹⁾ Les chiffres se réfèrent à la partie C des lignes directrices de la Global Reporting Initiative, dont est inspiré le contenu de ce rapport.

A PROPOS DE CE RAPPORT

Renault publie en 2002 un premier rapport sur les trois composantes du développement durable : efficacité économique, équité sociale et préservation de l'environnement. Conçu comme un complément du Rapport Financier, il se veut court et factuel.

Dans un souci de communication plus complète et plus vivante, un site Internet sera disponible à la fin du premier semestre 2002 au sein du portail @ www.renault.com. Se prêtant mieux à une description détaillée et illustrée, il permettra à chacun de trouver l'information correspondant à ses pôles d'intérêt.

Le présent document offre une vue plus synthétique. Diffusé sur papier recyclé, il suit les


lignes directrices de la Global Reporting Initiative (GRI) en matière de rapport sur le développement durable ([@www.globalreporting.org](http://www.globalreporting.org)), dans le respect de la législation française en vigueur.


Sauf indication contraire, son périmètre est le Groupe Renault, hors Nissan. Les données chiffrées concernent l'année 2001, mais des évolutions sont souvent présentées sur trois ou quatre années. Les informations événementielles courent jusqu'au moment de l'édition du rapport.


Ce rapport et le site permettront de nourrir le dialogue que nous voulons développer avec les organismes et les personnalités extérieures pour progresser dans la prise en compte du développement durable.

D'autres informations sur le Groupe Renault sont disponibles sur Internet ([@www.renault.com](http://www.renault.com))

SYMBOLIQUE UTILISÉE

 : objectifs

 : adresse Web

 : outils spécifiques (chartes, méthodes, systèmes, bases de données)

MESSAGE DU PRESIDENT



Louis SCHWEITZER
Président

Renault veut être un acteur majeur du développement automobile dans le monde. Cette ambition s'inscrit dans la durée. Elle passe donc par une stratégie de croissance rentable qui intègre le long terme, voire le très long terme, dans tous ses aspects. C'est en prenant en compte un horizon à dix ans ou plus que Renault, entreprise citoyenne au cœur de la compétition, pense l'évolution de ses performances économiques et cherche à maîtriser ses impacts sur le monde extérieur. Pour traiter le développement durable au bon moment, c'est-à-dire au plus tôt, au bon endroit, c'est-à-dire partout, nous menons nos actions avec cette préoccupation permanente du long terme et avec quelques règles simples :

- Pousser au progrès scientifique pour comprendre les interactions de l'automobile avec son milieu.
- S'efforcer d'anticiper pour ne pas faire courir de risques aux hommes ou à l'environnement.
- Dire la réalité.
- Prendre position pour des règles intelligentes, efficaces et équitables.

Nous pouvons ainsi trouver le meilleur équilibre entre des obligations qu'il faut concilier :

- Vis-à-vis des clients, dont nous devons combler les attentes à l'achat et pendant la durée de vie de leur véhicule ou pour satisfaire leur besoin de mobilité.
- Vis-à-vis des actionnaires qui investissent dans notre entreprise.
- Vis-à-vis de nos salariés, à qui nous devons un emploi valorisant et évolutif et une adaptation de leurs savoirs et compétences assurant leur employabilité.
- Vis-à-vis des partenaires de notre entreprise étendue – les fournisseurs et réseaux de distribution.
- Vis-à-vis du milieu dans lequel nous vivons : celui des communautés voisines de nos sites, des personnes avec lesquelles nous pouvons échanger utilement ou auxquelles nous pouvons apporter directement dans l'exercice de nos métiers.
- Au-delà, vis-à-vis de la société plus lointaine, actuelle ou future, que notre activité ou nos produits peuvent concerner à un moment ou à un autre.

Ce premier rapport « Développement durable » a pour but d'exposer comment nous progressons dans la recherche de cet équilibre, avec une volonté de transparence, de performance et de gouvernance.

Compte tenu du nombre des thèmes à traiter, de leur caractère global, national ou local, de la diversité des interlocuteurs qui peuvent être intéressés par ces informations et du dialogue que nous souhaitons construire progressivement avec eux, la forme traditionnelle du document relié n'est pas la mieux adaptée. Ce rapport écrit ne peut être exhaustif. Nous le compléterons à la fin du premier semestre 2002 par un site Internet accessible dans le monde entier et dont le moteur de recherche doit permettre à chacun, en fonction de ses pôles d'intérêt, de trouver l'information qu'il recherche.

Rapport écrit et site constitueront une base pour nous permettre de progresser avec nos interlocuteurs et partenaires.

PRÉSENTATION DE RENAULT

On trouvera dans le chapitre 1 du Rapport Financier une description détaillée, notamment de la structure de gouvernance.

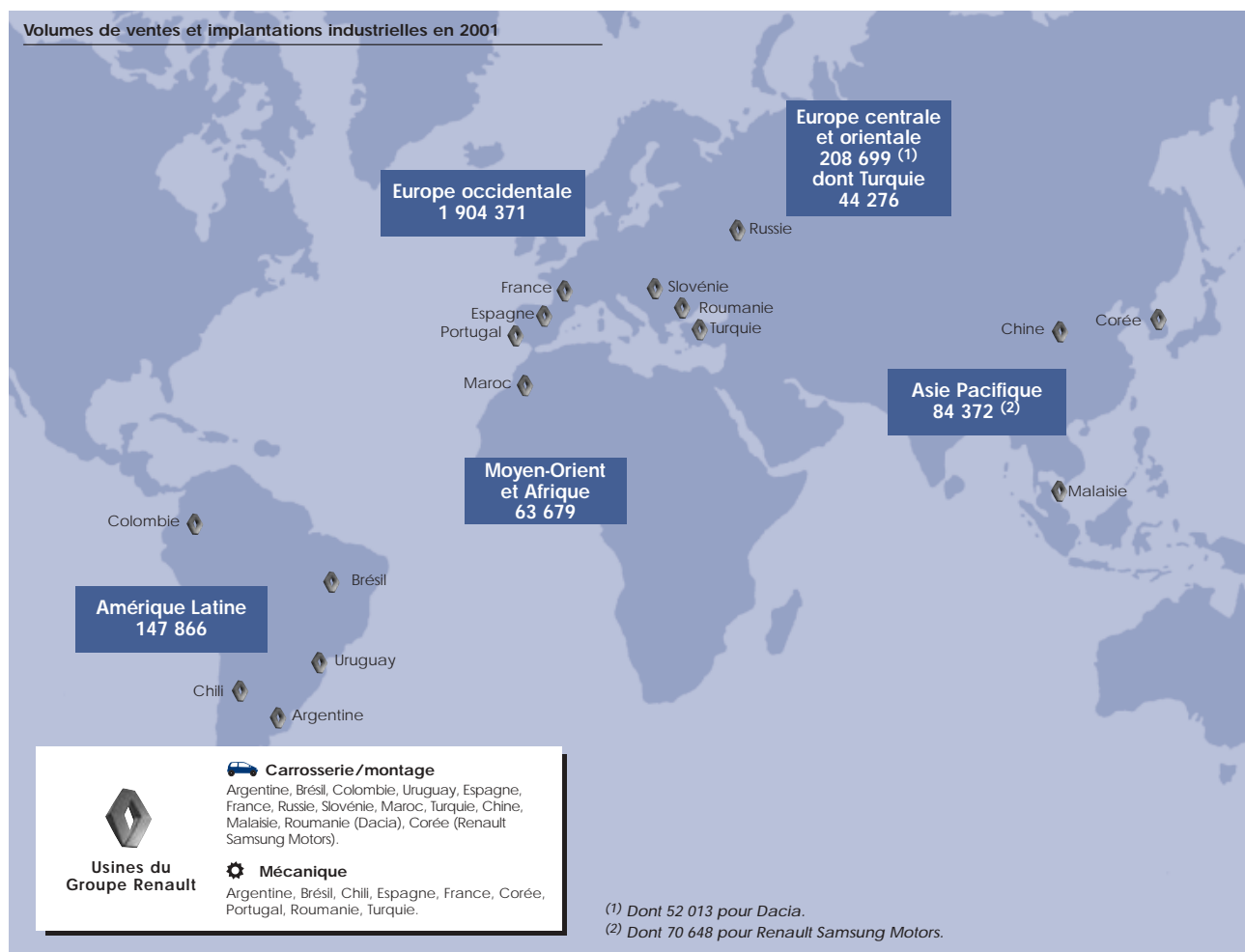
Activités

Le Groupe Renault est **centré sur ses métiers de base** : la conception, la fabrication et la commercialisation de véhicules particuliers et utilitaires, ainsi que la fourniture de services associés. Il est maintenant organisé en deux branches principales, Automobile et Financière.

Depuis l'accord intervenu le 2 janvier 2001 entre Renault et AB Volvo, Renault Véhicules Industriels est déconsolidé et la participation de Renault dans AB Volvo est mise en équivalence.

Couverture régionale

Le Groupe Renault est représenté dans plus de 100 pays dans le monde. La carte ci-dessous indique ses implantations industrielles et les chiffres de ventes par zones géographiques.




A l'exception de l'Argentine et de la Turquie, les opérations majeures de Renault hors d'Europe occidentale sont récentes.

Gouvernance (cf. Rapport Financier, pages 8 à 11)

La société est administrée par un **Conseil d'administration** composé de seize membres nommés pour six ans : douze par l'Assemblée générale des actionnaires, trois par les salariés et un par les actionnaires salariés. Chaque administrateur doit être propriétaire d'au moins une action au nominatif.

Le Conseil d'administration désigne parmi ses membres un Président rééligible, qui doit être une personne physique. Il s'est réuni sept fois en 2001.

Suivant les **préconisations des rapports Viénot** de 1995 et de juillet 1999 sur le Gouvernement d'entreprise (Corporate Governance), le Conseil d'administration de Renault s'est doté d'un règlement intérieur et d'une  **Charte de l'administrateur** qui en précise les droits et les devoirs. Il a également établi une procédure relative à l'utilisation et/ou à la communication d'informations privilégiées et a nommé, le 26 juillet 2001, un **déontologue** qui devra être consulté pour toute question relative à l'interprétation et à l'application de cette procédure. En s'appuyant sur un cabinet spécialisé, le Conseil d'administration a évalué en 1998, puis en 2001, sa composition, son organisation et son fonctionnement.

Afin de procéder à l'examen approfondi des questions spécifiques relevant de la mission du Conseil d'administration, **trois comités spécialisés** ont été mis en place depuis 1996 :

- Un Comité des comptes et de l'audit, réuni deux fois en 2001.
- Un Comité des nominations et des rémunérations, réuni également deux fois en 2001.
- Un Comité de stratégie internationale, réuni une fois en 2001.

Le management du développement durable est totalement intégré au management de l'entreprise. Il procède donc du Conseil d'administration, qui consacrera chaque année une séance spécifique à ce thème. Des revues des questions environnementales et sociales par le comité exécutif sont programmées régulièrement.

De même, les orientations, les objectifs et plans d'actions du développement durable sont définis dans le cadre du système de délégation, qui donne aux responsables d'entités une large autonomie. Ce système repose :

- Sur des lignes directrices, orientations stratégiques et règles de déontologie régulièrement mises à jour.
- Sur des budgets et des plans élaborés avec l'échelon central et déployés dans le cadre du cycle annuel de gestion.


En cohérence avec cette volonté d'intégration totale, une approche par réseau a été retenue pour l'environnement.

La stratégie de Renault (cf. Rapport Financier, pages 36 à 41)

Depuis sa privatisation, Renault s'est engagé avec détermination dans une **stratégie de croissance** rentable, sans laquelle il n'y a pas de développement durable. Pour financer une croissance au moins aussi rapide que celle du marché automobile mondial et rémunérer ses actionnaires, le groupe a retenu deux objectifs financiers complémentaires et cohérents sur une moyenne de cycle :

- ☑ **Marge opérationnelle égale ou supérieure à 4 % du CA.**
- ☑ **Rendement net des capitaux propres égal ou supérieur à 11 %.**

Pour atteindre ces objectifs, la stratégie de Renault s'articule autour de trois priorités :

- Être le constructeur le plus compétitif sur ses marchés en termes de qualité, de coûts et de délais, grâce à une organisation toujours plus efficiente de l'activité qui réduit constamment les consommations superflues, grâce aussi à l'engagement et à l'adhésion des salariés de l'entreprise aux objectifs stratégiques, déclinés à tous les niveaux.
- Développer une identité de marque, celle d'un constructeur « audacieux, chaleureux et visionnaire », qui se différencie par l'innovation dans les produits et les services, ainsi que par le plaisir de conduite et de vie à bord. En mettant l'accent sur la sécurité et sur l'épanouissement de l'homme, ces valeurs sont au service de la qualité de la vie.
- S'internationaliser pour devenir un acteur majeur du développement automobile dans le monde, notamment dans les pays émergents. L'objectif de  **pénétration** de 5 % du marché mondial avec Dacia et Samsung passe par une politique active dans les pays comme le Brésil, la Turquie, la Russie, la Roumanie, la Corée, où les marchés automobiles ont de fortes perspectives de croissance malgré les accidents conjoncturels.

L'Alliance conclue en 1999 avec Nissan et l'acquisition des deux marques Dacia et Samsung Motors s'inscrivent intégralement dans cette stratégie, en augmentant la capacité d'innovation, en renforçant la compétitivité et en ouvrant de nouveaux débouchés internationaux.

Renault et le développement durable

■ L'enjeu

Les constructeurs automobiles ont à trouver deux sortes d'équilibres :

- Comme toutes les entreprises, entre objectifs sociaux, environnementaux, économiques et financiers.
- En fonction de la nature de leurs produits, entre la demande croissante de mobilité des personnes et des biens et les conséquences de cette croissance sur la qualité de vie, notamment les accidents et l'emploi de ressources non renouvelables.

Les solutions dépendent non seulement de progrès techniques qui sont de leur ressort, mais au moins autant du comportement des autres acteurs, en particulier des utilisateurs qui choisissent entre les offres et déterminent leurs modalités d'emploi, et des pouvoirs publics qui décident des infrastructures et disposent d'incitations réglementaires et fiscales.

Renault est favorable au dialogue avec les parties prenantes pour établir collectivement les politiques les plus équitables et les plus efficaces pour atteindre ces équilibres.

■ La position de Renault

Renault cherche de façon constante à concilier son modèle économique de croissance rentable avec les deux autres dimensions du développement durable, **sociale et sociétale** d'une part, **environnementale** d'autre part, sachant qu'une faiblesse même passagère sur l'une d'elles pourrait remettre en cause la trajectoire souhaitée.

Renault applique les normes et règlements de façon proactive, en étendant chaque fois que raisonnable à l'ensemble de ses sites la **réglementation la plus contraignante**.

Parmi les opportunités d'amélioration, il privilégie la **qualité de vie** mais aussi le **rapport coût/bénéfice**, tant pour la société que pour le groupe élargi. Cette démarche passe par :

- Une **compréhension** à la fois **prospective et objective** des sujets. En partant de l'analyse des faits, Renault cherche à évaluer les effets et à remonter aux causes premières, par exemple à propos de sécurité réelle (cf. page 19) et des impacts de la pollution sur la santé (cf. page 9), pour identifier les actions possibles et rendre le dialogue plus efficace avec les parties prenantes.
- **L'intégration au plus tôt de l'ensemble des dimensions** (humaines, techniques et économiques) lorsque les latitudes disponibles autorisent encore l'optimisation entre différents critères. Elle permet alors de limiter, voire de neutraliser, les surcoûts. Elle va consister par exemple à construire l'habitacle autour des dispositifs facilitant la vie à bord, à réduire les déchets industriels par un approvisionnement au plus juste, à se préoccuper des conditions de travail dans le dessin des installations...
- **L'accent mis sur le facteur humain**, au moyen d'un dialogue nourri avec les parties prenantes à l'intérieur et à l'extérieur de l'entreprise ainsi que d'études et d'enquêtes. Des chartes ou codes partagés (cf. page 14, « Les codes de bonne conduite »

dans le chapitre « Responsabilité sociétale », par exemple) s'efforcent d'installer un tel dialogue dans un climat d'ouverture et de transparence.

Elle est complétée par :

- **Des priorités claires**, notamment la sécurité et le bien-être des personnes ainsi que la robustesse des réalisations.
- Le **progrès continu**, chaque étape faisant l'objet d'**évaluations** et si nécessaire de **corrections** avant de passer à l'étape suivante.
- La **réactivité** aux problèmes qui apparaissent à court terme.

En abordant simultanément quand cela s'avère nécessaire les trois volets – économique, social et sociétal, environnemental – du développement durable, cette démarche intégratrice et humaine entend résoudre les contradictions, mieux affecter les ressources et, le cas échéant, maîtriser les accidents de parcours dans de meilleures conditions.

■ L'adhésion aux initiatives de développement durable

A son approche habituelle, Renault ajoute aujourd'hui l'adhésion explicite aux initiatives internationales en faveur du développement durable. Le groupe participe de façon volontariste à la promotion tant interne qu'externe des principes correspondants, en renforçant le dialogue avec les autres parties prenantes. Il souscrit aux principes directeurs de l'OCDE et a adhéré à l'initiative Global Compact des Nations Unies. Il est également signataire de la déclaration du Global Corporate Citizenship initiative du World Economic Forum.

Global Compact

@ www.unglobalcompact.org

Annoncé en janvier 1999 à Davos par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, Kofi Annan, lors du forum économique mondial, le Contrat mondial a officiellement été lancé le 26 juillet 2000. Dans l'esprit d'un « développement responsable et durable », il invite les sociétés à adopter neuf principes universels sur la protection et le respect des droits de l'homme, sur l'élimination de comportements abusifs dans les domaines du travail, sur le développement et la diffusion d'approches plus respectueuses de l'environnement.

Le Contrat mondial réunit des entreprises leaders dans leur domaine, les organismes des Nations Unies et des ONG internationales qui réaffirment leur coopération pour édifier un marché mondial plus ouvert et plus juste. En y adhérant depuis l'été 2001, Renault confirme officiellement son rôle d'acteur de la « Globalisation responsable » et s'engage à diffuser une fois par an des exemples de progrès réalisés ou de leçons tirées en appliquant les principes énoncés à l'initiative de l'ONU.

Leadership Challenge for CEOs and Boards du Global Corporate Citizenship, initiative du World Economic Forum

Le président de Renault a signé la déclaration commune sur le « Leadership Challenge for CEOs and Boards » du Global Corporate Citizenship, qui recommande aux dirigeants un cadre d'action pour faire mettre en œuvre par leurs entreprises des principes et des pratiques de gestion des impacts sur la société et de relations avec les parties prenantes.

PERFORMANCES ECONOMIQUES

Cf. Rapport Financier, pages 14 à 29

En 2001, le Groupe Renault a vendu 2,4 millions de véhicules particuliers et utilitaires, en incluant pour la première fois en année pleine les ventes de Renault Samsung Motors. Il occupe ainsi une part de marché mondiale de 4,4 % et conforte sa place de 1^{er} marque en Europe occidentale pour la quatrième année consécutive avec une pénétration de 11,1 %.

Le chiffre d'affaires du groupe atteint 36 351 millions d'euros.

Au 31 décembre 2001, ses effectifs consolidés s'élèvent à 140 417 personnes, dont 21 135 pour Dacia et 3 947 pour Renault Samsung Motors.

| | 1999 | 2000 | 2001 |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Principaux indicateurs économiques | | | |
| Production mondiale du groupe | 2 257 918 | 2 425 964 | 2 375 084 |
| dont Renault | 2 257 918 | 2 356 624 | 2 254 122 |
| Dacia | - | 55 183 | 52 283 |
| Renault Samsung Motors | - | 14 157 | 68 679 |
| Ventes mondiales du groupe | 2 288 658 | 2 356 208 | 2 409 226 |
| dont Renault | 2 288 658 | 2 293 726 | 2 286 565 |
| Dacia | - | 50 133 | 52 013 |
| Renault Samsung Motors | - | 12 349 | 70 648 |

| | | | |
|---|----------------------|-----------------------|---------|
| Frais de recherche et développement (en M€) | 1 788 | 2 048 | 1 935 |
| Investissements (en M€) | 7 500 ⁽²⁾ | 3 657 | 3 314 |
| Chiffre d'affaires consolidé (en M€) | 37 592 | 40 175 ⁽³⁾ | 36 351 |
| Marge opérationnelle (en M€) | 2 205 | 2 022 ⁽⁴⁾ | 473 |
| En % du CA | 5,9 % | 5,0 % | 1,3 % |
| Résultat net (en M€) | 534 | 1 080 | 1 051 |
| Résultat net par action (en €) | 2,23 | 4,50 | 4,38 |
| Capitaux propres (en M€) | 8 185 | 9 652 | 10 051 |
| Effectifs totaux | 159 608 | 166 114 | 140 417 |

(1) Données pro-forma.

(2) Comprend l'acquisition de titres, notamment des titres Nissan Motors pour 4 917 millions d'euros.

(3) Le chiffre d'affaires 2000 retraité à structure et méthodes identiques à 2001 s'élève à 34 268 millions d'euros.

(4) La marge opérationnelle 2000 pro-forma (tenant compte de la déconsolidation de Renault V.I.) s'élève à 1 843 millions d'euros.

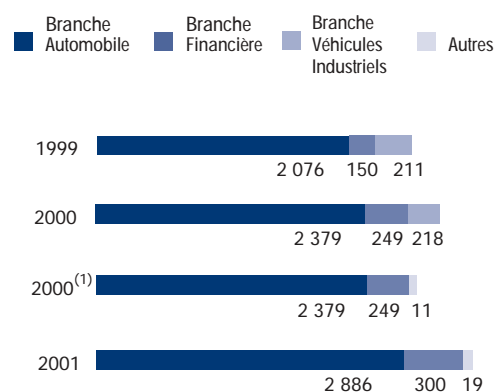
1999 à 2001 - Frais de recherche et développement

En % du chiffre d'affaires et en millions d'euros



1999 à 2001 - Investissements corporels et incorporels

En millions d'euros

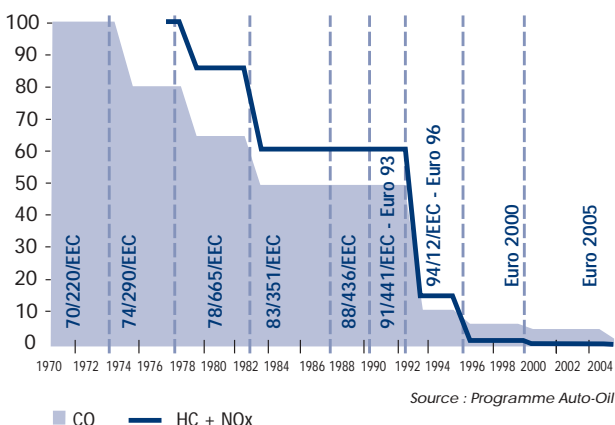


Les enjeux

■ Pollutions

Les usines automobiles progressent rapidement dans la gestion des impacts environnementaux (cf. pages 11 à 13). Le traitement des véhicules hors d'usage s'organise en Europe, grâce à l'action du législateur et des professions concernées : à terme, 95 % du poids des véhicules sera recyclé. Enfin, le niveau sonore extérieur normalisé des voitures neuves a été réduit de 90 % depuis 1970. De même, les voitures particulières à essence aux normes Euro 2005 auront un niveau de pollution très inférieur à celui des générations d'avant 1980⁽¹⁾.

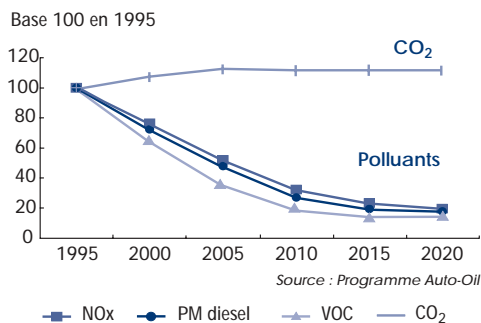
Évolution des normes sur les émissions de gaz d'échappement



Pour les véhicules particuliers de l'Union européenne.
NB : sur les diesels, les particules sont passées dans le même temps de 100 à 4.

Malgré ces progrès, il est essentiel de chercher à mieux comprendre l'effet de ces différents facteurs sur la santé, qui reste encore souvent mal connu.

Émission du transport routier en Europe



Ce graphique illustre l'évolution depuis 1995 des différentes émissions par le transport routier, compte tenu des progrès techniques des nouveaux véhicules et de l'accroissement de la circulation.

■ Carburants fossiles

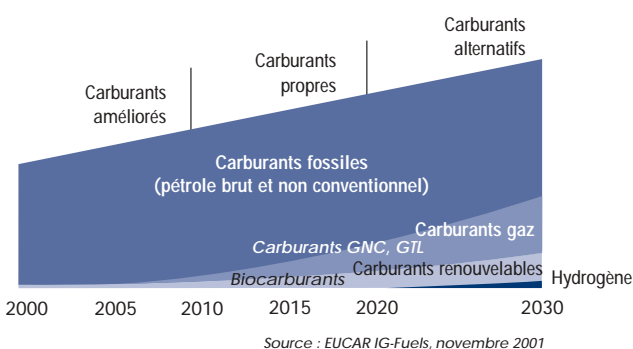
Par ailleurs, l'utilisation de carburants d'origine fossile pose deux problèmes : celui du prélèvement de ressources non renouvelables et celui du rejet dans l'atmosphère de CO₂, qui est un gaz à effet de serre (GES).

Il faut se préparer à réduire progressivement le recours à ces carburants, en utilisant soit des dérivés de la biomasse, soit de l'hydrogène. La production envisageable pour les premiers ne suffira vraisemblablement pas à couvrir les besoins. Quant au second, sa production et son transport jusqu'à l'utilisateur, puis son stockage et son exploitation sur les véhicules dans des conditions de coût, de sécurité et de consommation satisfaisantes, vont exiger un travail considérable. Des décennies d'efforts seront sans doute nécessaires avant d'aboutir.

Les solutions alternatives (électricité, gaz) piétinent à cause des difficultés que rencontrent leur transfert et leur stockage à bord des véhicules. Les véhicules hybrides, qui présentent un avantage certain dans des conditions de moindre charge, c'est-à-dire en circulation urbaine, sont freinés par leur complexité.

C'est pourquoi la quasi-totalité des moteurs continuera sans doute au cours de la prochaine décennie à fonctionner avec des carburants liquides. Tirés du pétrole ou par synthèse d'autres produits carbonés, ces derniers devraient pouvoir faire face aux besoins, mais en émettant des GES. Pour limiter ces émissions, de nouveaux progrès seront nécessaires sur les motorisations conventionnelles et sur les véhicules.

Évolution de la demande en carburants



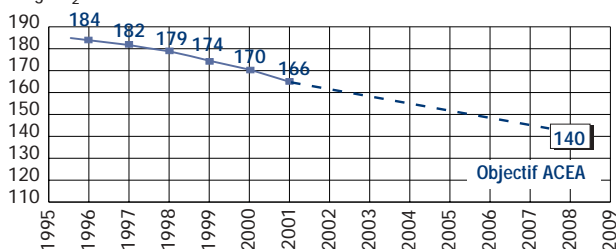
La demande pétrolière mondiale est couverte par le pétrole brut, les ressources pétrolières non conventionnelles, les carburants gaz et les carburants biologiques. Cette évolution est essentielle pour optimiser l'efficacité tout en réduisant les émissions.

⁽¹⁾ Le problème de la pollution locale devrait être pratiquement résolu à la fin de la décennie dans les pays développés, grâce au renouvellement progressif du parc. Des normes parfois moins sévères, un renouvellement moins rapide et un contrôle moins rigoureux des véhicules en service ralentiront les progrès dans la plupart des pays émergents.

Dans le cadre de l'Association des constructeurs européens d'automobiles, l'industrie européenne s'est engagée à ce que **la flotte de véhicules neufs commercialisés ne dépasse pas en moyenne 140 g de CO₂/km⁽¹⁾ en 2008**, à normes équivalentes et avec le soutien actif des pétroliers, ce qui correspond à une réduction de près de 25 % par rapport à 1995.

Consommation de carburant des véhicules européens

Consommation moyenne des véhicules neufs européens
En g CO₂/km



ACEA : Association des constructeurs européens d'automobiles

À l'échelle du temps automobile, où le renouvellement complet d'une gamme de produits prend dix à douze ans et où les technologies s'amortissent sur des décennies, cet engagement implique un rythme de progrès très soutenu. Partant d'une consommation moyenne plus faible que celle de la plupart de ses concurrents, Renault exploite toutes les possibilités techniques pour progresser encore.

Au total, la dernière décennie a vu une amélioration considérable des véhicules neufs, notamment en termes d'impact sur

l'environnement. Il convient donc de favoriser le remplacement rapide du parc ancien, en particulier en évitant les mesures qui pèseraient sur les prix clients.

Les produits de Renault

■ Conception des voitures

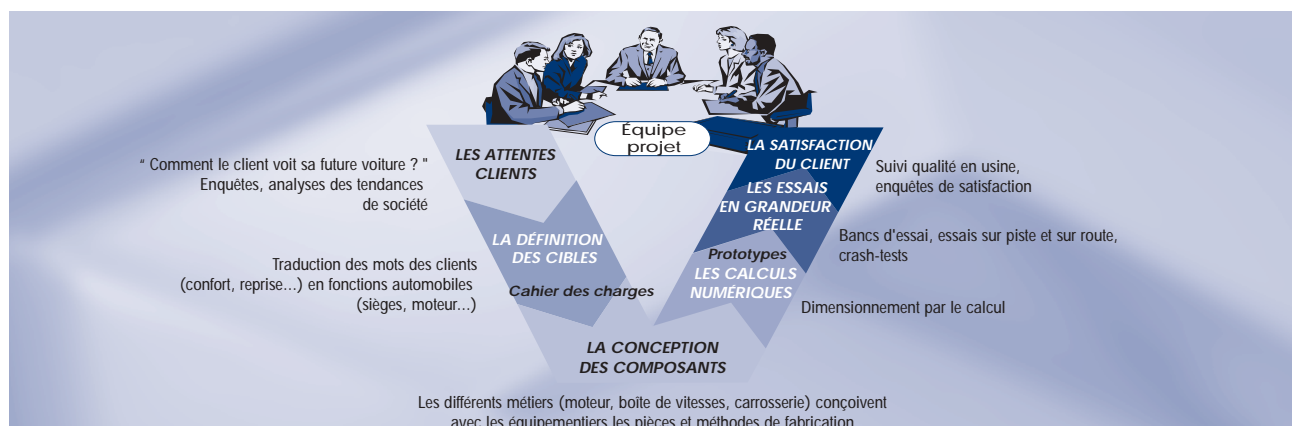
Chaque nouveau projet de véhicule intègre davantage la protection de l'environnement, les conditions de travail et la sécurité dès la conception des voitures. Ce progrès continu permet non seulement d'introduire de nouvelles orientations comme la recyclabilité des voitures, mais aussi d'améliorer encore les performances, comme par exemple la sécurité, le bruit, les impacts environnementaux ou encore l'ergonomie aux postes de travail.

Renault conçoit ses véhicules en partant de l'écoute de ses clients. La traduction de leurs attentes relevées dans les enquêtes aboutit à proposer pour chaque nouveau projet des innovations directement utiles. C'est ce qu'on appelle le développement par les prestations.

C'est au moment du dessin d'une voiture et de ses moyens de production que sont en effet concrétisées les formes aérodynamiques qui réduiront la consommation, donc les émissions de CO₂, précisés les choix des matériaux en fonction de leur poids, de leur toxicité et de leur recyclabilité, et qu'est prise en compte la facilité de fabrication.

⁽¹⁾ Soit 5,3 l/100 km en diesel et 5,9 en essence.

La démarche de conception des véhicules



■ Management de l'environnement sur le Cycle de Vie

Pour que les concepteurs puissent définir de nouveaux objectifs et suivre leur réalisation, Renault s'est engagé dans le Management de l'environnement sur le Cycle de Vie (MCV). Les bases et les principes en ont été définis en 1999, avec la participation des équipes de Renault et de treize fournisseurs partenaires. MCV permet de prendre en compte tous les impacts sur l'environnement, depuis la matière première jusqu'à la récupération du produit hors d'usage.

Sa mise en œuvre nous a permis d'obtenir en 2001 des résultats concrets, par exemple :

- L'intégration de 90 % de pièces recyclables pour Trafic, Laguna II, Clio II et Vel Satis.
- L'accroissement de la durée de vie des pièces d'usure (filtres, courroies, bougies...), qui réduit de 30 % les déchets d'entretien en une génération de voitures, de Safrane à Vel Satis.

Grâce à ce mode de management totalement intégré, la protection de l'environnement et l'amélioration du travail sont prises en compte au même titre que les coûts, la qualité et les délais. Le MCV va s'enrichir avec notre implication croissante, en amont, dans la fabrication des composants achetés et, en aval, dans le recyclage des véhicules en fin de vie sans frais pour leur dernier détenteur.

Les outils Renault du Management de l'environnement sur le Cycle de Vie

L'innovation chez Renault, c'est aussi la création de nombreux outils et systèmes experts pour mettre en œuvre ce management. Des équipes spécifiques chargées de la sécurité, des émissions de polluants et de CO₂ s'assurent, depuis les dessins jusqu'au traitement des remontées des clients en passant par la mise sur le marché, que les objectifs sont atteints au cours du développement de la voiture. A cet effet, elles effectuent de nombreux tests pour valider les solutions et développent des banques de données pour capitaliser les connaissances et procéder à des simulations.

■ **Ecorisk** et ■ **Chimrisk** sont des systèmes experts. Le premier, qui remonte à 1997, aide les usines à déterminer leurs impacts les plus significatifs sur l'environnement, qui sont à traiter en priorité dans les plans d'action. Le second a été mis en place en 1998 pour gérer les produits chimiques en fonction de leur éventuelle nocivité.

L'■ **indice Eco** des emballages établi en 1997 permet à des milliers d'acteurs, chez les fournisseurs et chez Renault, de réduire l'impact des emballages sur l'environnement.

L'■ **audit interne d'environnement** instauré dans tous les sites en 2001 nous aide à déterminer de nouveaux objectifs d'amélioration et à suivre leur réalisation.

De même, avec l'■ **Indicateur de recyclage** des fonctions automobiles mis en œuvre depuis 2001, les fournisseurs peuvent mesurer le potentiel de leurs produits vis-à-vis du recyclage et se fixer de nouvelles cibles.

Le ■ **Schéma directeur pour la protection des sols** a défini les standards de diagnostic de Renault pour les activités passées et l'évaluation des risques. Il a permis de faire évoluer dès 2001 les standards (rétentions, canalisations, stockage, prévention des risques d'accident...) pour les installations et les bâtiments de même destination. Les diagnostics réalisés sur tous les sites ont débouché sur des plans de surveillance ou de réhabilitation. Les plus gros chantiers concernent les terrains de Renault Industrie Belgique, de Boulogne-Billancourt et de l'usine Dacia de Pitesti.

■ **Opera** est un logiciel créé en 2001 qui permettra à Renault et à Nissan de construire une banque de données commune sur le recyclage, en rassemblant les données des concepteurs et des industriels du secteur.

La formation au Management de l'environnement sur le Cycle de Vie

En plus des formations associées à la mise en œuvre de ces outils de management, les équipes de Renault ont conçu et dispensé des formations spécifiques à la protection de l'environnement.

Cap'éco 1, déployée depuis 1997, a permis de former aujourd'hui plus de 70 % des personnels des sites industriels à l'échelle mondiale. **Cap'éco 2** a enseigné l'**écoconception** à 1 200 ingénieurs et techniciens des bureaux d'études en 2000 et 2001.

Renault propose aussi à ses fournisseurs deux modules de formation à l'**écoconception** des composants. A la fin de l'année 2001, 300 personnes en avaient bénéficié dans 150 entreprises. Adège Environnement, organisme de formation de la Fédération de la plasturgie, accompagne ces enseignements et peut les étendre chez les fournisseurs de deuxième ou troisième rang.

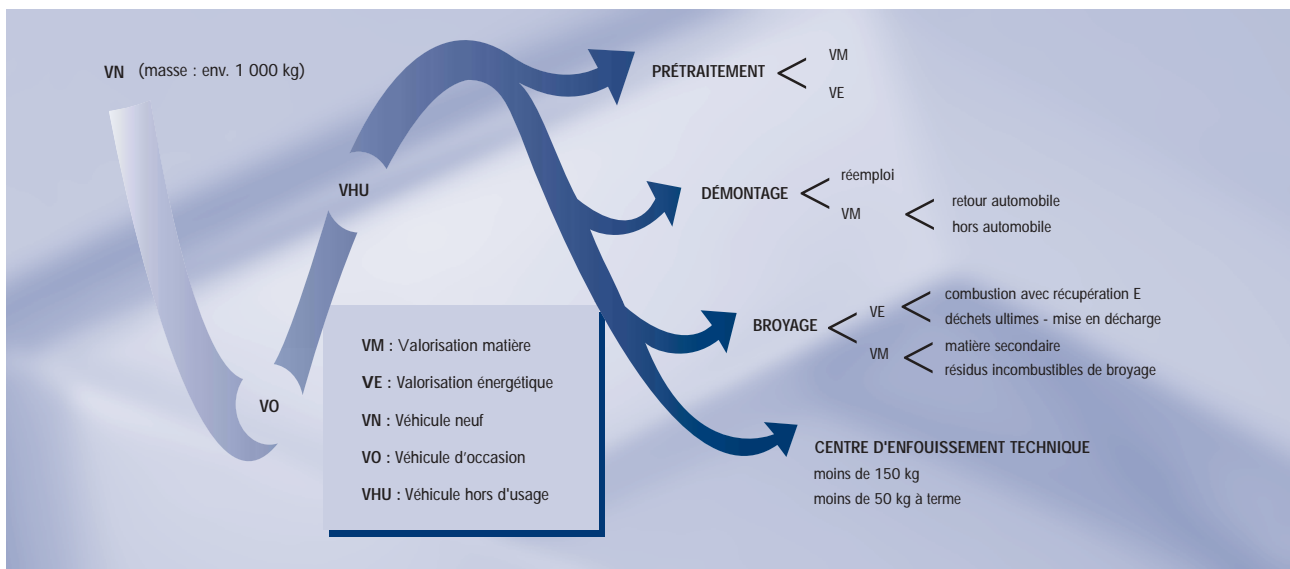
En 2001, Renault a créé pour ses besoins propres l'**École de l'ingénierie**, qui initie au Management de l'environnement sur le Cycle de Vie et qui incorpore l'environnement et les conditions de travail aux formations techniques des métiers de l'automobile.

Le Management de l'environnement sur le Cycle de Vie jusqu'aux clients

Dans les guides d'entretien qui accompagnent les nouveaux véhicules, Renault fournit, outre des données environnementales sur la consommation, les émissions et le recyclage, des **conseils de conduite** destinés à diminuer l'impact du roulage sur la consommation, l'usure et la sécurité.

Le réseau commercial de Renault met en place des relais qui recueillent auprès des particuliers les produits automobiles usagés (batteries, huile, bidons, filtres, pièces...) pour les recycler. Toutes les pièces en plastique de plus de 100 g font l'objet d'un marquage qui facilite le tri des matériaux.

Par ailleurs, Renault s'implique activement dans la mise en place dans la plupart des pays européens de filières certifiées et autofinancées de récupération et de traitement des véhicules et des pièces hors d'usage (VHU et PHU).



■ Consommation, émissions de CO₂ et de GES

Grâce à son centrage au-dessous de la moyenne du marché, à sa proportion élevée de diesels et aux performances de ses produits, la gamme Renault se situe régulièrement parmi les meilleures en Europe en termes d'émissions moyennes de CO₂/km par véhicule. De 1995 à 2001, ce ratio a diminué de plus de 10 %, de 178 à moins de 160 g, malgré le développement de nouvelles prestations consommatrices d'énergie, notamment en matière de sécurité et de conformité aux nouvelles normes d'émissions Euro 3.

Ainsi, le moteur Diesel 1,5 l dCi lancé en 2001 permet à Clio une consommation de 4,6 l/100 km, soit 110 g de CO₂/km, ce qui en fait le véhicule européen de grande série à 5 places le plus économique.



Moteur Diesel 1,5 l dCi.

Renault commercialise depuis fin 2001 un Kangoo électrique. Avec ses batteries logées sous le plancher, il offre, en version VP 5 places ou VU, les mêmes prestations de chargement en volume et en masse que son homologue à moteur thermique. Dans un tout autre domaine, le moteur d'aviation légère SR 305 développé par Renault Sport permet de réduire la consommation de 30 % avec un carburant plus économique.

■ Programmes de recherche

Qualité de l'air

Le groupe poursuit des recherches sur les facteurs générateurs de pollution et sur les effets des polluants, et analyse les résultats des études épidémiologiques pour agir efficacement. Sont notamment concernés :

- Le mécanisme d'action sur les muqueuses des particules émanant des diesels.
- La modélisation de la dispersion atmosphérique des composés photochimiques tels que les aérosols et l'ozone à l'échelle des « rues-canyons » et des régions.
- Des synthèses d'évolution de la qualité de l'air à différentes échelles géographiques, en relation avec les normes en vigueur.
- Une action spécifique sur la qualité de l'air dans l'habitacle, avec une évaluation comparative de différents moyens de traitement de l'air extérieur. A cet effet, Renault suit les travaux de l'Observatoire Français de l'Air Intérieur.
- L'approfondissement de la connaissance des émissions de particules en granulométrie et composition, en particulier lors d'un démarrage à froid.

Pile à combustible

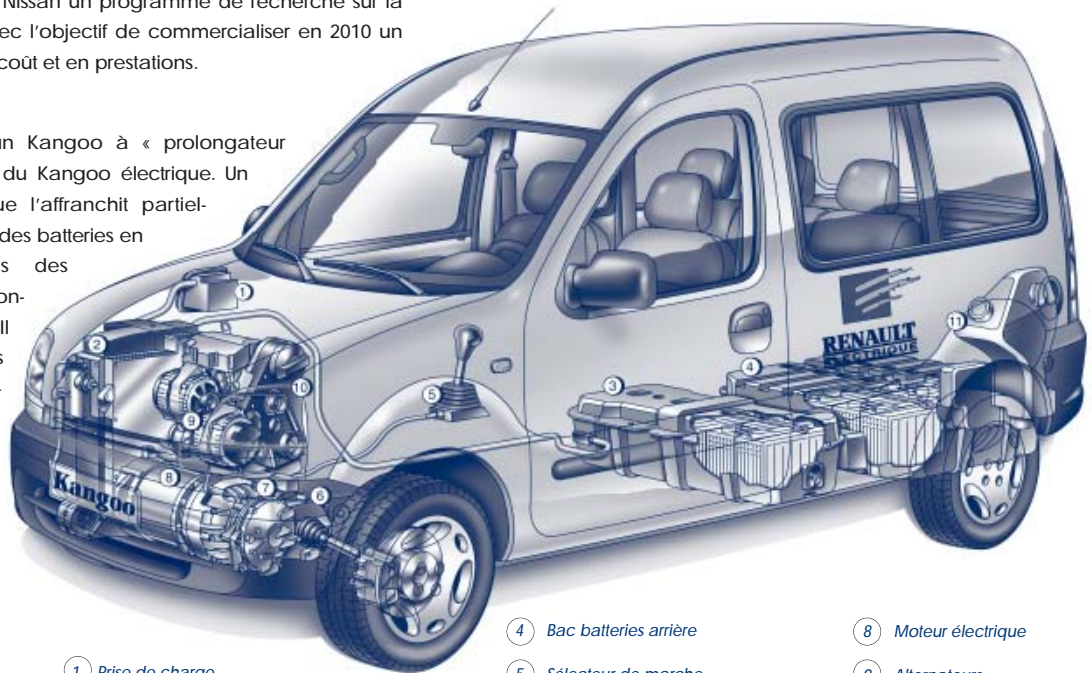
Après en avoir établi la faisabilité avec PSA Peugeot-Citroën, Renault a lancé en 2001 avec Nissan un programme de recherche sur la pile à combustible, avec l'objectif de commercialiser en 2010 un véhicule compétitif en coût et en prestations.

Hybrides

Renault a présenté un Kangoo à « prolongateur d'autonomie », dérivé du Kangoo électrique. Un petit moteur thermique l'affranchit partiellement des contraintes des batteries en les alimentant dans des conditions de fonctionnement optimales. Il s'agit là de l'une des multiples formes d'hybridation envisageables.

Kangoo Elect'road

Version avec prolongateur d'autonomie



1 Prise de charge

2 Boîtier électronique

3 Bac batteries avant

4 Bac batteries arrière

5 Sélecteur de marche

6 Réducteur/pont

7 Frein de parking

8 Moteur électrique

9 Alternateurs

10 Moteur thermique

11 Réservoir

■ Bruit

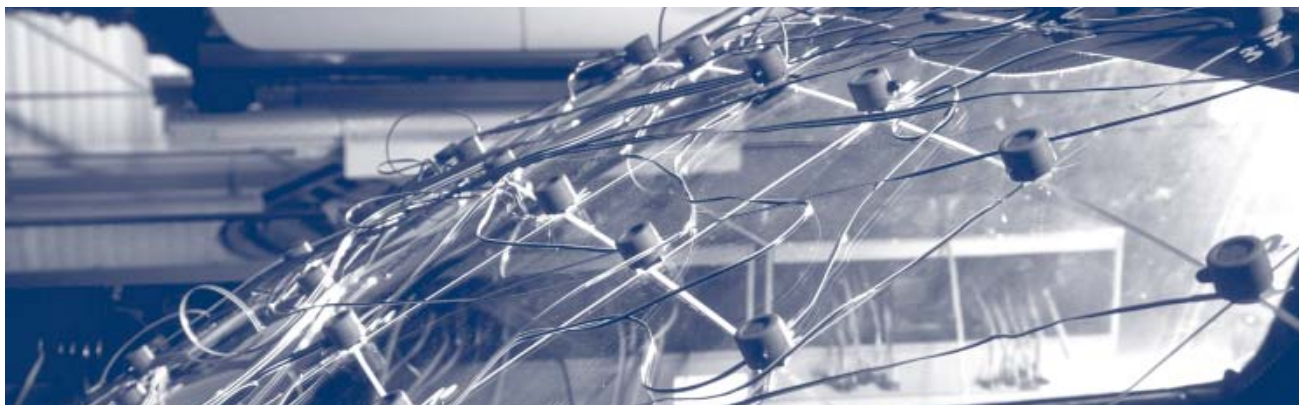
Renault s'est fixé des objectifs particulièrement ambitieux en la matière :

☑ **Atteindre 71 dB(A) en mesure de bruit extérieur pour ses nouveaux véhicules**, c'est-à-dire moitié moins que la norme européenne ⁽¹⁾.

Laguna II a été la première voiture européenne à atteindre cet objectif. Elle a été suivie par Vel Satis, qui s'est vu décerner le Décibel d'Or par le Conseil National du Bruit français. De tels résultats ont été obtenus par une action en profondeur, engagée dès les premiers stades de la conception des produits. L'objectif était triple :

- Diminuer les émissions sonores par la réduction des jeux mécaniques, l'optimisation des inerties sur le moteur, la rigidification et l'augmentation du pouvoir d'absorption des parois vibrantes (vitrages, panneaux de tôle, échappement).
- Minimiser leur retransmission au moyen de filtres, d'amortisseurs de bruit, d'écrans ou d'isolants.
- Travailler les matériaux et les dessins (aérodynamique des conduits, sculpture des pneus) en fonction de leur impact sonore.

⁽¹⁾ La norme impose 74 dB(A). Dans l'échelle logarithmique, cet écart de 3 décibels correspond à un niveau sonore moitié moindre.



Essais acoustiques sur pare-brise au centre technique d'Aubevoye.

Les sites de Renault

■ Politiques transversales

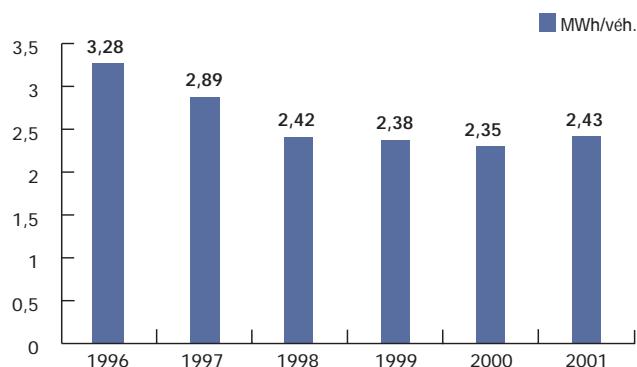
Dans le cadre de ses nouvelles implantations, Renault s'est doté de **procédures** destinées à lui faire mieux apprécier les spécificités de chaque pays, afin de définir le rôle et les responsabilités de chaque acteur (notamment les fournisseurs pour les parcs industriels) dans le domaine de l'environnement.

Une autre procédure gère par ailleurs les réclamations environnementales concernant les établissements de Renault. Son application en 2001 a permis une meilleure connaissance des problèmes et une gestion coordonnée des réclamations. Aucune action judiciaire n'a été enregistrée.

■ Sites industriels et techniques

Non seulement **toutes les usines et les centres techniques de Renault sont certifiés ISO 14001** pour leur management de l'environnement, mais les impacts les plus significatifs des activités industrielles de Renault sont certifiés depuis 1998 par Ernst & Young conformément aux bonnes pratiques en vigueur (cf. *Attestation page 28*).

La consommation d'énergie



Renault a réduit de 25 % sa consommation d'énergie par véhicule produit entre 1996 et 2001, en passant de 3,3 MWh à 2,4 MWh.

Un plan d'économie, piloté par le Service Énergie en partenariat avec nos fournisseurs, est en cours de déploiement au sein du réseau Environnement. Il s'appuie sur la recherche et la généralisation des meilleures pratiques :

- Suppression des consommations hors production.
- Optimisation de la surface à chauffer dans les ateliers.
- Mise en œuvre d'un système de chauffage innovant pour le nouvel atelier d'assemblage tôlerie de l'Usine de Douai.
- Généralisation des pinces de soudure à faible consommation pour la fabrication de nouveaux véhicules à partir de Laguna II.

Par ailleurs, l'utilisation du gaz comme combustible pour la production d'énergie au plus près des besoins permet d'économiser sur l'inertie thermique des réseaux et d'allier ainsi économie d'énergie et réduction des rejets atmosphériques.

Enfin, l'Usine de Flins exploite depuis 1999 une installation de cogénération composée d'une turbine à gaz entraînant un alternateur de 44 MWh. Les gaz d'échappement sont récupérés dans une chaudière pour la production de vapeur haute pression

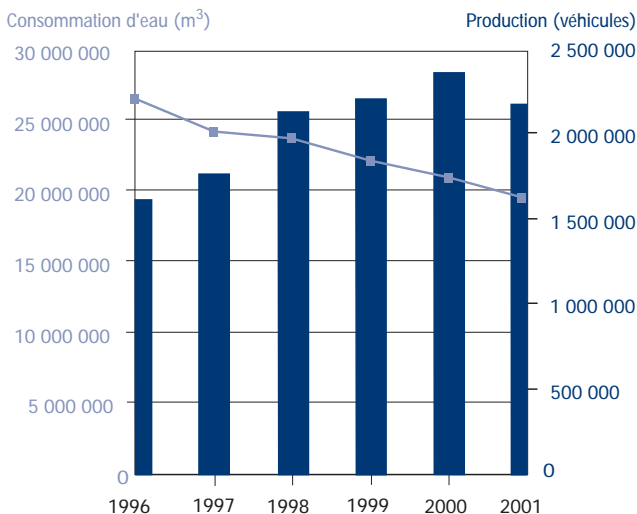
qui alimente d'autres alternateurs et des turbocompresseurs. La vapeur détendue est ensuite utilisée pour le chauffage et le process de l'usine.

L'année 2001 voit une augmentation de la consommation d'énergie du fait des conditions climatiques plus sévères et du démarrage de la fabrication de nouveaux moteurs plus complexes dans les usines de mécanique.

La consommation d'eau

L'ensemble des sites a réduit sa consommation d'eau de 25 % entre 1996 et 2001, alors que la production de voitures a augmenté de 35 %. Cette recherche d'économies, gérée avec les métiers d'ingénierie, est totalement intégrée au schéma directeur de chaque site. Ces schémas s'appuient sur une efficacité accrue des processus (rinçage des carrosseries ou renouvellement des bains de traitement) qui font appel au recyclage à la source et au fonctionnement en circuit fermé (récupération des eaux de machines à laver ou de cabines de peinture).

Mais ils recourent aussi à des solutions plus globales, comme l'utilisation des eaux épurées ou de l'eau de pluie. C'est le cas du Technocentre de Guyancourt, dont l'eau de pluie couvre une part importante de la consommation.



Auparavant alimentée uniquement par le réseau d'eau potable, l'usine de Maubeuge utilise l'eau de pluie depuis plusieurs années. Actuellement, plus de la moitié de sa consommation d'eau industrielle en est issue. Cette expérience, financée par l'Europe dans le cadre du projet Life, fait l'objet d'un déploiement dans d'autres usines du groupe.

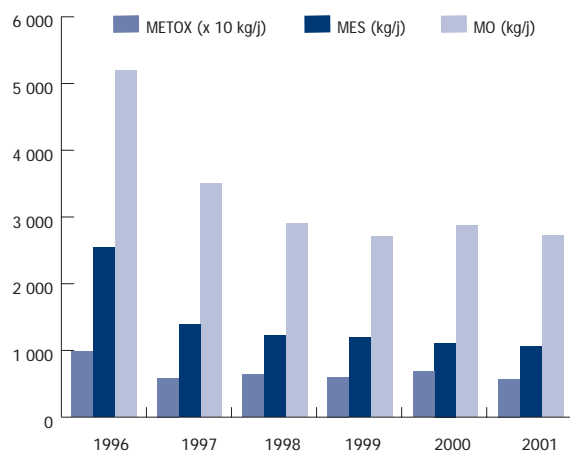
Les rejets dans l'eau

70 % des sites industriels de Renault ont leur propre station de traitement physico-chimique. Gérée en assurance qualité, elle fait souvent appel aux techniques les plus récentes : à l'usine de Palencia, par exemple, un traitement biologique à membranes

assure un niveau d'épuration élevé et une production de boues minime.

Mais les usines traitent aussi les rejets dans le processus de fabrication. Ainsi, le recyclage du bain de dégraissage des carrosseries permet des économies d'eau et de lessive.

Rejets liquides des usines



- **METOX** : métaux évalués en « équivalent toxicité ».
- **MES** : matières en suspension.
- **MO** : matières oxydables.

Les usines de mécanique ont pour objectif de supprimer tout rejet liquide. Cet objectif est aujourd'hui atteint pour l'usine de boîtes automatiques de la STA, qui recycle la totalité de ses solvants épurés. A l'usine de Curitiba au Brésil, l'action de Renault en partenariat avec les fournisseurs de liquides d'usinage a permis de réduire les rejets, puis de les concentrer par évaporation et de les valoriser comme combustible. Cette solution est en cours de généralisation.

Les rejets dans l'atmosphère

La diminution des besoins énergétiques permet de réduire les rejets atmosphériques. Le remplacement du fuel lourd par du gaz dans les centrales thermiques des usines permet d'aller encore plus loin.

L'amélioration des procédés d'application de peinture (cf. ci-dessous) bénéficie également aux émissions de composés organiques volatils (COV). En outre, l'épuration des rejets atmosphériques des étuves de cuisson se généralise avec l'installation d'incinérateurs.

Cette action peut faire appel à des sauts technologiques :

- Le dispositif de traitement de l'air des cabines de l'usine de Maubeuge est d'une dimension unique en France.
- Le remplacement des peintures solvantées par des peintures hydrosolubles nécessite de nouveaux ateliers de peinture. Les usines de Douai en France, de Palencia en Espagne et de Curitiba au Brésil en sont équipées.

Les émissions de COV sont passées de 13 kg par véhicule produit en Europe en 1988 à 5,9 kg aujourd'hui. L'objectif de Renault est d'atteindre 4 kg de COV par véhicule en 2007 sur le même périmètre.

Les déchets industriels

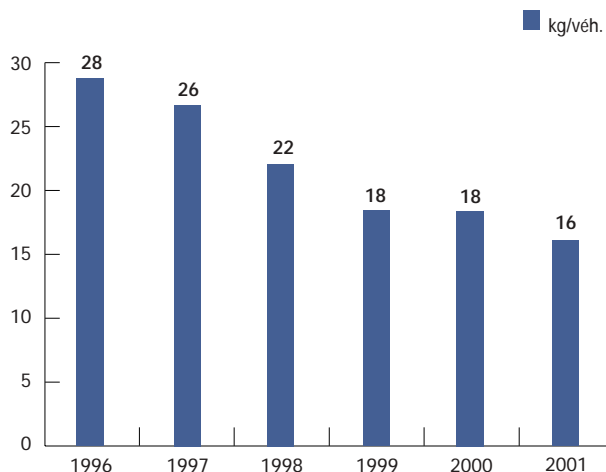
Les pertes de métal et de copeaux et les chutes issues des processus d'usinage et d'emboutissage représentent 70 % des déchets générés par les usines. Leur recyclage en sidérurgie assure la maîtrise de leur impact sur l'environnement.

L'amélioration des rendements opérationnels permet de réduire les déchets : dans l'application des peintures par exemple, elle fait diminuer à la fois la quantité de produit utilisée, les émissions de solvants et la production de boues.

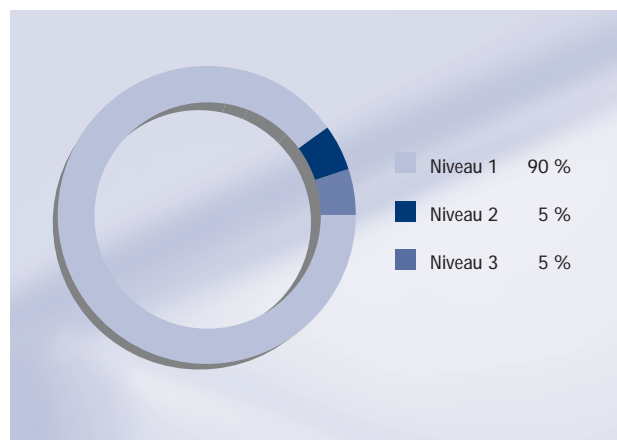
Le tri à la source sépare les déchets spéciaux et banals, et optimise les filières de valorisation. La gestion globale des déchets avec un partenaire acteur majeur du domaine dégage une forte synergie.

Enfin, Renault intègre la réduction des emballages perdus dans les importantes évolutions de la logistique industrielle destinées à réduire les délais de livraison aux clients. Un objectif de 5 kg d'emballages perdus par voiture est retenu à partir de Laguna II.

Déchets d'emballages

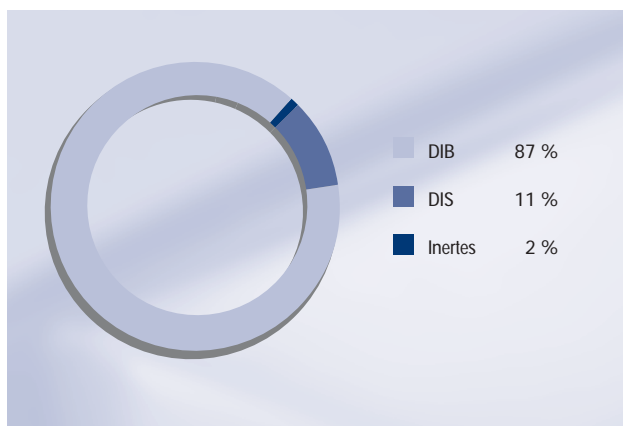


Destination des déchets en 2001



- **Niveau 1** : recyclage ou valorisation du déchet.
- **Niveau 2** : traitement ou prétraitement du déchet avant élimination.
- **Niveau 3** : mise en centre de stockage du déchet.

Classification des déchets en 2001



- **DIS (Déchets Industriels Spéciaux)** : déchets dangereux ou toxiques (solvants, liquides huileux...).
- **DIB (Déchets Industriels Banals)** : déchets non dangereux (papier, bois, carton, métaux...).
- **Déchets inertes** : déchets à faible impact sur l'environnement (exemple : matériaux de construction ou de démolition...).

■ Installations commerciales


Le réseau commercial (filiales et concessions) est aussi progressivement intégré dans le processus de certification ISO 14001. Il fait l'objet d'actions ciblées :

- Réduction des rejets des eaux de lavage des ateliers.
- Stockage spécifique des fûts contenant des liquides usagés en attente d'enlèvement pour éviter tout risque de rejet dans le sol.
- Réduction de la consommation des ressources en eau et électricité.
- Mesure du bruit extérieur des garages.

RESPONSABILITÉ SOCÉTALE


Du fait de l'intensité des relations que le groupe entretient avec son milieu (partenaires, fournisseurs, concessionnaires, clients, institutions), l'influence directe ou indirecte de Renault s'étend très au-delà de son périmètre même si elle est limitée par les structures de propriété. A proximité des grands sites, l'impact sur les communautés peut être considérable sans être toujours bien cerné. Avec les autres parties prenantes, l'entreprise explore les implications de ces divers liens et en tire progressivement les conséquences.

Les codes de bonne conduite

Renault s'est doté depuis 1998 d'un  **Code de déontologie** qui précise les règles à appliquer vis-à-vis des parties prenantes, au sein du groupe comme à l'extérieur. En présence de situations parfois complexes, les acteurs de l'entreprise peuvent ainsi déterminer leur comportement par référence à quelques principes clairs. Diffusé auprès d'une grande partie de l'encadrement ainsi qu'aux fournisseurs (via la Direction des Relations Fournisseurs), ce code prend notamment en compte :

- La protection des personnes et des biens matériels et immatériels de l'entreprise.
- Le respect de la loi, de l'environnement et des interlocuteurs.
- La fourniture et l'utilisation d'informations.
- L'utilisation des fonds de l'entreprise.
- La participation à la vie locale.
- Les conflits d'intérêts.

Un **Comité de déontologie** a été mis en place depuis 2000 pour suivre l'application et l'évolution du code au sein du groupe, et pour définir la politique de communication en la matière. Un déontologue, interlocuteur privilégié du comité, anime le dispositif en permanence.


Le Code de déontologie est complété par une  **Charte du contrôle et de l'audit interne**, diffusée aux cadres, qui précise les conditions d'exercice de la délégation des responsables opérationnels.

Renault et les parties prenantes

Ces règles visent à instaurer la transparence dans les relations, base du respect et de la confiance. En complément de la description de leur mise en œuvre avec le **personnel** et les **partenaires sociaux** d'une part (cf. page 25), avec les **actionnaires** d'autre part (cf. *Politique d'information du Rapport Financier*), les autres parties prenantes sont évoquées ci-après.

■ Clients

La **satisfaction des clients** par la qualité de ses produits et services est fondamentale pour Renault. La politique de qualité figure donc en tête de ses axes stratégiques et fait l'objet d'une déclinaison et d'un suivi rigoureux auprès de la clientèle.

Pour mettre le client au centre des préoccupations dans tous les domaines d'activité, Renault a établi un  **Système d'écoute Client** étendu et diversifié. Des enquêtes et des plates-formes de relations évaluent ainsi de façon régulière la satisfaction de la clientèle.

Pour immobiliser le moins possible les véhicules, Renault met l'accent sur la rapidité de l'intervention et la qualité des réparations. Sur un autre plan, les campagnes de rappel sont l'occasion d'opérer des vérifications et éventuellement de remettre à niveau les véhicules.

L'animation de cette politique de Qualité nécessite :


- Une organisation multidisciplinaire et proche du terrain.
- Des hommes, représentants des clients dans l'entreprise à chaque niveau opérationnel.

Des programmes de formation à la qualité permettent d'initier et de perfectionner tous les personnels aux concepts de la Qualité et à leur application.

Déployée depuis 1999, la « nouvelle distribution » a permis de réduire substantiellement les délais de livraison en cas de commande d'un véhicule spécifique, ce qui a pour effet de diminuer les stocks. La fiabilisation de ces délais constitue un objectif prioritaire pour le proche avenir.

■ Partenaires

Ayant choisi très tôt de se concentrer sur l'essentiel de son métier d'architecte d'automobiles, Renault a développé sa capacité à établir des **partenariats efficaces et durables**.

Aussi, sur la base d'analyses des faits, Renault s'est doté d'un  **métarègles de coopération**, qui aident à manager les coopérations et à identifier les risques. Outil d'évaluation et d'aide au pilotage, elles fournissent un cadre de référence adaptable à chaque cas mais aussi une base pour la capitalisation et le transfert des bonnes pratiques.

■ L'Alliance avec Nissan

A cet égard, l'Alliance avec Nissan s'avère particulièrement exemplaire et féconde. Dès la conclusion de l'accord en 1999, Renault a cherché à construire avec son allié des modes de relation et de fonctionnement qui favorisent le travail en commun, dans le refus de la confusion des marques et le respect de la culture et de l'identité de chacun. A cet effet, des dispositions pratiques sont

venues compléter les structures de concertation mises en place (cf. Rapport Financier).

Pour constituer un groupe binational dans lequel le pluralisme des cultures soit reconnu comme une force et une valeur différenciatrice, la **Charte de l'Alliance** a formalisé un esprit, des principes et des règles générales d'éthique des affaires qui visent à renforcer la confiance, la loyauté et l'équilibre entre les deux partenaires. Elle met notamment en exergue :

- La reconnaissance et la valorisation des différences.
- Le respect mutuel.
- La franchise.
- L'écoute.

Pour faciliter la compréhension mutuelle, plus de 4 000 personnes de Renault ont suivi des initiations à la culture japonaise et aux pratiques de travail avec les Japonais.

Composé de personnalités françaises, japonaises et autres, l'**International Advisory Board** a été mis en place dès la signature de l'accord pour conseiller les présidents sur la compétitivité, le développement et le progrès social de l'Alliance.

Une nouvelle étape a été annoncée en novembre 2001. Elle va consister à doter l'Alliance, au-delà des organes de coordination existants, d'une instance de pilotage stratégique – Renault-Nissan bv – composée à égalité de membres des deux groupes. Elle reste fidèle à l'esprit de départ, en respectant les personnalités des deux entreprises tout en permettant une exploitation approfondie du potentiel de synergie.

■ Fournisseurs

La stratégie de Renault vis-à-vis de ses fournisseurs est fondée sur l'établissement de relations à long terme, de façon à les impliquer très en amont dans les projets et à instaurer un langage et des méthodes de travail communs. Pour cela, Renault sélectionne un panel restreint de partenaires selon une grille de critères prédéfinis. Parallèlement, le groupe a progressivement établi des **règles de gestion de projet** qui ont permis d'intégrer :

- Dans un premier temps, les aspects économiques et techniques des prestations, de la qualité et des modalités de fabrication.
- Par la suite, les conditions de travail (postes, modalités d'utilisation des produits chimiques).
- Depuis deux ans, la protection de l'environnement sur l'ensemble du cycle de vie.

La qualité de la relation, mesurée par des critères objectifs et fondée sur la solidarité, peut faire accéder certains fournisseurs au statut **Optima**, régi par une **charte** . En contrepartie d'engagements sur leur activité, les fournisseurs garantissent à Renault un niveau de

coûts, de qualité et de prestations ainsi qu'un accès prioritaire aux innovations. Une revue annuelle des résultats et de la qualité de la relation permet de mesurer les progrès et de fixer de nouveaux objectifs. En cas de problème, les solutions sont recherchées en commun.

C'est dans un tel cadre qu'ont été développés par exemple les moyens de retenue qui contribuent au niveau élevé des prestations de Renault en matière de sécurité (cf. page 19).



Optima permet aux fournisseurs de mieux s'intégrer dès le stade de la recherche. Ainsi, Autoliv, le spécialiste de la sécurité passive, étudie avec Renault des systèmes inédits de protection des occupants (ci-dessus, un airbag adaptatif déployé).

Dans un souci de clarification et de normalisation, Renault a développé des **outils structurés** pour réduire les risques de non-qualité des approvisionnements par une action concertée sur les processus. Négociée avec les organisations représentatives des fournisseurs, la **Charte de garantie** précise le processus de recours et, en instaurant un climat plus serein entre les partenaires, renforce leur implication vis-à-vis des consommateurs.

Par ailleurs, pour assurer un niveau d'écoute optimal, le **Conseil des Fournisseurs** réunit plusieurs fois par an les dirigeants de Renault et de ses principaux fournisseurs. L' **Institut Renault** , organisme de conseil en qualité et en management, est voué en priorité aux interventions chez Renault et chez ses partenaires. Enfin, les fournisseurs de rang 2 bénéficient pour leur part d'actions menées dans le cadre de l'Institut pour la Compétitivité Automobile et la Recherche de l'Excellence (ICARE).

■ Le réseau Renault en Europe

| Nombre de points de vente et de service | 1999 | | 2000 | | 2001 ⁽¹⁾ | |
|---|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------------|-------------------|
| | Europe | dont France | Europe | dont France | Europe | dont France |
| Succursales et filiales | 119 | 64 | 117 | 60 | 123 | 64 ⁽²⁾ |
| Concessionnaires | 2 169 | 346 | 2 062 | 363 | 1 818 | 354 |
| Agents | 9 998 | 6 053 | 9 642 | 5 804 | 9 217 | 5 548 |
| Total | 12 286 | 6 463 | 11 821 | 6 227 | 11 158 | 5 966 |

Le réseau, constitué en majeure partie d'entreprises indépendantes, est le relais du constructeur automobile auprès de ses clients. La politique de transformation du réseau primaire en Europe, axée sur le développement de plaques communes (ou hubs) avec Nissan, vise à optimiser la couverture géographique et à renforcer le professionnalisme. Si le nombre de partenaires diminue, la capillarité est maintenue, voire augmentée (cf. *Rapport Financier*).

Afin d'organiser le dialogue dans un climat de respect et de confiance, des Groupements de Concessionnaires Renault nationaux, voire supranationaux (GCR européen), ont été mis en place. Au cours de réunions plénières ou en commissions, ils débattent avec le constructeur des questions stratégiques et techniques d'intérêt commun.

Un des principaux critères de choix du client concerne la qualité des services offerts à tous les stades d'utilisation de sa voiture. Il est donc capital de mettre en œuvre des standards rigoureux, régulièrement audités par des organismes tiers. Critère contractuel de performance évalué par enquête, la qualité est entretenue et améliorée par des programmes multiformes de Renault touchant la réception, l'atelier, le contact téléphonique et l'aide au recrutement et à la formation. De même, le constructeur épaulé le réseau pour protéger l'environnement (cf. *page 13*).

La qualité de la relation de Renault avec son réseau est évaluée annuellement à travers l'enquête « Dealer Satisfaction Survey ».

■ Autres parties prenantes

Enfin, Renault entretient des relations étroites avec les **gouvernements** et s'efforce de jouer un rôle actif dans les **communautés** où sont implantés ses sites industriels et tertiaires⁽³⁾ (cf. *page 25* « L'environnement socio-économique »).

Dans le même esprit, Renault entend intensifier et structurer son dialogue avec certaines parties prenantes de la société civile, notamment les associations, de façon à mieux comprendre et à mieux intégrer les préoccupations dont elles sont porteuses.

☒ Structurer le dialogue entre l'entreprise et les associations.

Renault et la mobilité

■ Les enjeux

En tant que moyen de transport, l'automobile contribue aux échanges de biens et d'idées qui sont à la base du développement. En tant que moyen de liberté et de loisir, elle est un élément majeur de la qualité de vie. Alors qu'elle connaît une progression ralentie dans les pays déjà fortement équipés, elle est promise à une forte croissance dans les pays émergents.

Dans l'avenir, les transports doivent continuer à jouer leur rôle dans le développement économique, en répondant aux besoins de déplacement tout en améliorant la qualité de vie.

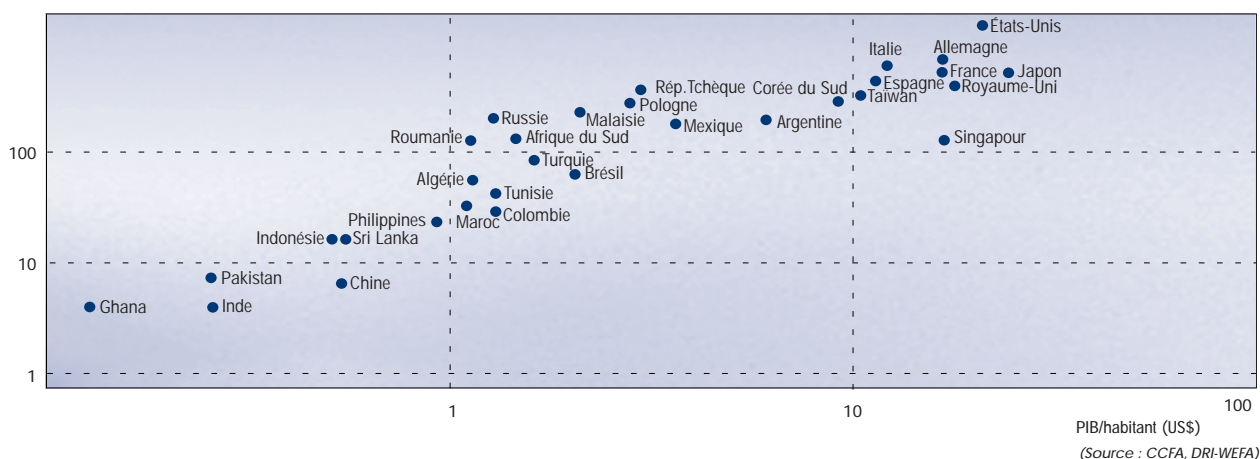
⁽¹⁾ Prévisions établies à fin octobre 2001 sur la base du nombre d'entités liées par contrat avec Renault.

⁽²⁾ RFA, détenue à 100 % par Renault SA, représente aujourd'hui 64 établissements regroupés en 14 filiales commerciales appelées également « pôles ».

⁽³⁾ Ils sont par exemple souvent moteurs en matière de formation aux métiers de l'automobile pour les bassins d'emploi régionaux.

Corrélation entre PIB par tête et taux de motorisation en 2000

Nombre de véhicules/1 000 habitants



Outre les impacts environnementaux décrits plus haut, les principales composantes de cette problématique sont, pour le monde développé comme pour celui en voie de développement :

- L'accessibilité à la mobilité pour tous, par la voiture personnelle ou par un choix alternatif raisonnable.
- Dans les zones urbaines ou interurbaines à trafic dense, la recherche des meilleurs compromis dans l'utilisation des ressources et des infrastructures, entre transport de personnes et de fret d'une part et entre options de mobilité d'autre part.

Il n'y a pas de réponse unique à cette thématique qui implique des acteurs multiples aux aspirations contradictoires. Le progrès passe par le renforcement des processus de planification, de développement et de gestion des infrastructures.

Les principaux pétroliers et constructeurs automobiles membres du WBCSD, dont Renault, ont décrit cette problématique dans l'étude **Mobilité 2001**. Leur objectif est d'apporter à partir de 2003 des réponses dans le cadre du programme « **Mobilité durable 2030** ».

Le **World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)** @ www.wbcsd.org, regroupe 150 sociétés internationales, venant de 30 pays et 20 secteurs industriels majeurs, engagées dans la mise en œuvre du développement durable dans ses trois dimensions : protection de l'environnement, équité sociale et prospérité économique. Ses travaux portent notamment sur l'éco-efficacité, l'innovation et la responsabilité sociale au sein des entreprises.

■ L'action de Renault

Renault s'implique fortement dans les challenges liés à la mobilité. En complément à « Mobilité durable 2030 », ses interventions spécifiques concernent quatre domaines :

Caractéristiques des véhicules

Axée sur la sécurité et sur l'allègement des contraintes d'utilisation, mais aussi sur le plaisir de conduite et de vie à bord, la politique de Renault vise à améliorer sans cesse les caractéristiques des véhicules. Il s'agit de préserver le sentiment d'utilité et de liberté que procure la possibilité d'aller où l'on veut dans les meilleures conditions.

Réponses spécifiques

Il s'agit de mieux répondre à certains besoins, sous réserve d'une justification économique. Faute de polyvalence, Renault ne voit pas de place significative pour un véhicule spécifiquement urbain, sauf mesure fortement incitative. Mais les nouvelles techniques d'information et de communication, en matière de navigation (GPS + RDS) par exemple, permettront de mieux maîtriser les temps passés en voiture.

En ce qui concerne l'accès à la motorisation, le véhicule à 5 000 euros développé spécifiquement pour les pays émergents rendra plus accessibles les avantages des véhicules modernes, notamment en matière de sécurité et de respect de l'environnement.

Expérimentation interne

Renault s'attache à favoriser concrètement les solutions de transport alternatives auprès de son personnel, notamment :

- Dans la région parisienne, où les principaux sites tertiaires de Renault sont quotidiennement confrontés aux difficultés de

circulation d'une mégapole. Pour le Technocentre, qui avec 10 000 personnes est le site de Renault le plus peuplé, 14 lignes de transport en commun ont été mises en place à l'initiative de Renault.

- En utilisant les possibilités de l'intranet pour informer sur les transports en commun, sur les conditions de trafic et sur les opportunités de covoiturage.

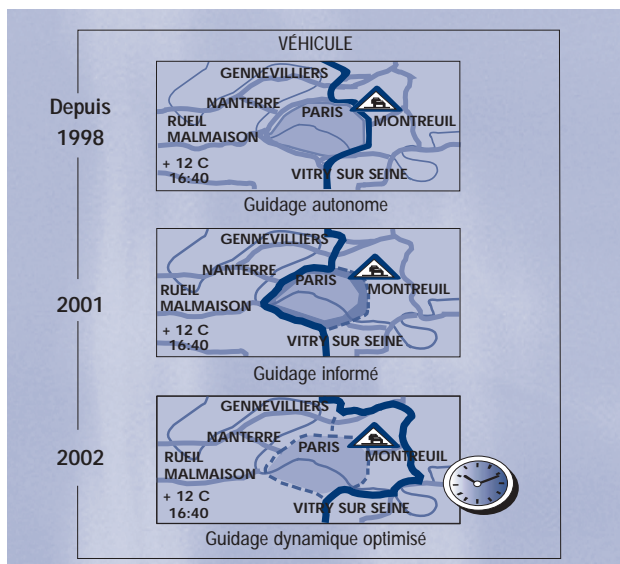
Participation à des analyses et expérimentations

Entouré d'experts et de chercheurs reconnus, Renault participe à divers programmes dans les domaines qui impliquent des acteurs multiples – gouvernements, institutions, fournisseurs d'autres modes de transport et d'infrastructure :

- L'analyse de situations exemplaires :
 - en Europe : cas des personnes âgées, livraisons en ville, effets de la réduction du temps de travail et du télétravail, interaction entre automobile et habitat, prospective de la mobilité urbaine ;
 - dans les pays en voie de développement : notamment dans le cadre du Cooperative Mobility Programme du MIT au Brésil, en Chine urbaine, à Mexico, à Santiago du Chili.
- La recherche d'indicateurs de mobilité pertinents, notamment pour évaluer les politiques urbaines de mobilité.
- L'expérimentation concrète de systèmes de déplacement innovants de façon à inscrire l'automobile dans une chaîne multimodale et à optimiser l'usage des infrastructures : Praxitèle (première expérience mondiale de véhicules en libre-service), « car-sharing », taxi collectif, transport à la demande, systèmes de guidage. Renault s'associe à différentes formules de partage, tant en France que dans d'autres pays d'Europe.
- La formation de populations cibles (cf. page 20 « Sécurité pour tous »).

Carminat navigation informée

Evolution vers le guidage dynamique



*Guidage informé : tient compte des événements instantanés.
Guidage dynamique optimisé : tient compte du temps réel de parcours.*

Renault distribue dans son réseau des produits à deux roues, scooters ou bicyclettes, dont il assure partiellement ou totalement la conception. Certaines bicyclettes sont équipées d'un moteur électrique.



Ublo est un concept expérimental de véhicule à trois roues, intermédiaire entre le deux-roues et une automobile, et susceptible d'être équipé d'une motorisation hybride.

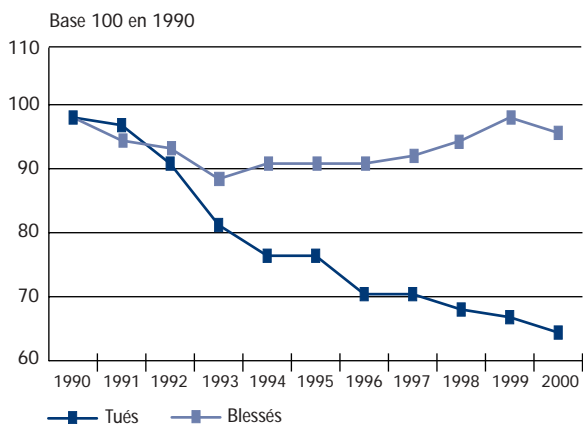
Signalons que, pour mieux intégrer la route dans le paysage, Renault a créé un concours ouvert aux professionnels et aux étudiants en architecture, le *Renault Traffic Design Award*. Destiné à récompenser des projets d'architectes pour des infrastructures routières, il s'est déjà tenu deux fois (2000 et 2001) en Allemagne.

Renault et la sécurité

■ L'enjeu

En matière de **santé publique**, la circulation routière occasionne un nombre élevé de morts et de handicapés souvent jeunes, dans les pays développés du fait de l'importance des parcs ou dans les pays émergents, dont les ratios d'accidentés au kilomètre parcouru sont plus élevés.

Évolution 1990-2000 des accidentés de la route en Europe



Les progrès des véhicules ont permis de diviser par plus de deux le risque de lésions des occupants en cas d'accident. Les infrastructures ont contribué de leur côté à la réduction du nombre d'accidents. Compte tenu du niveau atteint, il faut dorénavant agir également sur le **comportement humain** pour que les chiffres diminuent encore.

■ L'action de Renault

La sécurité automobile est une priorité pour Renault, dont l'implication s'exprime en quelques chiffres :

- 400 crash-tests réels et plus de 3 000 virtuels par an.
- Environ 100 M€ investis annuellement dans la recherche et le développement de systèmes de sécurité.
- Plus de 600 personnes travaillant directement ou indirectement pour la sécurité.

Depuis la création en 1954 du Laboratoire de Physiologie et de Biomécanique, devenu en 1969 le **LAB** (Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique et d'étude du comportement humain), en association avec PSA Peugeot-Citroën, la sécurité est un axe de développement majeur de Renault. Le LAB reste en Europe un outil unique en son genre, essentiellement financé par les deux constructeurs français : médecins et ingénieurs collaborent étroitement, notamment à la compréhension du comportement du corps humain en cas de choc.

Renault dispose ainsi d'une **banque de données d'accidentologie** unique au monde par sa richesse, qui permet de reconstituer des collisions à partir de cas observés afin de s'attaquer à leurs causes et à leurs effets. Cette expertise place Renault à l'avant-garde de la sécurité automobile.

Sécurité active

Renault cherche à identifier et à prévenir chaque cause d'accident en relation avec les caractéristiques des voitures. Dans cet esprit, la tenue de route et le freinage font l'objet d'améliorations régulières, ainsi que la visibilité diurne (réduction des angles morts) ou nocturne (renforcement de l'éclairage, notamment par les lampes à iode et dans certains cas les lampes à décharge).

Sécurité passive

Le principe de « Sécurité pour tous », axe principal de notre stratégie de protection, vise à protéger les occupants en fonction de la sévérité du choc, de leur âge, de leur morphologie et de leur position dans le véhicule. Il se décline en trois grands principes :

- Partir de l'occupant pour améliorer sa protection à bord du véhicule.
- Développer une sécurité pour tous – enfants et adultes, passagers avant et arrière – et garantir la même sécurité quel que soit le niveau de gamme.
- Se préoccuper des occupants des autres véhicules en travaillant sur la compatibilité voiture-voiture.

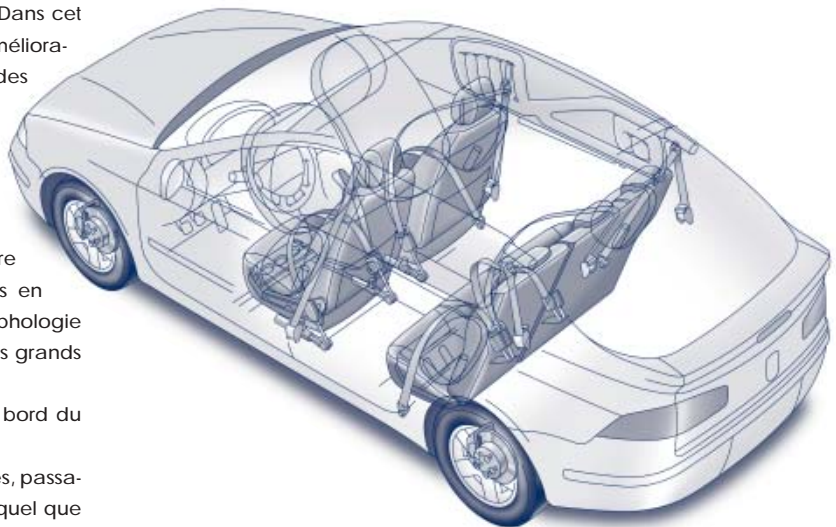
Il se concrétise par des équipements efficaces et souvent innovants que Renault propose la plupart du temps en série quel que soit le niveau de gamme.

Un exemple : Laguna II

Sur Laguna II, Renault a une nouvelle fois marqué en 2001 sa volonté de proposer les produits les plus aboutis du marché en termes de sécurité active comme passive, en offrant des équipements particulièrement évolués :

- Contrôle de Trajectoire (ESP).
- Système de Surveillance de Pression des Pneumatiques.
- Aide au freinage d'urgence : ce système, parfait complément de l'ABS, aide les nombreux conducteurs qui n'utilisent pas la pleine puissance de leurs freins en situation d'urgence, tout en déclenchant les feux de détresse.
- Optimisation de la structure : elle absorbe environ 30 % d'énergie de plus que la moyenne du marché, avec un alourdissement minimisé par l'utilisation d'aciers à très haute limite élastique.
- Système de retenue : c'est la troisième génération du Système Renault de Protection, développée avec l'objectif d'être plus efficace dans les chocs sévères (vitesse d'impact 64 km/h), sans créer d'effets secondaires lors de chocs plus faibles :
 - **Protection aux places avant en choc frontal** : elle combine les airbags adaptatifs, les limiteurs d'effort sur la ceinture pour réduire les lésions au thorax et deux prétensionneurs pour renforcer la protection des jambes. Ces trois équipements optimisés pour fonctionner ensemble constituent à ce jour le système de protection le plus évolué en choc frontal.
 - **Protection aux places arrière** : le contrôle du sous-marriage, phénomène très dangereux de glissement du bassin sous la ceinture, s'obtient par une conception spéciale de l'assise du siège couplée à des prétensionneurs et à des limiteurs d'effort sur les ceintures. La protection ainsi offerte aux places arrière est analogue à celle des places avant.

Dispositif de retenue programmée de Laguna II



- Rappel du port de ceinture : on estime que 1 200 vies seraient sauvées chaque année en France si tous les occupants portaient la ceinture de sécurité. Depuis Laguna II en 2001, Renault a complété par un rappel sonore le dispositif visuel déjà présent sur toute la gamme.
- Compatibilité : Renault mène des travaux sur la compatibilité depuis plus de trente ans. Ces recherches, qui visent à répartir aussi équitablement que possible les impacts d'une collision sur les passagers des deux véhicules quelles que soient leur taille et leur masse, ont été concrétisées sur la gamme. Les résultats obtenus entre Twingo et Laguna montrent que cette compatibilité est un objectif réaliste.
- Protection des enfants : à partir des conclusions du programme européen CREST (Child Restraint) dont il était pilote, Renault a développé des systèmes de retenue adaptés, dont deux sièges – la coque nouveau-né Elios et le siège Easyfix, qui peut être positionné dos ou face à la route. Par ailleurs, tous les équipements de sécurité pour adultes sont testés pour ne pas présenter de danger pour les enfants.

Les nouveaux équipements apparus sur Laguna II sont étendus à d'autres niveaux de gamme : Nouvelle Clio dispose aujourd'hui de l'assistance au freinage d'urgence et de l'ESP, jusqu'à présent absents sur des véhicules compacts.

La mesure des résultats

Il est toujours difficile d'évaluer la protection offerte. L'analyse des accidents réels avec les équipes du LAB permet néanmoins d'apprécier les bénéfices induits par les innovations de la gamme Renault.

En outre, EuroNCAP, organisme européen constitué d'organisations gouvernementales, d'associations de consommateurs et d'usagers et de laboratoires d'essais, a pour mission depuis 1997, avec le soutien de la Commission européenne, de tester de manière indépendante les véhicules du marché et d'évaluer leur niveau de sécurité entre 1 et 5 étoiles.

Le classement actuel des véhicules Renault est le suivant ⁽¹⁾ :

| | | |
|------|-----------|--|
| 1998 | Mégane | 4 étoiles, meilleure de sa catégorie à ce jour |
| 1999 | Espace | 4 étoiles, meilleur de sa catégorie à ce jour |
| 2000 | Clio 2 | 4 étoiles |
| 2001 | Scénic | 4 étoiles |
| 2001 | Laguna II | 5 étoiles, meilleure de sa catégorie. |

Laguna II reste, à la date de réception du présent rapport, la **seule** tous segments confondus à avoir atteint **5 étoiles**.

Renault présente ainsi en 2001 la **gamme la plus sûre d'Europe**.

■ Quelle sécurité pour le futur ?

Renault travaille à des systèmes d'aide à la prévention des collisions, comme le régulateur de vitesse à contrôle de distance, et à des dispositifs permettant une plus grande liberté de mouvement. De façon plus générale, il s'agit de rendre la vie à bord plus confortable et plus sereine en libérant les passagers des contraintes ou des tâches routinières.

Ces développements ne seront vraiment efficaces qu'intégrés dans une prise en compte de chaque phase de la collision. Pour réduire encore les risques vis-à-vis des occupants mais aussi des autres usagers (cyclistes et piétons), Renault et PSA Peugeot-Citroën ont demandé en septembre 2000 au LAB d'approfondir l'analyse du comportement des conducteurs.

■ L'action éducatrice

Renault ne se contente pas d'agir sur ses produits. Le constructeur participe de façon active aux instances de travail sur les différents facteurs de sécurité, auxquelles il apporte son expertise et sa capacité d'analyse, et s'est engagé dans un ambitieux programme éducatif à l'échelle internationale. L'objectif est de faire évoluer le comportement humain, dont le LAB montre la forte implication dans les accidents.

Cause d'accidents mortels

en % des accidents mortels


| | |
|-------------------------------|-------|
| Implication de l'usager | 95 % |
| de l'infrastructure | 42 % |
| du véhicule | 27 %* |
| des conditions de circulation | 20 % |

*Facteur fortement lié à l'ancienneté du véhicule.

Dans l'entreprise elle-même, un comité composé de responsables des conditions de travail, de médecins et d'experts en accidentologie analyse les causes des accidents de la route du personnel, notamment sur le trajet domicile-travail, afin d'élaborer des thèmes de sensibilisation ou de formation. Les collaborateurs les plus exposés aux risques d'accident en milieu professionnel suivent un programme de formation à la conduite préventive.

Programme international « Sécurité pour tous »

Pour sensibiliser les futurs usagers de la route, il est primordial de commencer dès le plus jeune âge, au moment où la réceptivité est élevée et le comportement modifiable. Renault a décidé de décliner un programme à long terme auprès de trois cibles prioritaires : les enfants de 7 à 11 ans, les adolescents de 12 à 15 ans et les jeunes adultes de 16 à 25 ans.

Conçu en collaboration avec le corps enseignant et les spécialistes de la sécurité routière dans de nombreux pays, le programme **Sécurité pour tous** s'est concrétisé en 2000 par un kit pédagogique  « **La Route et Moi** », un concours international destiné aux enfants de 7 à 11 ans et un site Internet dédié. Dès son lancement, ce programme a été déployé dans huit pays européens et a concerné plus de 1,7 million d'élèves d'écoles primaires. C'est la plus grande action de ce type jamais menée en Europe.



Échanges en classe sur le contenu du kit pédagogique « La route et moi ».

⁽¹⁾ La presse automobile émet des jugements analogues, en particulier au Royaume-Uni.
Janvier 2001 What Car? Safety Award
Juin 2001 AutoExpress Safety Award
Novembre 2001 AutoCar Safety Award
Février 2002 What Car? Safety Award

Plus de 65 000 kits pédagogiques ont été distribués gratuitement aux classes volontaires, 35 000 classes ont parallèlement participé au concours « La sécurité est un droit ». Les 200 finalistes de ce concours ont été accueillis à Disneyland Paris en juin 2001.

En 2002, ce programme poursuit son développement international dans de nouveaux pays. Il sera complété par des actions pour les jeunes de plus de 12 ans.

En parallèle, des actions locales sont menées en faveur de la sécurité dans d'autres pays (cf. le site www.securite-pour-tous.com.)

La philanthropie

■ Aides à l'éducation et à la culture

Dans de nombreux pays, plutôt que de fournir de simples contributions financières, Renault mène des actions en faveur de l'éducation et de la culture en cherchant à donner l'aspect le plus pratique possible à ses interventions :

- Pour favoriser la compréhension mutuelle entre nations de cultures profondément différentes, Renault a créé en coopération avec quinze universités françaises et japonaises la **Fondation d'entreprise Renault**, qui soutient des étudiants japonais venant compléter leurs études supérieures en Europe.
- Depuis 1989, Renault a mis en œuvre une **démarche pédagogique** originale s'adressant aux enseignants d'économie du deuxième cycle des lycées et aux professeurs de technologie des collèges français (cf. encadré).

Enseignement économique

Ce projet a pour objectif de mieux faire comprendre aux lycéens et au corps enseignant les enjeux économiques et les facteurs humains et techniques de l'industrie automobile. Les supports, élaborés en collaboration avec des chercheurs et des enseignants, et validés par les Inspections Générales, respectent la liberté pédagogique de l'enseignant tout en favorisant l'interaction avec les élèves.

Les quatre **mallettes du programme**, régulièrement remises à jour depuis 1989, ont été diffusées chacune à 10 000 exemplaires. Elles ont touché près de 2 millions d'élèves en France et dans les lycées français à l'étranger. Bien que des tests aient été lancés en Grande-Bretagne et en Espagne, la disparité des programmes scolaires en Europe reste un frein au déploiement plus large de cette démarche hors des « frontières scolaires » de la France.

- Renault mène des actions d'éducation et d'aide à l'**insertion** dans le voisinage de ses sites. Citons par exemple le cas de Flins (aide à l'insertion de jeunes défavorisés) et celui de Curitiba (partenariat pour la création d'une école de formation professionnelle automobile).
- Renault a contribué en 2001 au programme **Valued Citizens**, qui vise à faire prendre conscience de leurs droits et devoirs civiques aux enfants de communautés sud-africaines désavantagées. Commencé dans 10 écoles de Soweto et d'Alexandra (environ 1 500 élèves et 30 éducateurs), le programme doit s'étendre en 2002 à 100 écoles primaires dans la région de Johannesburg. Un projet pilote sera lancé dans la région du Natal.
- Renault participe en Turquie à un programme de formation des enfants aux gestes qui sauvent en cas de séisme.

■ Autres actions

Renault s'implique dans de multiples actions locales en faveur de personnes désavantagées. Ainsi, poursuivant l'action engagée depuis cinquante ans en faveur des **personnes handicapées**, Renault publie le guide des handicapés **En route**⁽¹⁾. Le premier guide d'informations pratiques sur l'accessibilité des personnes handicapées à l'automobile. Il met également en ligne sur le site www.renault.fr une rubrique d'accès aux informations utiles, **Handi-Services**⁽²⁾.

Par ailleurs, Renault est depuis plusieurs années un partenaire actif du système anglais **Motability** d'aide à la mobilité des personnes handicapées.

⁽¹⁾ Le guide **En route** est disponible gratuitement chez les concessionnaires Renault ou téléchargeable sur www.renault.fr/handiservices

⁽²⁾ Rubrique **Handi-Services** sur www.renault.fr/handiservices.

RESPONSABILITÉ SOCIALE

La vision

Secteur d'activité centenaire et ramifié en entreprises de tailles et de métiers variés, l'industrie automobile est souvent, avec 5 à 10 % de la population active, le premier employeur au plan national ou régional. Fortement soumise aux aléas conjoncturels, elle doit adapter les conditions de travail d'une part aux évolutions des techniques, à la notion d'entreprise élargie et à l'internationalisation, d'autre part aux attentes des salariés quant à la richesse de contenu, au rapport au temps ou à l'autorité. Elle doit aussi développer l'employabilité du personnel pour ajuster les structures d'âge et de compétences aux besoins, dans un contexte de fluctuation des demandes. Dans ses nouvelles implantations, elle doit répondre à des besoins plus élémentaires, en matière de santé et de formation notamment.

Pour réaliser une croissance durable dans ces conditions, Renault doit gérer à la fois des changements profonds (par exemple pour les structures de compétences) et des adaptations conjoncturelles rapides. Pour cela, l'entreprise s'appuie sur trois axes :

- Anticiper :
 - Entretenir et développer les compétences nécessaires aux prestations qu'attendent ses clients internationaux en termes de qualité, de coûts et de délais. Cela suppose une politique d'emploi volontariste et une gestion des ressources au niveau du groupe.
- Attirer et motiver :
 - Fournir aux salariés les moyens d'évoluer et de réaliser leurs projets professionnels.
 - Construire des relations durables avec son environnement, favoriser l'épanouissement et la sécurité des acteurs liés à l'entreprise.
 - Accompagner les managers, véritables pivots de l'organisation, dans leur développement.
- Partager :
 - Renforcer les liens avec la société civile et participer activement à ses mutations.
 - Échanger l'information et responsabiliser les salariés pour leur permettre d'être des acteurs de l'évolution de Renault, par un dialogue social organisé et transparent.

C'est en disposant de compétences appropriées que l'entreprise pourra offrir une gamme de produits et de services innovante et adaptée aux exigences de ses clients. C'est ainsi qu'elle restera réactive.

⁽¹⁾ Renault Société Anonyme dans sa définition antérieure au 31 mars 2002, maison mère du groupe.

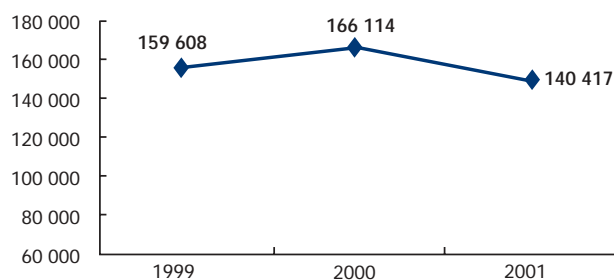
Anticiper

■ La politique d'emploi

Le Groupe Renault opte pour une politique volontariste

Fin 2001, le Groupe Renault comprenait 140 417 personnes dans le monde. Plus de 6 000 personnes ont été recrutées au cours de l'année 2001, dont 2 400 chez Renault SA ⁽¹⁾. A l'échelle du groupe, ces recrutements ont concerné l'ensemble des catégories de personnel, avec un accent sur les métiers de la fabrication.

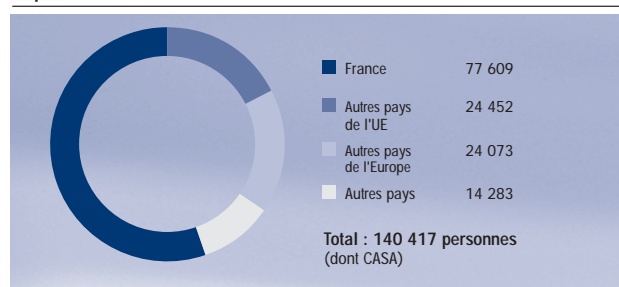
Effectifs du groupe



Les effectifs incluent les Branches Automobile et Financière ainsi qu'Irisbus, y compris les effectifs concernés par CASA. La déconsolidation de Renault VI. explique la forte baisse en 2001 (cf. Rapport Financier).

Un dispositif de cessation d'activité des salariés âgés (CASA) s'applique à la branche Automobile en France du 1^{er} mars 2000 au 28 février 2005. Renault SA a prévu d'en faire bénéficier 10 500 personnes. 1 800 salariés de Renault SA ont adhéré à cette mesure en 2000 et 1 100 en 2001. En contrepartie de ces départs, le groupe a prévu, conformément aux accords avec l'État français, l'embauche de 7 500 personnes, dont 6 000 pour Renault SA. Ce dispositif est destiné à améliorer la structure d'âge des établissements du groupe en augmentant sensiblement la proportion de jeunes, au-delà de ce que permettrait le flux naturel de recrutements prévisibles.

Répartition des effectifs dans le monde



Pour remédier à d'éventuels sureffectifs et en particulier lorsque des fermetures de sites ou de secteurs s'avèrent inévitables,

Renault met systématiquement en place des dispositifs dont la priorité consiste dans la recherche de solutions pour tous en termes d'emploi.

En complément aux départs naturels, la priorité est donnée aux reclassements sur place et, à défaut de possibilités locales, aux reclassements dans le cadre du groupe. En cas de fermeture de sites, Renault s'attache à maintenir, au moins temporairement et pour les salariés dont le reclassement est le plus difficile, une activité (c'est par exemple ce qui s'est passé pour les sites de Creil, Vilvorde et Chausson Gennevilliers).

Lorsque aucun reclassement interne n'est possible, une structure spécialisée créée par Renault, appelée **Initiatives**, s'attache à aider le reclassement externe des salariés concernés, par le biais de bilans professionnels, de formations et de mises en relation avec des entreprises extérieures. Enfin, des mesures financières spécifiques accompagnent ces départs. Ces situations de sureffectifs s'inscrivent toujours dans le cadre d'un dialogue social préalable avec les représentants locaux du personnel. Au terme du processus, les licenciements sans solution sont marginaux par rapport aux effectifs initialement concernés (par exemple, dans le cas de Vilvorde, seulement 86 salariés sur 3 097 n'ont pas opté pour une des solutions proposées par Renault).

Le suivi des Ressources Humaines est assuré par un système commun et partagé (Base de Personnel Unique). 5 000 utilisateurs pour plus de 65 000 salariés gérés (125 000 à terme) dans 350 sites répartis sur 36 pays (cf. *Rapport Financier*).

■ Le nécessaire développement des compétences pour répondre à nos ambitions

Les grandes fonctions de Renault mènent des démarches de gestion des compétences pour identifier et réguler les savoirs stratégiques au regard des évolutions marquantes.

La formation permanente est au cœur de ces changements. Elle facilite la mutation du groupe en accompagnant le déploiement de la stratégie et des priorités opérationnelles associées. En même temps, elle assure l'adaptation des femmes et des hommes de l'entreprise et développe leur employabilité ⁽¹⁾.

Les accords conclus en France en 1999 sur la réduction du temps de travail dans le Groupe Renault ont instauré un droit individuel à la formation. Ils soulignent la forte convergence entre l'intérêt des salariés dans la construction de leur projet professionnel et les besoins de l'entreprise en termes de compétences.

Un accord signé en juin 2001 sur la « professionnalisation par les compétences des opérateurs de production » est mis en œuvre pour les faire progresser par la formation et la pratique, mais aussi pour rémunérer les compétences effectivement exercées.

L'accès à la formation est facilité par la simplification des modalités et la mise en œuvre d'un nouveau mode d'apprentissage, le « e-learning » (Dispositif  Campus). Pour l'anglais par exemple, 50 bornes interactives ont été installées en 2001.

En 2001, ce sont ainsi près de 1 500 000 heures de formation qui ont été réalisées au sein de Renault Société Anonyme, soit 6,4 % de la masse salariale. Ce volume représente une moyenne de 46 heures par personne formée. Le taux d'accès à la formation est proche de 75 %.

Répartition des heures de formation



En complément des méthodes traditionnelles, le transfert des « meilleures pratiques Renault » a démarré sur l'intranet. Des formations spécifiques sont dispensées dans les pays émergents où l'entreprise est implantée.

■ Une entreprise internationale

Renault change et s'adapte en prenant des dispositions rapides et concrètes.

Ainsi, 27 % des managers recrutés en 2001 présentent des profils internationaux et cette même année a vu près de 800 mobilités internationales. Des échanges de personnel ont eu lieu avec les différentes sociétés du groupe (Samsung, Dacia) et avec Nissan pour développer les synergies en s'appuyant sur la richesse culturelle, tout en veillant au transfert des responsabilités par le développement des compétences du personnel local.

La pratique des langues est encouragée. En particulier, la maîtrise de l'anglais est devenue depuis 1999 une condition aux recrutements des nouveaux ingénieurs et cadres, avec l'exigence d'un minimum de 750 points au TOEIC, le test international d'anglais. Le niveau d'anglais de l'encadrement est progressivement évalué, et des programmes de formation ont été mis en place. Le budget de formation augmente de façon significative.

⁽¹⁾ C'est-à-dire leur capacité à évoluer dans de nouveaux postes au cours de leur carrière.

Attirer et motiver

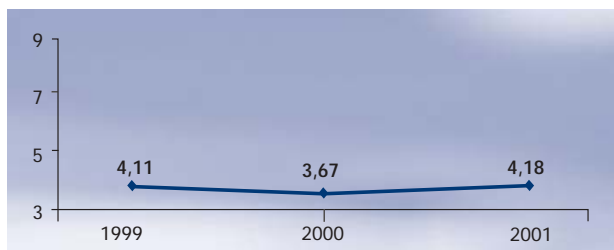
■ Le bien-être au travail

Renault se donne les moyens d'intégrer cette préoccupation dans son approche économique.

La santé et les conditions de travail du personnel constituent un objectif prioritaire pour accroître la qualité de vie des salariés et la performance globale de l'entreprise. Fondée sur des valeurs applicables dans tout le groupe, cette politique accompagne son internationalisation et son évolution sur les plans social et industriel.

Nombre d'accidents de travail avec arrêt

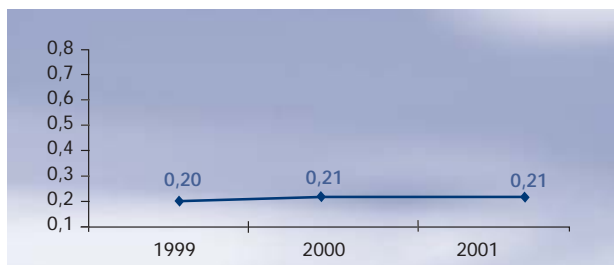
Par millions d'heures travaillées (Renault SA)



Les niveaux de fréquence et de gravité des accidents de travail sur le périmètre Renault SA se comparent très favorablement au reste de l'industrie. Ils ne marquent pas d'évolution significative de 1999 à 2001.

Nombre de journées perdues pour accident de travail

Par milliers d'heures travaillées (Renault SA)



L'implication de la hiérarchie et du personnel, ainsi que l'anticipation de la prise en compte des ressources humaines, particulièrement dans les nouveaux projets, garantissent le respect des engagements. En vue d'apprécier le déploiement de la politique de conditions de travail, des évaluations sont réalisées dans les différents secteurs du groupe par un organisme extérieur. A fin 2001, douze sites industriels, tertiaires et commerciaux avaient ainsi été examinés. En 2002, huit autres le seront.

Dans un contexte de vie moderne, Renault a été une des premières entreprises françaises à se doter d'un **Observatoire Médical du Stress**. Un tel instrument s'inscrit dans le cadre de la politique de santé, axe essentiel de la médecine du travail. Sur la base du volontariat, près de 14 000 tests ont déjà été effectués et ont donné lieu à des actions individuelles ou collectives.

Une **Méthode d'Analyse Ergonomique des Postes de Travail** est développée en interne (la 3^{ème} version a été lancée en décembre 2001) pour préserver la santé des opérateurs en production et diminuer notamment les troubles musculo-squelettiques. Utilisée dans tous les établissements industriels de Renault dans le monde, elle est diffusée auprès d'autres entreprises.

La mise en place d'indicateurs appropriés permet de suivre la mise en œuvre de la politique de conditions de travail.

Les besoins spécifiques aux familles sont pris en compte. C'est ainsi que le temps partiel et les congés parentaux sont organisés en fonction des principales circonstances de la vie familiale.

Cet ensemble de mesures se traduit par un fort attachement à l'entreprise : l'ancienneté moyenne du personnel de Renault SA est de vingt ans.

■ Les collaborateurs

Le Groupe Renault développe une politique motivante et diversifiée. Les possibilités de mobilité interne sont toujours privilégiées avant d'envisager des recrutements externes, tandis que les mobilités internationales et « inter-métiers » sont encouragées pour développer de nouvelles compétences.

Les salariés disposent de moyens nouveaux pour être acteurs de leur évolution professionnelle, notamment d'un outil sur l'intranet du groupe, **Job@ccess to Renault**, qui publie en permanence plus d'un millier de postes et fait l'objet de plus de 1 700 connexions par jour.

Cette approche s'appuie sur une **Charte Mobilité** qui pose en sept règles clés les droits et devoirs invoqués lors des transferts au sein du groupe. Il convient de citer également le support méthodologique pour les auto-évaluations et l'élaboration de bilans professionnels. C'est en partie grâce à ces dispositifs de développement que des collaborateurs peuvent se construire un véritable parcours professionnel et évoluer de façon significative.

Dans le cadre d'une politique active d'actionnariat salarié, 3,12 % du capital de Renault est actuellement détenu par son personnel.

Les salariés bénéficient d'un Plan d'Épargne d'Entreprise qui comprend trois fonds communs de placement. Ces derniers, ainsi que les attributions d'options, sont détaillés dans le Rapport Financier.

■ Les managers

Le groupe se fixe comme priorité le développement du management et des pratiques managériales au travers de deux approches :

- Un entretien annuel destiné à évaluer les performances et à définir les objectifs pour l'exercice suivant selon trois rubriques : résultats collectifs de l'entité, résultats individuels et développement des pratiques managériales.
- Le **360° feed-back**, destiné à évaluer les qualités de management selon quatorze critères d'appréciation. Cet outil permet aux managers de mieux connaître la façon dont leur entourage (hiérarchie, collaborateurs, collègues et pairs) perçoit leur mode de travail, et d'enrichir le contenu de l'entretien annuel. En 2001, il a été utilisé pour près de 1 900 managers.

A cette démarche peut être associé un plan de progrès, faisant notamment appel au coaching individuel, grâce auquel les intéressés peuvent développer leur potentiel et leurs compétences managériales.

En parallèle, un **ensemble de formations Renault Management** s'adressent aux managers aux différentes phases de leur parcours,

selon leur âge, leur ancienneté ou leur niveau de responsabilité. En 2001, 1 375 cadres en ont bénéficié, dont 733 au titre du parcours d'intégration.

Pour aider les nouveaux managers, une présentation des principaux processus de gestion (ressources humaines, gestion, communication...) a été mise en place. Des formations au management sont également organisées dans les pays où Renault est implanté industriellement, en Espagne et en Roumanie notamment.

🔗 **Recrutement de managers à profil international à hauteur de 25 %.**

■ La créativité

Un plan d'animation et de progrès stimule et valorise les capacités d'initiative et de créativité des collaborateurs.

2001, première année d'application, a vu cinq suggestions appliquées en moyenne par personne et par an au sein de Renault SA et de ses filiales industrielles en Europe, pour une économie de l'ordre de 56 M€ ! L'établissement de Pitesti (Dacia) a rejoint cette démarche. Curitiba (Renault Do Brasil) et Busan (Renault Samsung Motors) l'intégreront en 2002.

Les meilleures initiatives et innovations transférables sont capitalisées, protégées par dépôt de brevet le cas échéant, et diffusées auprès des secteurs concernés de l'entreprise, via le réseau intranet depuis 2001. Chaque année, depuis 1990, une convention récompense les meilleures initiatives de créativité.

Partager

■ L'environnement socio-économique

Renault est convaincu de devoir jouer un rôle actif dans les bassins d'emploi.

C'est ainsi qu'un dispositif spécifique en faveur des jeunes a été mis en place autour de trois axes :

- La coopération avec le système éducatif, pour qu'il intègre les besoins en compétences perçus par l'industrie et pour renforcer les possibilités d'insertion professionnelle.
- L'insertion de jeunes faiblement qualifiés et le développement de contrats d'alternance, faisant suite au déploiement de l'apprentissage sur la plupart des sites industriels.
- 🔗 **Insertion : intégration de 600 jeunes non qualifiés.**
- Un partenariat avec de nombreuses grandes écoles et universités étrangères.

L'entreprise agit également en faveur de l'insertion dans la vie active des handicapés en facilitant leur vie quotidienne, tant professionnelle que personnelle. L'accord d'entreprise du 9 octobre 1998 sur l'emploi des personnes handicapées prévoit des dispositions sur le maintien en activité, l'adaptation des postes de travail, l'amélioration des accès, les aides individuelles, le recrutement, l'insertion. A fin 2001, le taux d'emploi global des handicapés est supérieur chez Renault SA à la réglementation française et représente 10,5 %.

Dès 1984, Renault a instauré, avec **Cap Entreprendre**, un dispositif destiné à favoriser la création d'entreprise par ses salariés. Une enquête menée en 1999 a relevé un taux de réussite après deux ans de 87 %, significativement plus élevé que les statistiques nationales. En 2001, 52 entreprises ont ainsi vu le jour sur le sol français.

■ Un dialogue social organisé et permanent

Renault communique largement et régulièrement avec les instances représentatives du personnel.

Fondé par un accord unanime du 27 octobre 2000, le comité de Groupe Renault est l'instance de représentation du personnel au niveau de l'ensemble du groupe. Il comprend 36 représentants des filiales détenues majoritairement par Renault dans l'Union Européenne ainsi qu'en dehors (Brésil, Argentine, Corée, Roumanie, Slovaquie, Turquie).

Ce comité a pour vocation de prendre en compte les intérêts de l'ensemble des salariés de ce périmètre. Cette création s'est réalisée dans l'esprit de l'accord du 23 juin 2000 de Renault SA sur la concertation sociale, affirmant l'importance d'un dialogue social de qualité, permanent et responsable à tous les niveaux de l'entreprise, qui tient compte des changements techniques, économiques et sociaux liés à la mise en œuvre de sa stratégie.

Par ailleurs les organisations syndicales françaises, signataires de l'accord du 23 juin 2000, ont créé début 2002 (charte du 21 décembre 2000) des sites d'information directement accessibles depuis la page d'accueil de l'intranet Renault.

Un suivi paritaire, assuré de façon régulière par des commissions *ad hoc*, permet de passer en revue l'avancement des accords conclus.

« L'Observatoire des Métiers » mène par ailleurs avec les partenaires sociaux de Renault SA des travaux sur l'évolution des métiers liés à l'introduction des nouvelles technologies de communication.

Enfin, depuis le 1^{er} juillet 2001, une 🔗 **charte fixant les principales règles et précautions d'usage des ressources informatiques**, applicable dans le monde entier pour protéger l'entreprise et les utilisateurs des risques spécifiques, a été officialisée après concertation avec les partenaires sociaux de Renault SA et du groupe.

■ Communication

Renault communique de façon continue avec ses collaborateurs, afin de les informer de la situation de l'entreprise, de ses intentions et de ses objectifs.

Outre « **Global** », le magazine mensuel international interne distribué à 140 000 exemplaires, existe depuis juin 2001 un média hebdomadaire interactif, 🔗 « **Direct on line** », dont l'ambition est d'établir un dialogue direct et permanent avec le Président.

Afin de limiter la consommation de papier et d'accroître l'audience, l'**intranet bilingue** est utilisé (54 000 postes connectés dans le monde), ce qui permet de diffuser à tout moment des dépêches d'information interne et des fiches thématiques sur tous les sujets d'actualité (380 en 2001). Par ailleurs, des **kits de communication** sont mis à la disposition de la hiérarchie afin qu'elle soit en mesure d'informer ses collaborateurs sur les questions touchant aux événements de l'entreprise⁽¹⁾.

Une enquête internationale menée par un cabinet spécialisé externe évalue deux fois par an la perception de l'entreprise (image, management, conditions de travail, climat social) par ses salariés (**Baromètre d'Image Interne International**).

⁽¹⁾ Par exemple, en novembre 2001, la présentation de la seconde étape de l'Alliance.

INFORMATIONS

COMPLÉMENTAIRES

Annexes sur l'environnement

■ Performances environnementales des sites du Groupe Renault 2001

| Site | Consommation d'eau (milliers de m ³) | Rejets dans l'eau (kg/jour) | | | Énergie totale (MWh PCI) | Rejets dans l'air (tonnes par an) | | | Déchets (tonnes) |
|------------------------------------|--|--------------------------------|-------------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------------|-----------------|-----------------|---------------------|
| | | MES ⁽¹⁾ | MO ⁽²⁾ | METOX ⁽³⁾ | | N ₂ O | COV | CO ₂ | |
| USINES | | | | | | | | | |
| Batilly | 371,7 | 17,9 | 46,2 | 1,3 | 227 803 | 0,3 | 522,5 | 5 722,8 | 5 191,8 |
| Bursa (Turquie) | 313,4 | 43,0 | 38,7 | 8,6 | 138 966 | 0,8 | 830,0 | 17 020,3 | 32 698,6 |
| Curitiba VP (Brésil) | 293,3 | 53,4 | 476,7 | 5,0 | 96 789 | nc | 290,0 | nc | 7 366,1 |
| Dieppe | 16,7 | nc | nc | nc | 35 044 | nc | 221,0 | nc | 1 685,0 |
| Douai | 1 217,6 | 83,0 | 227,7 | 2,8 | 503 121 | 1,0 | 1 264,1 | 21 286,7 | 138 155,1 |
| Filins | 4 922,7 | 108,0 | 132,7 | 10,7 | 642 500 | 1,9 | 2 195,7 | 57 998,4 | 101 362,5 |
| Gennevilliers | 118,0 | nc | nc | nc | 29 293 | nc | nc | nc | 5 267,1 |
| Le Mans agriculture | 46,3 | nc | nc | nc | 7 434 | nc | nc | nc | 2 329,1 |
| Maubeuge | 663,5 | 35,2 | 27,5 | 2,9 | 313 454 | 0,1 | 1 358,1 | 1 855,3 | 49 042,8 |
| Novo Mesto Revoz (Slovénie) | 170,3 | 66,3 | 202,1 | 3,8 | 121 372 | 0,2 | 529,3 | 3 673,5 | 25 562,8 |
| Palencia (Espagne) | 682,7 | 23,7 | 72,8 | 2,0 | 263 869 | 0,9 | 1 512,3 | 20 237,9 | 27 447,8 |
| RIB (Belgique) | 21,7 | nc | nc | nc | 23 926 | nc | nc | nc | 1 055,2 |
| Sandouville | 1 059,4 | 36,5 | 67,2 | 6,4 | 426 164 | 0,5 | 2 104,0 | 10 446,1 | 73 878,1 |
| Santa Isabel (Argentine) | 325,9 | 21,5 | 21,6 | 0,4 | 66 209 | nc | 286,3 | nc | 7 973,0 |
| Valladolid Carr./montage (Espagne) | 1 285,4 | 120,0 | 264,0 | 5,1 | 438 165 | 1,2 | 1 900,6 | 27 459,0 | 67 348,4 |
| Fonderie Cordoba (Argentine) | 13,5 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 19 861 | nc | nc | nc | 1 061,6 |
| Cacia (Portugal) | 85,2 | 3,2 | 12,4 | 0,0 | 35 647 | nc | nc | nc | 5 814,7 |
| ACI (Brésil) | 1,8 | nc | nc | nc | 724 | nc | nc | nc | 46,1 |
| Choisy-le-Roi | 195,5 | 25,0 | 35,8 | 0,0 | 24 292 | nc | nc | nc | 4 120,8 |
| Cléon | 1 909,6 | 43,8 | 524,7 | 0,0 | 385 349 | 1,2 | nc | 27 256,0 | 45 008,8 |
| Curitiba moteurs (Brésil) | 11,8 | nc | nc | nc | 15 069 | nc | nc | nc | 1 883,9 |
| Douvrin | 642,4 | 19,1 | 168,0 | 0,1 | 152 756 | nc | nc | nc | 37 266,2 |
| ACI Le Mans | 2 521,8 | 314,0 | 228,3 | 6,2 | 385 144 | 1,1 | nc | 35 117,7 | 57 131,5 |
| Nadella | 133,6 | 2,3 | 3,9 | 0,0 | 39 681 | nc | nc | nc | 4 780,0 |
| Los Andes (Chili) | 47,5 | nc | nc | nc | 8 224 | nc | nc | nc | 631,2 |
| Ruitz STA | 41,6 | 3,3 | 17,4 | 0,0 | 63 167 | nc | nc | nc | 4 819,8 |
| Séville (Espagne) | 103,1 | 18,2 | 60,7 | 0,4 | 64 100 | nc | nc | nc | 8 069,9 |
| SNR | 138,7 | 15,8 | 94,8 | 0,0 | 149 741 | nc | nc | nc | 24 320,8 |
| Valladolid motores (Espagne) | 303,4 | nc | nc | nc | 110 101 | nc | nc | nc | 15 759,0 |
| ACI Villeurbanne | 122,8 | nc | nc | nc | 43 064 | nc | nc | nc | 14 181,3 |
| SITES TERTIAIRES | | | | | | | | | |
| Aubevoye | 39,4 | nc | nc | nc | 19 548 | nc | nc | nc | 2 717,3 |
| Boulogne-Billancourt | 207,3 | nc | nc | nc | 102 860 | nc | nc | nc | 1 178,6 |
| Cergy-Pontoise | 10,4 | nc | nc | nc | 19 698 | nc | nc | nc | 3 175,6 |
| Grand-Couronne | 12,0 | nc | nc | nc | 15 182 | nc | nc | nc | 2 449,5 |
| Lardy | 704,9 | 4,8 | 1,4 | 1,4 | 84 202 | nc | nc | nc | 1 800,1 |
| Rueil | 54,2 | nc | nc | nc | 41 780 | nc | nc | nc | 660,3 |
| Sofrastock (Saint-André-de-l'Eure) | 7,0 | nc | nc | nc | 6 446 | nc | nc | nc | 434,3 |
| Guyancourt Technocentre | 210,5 | nc | nc | nc | 128 189 | 0,5 | nc | 9 870,7 | 3 101,4 |
| Vélizy agriculture | 5,0 | nc | nc | nc | 4 271 | nc | nc | nc | non documenté |
| Villiers-Saint-Frédéric | 28,4 | nc | nc | nc | 18 473 | nc | nc | nc | 762,1 |
| TOTAL | 19 060,3 | 1 058,1 | 2 724,7 | 57,1 | 5 271 677 | 9,5 | 13 013,9 | 237 944 | 787 538,2 |
| Dacia* (Roumanie) | 6 224,1 | 989,0 | 584,3 | 17,2 | 614 755 | 3,2 | 451,0 | 83 754,3 | 99 262,1 |
| Busan* (Corée) | 228,9 | non documenté | | | 182 980 | non documenté | | | 3 677,6 |

* Les données Dacia et Busan sont indicatives compte tenu de leur intégration récente.
nc : non concerné.

■ Performances environnementales des véhicules particuliers

Versions les plus vendues en Europe occidentale

| Modèle | Masse (kg) | Essence (E) Diesel (D) | Moteur | Cylindrée cm ³ | Puissance | | Transmission BVM5 (manuelle 5 V) BVM6 (manuelle 6 V) | Dépollution | Consommation NMVEG | | Bruit extérieur (dB[A]) |
|----------------|------------|---------------------------|--------|---------------------------|-----------|------|--|-------------|--------------------|-------------------------|-------------------------|
| | | | | | (kW) | (ch) | | | (l/100 km) | (g CO ₂ /km) | |
| Twingo | 880 | E | D4F | 1 149 | 55 | 75 | BVM5 | Euro 4 | 5,8 | 138 | 72,3 |
| Clio | 960 | E | D4F | 1 149 | 55 | 75 | BVM5 | Euro 4 | 5,9 | 139 | 73,0 |
| | 1 020 | D | K9K | 1 461 | 48 | 65 | BVM5 | Euro 3 | 4,3 | 115 | 73,6 |
| Kangoo VP | 1 100 | E | D4F | 1 149 | 55 | 75 | BVM5 | Euro 4 | 7,0 | 165 | 73,0 |
| | 1 150 | D | K9K | 1 461 | 48 | 65 | BVM5 | Euro 3 | 5,5 | 146 | 71,7 |
| Mégane berline | 1 120 | E | K4M | 1 598 | 79 | 110 | BVM5 | Euro 4 | 7,0 | 165 | 73,2 |
| | 1 170 | D | F9Q | 1 870 | 75 | 105 | BVM5 | Euro 3 | 5,2 | 139 | 70,2 |
| Laguna II | 1 340 | E | F4P | 1 783 | 88 | 120 | BVM5 | Euro 4 | 7,5 | 180 | 71,0 |
| | 1 370 | D | F9Q | 1 870 | 75 | 120 | BVM5 | Euro 3 | 5,5 | 150 | 71,2 |
| Espace | 1 685 | E | F4R | 1 998 | 100 | 140 | BVM5 | Euro 4 | 8,9 | 211 | 72,0 |
| | 1 825 | D | G9T | 2 188 | 95 | 130 | BVM5 | Euro 3 | 7,1 | 189 | 71,1 |
| Vel Satis | 1 705 | E | F4Rt | 1 998 | 120 | 165 | BVM6 | Euro 4 | 9,4 | 225 | 70,9 |
| | 1 705 | D | G9T | 2 188 | 110 | 150 | BVM6 | Euro 3 | 7,1 | 188 | 70,8 |

⁽¹⁾ Matières en suspension.

⁽²⁾ Matières oxydables.

⁽³⁾ Métaux évalués en « équivalent toxicité ».



■ Ernst & Young Audit
S.A. au capital de 2.159.600 €
344 366 315 R.C.S. Paris

■ Tour Ernst & Young
Faubourg de l'Arche
Adresse postale :
92037 Paris-la-Défense cedex
Téléphone : 01.46.93.60.00

Attestation des indicateurs physiques Rapport Développement Durable du groupe Renault Exercice clos le 31 décembre 2001

A votre demande et en application de la politique industrielle environnementale du groupe Renault, nous avons effectué les procédures décrites ci-après en vue d'attester les données relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2001 des cinq tableaux d'indicateurs physiques intitulés "CONSOMMATION D'ENERGIE Variation 2000-2001", "CONSOMMATION D'EAU Variation 2000-2001", "REJETS DANS L'EAU Variation 2000-2001", "REJETS ATMOSPHERIQUES Variation 2000-2001" et "DECHETS INDUSTRIELS Variation 2000-2001" du groupe Renault.

Ces tableaux ont été préparés sous la responsabilité du service Protection de l'Environnement et Prévention des Risques Industriels, conformément aux modalités décrites dans les notes de bas de page des cinq tableaux. Ces tableaux concernent les principaux sites industriels, logistiques, administratifs et de recherche - développement de la branche automobile. L'objectif de nos travaux était de s'assurer de la sincérité des chiffres présentés dans ces tableaux d'indicateurs physiques. Notre approche s'appuie sur les orientations formulées par la Fédération des Experts Comptables Européens (FEE) en matière d'attestation de rapports Environnement.

Les procédures suivantes ont été mises en oeuvre :

- Sur la base d'un échantillon représentatif de sites, nous avons revu, sur place et par sondage, les chiffres préparés par les sites en les rapprochant de pièces justificatives et en vérifiant les différentes formules de calcul.
- Nous avons revu, sur la base de cet échantillon, la fiabilité des procédures de contrôle interne et des systèmes d'accumulation relatifs aux données physiques.
- Nous avons revu la correcte centralisation et totalisation des chiffres issus du reporting interne Environnement de chaque site dans les tableaux d'indicateurs physiques, sans procéder à des contrôles complémentaires sur les données produites par les sites non visités.

Sur la base des travaux effectués, nous sommes d'avis que les informations relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2001 contenues dans les tableaux intitulés "CONSOMMATION D'ENERGIE Variation 2000-2001", "CONSOMMATION D'EAU Variation 2000-2001", "REJETS DANS L'EAU Variation 2000-2001", "REJETS ATMOSPHERIQUES Variation 2000-2001" et "DECHETS INDUSTRIELS Variation 2000-2001" du groupe Renault sont sincères et ont été établis conformément aux modalités décrites dans les notes de bas de page de ces cinq tableaux.

Paris, le 12 mars 2002

ERNST & YOUNG Audit

Vincent de la Bachelerie

Commissaire aux comptes
Société d'expertise comptable inscrite au tableau de l'Ordre de la région de Paris - Ile de France

RÉCAPITULATIF DES OBJECTIFS

Objectifs économiques

En moyenne de cycle

- ☉ Marge opérationnelle supérieure à 4 % du CA
- ☉ Rendement net des capitaux propres supérieur à 11 %

Objectifs environnementaux

- ☉ Atteindre un niveau de bruit de 71 dB(A) pour les nouveaux modèles
- ☉ 140 g/km : émission moyenne de CO₂ de la flotte commercialisée dans l'Union Européenne en 2008
- ☉ 4 kg de COV par véhicule en 2007
- ☉ 5 kg d'emballages perdus par voiture sur les nouveaux modèles

Objectifs sociétaux et sociaux

- ☉ Structurer le dialogue entre l'entreprise et les associations
- ☉ Insertion : intégration de 600 jeunes non qualifiés
- ☉ Recrutement de managers à profil international à hauteur de 25 %

ADRESSES

e-mail : infocorporate.communication@renault.com

ADRESSE POSTALE :

RENAULT
Direction des Relations Extérieures
QLG V15 610
13-15, quai le Gallo
92513 Boulogne-Billancourt

RENAULT
13-15, quai Le Gallo
92513 BOULOGNE-BILLANCOURT Cedex
FRANCE
Tél. : 33 (0)1 41 04 50 50
www.renault.com

DIRECTION DES RELATIONS EXTÉRIEURES
DIRECTION DE LA COMMUNICATION / SUPP'Com

Crédits photos et dessins techniques :

Franck Bichon : 1^{re} de couverture
Benoit Chimenes : p. 18
Photothèque R&D : p. 15
Studio Pons : p. 21
Patrick Sautet : 1^{re} de couverture
Hubert Vincent : pp. 9, 10, 18, 20

Imprimé sur papier recyclé Fedrigoni Symbol Freelifa Satin.

