

Fondamentaux solides, produits attractifs et résilience pour une amélioration de la marge au second semestre

- **Chiffre d'affaires du Groupe** : 27,6 milliards d'euros, +2,5 % par rapport au 1^{er} semestre 2024 et +3,6 % à taux de change constants¹
- **Chiffre d'affaires de l'Automobile** : 24,5 milliards d'euros, +0,5 % par rapport au 1^{er} semestre 2024 et +1,6 % à taux de change constants¹
- **Marge opérationnelle du Groupe** : 1,7 milliard d'euros, 6,0 % du chiffre d'affaires du Groupe
- **Marge opérationnelle de l'Automobile** : 1,0 milliard d'euros, 4,0 % du chiffre d'affaires de l'Automobile
- **Résultat net** : 0,5 milliard d'euros hors impacts Nissan²
- **Impacts Nissan** : -11,6 milliards d'euros
 - -2,3 milliards d'euros en contribution des entreprises associées
 - -9,3 milliards d'euros de perte non cash liée à l'évolution du traitement comptable de la participation de Renault Group dans Nissan
- **Free cash-flow**³ : 47 millions d'euros incluant 150 millions d'euros de dividendes de Mobilize Financial Services (contre 600 millions d'euros au 1^{er} semestre 2024) et une variation du besoin en fonds de roulement négative de 897 millions d'euros
- **Position nette financière de l'Automobile** : 5,9 milliards d'euros au 30 juin 2025
- **Performance commerciale des marques automobiles du Groupe** :
 - Marque Renault
 - en Europe⁴ : #2 en VP+VU⁵ avec Clio véhicule le plus vendu, #2 en hybride (HEV)
 - en France : #1 en VP+VU⁵, #1 des véhicules électriques et #1 en VP hybride (HEV)
 - Dacia en Europe : dans le top 10 des marques les plus vendues, #3 en véhicules particuliers vendus à clients particuliers, avec Sandero véhicule particulier le plus vendu tous canaux confondus et Duster 1^{er} SUV vendu à clients particuliers
 - Alpine : ventes en hausse de 85 % par rapport au 1^{er} semestre 2024
- **Solide portefeuille de commandes en Europe à 2 mois de ventes prévisionnelles**, reflétant la forte prise de commandes grâce au soutien de nouveaux lancements
- **Niveau équilibré des stocks totaux à 530 000 unités au 30 juin 2025**
- **Perspectives financières 2025 révisées le 15 juillet 2025** :
 - une marge opérationnelle du Groupe autour de 6,5 %
 - un *free cash-flow* compris entre 1,0 et 1,5 milliard d'euros

¹ Afin d'analyser la variation du chiffre d'affaires consolidé à taux de change constants, Renault Group recalcule le chiffre d'affaires de l'exercice en cours en appliquant les taux de change moyens de la période précédente.

² S1 2025 : -2 331 millions d'euros de contribution négative de Nissan dans les entreprises associées et -9 315 millions d'euros de perte liée à l'évolution du traitement comptable de la participation dans Nissan.

³ Voir la définition du *free cash-flow* et le changement de méthodologie en page 7.

⁴ Périmètre Europe ACEA.

⁵ Véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers.

« En tant que nouveau CEO de Renault Group, je suis plus que convaincu que nous disposons de tous les fondamentaux pour réussir : des équipes engagées, un plan produit robuste, un positionnement clair de nos marques, ainsi qu'une organisation innovante.

Nos résultats du premier semestre, dans un contexte de marché difficile, n'étaient pas en ligne avec nos ambitions initiales. Nous avons déjà lancé un ensemble de mesures pour atteindre nos objectifs. Néanmoins, la rentabilité de Renault Group demeure une référence dans notre industrie, et nous sommes déterminés à maintenir ce standard.

La feuille de route est claire : assurer la continuité de notre stratégie tout en accélérant notre transformation.

Dans un environnement fortement disruptif, nous nous concentrons sur ce que nous maîtrisons : animer nos équipes, prioriser les investissements sur le produit, délivrer une performance best-in-class et nous appuyer sur notre réseau unique de partenaires. Je suis convaincu que Renault Group est en bonne position pour créer de la valeur, au meilleur niveau et de façon pérenne, pour les années à venir. » a déclaré François Provost, CEO de Renault Group.

Boulogne-Billancourt, 31 juillet 2025

Résultats financiers

Le chiffre d'affaires du Groupe atteint 27 640 millions d'euros, en hausse de 2,5 % par rapport au 1^{er} semestre 2024. À taux de change constants¹, il progresse de 3,6 %.

Le chiffre d'affaires de l'Automobile s'établit à 24 490 millions d'euros, en hausse de 0,5 % par rapport au 1^{er} semestre 2024. Il comprend -1,1 point d'effet de change négatif (-264 millions d'euros) essentiellement lié à la dévaluation de la Livre turque, du Réal brésilien et du Peso argentin. À taux de change constants¹, il progresse de 1,6 %. Cette évolution s'explique principalement par les éléments suivants :

- Un effet volume positif de +1,1 point. La croissance de 1,3 % des immatriculations a été partiellement compensée par un déstockage du réseau de concessionnaires indépendants plus fort au 1^{er} semestre 2025 qu'au 1^{er} semestre 2024. Le déstockage au 1^{er} semestre 2024 avait été relativement faible notamment en raison de la transition au nouveau règlement GSR². Au 30 juin 2025, les stocks totaux de véhicules neufs s'établissent à un niveau équilibré et représentent 530 000 véhicules, dont 416 000 chez les concessionnaires indépendants et 114 000 au niveau du Groupe.

¹ Afin d'analyser la variation du chiffre d'affaires consolidé à taux de change constants, Renault Group recalcule le chiffre d'affaires de l'exercice en cours en appliquant les taux de change moyens de la période précédente.

² GSR : European General Safety Regulation – Règlement européen de Sécurité Générale des produits.

- Un effet mix produit positif de +3,3 points, grâce aux lancements récents du Groupe (Bigster, Duster, Symbioz, Renault 5, A290, Grand Koleos, Rafale...). Cet effet positif continuera de s'améliorer au cours du prochain semestre.
- Un effet prix neutre malgré un environnement difficile en Europe, marqué par la baisse du marché retail (à clients particuliers) et par un marché des véhicules utilitaires en fort repli, qui génère une pression commerciale accrue. Hors d'Europe, la majeure partie de l'impact négatif des devises a été compensée par des augmentations de prix.
- Un mix géographique négatif de -1,1 point, principalement lié à la croissance des ventes à l'international.
- Un effet des ventes à partenaires négatif de -1,9 point. Cette évolution s'explique principalement par des facturations non récurrentes de R&D à partenaires au 1^{er} semestre 2024, par la déconsolidation, fin mai 2024, des ventes de moteurs de Horse à des partenaires, ainsi que par la baisse des ventes de véhicules à partenaires avant les lancements de nouveaux modèles (par exemple Nissan Micra, Mitsubishi C-SUV, Polestar 4).
- Un effet « Autres » positif de +0,2 point.

Le **Groupe** enregistre une **marge opérationnelle** de 1 653 millions d'euros soit 6,0 % du chiffre d'affaires contre 8,1 % au 1^{er} semestre 2024.

La **marge opérationnelle de l'Automobile** s'élève à 989 millions d'euros contre 1 600 millions d'euros au 1^{er} semestre 2024. Elle représente 4,0 % du chiffre d'affaires de l'Automobile contre 6,6 % au 1^{er} semestre 2024. Cette évolution s'explique principalement par les éléments suivants :

- Un impact de change négatif de -25 millions d'euros ; l'impact positif de la dévaluation de la Livre turque sur les coûts de production compensant l'impact négatif des dévaluations sur le chiffre d'affaires.
- Un effet volume positif de +48 millions d'euros.
- Un effet prix/mix/enrichissement négatif de -444 millions d'euros principalement dû à un effet de mix négatif, avec une part plus faible de véhicules utilitaires et une part plus élevée de véhicules électriques, combiné à la pression commerciale. Les coûts se sont améliorés de 287 millions d'euros grâce à la forte performance achats et dans une moindre mesure, grâce à l'effet positif de la baisse des prix des matières premières.

Renault Group continue de réduire ses coûts et transfère une partie de ces bénéfices à ses clients, ce qui permet au Groupe de renforcer sa compétitivité en offrant des véhicules attractifs en termes de prix et de contenu tout en compensant les exigences réglementaires, en particulier sur les nouveaux modèles et les restylages. La stratégie de Renault Group est d'agir sur la combinaison de ces deux effets avec pour seul objectif d'améliorer la compétitivité. La combinaison de ces deux effets devrait être positive sur l'année, notamment grâce à la performance achats et à l'effet positif de la baisse des prix des

matières premières. La performance achats commence à bénéficier des synergies générées par Horse sur les moteurs.

- Un effet négatif de la R&D de -166 millions d'euros principalement lié à une base de comparaison défavorable avec une facturation non récurrente de R&D à des partenaires au 1^{er} semestre 2024.
- Une amélioration des frais généraux de +16 millions d'euros.
- Un effet « Autres » de -34 millions d'euros.
- Avant sa déconsolidation au 31 mai 2024, le traitement comptable IFRS 5 des actifs destinés à être vendus s'est appliqué à Horse conduisant ainsi à un arrêt des amortissements de ses actifs. Depuis la déconsolidation, les factures que Renault Group paie à Horse incluent le coût des amortissements et la marge de Horse. Ces deux effets cumulés représentent un impact négatif de -279 millions d'euros au 1^{er} semestre 2025 par rapport au 1^{er} semestre 2024.

La contribution de **Mobilize Financial Services** (Financement des Ventes) à la marge opérationnelle du Groupe atteint 668 millions d'euros, en hausse de 75 millions d'euros par rapport au 1^{er} semestre 2024. Cela s'explique principalement par la poursuite de la forte progression de l'activité de financement clients ainsi que par une évolution positive des marges.

Les **autres produits et charges d'exploitation** sont négatifs à hauteur de -10,1 milliards d'euros (contre -0,3 milliard d'euros au 1^{er} semestre 2024). Ils intègrent principalement la perte non cash de -9,3 milliards d'euros¹ liée à la modification du traitement comptable de la participation de Renault Group dans Nissan (cf communiqué de presse du 1^{er} juillet 2025).

Ce montant correspond à la différence entre la valeur comptable actuelle de la participation et sa juste valeur sur la base du cours de bourse de Nissan au 30 juin 2025 à laquelle s'ajoutent notamment les impacts du recyclage en compte de résultat des réserves de conversion ainsi que des couvertures d'investissement net liées aux titres mis en équivalence de Nissan. Cette perte est sans impact cash et sans impact sur le calcul du dividende versé par Renault Group.

Le bénéfice de cette modification de traitement comptable est que, désormais, toute variation de la juste valeur de la participation dans Nissan (estimée sur la base du cours bourse de Nissan) sera directement comptabilisée en capitaux propres, sans impact sur le résultat net de Renault Group. Renault Group continuera de bénéficier de tout dividende que Nissan pourrait verser à l'avenir.

Après prise en compte des autres produits et charges d'exploitation, le **résultat d'exploitation du Groupe** s'établit à -8 404 millions d'euros contre 1 898 millions d'euros au 1^{er} semestre 2024.

¹ Sur la base d'un cours de bourse de Nissan de 350 yens et d'un taux de change de 169 yens pour 1 euro.

Le **résultat financier** ressort à -93 millions d'euros contre -385 millions d'euros au 1^{er} semestre 2024. Cette variation s'explique principalement par l'impact négatif de l'hyperinflation en Argentine au 1^{er} semestre 2024.

La **contribution des entreprises associées** s'élève à -2 322 millions d'euros, contre 195 millions d'euros au 1^{er} semestre 2024. Cela inclut -2 331 millions d'euros de contribution négative de Nissan (-2 204 millions d'euros au 1^{er} trimestre et -127 millions d'euros au 2^{ème} trimestre).

Les **impôts courants et différés** représentent une charge de -324 millions d'euros dont -24 millions d'euros de surtaxe exceptionnelle en France, contre une charge de -328 millions d'euros au 1^{er} semestre 2024. Le taux effectif d'impôt est impacté par les pertes 2025 en France.

Ainsi, le **résultat net** s'établit à -11 143 millions d'euros au 1^{er} semestre 2025. Le **résultat net, part du Groupe**, s'établit à -11 185 millions d'euros (soit -40,90 euros par action). Le **résultat net, part du Groupe hors impacts de Nissan**¹ s'établit à 461 millions d'euros (soit 1,69 euro par action).

La **capacité d'autofinancement de l'activité Automobile** atteint 2 045 millions d'euros au 1^{er} semestre 2025. Elle inclut 150 millions d'euros de dividendes de Mobilize Financial Services (contre 600 millions d'euros au 1^{er} semestre 2024) et -116 millions d'euros de coûts de restructuration.

Hors impact des cessions d'actifs, le montant des CAPEX et R&D nets du Groupe s'élève à 1 932 millions d'euros, soit 7,0 % du chiffre d'affaires contre 7,9 % au 1^{er} semestre 2024. Les cessions d'actifs représentent 42 millions d'euros, contre 28 millions d'euros au 1^{er} semestre 2024. Le ratio est de 6,8 % du chiffre d'affaires en incluant les cessions d'actifs.

Le **free cash-flow**² s'élève à 47 millions d'euros. Cela inclut une variation négative du besoin en fonds de roulement à hauteur de -897 millions d'euros s'expliquant principalement par un niveau de production à la fin de l'année 2024 supérieur à celui de fin juin 2025 et par un stock constructeur en hausse par rapport à fin décembre 2024 qui était à un niveau particulièrement bas. Néanmoins, les stocks totaux du Groupe (constructeur et concessionnaires indépendants) s'établissent à 530 000 véhicules à fin juin, en baisse par rapport à fin mars 2025 (560 000 véhicules).

Au 30 juin 2025, la **position financière nette de l'Automobile** s'élève à 5 890 millions d'euros, contre 7 096 millions d'euros au 31 décembre 2024. Cette évolution s'explique par les dividendes payés aux actionnaires pour -693 millions d'euros et les investissements financiers nets à hauteur de -173 millions d'euros, principalement dans Free To X (une filiale d'Autostrade per l'Italia qui exploite un réseau de recharge rapide en Italie).

La **réserve de liquidité** à fin juin 2025 est à un niveau élevé de 15,8 milliards d'euros.

¹ Impacts Nissan au S1 2025 : -2 331 millions d'euros de contribution négative de Nissan dans les entreprises associées et -9 315 millions d'euros d'impact Nissan dans les autres produits et charges d'exploitation.

² Voir la définition complète du free cash-flow et le changement de méthodologie en page 7.

Perspectives financières 2025

Afin de prendre en compte la détérioration de la dynamique du marché automobile avec une pression commerciale accrue de la part de ses concurrents et l'anticipation de la poursuite de la baisse du marché retail, Renault Group a révisé ses perspectives financières 2025 le 15 juillet 2025 :

- **une marge opérationnelle du Groupe autour de 6,5 %**
- **un *free cash-flow* compris entre 1,0 et 1,5 milliard d'euros**

Le Groupe a une trajectoire claire lui permettant de confirmer que la performance du 2nd semestre sera supérieure à celle au 1^{er} semestre grâce aux leviers suivants :

- Un effet des volumes plus fort au 2nd semestre qu'au 1^{er} semestre :
 - Niveau élevé de commandes en juin
 - Effet de la montée en puissance des lancements
 - Ventes aux partenaires en progression
- Une discipline et un contrôle strict sur les coûts variables et fixes

La combinaison des effets prix/mix/enrichissement et coûts devrait être positive sur la marge opérationnelle du 2nd semestre et sur l'année complète.

Renault Group poursuit sa politique commerciale stricte en donnant la priorité à la création de valeur plutôt qu'aux volumes pour protéger les valeurs résiduelles de ses véhicules. Le Groupe renforce son plan de réduction des coûts court-terme et accélère ses initiatives sur des leviers plus structurants (baisse des SG&A (frais généraux et administratifs) et des coûts de production et R&D). Pour relever les défis d'un marché de plus en plus concurrentiel, Renault Group peut s'appuyer sur ses fondamentaux solides :

- Un modèle économique flexible et agile pour répondre aux besoins du marché en matière de véhicules thermiques, hybrides et électriques, quel que soit le rythme de la transition énergétique,
- Une gamme attractive de véhicules à destination des marchés européens et internationaux, soutenue par 7 lancements et 2 restylages en 2025 en complément des 10 lancements et 2 restylages de 2024,
- Une concentration sur le canal le plus rentable des ventes à clients particuliers en Europe (c. +15 points au-dessus de la moyenne du marché),
- Une réduction continue du coût des véhicules,
- Une approche rigoureuse des valeurs résiduelles, supérieures de 4 à 13 points par rapport aux pairs européens,
- Un carnet de commandes solide en Europe, représentant deux mois de ventes, reflétant le succès des véhicules,
- Une gestion stricte des stocks,
- Un taux d'utilisation élevé des usines, autour de 90 % en moyenne.

Résultats consolidés de Renault Group

En millions d'euros	S1 2024	S1 2025	Variation
Chiffre d'affaires Groupe	26 958	27 640	+2,5 %
Marge opérationnelle	2 175	1 653	-522
<i>En % du chiffre d'affaires</i>	<i>8,1 %</i>	<i>6,0 %</i>	<i>-2,1 pts</i>
Autres produits et charges d'exploitation	-277	-10 057	-9 780
Résultat d'exploitation	1 898	-8 404	-10 302
Résultat financier	-385	-93	+292
Part dans le résultat des sociétés mises en équivalence	195	-2 322	-2 517
Impôts courants et différés	-328	-324	+4
Résultat net	1 380	-11 143	-12 523
Résultat net, part du Groupe	1 293	-11 185	-12 478
Résultat net, part du Groupe, ajusté des impacts Nissan¹	1 469	461	-1 008
Free cash-flow²	1 291	47	-1 244
Position nette financière de l'Automobile	7 096 au 31 déc. 2024	5 890 au 30 juin 2025	-1 206

(1) S1 2024 : +264 millions d'euros de contribution positive de Nissan dans les entreprises associées et -440 millions d'euros de moins-value de cession des actions Nissan.

S1 2025 : -2 331 millions d'euros de contribution négative de Nissan dans les entreprises associées et -9 315 millions d'euros de perte liée à l'évolution du traitement comptable de la participation dans Nissan.

(2) *Free cash-flow*: capacité d'autofinancement après intérêts et impôts payés (hors dividendes reçus des sociétés cotées) diminuée des investissements corporels et incorporels nets des cessions +/- variation du besoin en fonds de roulement, et des flux relatifs aux principaux litiges non courants et présentant une certaine antériorité.

À partir de 2025, les flux relatifs aux principaux litiges non courants et présentant une certaine antériorité sont exclus du *free cash-flow*, afin de mieux refléter les flux de trésorerie liés à l'activité courante de l'Automobile. Les paiements réalisés au titre de ces flux représentent -83 millions d'euros à fin juin 2025 et sont principalement liés à des règlements de litiges fiscaux d'exercices antérieurs. Le *free cash-flow* du 1^{er} semestre 2024 a été retraité en conséquence et augmenté de 34 millions d'euros.

Informations complémentaires

Les comptes consolidés résumés semestriels du Groupe au 30 juin 2025 ont été examinés par le Conseil d'administration du 30 juillet 2025.

Les diligences d'examen limité sur les comptes consolidés semestriels résumés ont été effectuées et un rapport sans réserve a été émis par les commissaires aux comptes.

Le rapport d'activité avec l'analyse complète des résultats financiers du 1^{er} semestre 2025 est disponible sur www.renaultgroup.com dans la rubrique « Investisseurs ».

Conférence des résultats financiers du 1^{er} semestre 2025

Lien pour suivre la conférence (en anglais), le 31 juillet 2025 à partir de 8h00, puis disponible en replay : **Conférence S1 2025**

À propos de Renault Group

Renault Group est aux avant-postes d'une mobilité qui se réinvente. Le Groupe s'appuie sur la complémentarité de ses 4 marques – Renault, Dacia, Alpine, Mobilize – et propose des solutions de mobilités durables et innovantes à ses clients. Implanté dans 114 pays, Renault Group a vendu 2,265 millions de véhicules en 2024. Il réunit plus de 98 000 collaborateurs qui incarnent au quotidien sa Raison d'Être, pour que la mobilité nous rapproche les uns des autres.

Prêt à relever des défis sur route comme en compétition, le Groupe est engagé dans une transformation ambitieuse et génératrice de valeur centrée sur le développement de technologies et de services inédits, et d'une nouvelle gamme de véhicules encore plus compétitive, équilibrée et électrifiée. En phase avec les enjeux environnementaux, Renault Group a l'ambition d'atteindre la neutralité carbone en Europe d'ici à 2040.

D'avantage d'information : <https://www.renaultgroup.com/fr/>