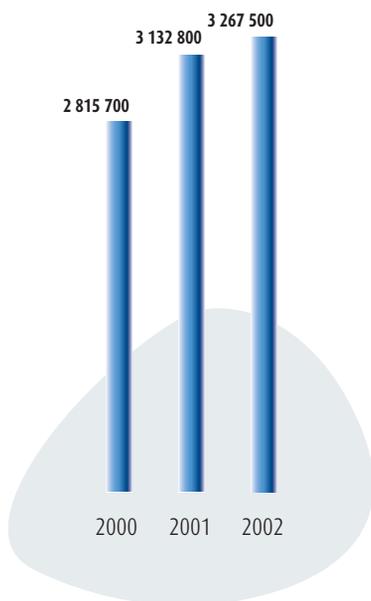


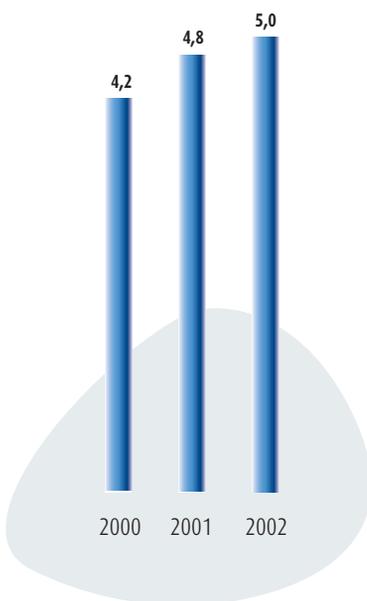
R A P P O R T
A N N U E L
2 0 0 2



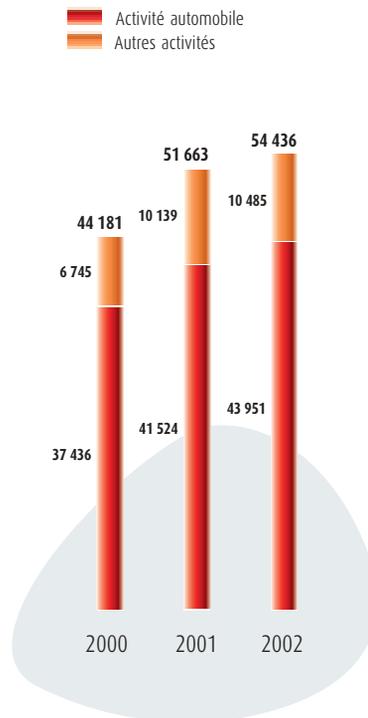
Ventes mondiales (en unités)



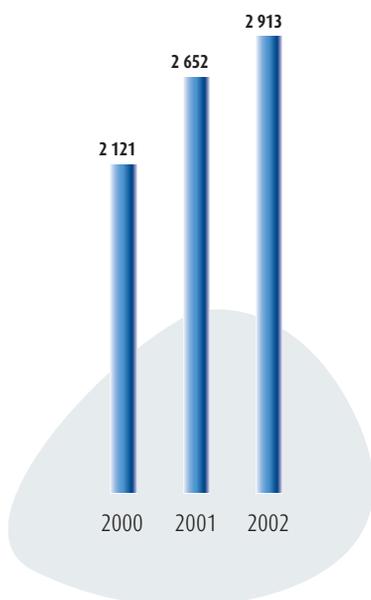
Marge opérationnelle automobile (en % du chiffre d'affaires)



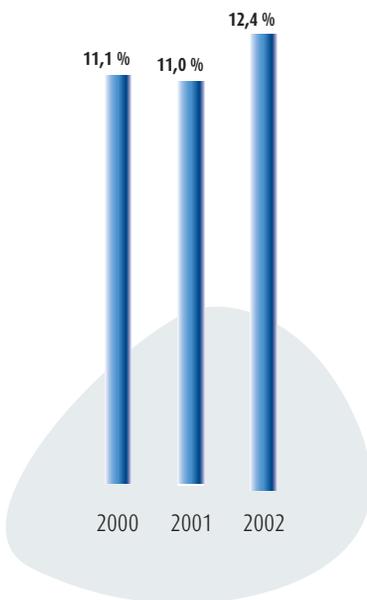
Chiffre d'affaires (en millions d'euros)



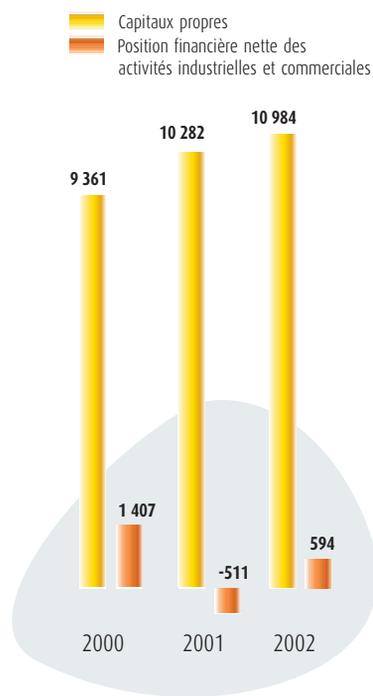
Marge opérationnelle consolidée (en millions d'euros)



Rentabilité des capitaux employés (après impôts)

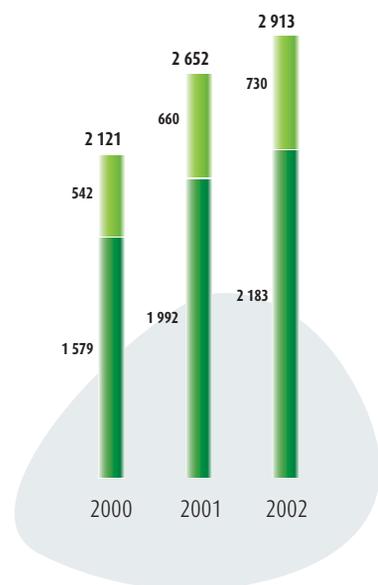


Structure financière (en millions d'euros)

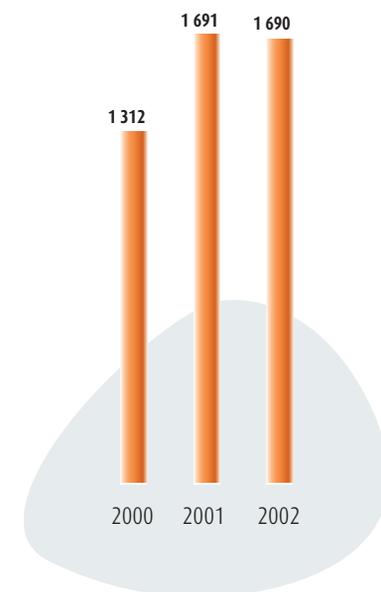


Marge opérationnelle
(en millions d'euros)

■ Activité automobile
■ Autres activités

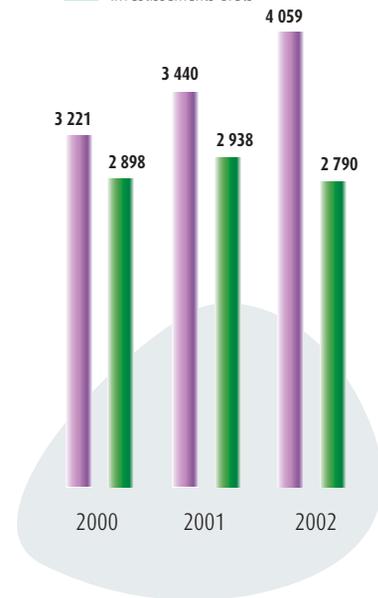


Résultat net part du groupe
(en millions d'euros)



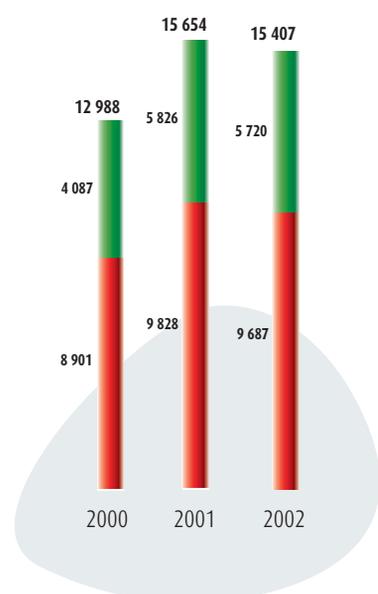
Marge brute d'autofinancement et investissements bruts en immobilisations corporelles
(activités industrielles et commerciales)
(en millions d'euros)

■ Marge brute d'autofinancement
■ Investissements bruts



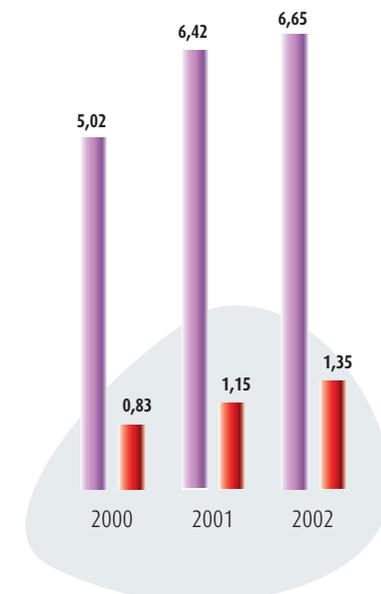
Capitaux employés
(en millions d'euros)

■ Activité automobile
■ Autres activités



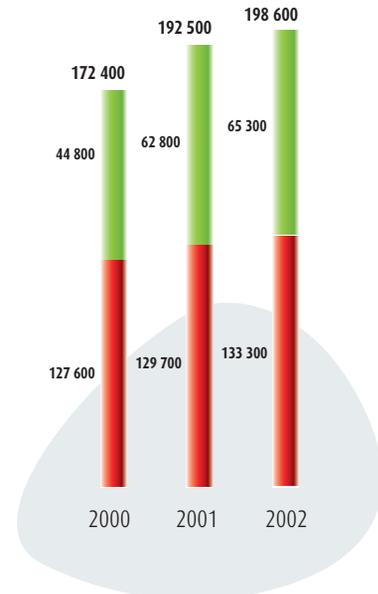
Résultat net par action Dividende net
(en euros)

■ Résultat net par action
■ Dividende net



Effectifs au 31 décembre

■ Activité automobile
■ Autres activités



Conseil de Surveillance

Thierry Peugeot
Président

Jean Boillot
Jean-Philippe Peugeot
Vice-Présidents

Pierre Banzet
Jean-Louis Dumas
Marc Friedel
Jean-Louis Masurel
François Michelin
Jean-Paul Parayre
Marie-Hélène Roncoroni
Ernest-Antoine Seillière de Laborde
Joseph F. Toot Jr.

Roland Peugeot
Bertrand Peugeot
Censeurs

Directoire

Jean-Martin Folz
Président du Directoire

Frédéric Saint-Geours
Directeur Marque Peugeot

Claude Satinet
Directeur Marque Citroën

Comité Exécutif

Jean-Martin Folz
Président du Directoire

Yann Delabrière
Directeur Finance, Contrôle, Performance

Gilles Michel
Directeur Plates-Formes,
Techniques, Achats

Jean-Marc Nicolle
Directeur Stratégie et Produit groupe

Robert Peugeot
Directeur Innovation et Qualité

Frédéric Saint-Geours
Directeur Marque Peugeot

Claude Satinet
Directeur Marque Citroën

Roland Vardanega
Directeur Industriel
et Fabrications

Jean-Luc Vergne
Directeur Relations et
Ressources Humaines

Etat-Major

Xavier Fels
Directeur Relations Extérieures

Jean-Louis Grégoire
Directeur Politique Cadres

Jean-Claude Hanus
Directeur Juridique

Liliane Lacourt
Directeur Communication

Commissaires aux Comptes Titulaires

**Coopers & Lybrand Audit
Constantin Associés**

Commissaires aux Comptes Suppléants

Louis-Pierre Schneider
François-Xavier Ameys

Situation au 1^{er} mars 2003



Comité Exécutif et Etat-Major

De gauche à droite : Roland Vardanega, Liliane Lacourt, Jean-Louis Grégoire, Jean-Luc Vergne, Frédéric Saint-Geours, Gilles Michel, Robert Peugeot, Jean-Martin Folz, Yann Delabrière, Jean-Claude Hanus, Claude Satinet, Jean-Marc Nicolle, Xavier Fels

Sommaire

2 Hommage à M. Pierre Peugeot

4 Message des Présidents

6 Rapport du Conseil de Surveillance

8 Rapport du Directoire

10 La stratégie de développement du groupe

16 Gouvernement d'entreprise

28 Rapport d'activité

60 Les politiques du groupe

96 Rapport de gestion

120 Données statistiques

131 Annexes au Rapport du Directoire

226 Rapports des Commissaires aux Comptes

234 Informations sur la Société Peugeot S.A.

242 Résolutions

PSA PEUGEOT CITROËN, fort de ses deux marques généralistes, est le 6^{ème} constructeur automobile mondial et sa part du marché mondial atteint 5,8 %. Il est le 2^{ème} constructeur automobile en Europe où sa part de marché atteint 15,5 % en 2002. Présent dans plus de 140 pays dans le monde, il y a vendu 3,27 millions de véhicules en 2002 et réalisé un chiffre d'affaires de 54,4 milliards d'euros. L'objectif du groupe pour 2006 est de vendre 4 millions de véhicules.

Le groupe comprend également Banque PSA Finance dédiée au financement automobile, l'entreprise de transport et de logistique, Gefco, et l'équipementier automobile, Faurecia.

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE ET EXTRAORDINAIRE DU 28 MAI 2003



Le présent document de référence a été déposé auprès de la Commission des Opérations de Bourse le 30 avril 2003, conformément au règlement n°98-01. Il pourra être utilisé à l'appui d'une opération financière s'il est complété par une note d'opération visée par la Commission des Opérations de Bourse.



M. Pierre Peugeot

Hommage à M. Pierre Peugeot

Notre groupe a été cruellement éprouvé par la disparition de son Président du Conseil de Surveillance, M. Pierre Peugeot, décédé le 1^{er} décembre 2002.

Né en 1932 à Valentigney dans le Pays de Montbéliard auquel il restera toujours très attaché, il commence sa carrière en 1957 à Sochaux comme attaché à la Direction des usines. Deux ans plus tard, il est appelé au siège à Paris pour être chargé plus spécialement du développement à l'international. En 1966, il rejoint la Direction Générale du nouveau holding Peugeot S.A., dont il devient membre du Directoire et Directeur Général en 1972. Il a alors été un acteur déterminant dans la vie du groupe et, notamment, dans toutes les grandes étapes de son évolution comme le rapprochement avec Citroën, le rachat des filiales européennes de Chrysler Corp. et la création de Fauceria. Le 1^{er} juillet 1998, il est élu Président du Conseil de Surveillance.

M. Pierre Peugeot a ainsi participé directement à la transformation de l'entreprise en un groupe d'envergure mondiale, tout en s'attachant à conserver ses spécificités et maintenir un actionnariat familial solide qu'il considérait comme un gage de stabilité et de pérennité.

Il était convaincu que l'avenir devait se fonder sur la culture humaine et technique du groupe acquise au fil des générations. L'Aventure Peugeot, dont la création en 1982 est son œuvre, illustre sa conception de l'histoire au service de l'avenir.

Rigoureux et exigeant d'abord avec lui-même, son éthique personnelle appelait le respect. Sous un premier abord austère, il était profondément humain. Le meilleur hommage que nous puissions rendre à sa mémoire est de poursuivre résolument nos efforts de développement dans la voie qu'il nous a tracée.



Jean-Martin Folz
Président du Directoire

Thierry Peugeot
Président du Conseil de Surveillance

En 2002, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a, pour la cinquième année consécutive, atteint l'ensemble des objectifs qu'il s'était fixés. Sur des marchés automobiles en recul, notamment en Europe et en Amérique latine, le succès des nouveaux modèles lancés par Peugeot et Citroën a permis de vendre 3,27 millions de voitures dans le monde, en progression de 4,3 % sur 2001. La marge opérationnelle, à 5 % du chiffre d'affaires pour la division automobile et 2 913 millions d'euros pour le groupe, correspond aux objectifs qui avaient été annoncés pour des marchés automobiles stables et traduit bien les progrès accomplis dans tous les domaines par le groupe.

C'est sur cette base désormais solidement établie que nous voulons construire notre stratégie de croissance à long terme fondée sur des gammes de produits répondant aux attentes de nos clients et sur le potentiel des deux marques automobiles du groupe.

PSA PEUGEOT CITROËN s'est clairement engagé dans la voie d'une croissance durable de ses ventes. Notre ambition est désormais de passer le cap des quatre millions de véhicules en 2006. Cet objectif réaliste est fondé sur la force croissante de Peugeot et de Citroën, sur notre savoir-faire automobile, clé du succès de nos produits, sur la politique de coopération qui accélère le développement de notre offre

et sur l'existence de marges de progrès significatives en Europe et hors Europe. Avec Peugeot et Citroën, le groupe est le seul constructeur automobile mondial à asseoir son développement sur deux marques généralistes, au rayonnement mondial et dotées de personnalités fortes. Peugeot est aujourd'hui parmi les quatre marques leaders en Europe, solidement implantée en Europe centrale et en Amérique latine, et en progrès rapide en Asie. Citroën connaît au début de 2003 une forte croissance en Europe de l'Ouest et de l'Est, qui rapproche la marque du groupe des quatre leaders. Elle est aussi bien établie en Amérique latine et profite à plein de l'essor du marché chinois. Les deux marques vont pouvoir maintenant disposer d'une gamme de voitures beaucoup plus large que par le passé et compter sur un nombre en progression régulière de clients fidèles ; elles bénéficient aussi d'une réserve de croissance. La complémentarité des produits Peugeot et Citroën, issue de concepts et de styles qui sont propres à chacune et accrue par le décalage de leurs calendriers deancements, permet aux deux marques de maintenir en parallèle une forte dynamique malgré la relative apathie des marchés. La signature en octobre 2002 des contrats concrétisant la seconde phase de développement du groupe en Chine, dont les principes ont été établis avec notre partenaire local et annoncés fin 2001, illustre

M message des Présidents

bien cette complémentarité. A côté du réseau Citroën, déjà bien établi sur l'ensemble du territoire chinois, Peugeot va développer sa propre base de concessionnaires, pour vendre des voitures issues de plates-formes communes produites à l'usine Dong Feng Peugeot Citroën de Wuhan.

Le savoir-faire du groupe, c'est la capacité de ses équipes à réaliser dans chaque automobile une synthèse réussie de style, d'innovations et de technologies utiles. Innover sans choquer, renouveler sans imiter, changer sans bouleverser, c'est ce que nous permettent une bonne écoute de nos clients, la capacité à leur offrir plus grâce à une bonne maîtrise des prix de revient, des modèles innovants et attractifs comme la 307 et la C3, des styles forts, des innovations technologiques telles que les moteurs diesel HDI et le filtre à particules.

La politique de coopérations ciblées, un potentiel que notre groupe exploite plus que tout autre constructeur automobile, renforce notre capacité de développement et de production, en nous appuyant sur les bureaux d'études, les contributions financières, les apports technologiques et en volumes de production de chacun de nos partenaires. Annoncée en juillet et confirmée en décembre 2002, la coopération avec BMW illustre chacun de ces aspects, en nous permettant de disposer rapidement de nouveaux petits moteurs à essence, produits à plus d'un million d'unités par an, qui seront plus économes et plus performants, grâce aux développements technologiques les plus avancés. Au-delà de leur impact sur

notre offre, ces coopérations sont une formidable opportunité pour nos équipes d'enrichir leur expertise et d'élargir leur vision du monde automobile.

Nos marges de progrès sont en Europe, où notre potentiel de gains de part de marché est encore élevé, ainsi qu'en témoignent les premiers résultats commerciaux de 2003, et hors Europe, où nous continuons de progresser sur les marchés où notre offre européenne correspond aux caractéristiques de la demande locale : Europe centrale et orientale, Proche-Orient, Amérique latine, Chine.

La stratégie du groupe PSA PEUGEOT CITROËN doit à la fois répondre aux attentes et aux aspirations de ses clients, de ses actionnaires et de son personnel.

Elle doit aboutir à proposer à notre client des gammes de produits diversifiées, riches de voitures performantes, innovantes, sûres, respectueuses de l'environnement et économiquement accessibles. Elle doit surtout garantir à nos clients un degré de qualité toujours plus élevé, qui nous permette de mériter la confiance que nos clients fidèles placent dans les marques du groupe. C'est aujourd'hui la priorité de notre groupe, qui entend renforcer sa place, sur ce terrain aussi, parmi les meilleurs de l'industrie.

Elle doit permettre de donner à nos actionnaires une claire visibilité à moyen terme sur l'avenir de l'entreprise dans laquelle ils investissent, la sécurité qu'ils souhaitent pour leurs investissements et un dividende en amélioration régulière, comme

c'est le cas depuis cinq ans. Dans ce domaine également, notre priorité est la qualité et la transparence de l'information financière et stratégique, que nous devons à tous ceux qui nous font confiance.

La mise en œuvre de cette stratégie repose entièrement sur la compétence et l'engagement des collaborateurs du groupe à tous les niveaux. Elle permet en retour de mener une politique active de l'emploi et de donner à chacun des collaborateurs du groupe dans le monde un potentiel d'épanouissement professionnel, une rémunération rendue attractive par un lien direct avec les résultats opérationnels du groupe et un système complet et participatif de prévoyance.

De nombreuses incertitudes pèsent sur l'année 2003 mais PSA PEUGEOT CITROËN entend maintenir fermement son cap, se concentrer sur la réalisation de ses objectifs opérationnels et continuer à préparer son avenir sur des bases claires.



Thierry Peugeot

Jean-Martin Folz

Rapport du Conseil de Surveillance

Durement éprouvé par la disparition de son Président, le Conseil de Surveillance s'associe pleinement à l'hommage rendu à celui-ci dans les pages qui précèdent. Empreint de l'histoire du groupe, dont il a directement contribué à façonner les grandes étapes des quarante dernières années, M. Pierre Peugeot était profondément attaché aux valeurs humaines et techniques qu'il a toujours voulu préserver et développer. Au Conseil de Surveillance, il poursuivait son objectif prioritaire de préparer l'avenir et de créer les conditions permettant d'assurer au groupe PSA PEUGEOT CITROËN la pérennité et la croissance tout en préservant son indépendance et son identité. Il est décédé à la fin d'une année au cours de laquelle le groupe a conforté sa place de deuxième constructeur européen et réduit l'écart qui le sépare du premier.

Le succès des gammes des deux marques, amplifié par les nombreux lancements, est à l'origine des performances commerciales de l'année écoulée. Elles ont permis une pleine utilisation des capacités de l'outil industriel et une amélioration de la rentabilité. Cette nouvelle progression doit être mise à l'actif du Directoire et de l'ensemble du personnel.

Le Conseil de Surveillance s'est tenu régulièrement informé des différentes activités du groupe et de leurs résultats.

Le Comité Financier, créé par le Conseil à l'automne dernier, a procédé à l'examen des comptes de l'exercice et s'est entretenu avec le Président du Directoire et le Directeur Financier de la situation financière et d'une manière plus générale de la politique financière du groupe. Suivant l'avis du Comité, le Conseil n'a pas d'observation à formuler sur les comptes et bilans soumis à votre approbation.

Le Comité Stratégique s'est réuni pour examiner des sujets importants pour l'avenir ; il a notamment étudié l'évolution des différentes coopérations industrielles ainsi que le plan à moyen long terme établi par le Directoire. Comme chaque année, le Comité des Rémunérations a arrêté la proposition de rémunération des membres du Directoire et l'a soumise au Conseil pour approbation.

Le Conseil de Surveillance a pris connaissance du rapport de gestion du Directoire ; les informations qu'il contient n'appellent pas d'observation de sa part. Parmi les différentes résolutions qui vous sont présentées, le Conseil tient à souligner certaines d'entre elles.

Le dividende proposé est de 1,35 € net par action en augmentation de 17,4 %. Il tient compte de la progression de la marge opérationnelle de 9,8 %. Le taux de distribution est de 20,7 % du bénéfice consolidé, contre 17,6 % l'année précédente.

M. Thierry Peugeot a été coopté membre du Conseil de Surveillance en remplacement de M. Pierre Peugeot pour la durée restant à courir du mandat de ce dernier (soit jusqu'à l'assemblée générale ordinaire qui statuera en 2004 sur les comptes de 2003) ; il vous est demandé la ratification de cette cooptation.

Les différentes résolutions financières sont le renouvellement d'autorisations dont la validité vient à expiration et ne comportent pas de modification substantielle. Les dispositions relatives au rachat d'actions et de réduction de capital par voie d'annulation d'actions reconduisent les dispositions antérieures sans novation ; leur mise en œuvre dépendra des opportunités du marché et de l'évolution de la position financière nette des sociétés industrielles et commerciales du groupe.

Pour l'avenir, le Conseil de Surveillance partage la confiance du Directoire dans les capacités du groupe à accomplir de nouveaux progrès dans les ventes des deux marques ainsi que dans la rentabilité. Pour le très court terme, les événements internationaux pourraient avoir une incidence sur la demande mais nul ne sait encore en mesurer ni l'ampleur, ni la durée. Le Conseil de Surveillance considère cependant que le groupe PSA PEUGEOT CITROËN dispose des produits et des moyens à même d'amortir un retournement temporaire de conjoncture.

Rapport du Directoire

10 La stratégie
de développement du groupe

16 Gouvernement d'entreprise

28 Rapport d'activité

60 Les politiques du groupe

96 Rapport de gestion

120 Données statistiques



La stratégie de développement du groupe

- 12 • Un groupe, deux marques
- 13 • Une vision de l'avenir à long terme
- 13 • Les hommes et les femmes du groupe
- 13 • Un développement durable
- 14 • Coûts, plates-formes et coopérations
- 15 • L'impératif de rentabilité
- 15 • Perspectives 2003





UN GROUPE, DEUX MARQUES

PSA PEUGEOT CITROËN construit son développement sur deux marques généralistes fortes, au rayonnement mondial et aux personnalités distinctes, dans le cadre de stratégies internationales coordonnées et surtout d'un plan produit cohérent ; celui-ci organise une offre complète pour chacune des deux marques, conçue pour en assurer la complémentarité des styles et des concepts d'une part, et définit un calendrier de lancement assurant la permanence d'une offre renouvelée du groupe dans chacun des segments du marché, d'autre part.

Les deux marques disposent dans les domaines du marketing, du commerce et plus généralement des relations avec leurs clients, de l'autonomie nécessaire à la conduite de politiques distinctes et, dans de nombreux cas, concurrentes.

A l'inverse, dans un souci d'efficacité et de recherche d'économies d'échelle, tout l'appareil technique, industriel, administratif et financier du groupe automobile a été unifié.

Outre son activité majeure de constructeur automobile, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN exerce trois autres métiers principaux : le financement des réseaux commerciaux et des clients des marques automobiles, le transport et la logistique, et enfin la conception et la production de composants et de modules

destinés à la production automobile.

Banque PSA Finance finance les stocks de véhicules neufs et de pièces de rechange des concessionnaires et propose aux acheteurs des marques Peugeot et Citroën une gamme complète de financements et de services associés. Elle est présente dans treize pays correspondant aux principales implantations des deux marques. Ces activités tiennent une place essentielle dans la stratégie du groupe.

Gefco est la deuxième entreprise de transport et de logistique en France et compte parmi les dix premières en Europe ; à partir de ses activités historiques d'approvisionnement des usines et la distribution des voitures et pièces de rechange du groupe PSA PEUGEOT CITROËN, Gefco constitue un pôle durable de développement du groupe et poursuit activement une politique de croissance de son activité au profit d'autres clients.

Enfin, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN est l'actionnaire majoritaire de Faurecia, deuxième équipementier européen et parmi les leaders mondiaux dans chacune de ses activités (intérieur véhicule, échappement, blocs avant), fournissant la plupart des grands constructeurs mondiaux et disposant d'une complète autonomie de gestion par rapport à l'activité automobile du groupe, dont il est l'un des fournisseurs.



UNE VISION DE L'AVENIR A LONG TERME

La stratégie du groupe PSA PEUGEOT CITROËN vise une croissance à long terme soutenue, en Europe et à l'international, fondée sur la satisfaction de ses clients, le développement des gammes de produits, l'innovation et l'excellence dans les technologies automobiles majeures, la compétence de ses équipes, la flexibilité et la maîtrise des coûts.

PSA PEUGEOT CITROËN est engagé dans la voie d'une croissance durable de ses ventes. L'objectif du groupe est d'atteindre 4 000 000 de véhicules et de collections vendus à l'horizon 2006 ; l'augmentation des ventes sera réalisée tant en Europe occidentale, où le groupe dispose de sensibles marges de progrès, notamment dans les pays où ses positions sont encore éloignées de son potentiel, qu'en dehors d'Europe, notamment en Europe centrale et orientale, en Amérique latine et en Chine.

La stratégie de PSA PEUGEOT CITROËN repose sur la conviction que la réussite d'un grand constructeur automobile réside, sur un marché qui ne cesse de se diversifier et de se segmenter, dans sa capacité à mettre sur le marché le plus rapidement possible des voitures différentes et innovantes pour satisfaire des clients de plus en plus exigeants et divers dans leurs attentes. Nos clients attendent des voitures séduisantes

capables de les satisfaire par leur style, leurs performances, leur confort, leur originalité, le plaisir de conduire qu'elles procurent. Ils attendent également des voitures leur permettant d'être des citoyens responsables face aux enjeux de sécurité, de réduction de la pollution atmosphérique, de recyclage, de qualité de vie dans les villes.

Le groupe continue à développer des produits innovants à fort potentiel d'image et attractifs pour la clientèle et à affirmer une position de leader dans des domaines clés de la technologie automobile, principalement ceux liés à l'environnement, à la sécurité, au confort des automobilistes.

La technologie diesel est désormais reconnue pour ses qualités environnementales, grâce notamment au développement par PSA PEUGEOT CITROËN des motorisations à injection directe haute pression, dont le moteur HDI est la référence du marché, et à l'introduction en première mondiale par le groupe du filtre à particules. Le groupe élargit son offre de motorisations diesel utilisant ces technologies et confirme son avance dans ce domaine grâce à de nouveaux développements. Sur la base de l'expérience unique qu'il a acquise dans le domaine des véhicules électriques, il développe les technologies d'hybridation et confirme l'introduction sur le marché européen de véhicules hybrides à partir de 2004.

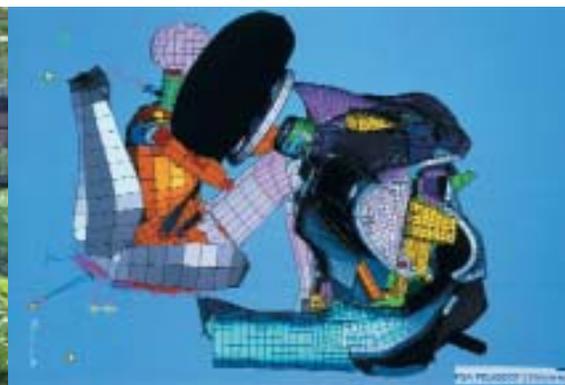
LES HOMMES ET LES FEMMES DU GROUPE

La stratégie du groupe requiert de disposer, dans tous les pays où le groupe se développe et à tous les niveaux de la hiérarchie, d'équipes compétentes, motivées et en mesure d'assurer et d'accompagner la croissance et l'internationalisation du groupe.

Pour ce faire, le groupe favorise un dialogue social soutenu permettant notamment d'associer l'ensemble du personnel, à l'échelle mondiale, à la stratégie du groupe et à ses résultats. Il met à ce titre un accent particulier sur la participation des salariés aux résultats du groupe et sur la mise en œuvre de systèmes de prévoyance à contribution définie. La formation du personnel, pour préparer dans tous les pays aux évolutions rapides du groupe, constitue également un axe majeur.

UN DEVELOPPEMENT DURABLE

L'objectif du groupe est de proposer aux acheteurs de voitures Peugeot et Citroën, des voitures dont les qualités et les prestations répondent tout à la fois aux objectifs d'amélioration de l'environnement et aux aspirations automobiles de chacun en matière de style, de sécurité, d'agrément de conduite et de satisfaction à l'usage. La réduction des émissions de gaz carbonique des automobiles est le premier champ d'action de PSA PEUGEOT CITROËN.



Par ses travaux et par leur application en grande série, notre groupe agit efficacement pour contribuer à réduire l'effet de serre.

Afin que l'usage de la voiture puisse être respectueux de la sécurité de tous, le groupe déploie tous ses efforts pour garantir la sécurité active et passive que les clients sont en droit d'attendre des marques Peugeot et Citroën.

L'insertion harmonieuse de la voiture dans l'environnement urbain est un autre domaine où PSA PEUGEOT CITROËN s'engage. Constructeur automobile, le groupe est un acteur majeur de la mobilité. Il veut contribuer à un développement durable de cette mobilité sans compromettre ni la qualité de l'air ni la qualité de vie.

COÛTS, PLATES-FORMES ET COOPERATIONS

Afin de maîtriser ses coûts, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a mis en place une ambitieuse stratégie de plates-formes. Elle repose sur trois nouvelles plates-formes, toutes lancées à fin 2001, qui servent de base à l'ensemble des nouveaux véhicules du groupe ; les véhicules construits sur une même plate-forme partagent au moins 60 % de leur prix de revient. L'organisation industrielle spécialise progressivement chaque usine d'assemblage européenne sur une plate-forme, à l'exception de

l'usine de Vigo en Espagne, réservée aux véhicules de grande hauteur. Cette stratégie génère une réduction substantielle des charges et des délais de développement, des dépenses d'industrialisation, des coûts de production et des prix d'achat des pièces et équipements, tout en favorisant la diversité des modèles. Elle permet maintenant d'assurer une maîtrise des budgets de développement et une stabilisation des investissements et d'accélérer en parallèle le rythme d'introduction des nouveaux modèles. En 2006, 90 % des voitures du groupe seront produites sur les trois nouvelles plates-formes.

Pour accélérer son développement et réduire ses coûts au-delà de ce qu'apporte la stratégie interne de plates-formes, le groupe met en œuvre une politique originale de coopérations. Celles-ci portent sur le partage entre des constructeurs indépendants, de manière ponctuelle et durable, du développement et de la production de composants ou de bases de véhicules pour lesquels l'effet de taille a un sens. A cet égard, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN s'est depuis des décennies distingué par sa capacité à conclure des coopérations stratégiques respectant la personnalité et l'autonomie des partenaires, avec Renault pour les moteurs V6 et les boîtes de vitesses automatiques, avec Fiat pour les monospaces et les véhicules utilitaires légers ou, depuis 1998, avec Ford, pour les moteurs diesel. Cette dernière



coopération permettra notamment au groupe d'être le premier constructeur mondial de moteurs diesel en 2004 et de bénéficier des effets d'échelle associés. Après l'accord PSA PEUGEOT CITROËN/Toyota annoncé en 2001 et portant sur le développement et la production, dans une usine commune située en République Tchèque, de véhicules d'entrée de gamme, la politique de coopérations du groupe a connu un nouveau développement en 2002 : PSA PEUGEOT CITROËN et BMW ont annoncé le développement et la production en commun d'une nouvelle famille de petits moteurs essence qui équiperont des véhicules des deux groupes. Ces accords permettent de partager les coûts de développement et de mettre en commun les compétences des partenaires et leurs moyens. Ils apportent les économies d'échelle indispensables à la compétitivité. Ce type de partenariat dans l'indépendance constitue pour PSA PEUGEOT CITROËN la bonne réponse aux défis et aux opportunités qu'apportent la mondialisation des marchés et l'évolution des attentes des clients.

L'IMPERATIF DE RENTABILITE

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a retenu comme outil de mesure de son efficacité industrielle et commerciale la rentabilité des capitaux qu'il emploie. Le groupe veut obtenir, en toutes circonstances, une rentabilité des capitaux employés d'au moins 8,5 % (après impôt)

couvrant le coût d'accès à ces capitaux et correspondant, pour la division automobile, à une marge opérationnelle de 3 % du chiffre d'affaires.

L'objectif permanent du groupe est d'obtenir un taux de rentabilité des capitaux employés, mesuré après impôt, de 13,5 %. Pour l'activité automobile, cet objectif correspond à une marge opérationnelle de 6 % du chiffre d'affaires.

PERSPECTIVES 2003

Le début de l'année 2003 est marqué par d'importantes incertitudes géopolitiques et économiques. Dans l'hypothèse où ces incertitudes ne débouchent pas sur une dépression économique majeure, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN retient pour 2003 un scénario de stabilité ou de léger recul du marché automobile européen (0 à -2 %).

Dans ce contexte, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN se donne pour objectif de poursuivre sa croissance en 2003 et d'atteindre 3 350 000 ventes grâce à la montée en puissance de ses gammes et aux lancements de plusieurs nouveaux modèles. L'objectif de marge opérationnelle pour 2003 s'inscrit entre 5 % et 5,2 % du chiffre d'affaires pour la division automobile et entre 3 000 et 3 100 millions d'euros pour le groupe dans son ensemble.



Gouvernement d'entreprise



- 18 • Le Conseil de Surveillance
- 21 • L'exécutif du groupe
- 22 • Les auditeurs
- 23 • PSA PEUGEOT CITROËN et ses actionnaires
- 25 • Assemblée générale du 28 mai 2003

La Société Peugeot S.A. a adopté depuis 1972 la forme de société à Conseil de Surveillance et Directoire qui permet de distinguer les fonctions de direction et de gestion assumées par le Directoire et les fonctions de contrôle dévolues au Conseil de Surveillance. Cette séparation répond particulièrement bien aux préoccupations d'équilibre des pouvoirs entre les fonctions exécutives et les fonctions de contrôle qui inspirent les principes du gouvernement d'entreprise.

LE CONSEIL DE SURVEILLANCE

Le Conseil de Surveillance est composé de douze membres, auxquels sont adjoints deux censeurs ; les membres du Conseil et les censeurs sont nommés par l'assemblée générale pour une durée de six ans. Les autres mandats exercés par les membres du Conseil de Surveillance et les censeurs figurent dans les documents annexes du rapport du directoire, de même que les dates de nomination et d'expiration des mandats en cours au Conseil de Surveillance de Peugeot S.A..

Le Conseil de Surveillance considère que sa composition reflète de manière appropriée la présence de l'actionnaire de référence constitué par le groupe familial Peugeot dans le capital de Peugeot S.A..

Le Conseil de Surveillance comprend trois membres qui représentent directement ou indirectement l'actionnaire de référence, M. Thierry Peugeot, M. Jean-Philippe Peugeot, Mme Marie-Hélène Roncoroni ainsi que deux membres qui leur sont apparentés, M. Pierre Banzet et M. Marc Friedel.

M. Jean-Louis Dumas, M. Jean-Louis Masurel et M. Joseph F. Toot, Jr. n'ont aucun lien avec la société, son groupe ou sa direction et apportent leur expérience internationale au fonctionnement du Conseil de Surveillance.

M. Jean Boillot a été président d'Automobiles Peugeot jusqu'en 1990 et apporte depuis lors au Conseil de Surveillance son expérience des activités industrielles et commerciales dans les métiers de l'automobile.

M. François Michelin, ancien gérant de la Compagnie Générale des Etablissements Michelin, apporte au Conseil son expérience du développement à l'international.

M. Ernest-Antoine Seillière de Laborde, président de Wendel Investissements, fait bénéficier le Conseil de sa connaissance approfondie de l'industrie ; Wendel est un actionnaire significatif de Valeo, groupe industriel de l'équipement automobile.

M. Jean-Paul Parayre, ancien président du Directoire de Peugeot S.A. et président du Conseil de Vallourec, apporte sa contribution au Conseil de Surveillance grâce à sa connaissance du produit automobile et du fonctionnement du groupe.

Aucun membre du Conseil de Surveillance n'exerce une fonction de direction générale ou une fonction salariée dans une société du groupe.

• Activité du Conseil en 2002

Au cours de l'exercice 2002, le Conseil de Surveillance s'est réuni à cinq reprises.

M. THIERRY PEUGEOT

Né le 19 août 1957, M. Thierry Peugeot est le fils aîné de M. Pierre Peugeot. Après une première expérience professionnelle aux Etats-Unis, il est entré dans le groupe PSA PEUGEOT CITROËN où il a successivement occupé les fonctions de chef de zone en Asie du Sud-Est pour la marque Peugeot, directeur général de Peugeot do Brasil, directeur général de SLICA – principale filiale commerciale de Peugeot en France -, puis pour la marque Citroën, responsable des grands comptes internationaux et directeur des services et pièces. Ce parcours professionnel se caractérise par une forte expérience internationale, axée avant tout autour du produit, du commerce et d'une connaissance des deux marques Peugeot et Citroën.

Depuis sa cooptation comme membre du Conseil de Surveillance, M. Thierry Peugeot a cessé toute fonction opérationnelle dans le groupe PSA PEUGEOT CITROËN.

Quatre réunions ont été consacrées notamment à l'examen du rapport trimestriel du directoire sur l'activité et les résultats des différents secteurs d'activité du groupe, à l'examen des comptes sociaux et consolidés et à la préparation de l'assemblée générale, aux délibérations sur des opérations entrant dans la stratégie du groupe et à des autorisations d'engagements.

Le conseil a été réuni une cinquième fois le 19 décembre 2002 à la suite du décès de son Président M. Pierre Peugeot. Il a procédé à la cooptation, puis à la désignation en tant que Président du Conseil de Surveillance de M. Thierry Peugeot. Au cours de cette réunion, M. Jean-Philippe Peugeot a été nommé Vice-Président, aux côtés de M. Jean Boillot, et Président du comité stratégique, en même temps qu'était confirmée la composition des comités du Conseil.

• Le fonctionnement du Conseil

Lors de sa séance du 15 avril 2003, le Conseil de Surveillance a adopté son règlement intérieur. Celui-ci précise notamment ses missions de contrôle permanent ainsi que les missions de contrôle trimestriel à l'occasion de l'examen du rapport d'activité du directoire et de la présentation par le directoire des comptes annuels, des comptes consolidés et du rapport de gestion destiné à l'assemblée des actionnaires. Le règlement

rappelle que le Conseil de Surveillance doit, conformément à l'article 9 des statuts de Peugeot S.A., donner son autorisation préalable pour les actes suivants du directoire :

- réaliser toutes augmentations de capital en numéraire ou par incorporation de réserves ainsi que toutes réductions de capital, autorisées par l'assemblée générale,
- réaliser toutes émissions d'obligations, convertibles ou non, autorisées par l'assemblée,
- établir tous projets de traité de fusion ou d'acte d'apport partiel d'actif,
- passer ou dénoncer tous accords industriels ou commerciaux engageant l'avenir de la société Peugeot S.A. avec toutes autres entreprises ayant un objet analogue ou connexe à celui de la société, et plus généralement réaliser toutes opérations majeures de nature à modifier de manière substantielle le périmètre d'activité ou la structure financière de la société et du groupe qu'elle contrôle.

En outre, le directoire ne peut accomplir que sur décision prise à l'unanimité de ses membres ou, à défaut, sur autorisation préalable du Conseil de Surveillance, certains actes dépassant des seuils fixés par le Conseil de Surveillance à 50 millions d'euros pour l'achat, la vente, l'échange ou l'apport de tout immeuble d'exploitation et fonds de commerce de la société Peugeot S.A., 50 millions d'euros

pour l'achat, l'acquisition ou cession de toute participation dans d'autres entreprises et représentant directement ou indirectement un investissement, une dépense ou une garantie de crédit ou de passif, immédiats ou différés et 100 millions d'euros pour tout emprunt, autre qu'obligataire, de Peugeot S.A..

Le règlement intérieur précise les modes d'information du Conseil de Surveillance, d'établissement de son ordre du jour, les missions de chacun des comités spécialisés du Conseil de Surveillance, ainsi que les obligations incombant aux membres du Conseil de Surveillance, notamment celles tenant à leur qualité d'initiés permanents.

• Les Comités spécialisés du Conseil de Surveillance

Le Conseil de Surveillance a institué trois comités spécialisés : un comité stratégique, un comité des rémunérations et des nominations et un comité financier.

Le **comité stratégique**, créé en 1998, est composé à la fin de 2002 de M. Jean-Philippe Peugeot, Président, M. Jean Boillot, M. Jean-Louis Dumas, M. François Michelin, M. Jean-Paul Parayre, M. Thierry Peugeot, M. Ernest-Antoine Seillière de Laborde. Le comité stratégique a pour mission de réfléchir à l'avenir à long terme et aux grandes orientations du groupe. Il émet des avis, propositions et recommandations au Conseil de

Surveillance pour préparer l'examen de tout projet d'importance stratégique et de suivre l'évolution des opérations significatives en cours. Le comité stratégique se réunit en particulier lorsqu'un projet pouvant engager l'avenir de la société ou étant de nature à modifier de manière substantielle le périmètre d'activité ou la structure financière de la société ou du groupe est soumis au Conseil de Surveillance pour autorisation préalable.

Le comité stratégique s'est réuni à deux reprises au cours de l'exercice 2002. Il a notamment examiné le déroulement des coopérations engagées par le groupe avec différents constructeurs automobiles ainsi que les perspectives à moyen terme de la division automobile du groupe.

Le comité des rémunérations et des nominations :

Le Conseil de Surveillance a créé un comité des rémunérations en 1998 dont la mission a été élargie par le Conseil de Surveillance en date du 11 février 2003 pour préparer ses décisions en matière de nomination des membres de ce conseil et des membres du directoire. Il est composé à fin 2002 de M. Thierry Peugeot, Président, M. François Michelin et M. Ernest-Antoine Seillière de Laborde.

Il a pour mission de faire des propositions au Conseil de Surveillance en ce qui concerne la rémunération des membres du directoire, celle des membres du Conseil de Surveillance et des comités, ainsi que l'attribution, le cas échéant, d'options d'achat d'actions aux membres du directoire ; il a également pour mission de préparer la procédure de sélection des membres du Conseil de Surveillance et des membres du directoire, de déterminer les critères à retenir et d'établir des

propositions de nomination ou de renouvellement. Le comité s'est réuni une fois au cours de l'exercice 2002 et une fois en février 2003 pour préparer les décisions du Conseil de Surveillance sur la détermination de la part fixe de la rémunération de chacun des membres du directoire et de la part variable de celle-ci.

Le comité financier, mis en place en 2002, est composé de M. Marc Friedel, Président, M. Jean-Louis Masurel et Mme Marie-Hélène Roncoroni.

Il a pour mission de donner au Conseil de Surveillance son avis sur les comptes sociaux et consolidés de Peugeot S.A. lors de la présentation des comptes annuels ou intermédiaires. Il peut être saisi pour examen de tout projet nécessitant l'autorisation préalable du Conseil, notamment en cas d'opérations ayant une incidence sur le capital. Le comité financier s'est réuni une première fois le 9 décembre 2002 pour procéder à un examen d'ensemble de la stratégie de financement du groupe et de son organisation en matière de gestion financière ; il s'est réuni également le 4 février 2003 pour examiner les modalités d'arrêtés des comptes du groupe pour 2002, avant leur présentation au Conseil de Surveillance du 11 février 2003, et le 3 avril 2003 pour examiner notamment les procédures de contrôle en vigueur dans le groupe.

• Rémunération du Conseil de Surveillance

Les membres du Conseil de Surveillance ainsi que les censeurs sont rémunérés par des jetons de présence annuels d'un montant total de 192 500 euros qui sont répartis à parts égales. Le président du Conseil de Surveillance, les vice-présidents ainsi que les membres des comités du Conseil de Surveillance perçoivent une

rémunération supplémentaire particulière votée par le Conseil de Surveillance dans le cadre des conventions réglementées. Le détail des sommes perçues par chaque membre du Conseil de Surveillance et par les censeurs figure dans les Documents annexes au rapport du directoire.

L'EXECUTIF DU GROUPE

Le **directoire** de Peugeot S.A. est composé de trois membres : M. Jean-Martin Folz, Président, et M. Frédéric Saint-Geours et M. Claude Satinet qui sont également respectivement directeurs généraux d'Automobiles Peugeot et d'Automobiles Citroën. La **direction exécutive** du groupe PSA PEUGEOT CITROËN est assurée par le comité exécutif du groupe, composé de neuf membres. Au 1^{er} janvier 2003, le comité exécutif est composé des trois membres du directoire, de M. Yann Delabrière (Finances, Contrôle, Performance), M. Gilles Michel (Plates-Formes, Techniques, Achats), M. Jean-Marc Nicolle (Stratégie et Produit groupe), M. Robert Peugeot (Innovation et Qualité), M. Roland Vardanega (Industriel et Fabrications) et M. Jean-Luc Vergne (Relations et Ressources Humaines). Il est complété par un état-major composé de M. Xavier Fels (Relations Extérieures), M. Jean-Louis Grégoire (Politique Cadres), M. Jean-Claude Hanus (Juridique) et Mme Liliane Lacourt (Communication), directement rattachés au président du directoire.

Le comité exécutif et l'état-major se réunissent chaque semaine pour examiner toutes les questions relatives à l'animation générale du groupe et à la direction de la division automobile. Des comités spécifiques à chacune des autres activités du groupe se réunissent par ailleurs chaque mois pour en superviser l'activité.

L'animation du groupe repose enfin sur un **comité des directeurs**, regroupant les principaux responsables opérationnels du groupe et comprenant au 1^{er} mars 2003, 52 membres, ainsi que le comité exécutif et l'état-major. Le comité des directeurs se réunit mensuellement.

• Rémunération des organes exécutifs

Les modalités de rémunération des membres du comité exécutif, de l'état-major et du comité des directeurs du groupe suivent des principes analogues à ceux des cadres du groupe.

Cette rémunération comprend une partie fixe et une partie variable, fondée sur la réalisation des objectifs assignés à chaque cadre dirigeant et sur la réalisation des objectifs de marge opérationnelle et de qualité du groupe pour l'exercice considéré.

L'objectif de marge opérationnelle est annoncé publiquement par le groupe au début de chaque exercice. Pour l'exercice 2002, il s'établissait à 2 900 millions d'euros. Pour l'exercice 2003 il est de 3 100 millions d'euros.

Au titre de l'exercice 2002, les membres du directoire ont perçu les rémunérations suivantes :

- Jean-Martin Folz : 1 904 765 euros dont une part variable de 53,74 %
- Frédéric Saint-Geours : 810 825 euros dont une part variable de 43,74 %
- Claude Satinet : 809 825 euros dont une part variable de 43,76 %

La rémunération globale attribuée au comité exécutif et à l'état-major s'est élevée à 7,8 millions d'euros, dont la part variable a représenté 40 % du total. Pour les membres du comité des directeurs en fonction au 31 décembre 2002, la part variable a représenté 28 % du total des rémunérations attribuées.

• Options d'achat d'actions

Les membres du comité exécutif (y compris les membres du directoire), de l'état-major et du comité des directeurs participent aux programmes d'options d'achat d'actions Peugeot S.A. mis en place en 1999, 2000, 2001 et 2002 suivant les principes généraux d'attribution de ces programmes.

Le directoire, en plein accord avec le Conseil de Surveillance et dans les limites fixées par l'assemblée générale des actionnaires, a fixé pour règles, à compter de 2002, pour l'attribution éventuelle dans une année donnée d'options d'achat d'actions au bénéfice des dirigeants et salariés de la société ou des sociétés qui lui sont liées, que le cours de référence de ce plan d'option serait la moyenne des premiers cours cotés lors des 20 séances de bourse suivant la publication par Peugeot S.A. de ses résultats consolidés du premier semestre et de n'effectuer aucun rabais sur ce cours moyen.

En 2002, le directoire, faisant usage de l'autorisation conférée par l'assemblée générale du 15 mai 2002, a mis en place le 20 août, un plan d'achat d'actions Peugeot S.A. portant sur 860 100 options à un prix de 46,28 euros par option.

Dans ce cadre, le Conseil de Surveillance a alloué aux membres du directoire 126 000 options d'achat d'actions, réparties comme suit : M. Jean-Martin Folz 60 000 options d'achat, M. Frédéric Saint-Geours 33 000 options d'achat et M. Claude Satinet 33 000 options d'achat.

A fin 2002, les options d'achat d'actions détenues par les membres du comité exécutif (y compris les membres du directoire) et de l'état-major portaient sur 1 085 000 titres, sur un total de 2 830 800 options attribuées.

Le détail des plans d'options d'achat d'actions en vigueur au 31 décembre 2002, le nombre global des options attribuées aux onze plus importants bénéficiaires non mandataires sociaux du plan d'option d'achat 2002, ainsi que le nombre des options levées en 2002 figurent dans les Documents annexes au rapport du directoire.

Faurecia met en place ses propres plans d'attribution d'options. Son Conseil d'Administration a décidé en 2003 le principe d'une décision d'attributions éventuelles d'options de souscription ou d'achat lors de sa réunion qui examine les propositions de résolutions à soumettre à l'assemblée générale annuelle. Il a également décidé de n'effectuer dorénavant aucun rabais sur la moyenne des cours prise en considération.

LES AUDITEURS

Conformément à la loi française sur les sociétés commerciales, la certification des comptes consolidés et des comptes sociaux de Peugeot S.A. est effectuée par deux commissaires aux comptes qui procèdent ainsi à un examen conjoint de l'ensemble des comptes, des modalités de leur établissement et des procédures de contrôle interne du groupe. Les deux commissaires aux comptes, Coopers & Lybrand Audit, membre du groupe PricewaterhouseCoopers, et Constantin Associés, membre du groupe Constantin, ont été mandatés par l'assemblée générale du 2 juin 1999 sur proposition du directoire de Peugeot S.A. et après réalisation d'un appel d'offres ouvert, et leur mandat expire lors de l'assemblée générale qui statuera sur les comptes de l'exercice 2004.

PricewaterhouseCoopers et Constantin exercent, à travers les membres de leur

réseau dans chaque pays, les fonctions d'auditeur légal de l'ensemble des sociétés consolidées par intégration globale du groupe, à l'exception des sociétés du groupe Faurecia. Ils sont ainsi en mesure d'exercer pleinement leur mission sur les comptes consolidés du groupe PSA PEUGEOT CITROËN.

Pour Faurecia, qui est cotée à la Bourse de Paris, les commissaires aux comptes sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires de la société. Les deux commissaires aux comptes, Coopers & Lybrand Audit, membre du groupe PricewaterhouseCoopers, et Ernst & Young Audit, membre du groupe Ernst & Young, ont été mandatés par l'assemblée générale du 1^{er} juin 2001 et leur mandat expire lors de l'assemblée générale qui statuera sur les comptes de l'exercice 2006.

Les commissaires aux comptes des sociétés en coopération avec d'autres constructeurs automobiles, qui sont consolidées par mise en équivalence, sont désignés avec les partenaires de chaque coopération.

Compte tenu de réorganisations internes au groupe PricewaterhouseCoopers, les mandats exercés par Coopers & Lybrand Audit seront transférés, pour leur durée restant à courir, à PricewaterhouseCoopers Audit.

La rémunération des auditeurs s'est élevée pour l'exercice 2002 à 11,6 millions d'euros, dont 9,5 millions d'euros pour PricewaterhouseCoopers, 1,1 million d'euros pour Ernst & Young et 0,9 million d'euros pour Constantin. Par ailleurs, les sociétés membres du réseau PricewaterhouseCoopers et du réseau Ernst & Young ont respectivement été rémunérées à hauteur de 1,6 million d'euros et 0,5 million d'euros pour des prestations autres que

l'audit consistant pour l'essentiel en missions de conseil juridique et fiscal.

PSA PEUGEOT CITROËN ET SES ACTIONNAIRES

• L'information des actionnaires

PSA PEUGEOT CITROËN s'est donné pour objectif d'informer régulièrement et clairement l'ensemble de ses actionnaires, français et étrangers, individuels et institutionnels. Le groupe s'attache à améliorer en permanence l'efficacité de sa communication financière, qu'il s'agisse des différentes sources d'information mises à la disposition des actionnaires ou des relations directes lors des rencontres et événements organisés à cet effet.

Un ensemble de publications est dédié à tous les actionnaires du groupe :

- le rapport annuel, édité en versions française et anglaise ;
- le rapport semestriel, également édité en versions française et anglaise ;
- les communiqués de presse et avis financiers ;
- la lettre aux actionnaires ;
- le Guide de l'Actionnaire.

L'ensemble de ces publications est disponible sur le site Internet du groupe, www.psa-peugeot-citroen.com, qui permet également de consulter en temps réel le cours de bourse de l'action Peugeot S.A..

Afin de nouer et maintenir un véritable dialogue, PSA PEUGEOT CITROËN multiplie les occasions de rencontre avec ses actionnaires et l'ensemble de la communauté financière. Trois grands rendez-vous sont pris à l'occasion de la publication des résultats annuels et semestriels ainsi que pour l'assemblée générale. Par ailleurs, le groupe convie régulièrement les actionnaires et les investisseurs à des réunions en Europe, aux

Etats-Unis et en Asie, à des visites de sites, qui sont autant d'occasions de dialogue, et propose aux analystes des réunions thématiques pour leur permettre de mieux comprendre la réalité opérationnelle du groupe. PSA PEUGEOT CITROËN participe également aux présentations sectorielles des institutions financières actives sur les marchés de capitaux.

Tout actionnaire qui souhaite recevoir régulièrement les informations financières du groupe PSA PEUGEOT CITROËN peut se faire inscrire au siège de la société :

Peugeot S.A. - Communication Financière
75 avenue de la Grande Armée - 75116 Paris
Tél : 01.40.66.37.60

Fax : 01.40.66.51.99

e-mail : communication.financiere@psa.fr

• Rachats d'actions

Le groupe considère que le rachat de ses actions constitue une opportunité attractive d'investissement pour lui-même et pour ses actionnaires, tant que le cours de l'action ne reflète pas ses performances. Les résultats récurrents générés par les activités du groupe et les liquidités disponibles lui permettent de mener ces opérations en parallèle avec son programme d'investissements de 3 milliards d'euros par an, destiné à renouveler rapidement et à étendre son offre de produits ainsi qu'à assurer son développement international.

Dans ce cadre, le groupe a poursuivi les rachats d'actions commencés en 1999. Conformément aux autorisations données par les assemblées générales du 16 mai 2001, dans sa septième résolution et du 15 mai 2002, dans sa septième résolution, le groupe a racheté en net 12 231 422 actions au cours de l'année 2002, à un cours moyen de 45,42 euros.

Au 31 décembre 2002, Peugeot S.A.

détenait 15 208 709 de ses propres actions, dont 2 783 200 actions au titre des plans d'options d'achat en vigueur.

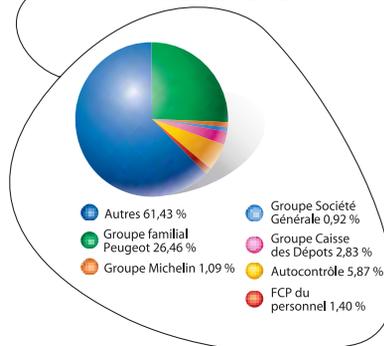
• Evolution et contrôle du capital

Au 31 décembre 2002, le capital de la société s'élève à 259 109 146 euros, représenté par 259 109 146 actions de nominal 1 euro chacune, sans changement par rapport à l'exercice précédent.

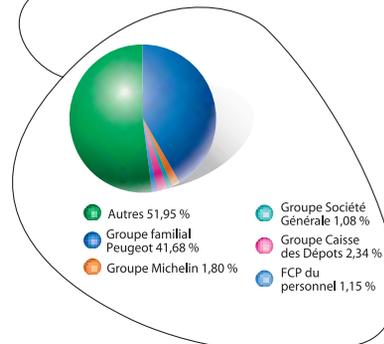
Les participations des principaux actionnaires identifiés de la société sont détaillées dans le tableau "Contrôle du capital" qui figure avec les renseignements concernant le capital dans les Documents annexes au rapport du directoire.

Outre l'effet mécanique des rachats d'actions propres sur les droits de vote, ces participations ont fait l'objet d'une modification au cours de l'année 2002 : le groupe Société Générale détient, au 31 décembre 2002, 0,92 % des actions

Structure de l'actionariat au 31 décembre 2002



Structure des droits de vote au 31 décembre 2002

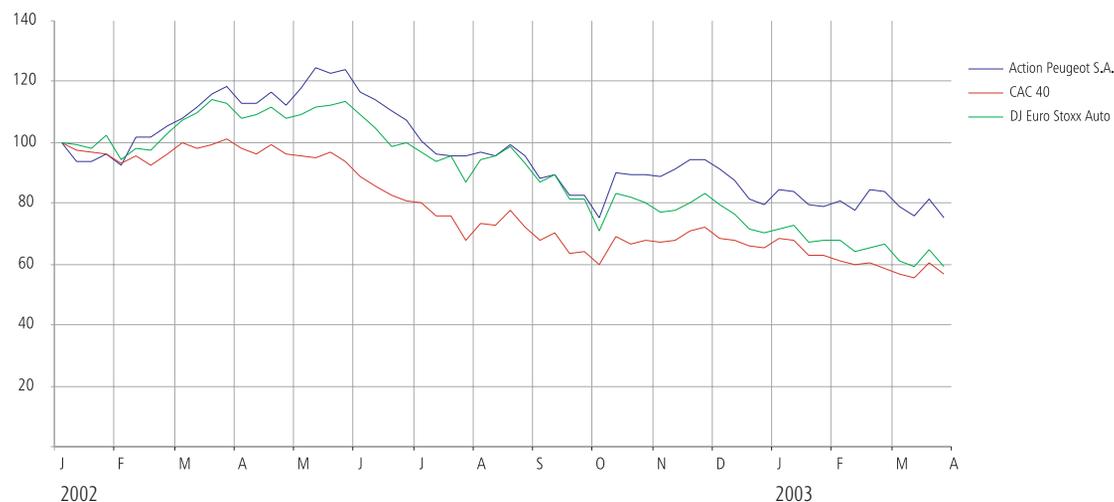


L'ACTION PEUGEOT S.A

Le cours de l'action Peugeot S.A. s'est établi à 38,86 euros au 31 décembre 2002, en recul de 18,62 % par rapport aux 47,75 euros au 28 décembre 2001. Cette évolution se compare sur la même période à un retrait de 33,75 % de l'indice CAC 40 et de 29,62 % pour le DJ Euro Stoxx Auto.

Courbes d'évolution du cours de l'action Peugeot S.A.

ACTION PEUGEOT S.A. CAC 40 ET DJ EURO STOXX AUTOMOBILE EN 2002 (base 100) (en euros)



Source : Euronext

COURS EXTREMES MENSUELS SUR 5 ANS (en euros)



Source : Euronext

AGENDA

- | | |
|-----------------|--|
| 24 avril 2003 | Chiffre d'affaires du premier trimestre 2003 |
| 28 mai 2003 | Assemblée Générale des Actionnaires |
| 4 juin 2003 | Paiement du Dividende 2002 |
| 24 juillet 2003 | Résultats du premier semestre 2003 |
| 22 octobre 2003 | Chiffre d'affaires du troisième trimestre 2003 |

de la société Peugeot S.A., correspondant à 1,08 % des droits de vote, contre respectivement 3,13 % et 4,22 % au 31 décembre 2001.

Il est rappelé que les clauses statutaires de Peugeot S.A. obligent tout actionnaire venant à détenir 2 % ou plus du capital de la société à se déclarer auprès d'elle ; il en serait de même pour tout mouvement de plus de 1 % au-delà de ce seuil.

A la demande d'un ou plusieurs actionnaires détenant ensemble au moins 5 % du capital, les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée à la société, dans le cadre de l'obligation de déclaration de franchissement des seuils ci-dessus, seront privées du droit de vote jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de la régularisation de la notification non effectuée.

Il n'existe aucune autre clause statutaire de limitation du droit de vote.

• Droit de vote en assemblée générale

Un droit de vote en assemblée générale est attaché à chaque action. Toutefois, les détenteurs d'actions inscrites au nominatif depuis plus de quatre ans bénéficient d'un droit de vote double. Le dispositif du droit de vote double a été reconduit lors de la transformation en 1972 de Peugeot S.A. en société à Conseil de Surveillance et Directoire, avec un droit de vote double attaché à une détention minimale de deux ans ; l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 29 juin 1987 a porté cette durée de détention à quatre ans.

Au 31 décembre 2002, les 259 109 146 actions composant le capital de Peugeot S.A. correspondent ainsi à 313 211 826 droits de vote.

Il est rappelé que les actions propres

détenues par Peugeot S.A. ne bénéficient pas du droit de vote.

ASSEMBLEE GENERALE DU 28 MAI 2003

• Affectation des résultats

Les résultats consolidés enregistrés en 2002 ainsi que les objectifs fixés pour 2003 conduisent le directoire à proposer à l'assemblée générale une nouvelle augmentation du dividende, soit un dividende net de 1,35 euro par action (contre 1,15 euro par action l'année précédente) et un revenu global de 2,025 euros y compris avoir fiscal.

La distribution proposée pour l'exercice 2002 correspond, compte tenu des actions en circulation au 31 décembre 2002, à un montant total de 350 millions d'euros, soit un ratio de distribution par rapport au résultat net consolidé part du groupe de 20,7 %.

Conformément aux dispositions de l'article 47 de la loi du 12 juillet 1965, les distributions de dividende au titre des trois derniers exercices sont rappelées ci-après :

	1999	2000	2001
Nombre d'actions	273 056 760	282 559 146	255 409 004
Dividende net	0,45 €	0,83 €	1,15 €
Impôts déjà versés au Trésor	0,23 €	0,42 €	0,58 €
Revenu global	0,68 €	1,25 €	1,73 €

• Autorisations financières

Six délégations de pouvoirs en matière financière sont soumises à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires.

La première, qui fait l'objet de la huitième résolution, porte sur l'autorisation d'un programme de rachat d'actions Peugeot S.A. dans la limite de 25 millions d'actions, soit près de 10 % du nombre total d'actions de Peugeot S.A.. L'intention du groupe est, dans les limites proposées, de procéder à

ces rachats d'actions en fonction des opportunités de cours offertes par le marché du titre, tout en conservant la maîtrise de sa position financière nette.

Les trois délégations suivantes, objet des neuvième, dixième et onzième résolutions portent sur les émissions de nouvelles actions ou titres donnant accès au capital de la société, avec ou sans maintien du droit préférentiel de souscription et, le cas échéant, en période d'offre publique d'achat ou d'échange sur les titres de la société. Elles visent à renouveler les autorisations existantes. Les augmentations de capital qui résulteraient, le cas échéant, de telles opérations, ne pourraient avoir pour effet de porter le capital social à un montant nominal supérieur à 400 millions d'euros, pour un capital actuel de 259 109 146 euros.

La cinquième délégation, objet de la douzième résolution, résulte de l'obligation faite aux sociétés anonymes par la loi sur l'épargne salariale du 9 février 2001, complétée par la loi de modernisation sociale de janvier 2002, de prévoir une

augmentation de capital réservée aux salariés. Le directoire n'est pas favorable à l'adoption de cette résolution.

La dernière autorisation, objet de la treizième résolution, vise à autoriser le directoire à procéder à l'annulation des titres en autodétention, dans la limite de 10 % du nombre total d'actions Peugeot S.A. par période de vingt-quatre mois. L'intention de la société est de procéder à terme à l'annulation de l'essentiel des titres acquis.

ETHIQUE DE L'ENTREPRISE

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a adopté en mars 2003 une Charte Ethique qui formalise les principes d'action et de comportement qui ont toujours guidé ses dirigeants avec l'adhésion de tous les salariés. Un Délégué à l'Ethique a été désigné.

CHARTRE ETHIQUE

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a construit son développement sur la base de valeurs et de principes d'action et de comportement mis en œuvre par ses dirigeants et ses salariés. Ils constituent le fondement des rapports de confiance qui doivent exister entre l'entreprise, ses clients, ses fournisseurs et ses actionnaires, ainsi qu'entre les membres de son personnel.

Cette charte éthique a pour but de formaliser ce corps de références communes essentielles afin que chacun dans le groupe puisse s'y référer et s'y conformer en toutes circonstances.

Ces règles ne sont pas exhaustives mais, alliées au sens des responsabilités de chacun, elles constituent autant de repères utiles pour tous les membres de l'entreprise et l'ensemble de ses partenaires.

PRINCIPES D'ACTION

Respect de la légalité

Les sociétés du groupe PSA PEUGEOT CITROËN appliquent dans tous les domaines les lois et règlements en vigueur dans tous les pays où elles exercent leur activité. Elles appliquent les conventions internationales de l'Organisation Internationale du Travail, en particulier celles

relatives à la protection des travailleurs, à l'interdiction du travail forcé, du travail des enfants. Elles appliquent les conventions internationales relatives à la lutte contre la corruption d'agents publics.

Respect de la loyauté et transparence

Les sociétés du groupe ont pour principe la loyauté à l'égard de leurs clients et de leurs fournisseurs, afin d'instaurer et de maintenir des relations de confiance durables.

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN fournit à ses actionnaires une information transparente et complète et traduit fidèlement ses opérations dans ses comptes.

Respect de la santé et de la sécurité du travail

Les sociétés du groupe PSA PEUGEOT CITROËN s'attachent à mettre en œuvre une politique active de prévention en matière de santé et de sécurité du travail et à veiller à son application constante ; elles demandent à leurs sous-traitants qui interviennent dans leurs installations d'avoir la même vigilance.

Respect des droits des salariés

Les sociétés du groupe PSA PEUGEOT CITROËN veillent au respect des droits des salariés. Elles ont pour principe de n'opérer aucune discrimination, pour quelque cause que ce soit, à l'embauche et dans les relations de travail et se comportent

à l'égard de chacun avec dignité et dans un total respect de sa vie privée. Elles assurent un dialogue social actif avec les instances représentatives du personnel, dans le respect de l'indépendance et du pluralisme syndicaux.

Respect de l'environnement

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN s'attache à mettre en œuvre une politique de gestion et d'amélioration constante de ses installations industrielles avec le souci de la préservation de l'environnement. Il met en œuvre les systèmes de contrôle nécessaires par des mesures permanentes et fiables.

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN est particulièrement attentif à la mise sur le marché, quels que soient les pays concernés, de véhicules aux meilleurs standards de performances environnementales et s'attache à rechercher et promouvoir les solutions techniques innovantes qui y contribuent.

PRINCIPES DE COMPORTEMENT

Les membres du personnel des sociétés du groupe, dans l'exercice de leurs responsabilités, doivent appliquer des principes d'intégrité et de loyauté afin de préserver les relations de confiance que le groupe doit entretenir avec l'ensemble de ses partenaires, et de conforter la solidarité et la cohésion sociale.

Engagement professionnel

Chaque membre du personnel met en œuvre ses compétences professionnelles au meilleur niveau possible et contribue effectivement au respect des principes d'actions du groupe dans un esprit de solidarité.

Protection des biens de l'entreprise - Confidentialité

Chaque membre du personnel des sociétés du groupe a l'obligation de ne pas divulguer à des tiers ou à des personnes employées au sein du groupe qui ne sont pas habilitées à en avoir connaissance, les informations professionnelles confidentielles auxquelles il a accès. Chaque collaborateur s'interdit d'utiliser directement ou indirectement, à des fins personnelles, des informations privilégiées qu'il pourrait détenir dans le cadre ou à l'occasion de ses fonctions.

CONFLITS D'INTERETS

Chaque membre du personnel doit éviter toute situation de conflit entre les intérêts du groupe et son intérêt personnel ou celui de ses proches.

En particulier chaque membre du personnel s'interdit toute prise d'intérêt chez un fournisseur ou un client, sauf si elle est effectuée par l'achat de titres cotés dans le

cadre de la gestion d'un portefeuille de titres et dans le respect des règles interdisant l'utilisation d'informations privilégiées.

Rapports avec les clients et les fournisseurs

Chaque membre du personnel doit respecter les principes d'intégrité et de loyauté dans ses rapports avec les clients et fournisseurs, s'interdit directement ou indirectement de solliciter tous cadeaux et s'interdit d'en accepter qui aient une valeur économique significative.

Activités politiques

Le groupe ne contribue pas au financement de partis politiques.

Les membres du personnel du groupe ayant des activités politiques le font à titre privé, en dehors des lieux et du temps de travail et s'interdisent, dans ce cadre, de communiquer sur leur appartenance au groupe.

Il est demandé à chaque membre du personnel, en cas de difficulté d'interprétation ou de doute sur l'application, dans une situation donnée, des règles d'actions et de comportement ci-dessus, d'en référer à son supérieur hiérarchique ou au Délégué à l'Éthique nommé par le Directoire.



Rapport d'activité

30 **Faits marquants**

34 **Automobile**

44 **Financement**

48 **Transport et logistique**

52 **Équipement automobile**

56 **Autres activités**





Faits marquants



Février
2002

Production du 20 000 000^{ème} moteur sur le site de Trémery

- Depuis août 1979, le site lorrain a produit 14 000 300 moteurs diesel et 5 999 700 moteurs essence.



Mars
2002

Lancement commercial de la Peugeot 206 SW

- Conçue pour répondre aux attentes d'une clientèle jeune, la 206 SW combine l'encombrement d'une berline urbaine, le charme et l'attrait de la 206.



Mars
2002

Inauguration de la nouvelle usine de moteurs de Porto Real, au Brésil.

- Cette usine, implantée sur le site de production de Porto Real, a démarré la production du moteur essence 1,6 litre 16 soupapes, moteur de dernière génération du groupe, lancé en 2001.



Février
2002

Lancement commercial de la Peugeot 307 SW

- La 307 SW offre une modularité incomparable et une nouvelle vision de la vie à bord d'une voiture avec son large toit panoramique, tout en conservant le style, la tenue de route et le plaisir de conduite de la berline.



Avril
2002

Lancement commercial de la Citroën C3

- Dès les premiers mois de sa commercialisation, la C3 connaît un important succès commercial, grâce à sa personnalité forte et originale, ainsi qu'à son style élégant.

Faits marquants



10 Avril
2002

Pose de la première pierre de l'usine commune PSA PEUGEOT CITROËN/Toyota en République Tchèque

- Située à Kolin, en République Tchèque, l'usine Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech (TPCA) d'une capacité annuelle de 300 000 unités fabriquera, dès 2005, sur une même plate-forme, trois voitures Peugeot, Citroën et Toyota de petite taille et emploiera quelque 3 000 personnes.



27 Juin
2002

Pose de la première pierre du futur Centre de Design pour PSA PEUGEOT CITROËN

- Le Centre de Design du groupe, situé sur le site de PSA PEUGEOT CITROËN à Vélizy, en région parisienne, sera un lieu de création où, dès 2004, 800 personnes inventeront les futurs modèles Peugeot et Citroën.



Juin
2002

Lancement commercial de la Citroën Elysée en Chine

- Ce nouveau tricorps conçu en Chine remporte un grand succès depuis le début de sa commercialisation. Il se positionne aujourd'hui comme le nouveau fer de lance de la marque en Chine.



Juin
2002

Lancements commerciaux des Peugeot 807 et Citroën C8

- Les nouveaux monospaces haut de gamme de Peugeot et de Citroën conjuguent plaisir de conduire et qualité de vie à bord.

23 Juillet
2002

Annnonce de la coopération entre PSA PEUGEOT CITROËN et le groupe BMW pour développer et fabriquer en commun une nouvelle famille de petits moteurs essence

- Ces moteurs, produits à Douvrin dans le Nord de la France, à partir de fin 2005, équiperont des véhicules des gammes basses et moyennes de Peugeot et Citroën de même que des futurs modèles du groupe BMW. A terme, un million de véhicules par an seront équipés de ces nouveaux moteurs.



25 Octobre
2002

Signature entre PSA PEUGEOT CITROËN et Dong Feng Motors de l'accord concrétisant la nouvelle étape du développement du groupe en Chine

- Cette deuxième phase, en partenariat avec Dong Feng Motors, va permettre une forte croissance de la production et des ventes de véhicules en Chine, grâce aux lancements de nouveaux modèles Citroën et à l'introduction de la marque Peugeot.



18 Novembre
2002

Peugeot, Champion du Monde des Rallyes 2002

- Au volant de la 206 WRC, Marcus Grönholm remporte son deuxième titre mondial et la marque Peugeot est sacrée Champion du Monde des constructeurs pour la troisième année consécutive.



12 Novembre
2002

Production de la 3 000 000^{ème} Peugeot 206

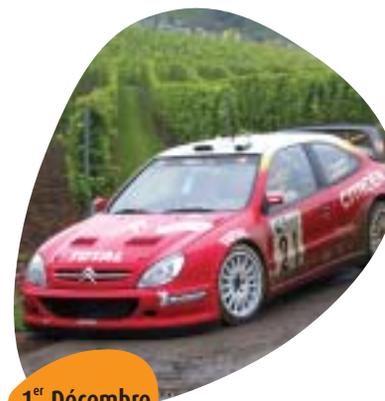
- Quatre ans après son lancement, le modèle, commercialisé dans plus de 121 pays à travers le monde, a franchi le cap des 3 millions d'exemplaires produits. La 206 est la voiture la plus vendue en Europe en 2002 comme en 2001.



28 Octobre
2002

Annonce de la construction d'un nouveau site de production de voitures en Europe

- Afin de satisfaire ses besoins de production à partir de 2006, PSA PEUGEOT CITROËN a décidé de construire une nouvelle usine sur le site de Trnava, en Slovaquie. Dédié à la production de véhicules de la plate-forme 1 (petits véhicules), le site aura une capacité de production annuelle de 300 000 voitures et emploiera 3 500 personnes.



1^{er} Décembre
2002

Citroën, Champion de France et d'Espagne des Rallyes 2002

- En rallye, Citroën remporte les titres "marques" et "pilotes" du Championnat de France, avec la Saxo Super 1600, et du Championnat d'Espagne, avec la Citroën Xsara WRC.



Automobile



UN MARCHÉ MONDIAL EN LÈGÈRE HAUSSE

En 2002, le marché automobile mondial a progressé de 0,3 %, à 55,8 millions de voitures particulières et véhicules utilitaires légers. Les deux plus importants marchés, l'Europe de l'Ouest et l'Amérique du Nord, sont tous deux en recul. Avec 16 191 800 immatriculations de véhicules neufs, le marché européen a diminué de 3 % par rapport à 2001. De son côté, le marché nord-américain a enregistré une baisse de 1,1 % avec 18 547 700 immatriculations de véhicules neufs.

Dans leur ensemble, les marchés asiatiques ont affiché une hausse de 8,3 %. En particulier, le marché chinois a de nouveau fortement progressé avec 1 098 200 voitures particulières, soit une augmentation de 53 % par rapport à 2001. Au Japon, le marché automobile s'est contracté pour la seconde année consécutive et a conclu l'année 2002 sur une baisse de 1,9 % à 5 704 800 immatriculations.

En Amérique du Sud, les marchés automobiles ont reculé de 6,7 %. Le marché argentin, toujours confronté à la crise économique, est en chute de 53 % et le marché brésilien régresse de 7 %.

Enfin, après la forte baisse enregistrée en 2001, les marchés automobiles de l'Europe centrale et Turquie ont reculé de 3 % en 2002.

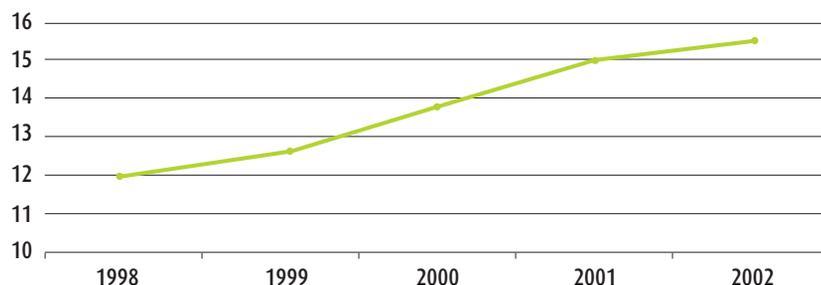
OBJECTIF DE VENTES MONDIALES DÉPASSÉ EN 2002 POUR PSA PEUGEOT CITROËN

Avec 3 267 500 véhicules vendus dans le monde pour l'année, contre 3 132 800 en 2001, les ventes de PSA PEUGEOT CITROËN sont en nette progression par rapport à l'année précédente. Le groupe progresse de 4,3 %, réalisant en cinq ans une croissance de ses ventes de 55 %. Le groupe a dépassé l'objectif de 3 250 000 véhicules qu'il s'était fixé pour 2002.

Cette hausse s'explique par les succès des modèles et les performances des marques Peugeot et Citroën qui ont à nouveau battu en 2002 leurs records historiques de ventes. Les ventes de Peugeot sont en hausse de 3 % à 1 955 400 unités et celles de Citroën augmentent de 6,4 % à 1 312 100 véhicules vendus.

Le groupe représente désormais 5,8 % du marché mondial.

EVOLUTION DE LA PART DE MARCHE PSA PEUGEOT CITROËN EN EUROPE OCCIDENTALE ENTRE 1998 ET 2002 (VP+VUL)



ALLEMAGNE

En Allemagne, grâce à la poursuite de la restructuration des réseaux commerciaux des deux marques, PSA PEUGEOT CITROËN continue sa forte croissance. Avec 186 400 voitures particulières et véhicules utilitaires légers, le groupe enregistre une hausse de ses immatriculations de 8,8 % dans un marché en recul de 2,9 %, ce qui lui permet d'atteindre 5,4 % de part de marché en 2002 contre 4,8 % en 2001. Les performances environnementales des véhicules du groupe, en particulier le filtre à particules équipant les nouvelles voitures à moteurs diesel, constituent un atout puissant sur le plan commercial et complètent l'attrait de l'offre de Peugeot et Citroën en matière de concept, de style, de tenue de route.

CROISSANCE DES PARTS DE MARCHE EN EUROPE

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a immatriculé 2 511 000 voitures particulières et véhicules utilitaires légers sur le marché de l'Europe de l'Ouest en 2002. Avec des immatriculations en progression de 0,3 % sur un marché en recul de 3 %, sa part de marché augmente d'un demi-point et atteint 15,5 % sur l'ensemble des 17 pays européens.

Premier constructeur européen de véhicules utilitaires légers avec 348 000 immatriculations, le groupe maintient sa part de marché à 19,3 %. Sur le marché des véhicules particuliers, il améliore sa position de deuxième constructeur avec 2 163 000 immatriculations, soit une hausse

de 1,1 % par rapport à 2001 et une pénétration de 15 % contre 14,5 % en 2001.

Au total, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN renforce sa position de deuxième constructeur européen de voitures particulières et véhicules utilitaires légers ; il est leader en France, Espagne, Belgique, Portugal et Danemark et second sur les marchés britannique, néerlandais et grec.

Sur les 17 marchés d'Europe de l'Ouest, il atteint désormais une part de marché supérieure à 10 % sur 11 marchés et une part de marché comprise entre 8,7 % et 10 % sur 5 marchés. Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN se rapproche ainsi de son objectif visant à obtenir au moins 10 % de part de marché dans l'ensemble des pays européens à l'horizon 2004, hors Allemagne. Dans ce

ITALIE

En Italie, Citroën réalise une forte progression en affichant une hausse de 21 % sur un marché des voitures particulières et véhicules utilitaires légers en recul de 4,5 %. C3, qui a reçu le titre de «Automobile più bella del mondo », est un élément clé de ce succès et a été immatriculée à 28 400 unités au cours de l'année 2002. Au niveau du groupe, la part de marché est passée de 7,9 % en 2001 à 9,7 % en 2002, grâce également à la Peugeot 307 qui triple ses volumes.



POLOGNE

La présence du groupe en Pologne est récente ; les filiales Peugeot et Citroën ont démarré leurs activités respectivement en 1992 et 1994. Les deux marques ont très rapidement implanté des réseaux de concessionnaires solides, dynamiques et compétents et séduit les automobilistes polonais très sensibles à la nouveauté et dont les attentes sont proches de celles des autres consommateurs européens. Les Peugeot 206 et 307 ainsi que la Citroën Xsara remportent un vif succès. La part de marché, passée de 4,8 % en 1998 à 9,1 % en 2001, a de nouveau fortement progressé pour atteindre 11,9 % en 2002. Le groupe est ainsi le 4^{ème} constructeur en Pologne.

dernier pays, où il vise une part de marché de 6,5 %, il atteint 5,4 % en 2002.

EN FORTE PROGRESSION, LES VENTES HORS EUROPE DE L'OUEST REPRESENTENT PLUS DE 20 % DES VENTES DU GROUPE

Hors Europe occidentale, les ventes du groupe atteignent 710 500 véhicules dont 493 600 pour Peugeot et 216 900 pour Citroën, soit une hausse de 21 %. Elles représentent pour la première fois plus de 20 % des ventes totales à 21,7 %, contre 18,8 % en 2001.

En Amérique latine, où les conditions économiques ont été difficiles, les ventes de PSA PEUGEOT CITROËN se sont établies à 109 300 voitures en progression de 1,3 %. Au Brésil, le site de production de Porto Real inauguré en 2001 poursuit sa montée en cadence avec Peugeot 206 et Citroën Picasso. Les ventes du groupe progressent de 33,7 % dans un marché en recul de

7 %, représentant ainsi une part de marché de 4,6 % contre 3,2 % en 2001. En Argentine, où le marché enregistre un fort recul de 53 % lié à la récession économique que connaît le pays, les ventes de PSA PEUGEOT CITROËN baissent d'autant et le groupe maintient sa part de marché de 18 %.

Au Mexique, après la mise en place d'une filiale d'importation début 2001, Peugeot a élargi la gamme de modèles offerte, développé son réseau de concessionnaires et détient aujourd'hui près de 1 % du marché.

Dans les pays d'Europe centrale (Pologne, Hongrie, République Tchèque, Slovaquie, Croatie, Slovaquie) et Turquie, les marchés automobiles s'établissent en léger recul de 3 % par rapport à 2001 après deux années de forte baisse. Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN, grâce à la mise en place de réseaux solides, poursuit sa progression avec 132 900 voitures vendues, en hausse de 22,1 %. Sa part de

marché y est passée de 5,1 % à 12,6 % en 5 ans et se rapproche de l'objectif d'une pénétration égale à celle atteinte en Europe de l'Ouest.

En Chine, avec 85 500 voitures vendues dont 84 400 par Citroën, PSA PEUGEOT CITROËN progresse de 57,3 % grâce aux lancements de la Citroën Xsara Picasso et de la nouvelle Citroën Elysée produites localement. En octobre 2002, PSA PEUGEOT CITROËN et Dong Feng Motors ont signé les contrats définitifs concrétisant les accords conclus par les deux groupes en novembre 2001. Ces accords vont permettre une deuxième étape du développement du groupe en Chine ; ils engagent désormais les deux marques du groupe PSA PEUGEOT CITROËN et vont permettre une forte croissance de leur production et de leurs ventes : six nouvelles voitures de marque Peugeot et Citroën seront produites localement et commercialisées entre 2002 et 2004. La marque Peugeot commercialisera dès 2004 le premier véhicule Peugeot produit en Chine, spécifiquement conçu pour le marché chinois, sur la même plate-forme que la Peugeot 307. De son côté, la marque Citroën, qui dispose déjà d'un large réseau commercial (460 points de vente) et atteignait une part de marché de près de 8 % à fin décembre 2002 va poursuivre son avancée commerciale. L'objectif du groupe est de vendre en Chine 150 000 véhicules en 2004, pour atteindre à terme 300 000 unités.

SUEDE

En Suède, dans un marché dominé par les marques nationales et où le segment haut de gamme représente plus du tiers des ventes, Peugeot et Citroën ont gagné 2,2 points de part de marché, à 9,7 % contre 7,5 % en 2001. Ce succès repose sur la dynamique forte imprimée par des modèles innovants répondant parfaitement aux attentes de confort et d'esthétique des Suédois. Ainsi, les Peugeot 206 et 307 avec respectivement 5 700 et 5 600 immatriculations et la Citroën C5 avec 3 600 immatriculations ont réalisé de belles percées.

Au Japon, dans un contexte de marché des véhicules importés stable en 2002, PSA PEUGEOT CITROËN continue sa progression avec 16 900 véhicules vendus dont 15 300 Peugeot, en croissance de 18,1 %. La filiale d'importation de la marque Citroën a démarré ses activités en avril 2002.

En Iran, le groupe enregistre une forte hausse des facturations de collections d'éléments détachés qui passent de 102 600 unités en 2001 à 156 500 unités en 2002.

UNE CROISSANCE SOUTENUE PAR LE SUCCÈS DES MODÈLES

• Peugeot 206

La Peugeot 206, avec l'apport de la version SW, a confirmé son succès au cours de l'année 2002. Avec une progression de 0,4 % par rapport à 2001, elle a totalisé 832 000 ventes et a de nouveau été la voiture la plus vendue en Europe occidentale. Depuis son lancement en 1998, plus de 3 millions d'unités ont été produites. Ce succès est aussi celui de la 206 CC, leader en Europe du segment des coupés et des cabriolets et qui s'est vendue à 89 000 exemplaires en 2002.

• Citroën Xsara Picasso

Renforcée par son succès à l'international, notamment en Chine et au Brésil où elle est produite localement depuis 2001, la Citroën Xsara Picasso continue sa progression avec 251 000 ventes en 2002, soit une hausse de 9 % par rapport à 2001. Trois ans après son lancement, elle a franchi le cap des 625 000 unités vendues dans le monde.

• Citroën C5

La Citroën C5 a pleinement participé à la croissance de la marque Citroën avec 160 900 unités vendues.

• Peugeot 307

La Peugeot 307, "Voiture de l'Année 2002", maintes fois distinguée depuis son lancement en mai 2001, a été vendue à 543 200 exemplaires, dépassant l'objectif fixé à 500 000 ventes. L'offre s'est enrichie en mars 2002 de la version SW qui rencontre un fort succès commercial et qui a représenté plus de 15 % des ventes de Peugeot 307. La 307 SW propose une nouvelle approche de l'intérieur du véhicule en offrant une modularité exceptionnelle de l'agencement intérieur ainsi qu'une luminosité inédite fournie par le toit panoramique athermique.

• Citroën C3

Pour Citroën, l'année 2002 aura été marquée par le succès commercial de la C3 qui permet à la marque d'étendre son offre à une clientèle plus jeune. Lancée en avril 2002, Citroën C3 a atteint 181 800 ventes excédant son objectif de 150 000 voitures vendues sur l'année. Quelques mois après le lancement, l'arrivée de la nouvelle motorisation 1,4i HDI 16V 92 ch et de la boîte de vitesses mécanique robotisée SensoDrive a contribué à accélérer cet élan commercial.

La C3 a également été distinguée à de multiples reprises, recevant ainsi le prix de la meilleure voiture importée au Japon. La marque Citroën a fixé comme objectif de vendre 330 000 C3 en année pleine.

• Citroën Berlingo/Peugeot Partner

283 500 exemplaires de Berlingo et de Partner ont été vendus en 2002. Toujours très bien positionnés, ils bénéficient de leur restylage, favorablement accueilli fin 2002 : face avant entièrement redessinée, nouveau style intérieur, équipements de confort et de sécurité enrichis.

• Peugeot 807/Citroën C8

Lancés progressivement en Europe au second semestre 2002, les Peugeot 807 et

Citroën C8 ont reçu un accueil très favorable de la clientèle avec 21 300 unités vendues. Nouveaux monospaces haut de gamme, ils proposent des prestations ambitieuses en termes de sécurité, de comportement dynamique, de confort et d'esthétique.

• Diesel et filtre à particules

La demande de véhicules à motorisation diesel a continué sa progression rapide sur le marché européen en 2002. Pour répondre à cette forte demande, l'offre HDI (Diesel à Injection Directe Haute Pression) a été généralisée à la quasi-totalité des gammes de Peugeot et Citroën. Plus de 1,3 million de véhicules équipés de moteurs HDI ont été vendus en 2002, en hausse de 30 % par rapport à 2001. Ainsi, l'ensemble des motorisations diesel a représenté 49 % des ventes du groupe et la part de Peugeot et Citroën sur le marché européen du diesel s'est établie à près de 19 %, avec une croissance des immatriculations qui a atteint 9,5 %. PSA PEUGEOT CITROËN reste le seul

NOUVEAUX PRODUITS EN CHINE – ELYSEE

Nouveau fer de lance de la gamme Citroën, l'Elysée est un nouveau tricorps conçu en Chine à partir de l'expérience de la ZX Fukang et des développements les plus récents de Citroën. Présentée au Salon de Pékin 2002, elle remporte un grand succès depuis le début de sa commercialisation en juin 2002 et a rapidement conquis 4 % de part de marché. Elle vient étoffer la gamme Citroën qui avait déjà été enrichie en 2001 avec la production locale de Xsara Picasso, véhicule très innovant sur le marché chinois.



POLITIQUE PRODUITS DU GROUPE

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN place le produit au centre de sa stratégie. Ainsi, le groupe maintient un rythme élevé de lancements de nouveaux modèles qui permet aux marques Peugeot et Citroën de renouveler rapidement leur cœur de gamme et d'avoir en permanence un nombre important de produits en phase de croissance.

Ce renouvellement rapide du cœur de l'offre s'accompagne du développement de concepts automobiles innovants aux plans architectural et technologique, au style affirmé, séduisant de nouvelles clientèles. Cette politique est bien illustrée par la Peugeot 206 CC, la Citroën C3 Pluriel ou la Peugeot 307 SW. Afin d'assurer un développement homogène de Peugeot et de Citroën et de l'ensemble de leurs gammes sur chacun des segments de marché du groupe, les lancements de modèles des deux marques sur un même segment de marché se font sur un rythme décalé.

Cette dynamique produits permanente et équilibrée permet à la fois d'attirer une clientèle élargie, de maintenir une dynamique permanente de l'offre des deux marques et d'éviter, pour l'ensemble du groupe, les effets de cycle de vie propres à chaque produit.

SUCCE DE LA 307 SW - 4^{ème} EQUIPE A SOCHAUX

Face au succès commercial de la Peugeot 307 et de sa version SW, supérieur aux attentes, le site de Sochaux a mis en place, à la fin d'octobre 2002, une quatrième équipe de production le week-end. Cette équipe fabrique ainsi 1 400 Peugeot 307 supplémentaires chaque semaine, portant la production hebdomadaire totale du groupe à 12 500 unités. Cet accroissement de la production va permettre de faire face à la demande et d'atteindre l'objectif de 600 000 ventes pour 2003.

constructeur à offrir la technologie du filtre à particules sur les motorisations diesel, une innovation particulièrement respectueuse de l'environnement. Les Citroën C5 et C8 et les Peugeot 307, 406, 607 et 807 en sont dotées. A fin 2002, près de 400 000 véhicules du groupe avaient été équipés du filtre à particules.

POLITIQUE DE PLATES-FORMES

Au cours de l'année 2002, PSA PEUGEOT CITROËN a poursuivi sa stratégie de plates-formes qui repose sur le partage d'au moins 60 % de leur prix de revient pour les véhicules construits sur une même plate-forme. Cette stratégie permet la baisse des prix de revient, la réduction des frais de recherche et développement unitaires, la maîtrise des investissements et le raccourcissement des délais de développement. En 2002, elle est entièrement mise en place avec les trois nouvelles plates-formes désormais disponibles, mais près de la moitié de ses effets restent encore à obtenir grâce à l'introduction de nouveaux modèles sur les plates-formes communes : 800 millions d'euros d'économies supplémentaires doivent être ainsi générés entre 2002 et 2006.

UN OUTIL INDUSTRIEL QUI S'ADAPTE A LA CROISSANCE

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN dispose d'un outil industriel de taille mondiale, fortement utilisé en 2002. Selon l'indice Harbour, qui mesure le taux d'utilisation de la capacité d'une usine sur la base de sa

capacité horaire, d'une journée moyenne de 16 heures et d'une durée annuelle d'utilisation de 235 jours, le taux d'utilisation des capacités de montage du groupe en Europe de l'Ouest est en constante progression. Le taux d'utilisation de 117 % pour l'année 2002 (à comparer à 76 % en 1998) traduit la croissance des volumes produits grâce à la mise en place de nouvelles organisations du travail permettant l'allongement des heures d'ouverture des usines : toutes les usines européennes du groupe fonctionnent en tout ou partie en trois ou quatre équipes et un système de production "non stop", sans interruption l'été, a été reconduit en 2002 pour les sites de Mulhouse, Ryton et Vigo.

Résolument engagé dans la voie de la croissance à long terme, le groupe s'est fixé comme objectif de passer le cap des 4 millions de véhicules en 2006, après une augmentation de 55 % de ses ventes entre 1998 et 2002. Afin d'assurer le meilleur équilibre entre les taux d'utilisation des capacités industrielles et les contraintes techniques, économiques et sociales qui en résultent, PSA PEUGEOT CITROËN a décidé de construire un nouveau site d'assemblage à Trnava en Slovaquie. Cette nouvelle usine aura, à son démarrage



IMPLANTATION DE L'USINE DE TRNAVA EN SLOVAQUIE

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a sélectionné le site de Trnava en Slovaquie pour construire la nouvelle usine d'assemblage qui viendra compléter son dispositif de production à partir de 2006 car il offre les avantages suivants : une position au centre de l'Europe ; un terrain doté d'une bonne accessibilité en termes de transport et d'infrastructures ; la possibilité de voir se créer un parc fournisseur adjacent à l'usine ; une tradition industrielle et une main d'œuvre disponible avec un bon niveau d'éducation ; la proximité de marchés importants dans lesquels le groupe est en plein développement.

en 2006, une capacité de production annuelle de 300 000 voitures et emploiera 3 500 personnes. Elle sera dédiée à la production de véhicules de la plate-forme 1 (petits véhicules). L'enveloppe globale de l'investissement pour cette usine est de 700 millions d'euros.

Ce centre de production permettra au groupe de rapprocher son outil industriel des marchés où il connaît un rapide renforcement de sa présence commerciale : PSA PEUGEOT CITROËN atteint 12,6 % de part de marché en 2002 dans les 6 pays d'Europe centrale (Croatie, Hongrie, Pologne, République Tchèque, Slovaquie, Slovénie) contre 5,1 % cinq ans auparavant. Le choix de la Slovaquie permettra ainsi de réduire les coûts logistiques pour les véhicules vendus dans la zone et de bénéficier des coûts de production en Europe de l'Est.

Ce nouveau centre de production viendra compléter le dispositif industriel du groupe, qui comprend neuf sites d'assemblage en Europe occidentale auxquels s'ajoutent les usines en Amérique du Sud et en Chine ainsi que les sites en coopération avec d'autres constructeurs. Après la forte croissance des cinq dernières années, PSA PEUGEOT CITROËN s'est engagé dans un programme d'amélioration de l'efficacité de son dispositif industriel. Pour rendre ce dernier plus performant, le groupe poursuit le déploiement de la politique de plates-formes et travaille sur deux nouveaux axes. Les actions de progrès de l'efficacité industrielle, dont la mise en œuvre est

déjà engagée, reposent sur le "Plan Convergence", destiné à aligner tous les sites de production du groupe sur les meilleures pratiques mondiales, comme sur la modernisation des process industriels et de la logistique industrielle pour laquelle un milliard d'euros sont investis annuellement et sur l'amélioration de l'organisation générale des usines (maintenance, approvisionnements...). D'autre part, d'importants progrès dans la montabilité des nouveaux véhicules et dans les conditions de travail sont en cours : la plus grande facilité de montage des pièces et l'ergonomie générale des postes de travail vont avoir un fort impact sur la performance industrielle.

Ces deux nouveaux plans d'action vont générer des économies complémentaires de l'ordre de 350 millions d'euros par an à l'horizon 2006.

Pour l'année 2002, les investissements corporels de la division automobile s'inscrivent à 2 357 millions d'euros contre 2 398 millions d'euros en 2001. Ces investissements correspondent notamment aux lancements industriels de Citroën Berlingo et Peugeot Partner remodelés, de la Peugeot 307 CC, de la Citroën C3 Pluriel, de la C3 au Brésil et d'un nouveau modèle à l'usine de Rennes.

Ils correspondent également à la poursuite de la construction du futur Centre de Design de PSA PEUGEOT CITROËN à Vélizy en région parisienne.

DOUBLEMENT DES CAPACITES A TREMERY POUR LE MOTEUR HDI 1,4 litre

Une nouvelle ligne de production de moteurs a démarré en novembre 2002 sur le site PSA PEUGEOT CITROËN de Trémery (Moselle). Elle est destinée à la fabrication de moteurs HDI 1,4 litre diesel afin de répondre à l'augmentation de la demande. Ce moteur lancé en avril 2001, issu de la coopération entre le groupe PSA PEUGEOT CITROËN et Ford Motor Company, utilise un système d'injection "common rail" de dernière génération. Il équipe déjà les Peugeot 206, 307, Citroën C3 et certains modèles du groupe Ford.



Les efforts de rénovation et de modernisation de l'outil industriel se sont également poursuivis avec, notamment, le nouvel atelier des fonds de l'unité de peinture de Poissy, la première phase de modernisation des lignes de montage voitures de l'usine de Poissy, les nouvelles lignes d'emboutissage de Poissy et Rennes et la dernière tranche de modernisation de l'atelier de montage de l'usine de Sochaux. Enfin, les travaux relatifs au premier module de fabrication des petits moteurs diesel de la coopération PSA PEUGEOT CITROËN – Ford ont été achevés sur le site de Trémery.

Sur le moyen terme, la politique de plateformes va permettre de stabiliser les investissements de la division automobile et de les maintenir pour le groupe consolidé à un niveau de l'ordre de 3 milliards d'euros. Les principaux postes d'investissement assureront l'introduction des nouveaux modèles, des principaux sous-systèmes techniques tels que les moteurs ou les boîtes de vitesses, et le développement international.

UNE POLITIQUE VOLONTAIRE DE COOPERATIONS

Au cours de l'année 2002, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a amplifié sa politique de coopérations. Ces coopérations permettent d'accélérer le développement et la diversification de l'offre produits et d'améliorer la réactivité du groupe face aux attentes de la clientèle. Les coopérations

sont aussi le moyen de partager, et donc de réduire, les dépenses d'investissement et de bénéficier de économies d'échelle accrues du fait des volumes apportés par le partenaire. Enfin, les coopérations avec des constructeurs de notoriété mondiale sont l'occasion pour PSA PEUGEOT CITROËN d'améliorer son image et de bénéficier d'expériences riches et diversifiées, tant sur le plan de la culture d'entreprise que sur les plans technologique et industriel.

En février 2002, PSA PEUGEOT CITROËN et Fiat ont prolongé leur coopération dans le domaine des véhicules utilitaires légers jusqu'en 2017. Cette nouvelle phase de coopération prévoit un investissement d'environ 1,7 milliard d'euros pour le développement et l'industrialisation de deux gammes de véhicules utilitaires légers, qui apparaîtront sur le marché au-delà de 2005. Ces véhicules seront fabriqués sur les sites de Val di Sangro en Italie (Sevelsud) et Valenciennes en France (Sevelnord). Cette coopération conforte la position des deux groupes sur le marché des véhicules utilitaires légers ; depuis l'origine en 1978, plus de 3,5 millions de véhicules utilitaires

légers ont été produits sur les deux sites italien et français. Par ailleurs, la coopération technique et industrielle sur les monospaces haut de gamme a été récemment confirmée par le lancement du Peugeot 807 et du Citroën C8, d'une part, et de modèles équivalents du groupe Fiat, d'autre part.

Après le lancement, à l'automne 2001, de la nouvelle motorisation diesel HDI de cylindrée 1,4 litre suivie de la version 1,4 litre Turbo, PSA PEUGEOT CITROËN et Ford Motor Company ont présenté au cours du mois de février 2003, deux nouveaux moteurs diesel à injection directe common rail de 1,6 litre et de 2 litres de cylindrée, issus de la seconde phase de leur coopération. Ces moteurs, qui apparaîtront progressivement dans les gammes des deux groupes au second semestre 2003, marquent de nouvelles avancées dans la réduction des consommations et l'amélioration des performances environnementales et techniques. Au total, le lancement de ces moteurs aura nécessité près d'un milliard d'euros d'investissements ; à terme, leur production annuelle dépassera 1 600 000 moteurs



par an, fournissant aux deux groupes l'essentiel de leurs offres moteurs diesel pour les véhicules de cœur de gamme. Par ailleurs, les deux groupes poursuivent le développement en commun d'autres familles de moteurs diesel injection direct common rail (un moteur V6 de 2,7 litres, des moteurs pour véhicules utilitaires légers) ; avec environ 3 000 000 d'unités produites dans ses usines, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN sera en 2004, grâce à l'association avec le groupe Ford, le premier constructeur mondial de moteurs diesel.

Les groupes PSA PEUGEOT CITROËN et Toyota Motor Corporation se sont engagés en 2001 dans une coopération portant sur le développement d'une plate-forme et la fabrication, sur cette plate-forme, de petits véhicules différenciés d'entrée de gamme, équipés de moteurs de 1 litre de cylindrée en essence et de 1,4 litre en diesel et conçus en priorité pour le marché européen. L'usine, dont la première pierre a été posée en avril 2002 à Kolin en République Tchèque, démarrera sa production en 2005 et aura une capacité annuelle de 300 000 unités, soit 200 000 unités pour les marques Peugeot et Citroën et 100 000 unités pour Toyota Motor Corporation. Enfin, PSA PEUGEOT CITROËN et BMW ont annoncé en juillet 2002, le développement et la production d'une nouvelle famille de

petits moteurs essence dotés des toutes dernières avancées technologiques, assurant d'excellentes performances associées à de moindres consommations et émissions de CO₂. Ces moteurs sont destinés à des véhicules d'entrée et de milieu de gamme. L'équipe de projet commune chargée de la conception des moteurs, est sous la responsabilité de BMW et basée à Munich. Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN, quant à lui, gère l'industrialisation, le processus d'achat et la production.

PSA PEUGEOT CITROËN produira à Douvrin, à partir de 2005, cette nouvelle famille de petits moteurs. A terme, un million de véhicules par an seront équipés de ces nouveaux moteurs, pour des dépenses totales estimées à 750 millions d'euros.

LES OBJECTIFS ECONOMIQUES SONT ATTEINTS

Le chiffre d'affaires réalisé au titre de l'activité automobile, 43 951 millions d'euros, est en progression de 5,8 % par rapport à 2001, en ligne avec l'évolution des volumes qui a été de 4,3 %.

Les objectifs de marge opérationnelle de l'activité automobile pour l'année 2002 ont été fixés en février 2002 en fonction de deux scénarios possibles pour le marché

C2 Citroën Sport

En présentant C2 Citroën Sport en première mondiale lors du dernier Salon de Genève, Citroën illustre clairement sa volonté de pérenniser son engagement sportif. C2 Citroën Sport représente une des formes possibles à terme de la poursuite de l'engagement de Citroën Sport dans le domaine de la compétition client. Développée à partir d'une plate-forme de C3 à l'empattement raccourci, C2 Citroën Sport exprime un concentré de force, d'énergie et de plaisir. C2 Citroën Sport est équipée d'une motorisation de 1,6 litre de cylindrée développant 225 ch et d'une boîte de vitesses séquentielle à 6 rapports.



automobile européen, correspondant à la stabilité ou à un retrait modéré, de 2 à 4 %, par rapport à 2001. Dans le premier scénario, l'objectif de marge opérationnelle était de 5 % du chiffre d'affaires de la division ; dans le second, de 4,8 %.

Bien que le marché automobile européen ait évolué en 2002 selon le second scénario, avec une baisse de 3 %, le groupe a atteint les objectifs correspondant au premier scénario avec une marge opérationnelle de 2 183 millions dans la division automobile, représentant 5 % du chiffre d'affaires, en hausse de 9,6 % par rapport à 2001.

La rentabilité des capitaux employés dans la division automobile, mesurée après impôt normatif, s'est établie à 16 %

en 2002, contre 14,4 % en 2001. Cette nouvelle progression traduit l'amélioration régulière des résultats opérationnels ainsi que la maîtrise des capitaux employés.

DES PERSPECTIVES 2003 SOUTENUES PAR LES NOUVEAUX MODELES

Dans un contexte de croissance économique européenne limitée, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN se donne pour objectif de poursuivre sa croissance en 2003 et d'atteindre des ventes de 3 350 000 voitures grâce à la montée en puissance de ses gammes et au lancement de plusieurs nouveaux modèles.

Plusieurs modèles lancés au cours de l'année 2002 vont vivre leur première année pleine de commercialisation, Peugeot 307 SW, Citroën C3, Peugeot 206 SW, Citroën C8 et Peugeot 807, tandis que les volumes de Citroën Berlingo et Peugeot Partner bénéficieront du restylage intervenu à l'automne dernier.

Le Mondial de l'Automobile 2002 a été l'occasion pour Citroën de dévoiler C3 Pluriel, voiture aux configurations multiples inédite dans le monde automobile – berline 3 portes,

berline panoramique, cabriolet, spider 4 places et spider pick-up. Commercialisée au cours du premier semestre 2003, elle s'ajoute aux 300 000 C3 que Citroën a prévu de vendre en 2003.

La Peugeot 206 RC sera introduite début 2003 avec un design résolument dynamique : double échappement, roues 17 pouces, aileron aérodynamique. Cette version renforcera à nouveau l'image de la gamme 206 dans son ensemble, dont les volumes de ventes seront proches de ceux de 2002.

La Peugeot 307 sera complétée après l'été 2003 par une version coupé cabriolet. Présentée au Mondial de l'Automobile 2002, la silhouette de 307 CC ne révèle aucune rupture entre la ligne fluide du capot et le pare-brise aux montants inclinés. Elle est équipée d'un toit-coffre rétractable qui lui confère une double personnalité : elle est à la fois vrai coupé et vrai cabriolet, avec un habitacle spacieux dans chaque configuration permettant d'accueillir 4 personnes.

Forte d'une gamme ainsi étoffée, la marque s'est fixé comme objectif de vendre plus de 600 000 Peugeot 307 en 2003.



Financement



L'exercice 2002 a été marqué par plusieurs étapes importantes dans la mise en œuvre de la stratégie de Banque PSA Finance. En premier lieu, la banque a poursuivi son développement en Europe centrale, où elle accompagne les progrès rapides des marques Peugeot et Citroën en proposant une offre de financements et de services associés analogue à celle de l'Europe occidentale. Après la création en 2001 d'une filiale polonaise qui, en finançant 24,2 % des ventes de Peugeot et Citroën en 2002, a connu une première année de fonctionnement satisfaisante, la banque s'est implantée en fin d'année en République Tchèque et en Slovaquie et prépare une implantation en Hongrie qui devrait se réaliser en 2003.

Banque PSA Finance a repris, depuis le début de 2002, le contrôle direct de ses activités au Royaume-Uni, exercées jusqu'alors en partenariat avec une banque britannique. Avec cette évolution importante, puisque le marché britannique vient en seconde position, après le marché français, dans ses activités, Banque PSA Finance contrôle désormais à 100 % l'ensemble de ses opérations en Europe. La banque est donc maintenant en mesure de s'associer plus étroitement à la politique commerciale de Peugeot et de Citroën et de mettre en place une intégration plus complète de son organisation, avec un système informatique et certains back-offices intégrés à l'échelle européenne ; les objectifs poursuivis sont le développement rapide et homogène de l'ensemble des gammes de produits de la banque sur tous les marchés nationaux et une productivité accrue par les effets d'échelle. La refonte des systèmes de gestion, déjà largement engagée, devrait être achevée en 2005 dans tous les pays d'Europe occidentale.

ACTIVITE

La production de nouveaux crédits automobiles à la clientèle de Peugeot et de Citroën a concerné, en 2002, 803 500 véhicules, un niveau proche de celui atteint en 2001 (801 100 unités).

Banque PSA Finance a particulièrement bien résisté à une concurrence vive dans certains pays grâce à une offre bien adaptée, qui comprend désormais une forte part de produits de services complets, associant le

financement à des prestations d'assurance, de maintenance, d'extension de garantie et de gestion de véhicules et de flottes.

Le nombre de financements de véhicules neufs a atteint 622 800 unités, en hausse de 0,5 %. Cette progression, légèrement supérieure à celle des immatriculations du groupe en Europe, permet à Banque PSA Finance de maintenir son taux de pénétration à 25,3 %, rapport entre le nombre de véhicules financés et les immatriculations des marques



Peugeot et Citroën dans les pays où la banque est implantée. Cette performance résulte notamment du déploiement d'une offre de financements et de services adaptés à l'usage du véhicule automobile et répondant aux caractéristiques et attentes des différents types de clientèle. Pour les particuliers, l'année 2002 a vu se poursuivre le développement de produits offrant une grande souplesse de choix dans les options de financements et de services ainsi que dans les modalités du remboursement. Pour les entreprises, l'accent a notamment été mis sur le développement d'outils permettant d'optimiser la gestion des parcs.

Le nombre de contrats de financement de véhicules d'occasion s'est inscrit en léger recul de 0,4 %, à 180 700 unités, en raison de la sélection stricte opérée sur les risques de manière à préserver la qualité du portefeuille de crédits tout en favorisant la fidélisation de la clientèle.

La production de nouveaux financements à la clientèle finale s'est au total élevée à 8 000 millions d'euros à fin décembre 2002, soit une hausse de 2,2 % par rapport à l'année précédente.

En ce qui concerne les réseaux de distribution, Banque PSA Finance a financé 2 132 600 véhicules neufs ; l'activité a bénéficié d'une forte croissance du financement des pièces de rechange, domaine dans lequel Banque PSA Finance intervient désormais de manière plus systématique.

Porté par le bon niveau d'activité de 2002 et la progression des montants financés au cours des trois dernières années, l'encours global de crédit de Banque PSA Finance a continué de croître à un rythme élevé. Il s'est établi à fin 2002 à 18 700 millions d'euros, y compris encours titrisés, en hausse de 8,6 % par rapport à l'année précédente, après des hausses de 17,3% en 2001 et 15,8 % en 2000.

DEVELOPPEMENT DES PRESTATIONS DE SERVICES

Les prestations de services associées au financement ont connu en 2002 une forte progression, notamment celles liées à l'usage du véhicule comme l'entretien et l'assistance qui répondent à une demande croissante des clients. Ceux-ci sont en effet de plus en plus intéressés par des produits touchant l'utilisation du véhicule et souhaitent de plus en plus grouper dans un budget unique les dépenses d'acquisition et d'usage de leur voiture.

Croissance du nombre de services vendus

Services financiers		Services automobiles		Total	
2001	2002	2001	2002	2001	2002
	522 704		363 802		886 506
+ 4,9 %		+ 94,6 %		+ 29,4 %	
498 304		186 933		685 237	



RESULTATS

La marge opérationnelle de l'activité de financement, s'établit à 319 millions d'euros, en forte augmentation par rapport aux 248 millions d'euros atteints en 2001.

L'année 2001 avait été affectée par la baisse des marges sur les nouveaux contrats enregistrés en 2000 et au début de 2001, conséquence d'une hausse des taux d'intérêt de refinancement qui n'avait pu être intégralement répercutée à la clientèle en raison d'une concurrence

élevée sur le marché du crédit à la consommation en Europe. L'année 2002 a vu un redressement des marges de crédit, conjugué à une poursuite de la hausse des encours et des activités de services.

En parallèle, la maîtrise du risque de crédit, qui se situe à un bon niveau par rapport à l'ensemble de la profession, a été encore améliorée. Enfin, la croissance des frais de structure reste sensiblement inférieure à la hausse des encours et traduit les premiers effets de l'intégration à l'échelle européenne des organisations.



T ransport et logistique



Au cours de l'exercice 2002, et malgré un environnement économique dégradé, Gefco a poursuivi sa stratégie d'intégrateur logistique de premier rang, capable d'offrir à ses clients industriels des solutions globales au service de leurs performances.

Les progrès accomplis ces dernières années dans les trois domaines d'activité, Automotive (distribution et préparation de voitures), Network (messagerie et transport de lots) et Supply (logistique et transport intercontinentaux), ont été reconnus par le marché. En effet, selon les résultats de deux enquêtes de satisfaction menées début et fin 2002 par le cabinet britannique Datamonitor, 1 500 sociétés clientes ont placé Gefco en tête des entreprises européennes de son secteur.

Les critères de performance utilisés dans ce classement sont ceux qui guident Gefco en permanence : élargissement de la gamme de services et de la couverture géographique, innovation dans l'offre et modernisation des systèmes d'information et de communication, renforcement de la qualité et de la flexibilité des prestations fournies, et enfin poursuite d'une démarche permanente d'amélioration de la compétitivité avec les clients partenaires.

ACTIVITE

L'élargissement de la gamme de services, s'est conjugué en 2002 à l'extension de la couverture géographique dans les zones prioritaires de développement. En Europe, des nouvelles lignes de transport ont été ouvertes tant dans le mode maritime (Belgique - Royaume-Uni, Espagne - Pologne, France - Italie) que dans le mode routier (liaisons en provenance et à destination de l'Allemagne) ou le mode aérien (partenariat avec Emotrans pour densifier le réseau Amérique du Nord - Europe). La gamme de plates-formes logistiques s'est enrichie dans les secteurs automobiles et deux-roues motorisés, avec une capacité portée à 500 000 m². La filiale polonaise a ouvert trois agences de

messagerie ainsi que des lignes de transport la reliant au Royaume-Uni, à la France et à l'Allemagne. Gefco s'est installé en Turquie et cette filiale exploite déjà ses premières lignes domestiques et internationales. Le réseau Europe - Afrique du Nord a été renforcé avec l'acquisition des lignes Euromed sur le Maroc et la Tunisie. Hors d'Europe, le développement s'est poursuivi au Mercosur avec l'ouverture de cinq agences de messagerie au Brésil et de nouvelles lignes de transport de voitures entre l'Argentine et les pays voisins. Les opérations de Gefco en Chine ont été renforcées.

L'offre de Gefco s'est enrichie en 2002 de plusieurs innovations renforçant sa capacité d'intégrateur logistique.

T transport et logistique



Une nouvelle unité opérationnelle a été créée, dédiée à la gestion de supports de manutention : bacs plastiques, palettes plastiques, containers métalliques, nouveaux emballages durables destinés au fret maritime et aérien. Un nouveau concept de plate-forme de gestion de flux maritimes internationaux, avec échange de données informatisées avec l'ensemble des fournisseurs (caractéristiques des pièces, déclarations en douane,...) a été lancé en France. Une flotte expérimentale de quarante wagons porte-voitures équipés de GPS et reliés à un système d'exploitation cartographique innovant a été lancée en début d'année. De nouveaux ateliers de rénovation de véhicules d'occasion ont été mis en route en Espagne, Italie, Allemagne, capables de traiter 150 véhicules/jour avec un délai moyen de remise en état de quinze jours. Par ailleurs, l'ambitieux programme de rénovation des systèmes d'information et de communication, faisant appel aux technologies les plus récentes a été engagé au deuxième semestre avec de bons résultats.

La qualité et la flexibilité des prestations de Gefco ont été renforcées en cours d'exercice. La certification des systèmes qualité a été renouvelée par le Bureau Veritas Quality International (BVQI) selon la norme "NF ISO 9001 version 2000" ; cette certification concerne l'ensemble des activités de transport (route, mer, fer, air) exercées au sein du réseau européen intégré ; elle a été étendue en fin d'année au Brésil et à l'Argentine. Un dispositif de mesure de la satisfaction clientèle a été mis en place. Une charte qualité a été conclue avec les grands fournisseurs de Gefco (Route, Mer, Fer) afin de mieux les intégrer dans l'offre globale du groupe. L'ensemble des systèmes d'information de Gefco est passé avec succès sur un fonctionnement 365 j/365, 7 j/7 et 24 h/24. Par ailleurs, la continuité du service de Gefco a été assurée malgré un certain nombre de perturbations externes : grèves en France et Espagne, inondations en Allemagne et Autriche, intempéries sur les Alpes et dysfonctionnements ferroviaires entre la France et l'Italie, tensions sociales en Pologne ;

les équipes Gefco ont confirmé leur flexibilité et leur réactivité, aucun client n'ayant subi de retards ou de dommages significatifs.

Enfin, Gefco a poursuivi sa démarche d'amélioration permanente de la compétitivité en partenariat étroit avec ses clients. Ainsi, ont été réaménagés les schémas de distribution automobile entre la France et l'Italie, les schémas de transport de fret entre la France et l'Espagne, les lignes maritimes de cabotage entre Mer du Nord, façade atlantique et Méditerranée. L'efficacité des procédures douanières dans les relations avec le Mercosur, l'Europe de l'Est et la Chine a été perfectionnée, en particulier, en matière de fonctionnement d'entrepôts sous douane.

La mise en place, avec certains clients, de groupes communs d'amélioration de la compétitivité fonctionnant sur le principe du "Kaisen" a été accélérée. Les gains obtenus ont été significatifs et ces groupes poursuivront leurs travaux en 2003.

RESULTATS

Le chiffre d'affaires réalisé par Gefco en 2002 s'élève à 2 646 millions d'euros, stable par rapport à celui de 2001. A périmètre comparable, compte tenu de la cession de Transauto en mai 2001, le

LA PLATE-FORME INTERCONTINENTALE GEFCO DU HAVRE

Le groupe Gefco s'est doté d'une nouvelle plate-forme logistique intercontinentale au Havre.

La vocation de cette plate-forme, d'une surface de 32 000 m², est multi-clients. Le premier à l'utiliser dès son lancement est le groupe PSA PEUGEOT CITROËN. La plate-forme du Havre est en effet chargée d'approvisionner en pièce à pièce toutes les usines du groupe installées hors d'Europe.

Aujourd'hui, cette plate-forme gère 5 000 références de pièces automobiles enlevées auprès de quelque 500 fournisseurs européens et expédiées par voie maritime à destination des usines de montage de Porto Real au Brésil et de Buenos Aires en Argentine.

La plate-forme dénommée PLIP du Havre (plate-forme logistique internationale pièce à pièce), constitue l'exemple le plus achevé d'une logistique internationale intégrée, supportée par un nouveau système d'information (Geolog) qui offre un dialogue en temps réel entre les centres de production d'Amérique latine, les fournisseurs en Europe, Gefco Le Havre et les grandes directions centrales de la division automobile (achats, comptabilité...)

La plate-forme fonctionne comme une plaque tournante, avec zéro stock : toute commande émise au Brésil ou en Argentine vers un fournisseur européen est immédiatement connue de Gefco Le Havre, ce qui permet à la plate-forme PLIP d'anticiper les opérations de conditionnement, de mise en conteneurs, d'expédition pour pouvoir les exécuter dès réception des pièces.

Cette gestion en temps réel des flux d'information et des flux physiques a permis des bénéfices quantitatifs et qualitatifs. Par exemple, les délais d'acheminement entre la commande et la livraison Europe et Amérique latine ont été réduits en moyenne d'environ une semaine. Par ailleurs, le contrôle de la conformité des pièces à l'arrivée au Havre a pu être systématiquement établi, avant expédition et avant déclenchement des factures.

A l'horizon 2004, la plate-forme PLIP traitera un volume de pièces équivalant à 500 000 véhicules.

chiffre d'affaires est en hausse de 0,7 % en dépit de la mauvaise tenue du marché européen du transport, en recul significatif.

Malgré un repli du marché automobile européen de 3 %, l'activité Automotive est en croissance de 1,9 %, la hausse des facturations hors de France et la montée en puissance des ateliers de rénovation de véhicules d'occasion compensant la baisse des volumes en France et en Argentine. L'activité Network est stable par rapport à celle de 2001, malgré le ralentissement du marché observé en Europe et grâce au développement accru hors d'Europe (Mercosur et Europe centrale).

L'activité Supply est, à périmètre comparable, stable, les grands projets démarrés en 2002 ne devant produire leurs effets en année pleine qu'à partir de 2003.

La marge opérationnelle de Gefco s'est établie à 135 millions, soit 5,1 % du chiffre d'affaires, en progression de 13 % sur celle de 2001 (119 millions ou 4,5 % du chiffre d'affaires). Cette progression résulte de la maîtrise des programmes de développements, compte tenu de l'incertitude sur la conjoncture économique, conjuguée avec la poursuite des progrès de productivité et la montée en puissance des activités à haute valeur ajoutée.



Equipement automobile



Après l'acquisition en 2001 des activités automobiles de Sommer Allibert, une étape majeure de sa croissance externe, Faurecia a consacré ses efforts à la mise en place d'une organisation optimisée dans le nouveau périmètre du groupe.

La politique engagée doit permettre une croissance supérieure à celle du marché, concentrée sur six modules majeurs de l'équipement automobile – siège, cockpit, panneaux de portes, module acoustique, bloc avant, systèmes d'échappement – et une consolidation de la position de chacun de ces métiers parmi les leaders mondiaux grâce à une capacité d'innovation supérieure, à une présence industrielle globale et à un développement de l'activité bien réparti entre les principaux constructeurs automobiles. Cette politique vise également à rétablir une rentabilité pérenne du groupe au niveau des meilleures performances de l'industrie, en se fondant sur l'effet d'échelle des acquisitions récentes, une efficacité industrielle accrue et la maîtrise des programmes de développement de nouveaux produits.

ACTIVITE

L'année 2002 a de nouveau été marquée par une forte croissance des activités de Faurecia, en particulier pour les sièges automobiles. Cette évolution, intervenant dans le cadre d'une baisse de la production mondiale des constructeurs automobiles, traduit une nouvelle augmentation des parts de marché de Faurecia chez ses principaux clients et le bon positionnement de ses produits sur des véhicules à succès.

Pour les sièges automobiles, où Faurecia est leader en Europe et troisième mondial, les ventes ont bénéficié de la montée en

cadence des modèles récents et de nouveaux démarrages en Europe et aux Etats-Unis. Le chiffre d'affaires progresse de 14,6 % à 4 032 millions d'euros. Outre le site de Deeside pour General Motors, cinq autres sites de sièges complets ont été ouverts en 2002, à Vigo en Espagne, à Neuerstadt en Allemagne, à Wuhan en Chine, à Vesoul en France et à Golçuk en Turquie. L'année 2002 a été marquée en outre par la montée en puissance des activités industrielles en Pologne et l'association avec GSK, équipementier automobile taiwanais, pour produire des sièges d'automobile en Chine, à Wuhan, dans le cadre d'une joint-venture contrôlée à 51 % par Faurecia.



UNE LONGUEUR D'AVANCE PAR L'INNOVATION

Avec plus de 6% de son chiffre d'affaires investi en recherche et développement, Faurecia apporte à ses clients une expertise unique, source de valeur ajoutée. Répartis dans 22 bureaux d'études et centres techniques, les 5 000 ingénieurs de Faurecia travaillent en étroite liaison avec ceux des constructeurs, mais aussi les universités et laboratoires de recherche sur l'automobile de demain. Sécurité, confort, acoustique, allègement, dépollution, recyclabilité... autant de créneaux d'innovation et d'arguments commerciaux, autant de brevets déposés chaque année par les experts de Faurecia. Cette longueur d'avance permet au groupe d'anticiper les attentes du consommateur final et de contribuer à l'image d'expertise technologique de ses propres clients.

Pour les autres modules de l'intérieur véhicule (cockpit, panneaux de porte, composants, trois domaines où Faurecia est premier en Europe et parmi les trois premiers mondiaux, et acoustique), le chiffre d'affaires, à 3 463 millions d'euros, augmente de 5 % par rapport à 2001. Ces modules ont également bénéficié de véhicules en croissance ou en démarrage. Trois nouveaux sites – à Palencia en Espagne, à Sao Bernardo da Campo au Brésil et à Douai en France – ont été ouverts pour les cockpits, et un nouveau site a été ouvert fin 2002 à Legnica, en Pologne, pour l'acoustique.

Avec un chiffre d'affaires de 593 millions d'euros, l'activité blocs avant s'est développée avec deux nouveaux constructeurs automobiles ; des commandes importantes ont été enregistrées, avec les clients existants et un grand constructeur spécialiste européen.

Hors effet des métaux précieux dans les prix des catalyseurs et variations de change, le chiffre d'affaires des systèmes d'échappement est stable, à 1 004 millions d'euros. L'expansion a été particulièrement marquée en Asie. Déjà présent en Chine avec trois joint-ventures, Faurecia renforce son dispositif industriel et étoffe son portefeuille client en Corée du Sud grâce à

une prise de participation dans Daeki Industrial. Aux Etats-Unis, l'obtention de nouvelles commandes de lignes complètes permet à Faurecia d'affirmer sa présence. Enfin, Faurecia continue de développer certains sites stratégiques comme celui d'Afrique du Sud, dont le volume d'activité pour la production de catalyseurs a doublé.

RESULTATS

Sur l'ensemble de l'exercice 2002, le chiffre d'affaires consolidé du groupe Faurecia s'établit à 9 866 millions d'euros, en progression de 2,7 % par rapport à l'année précédente, y compris un effet de change négatif de 1,4 % et l'impact de la baisse du prix des métaux précieux incorporés aux catalyseurs des systèmes d'échappement. Hors ventes de catalyseurs et effet de change, le chiffre d'affaires atteint 9 092 millions d'euros en progression de 9,3 %.

La marge opérationnelle de Faurecia s'établit à 256 millions d'euros, soit 2,6 % du chiffre d'affaires. La hausse sensible du volume d'activité, la poursuite de l'amélioration de la productivité obtenue dans le cadre du plan 10/10 et du redéploiement de l'outil industriel, la mise en place du plan achats, et les premiers effets de l'application du système

de gestion de programmes se sont traduits par une progression de la marge opérationnelle sur le second semestre 2002 et sa stabilisation sur l'exercice. Cette stabilité s'explique par deux éléments qui ont compensé en partie ces facteurs positifs : les frais de démarrage sont restés élevés et les conditions de certains contrats démarrés entre 2000 et 2002 ont pesé sur la marge opérationnelle.

Faurecia, qui a retenu pour l'année 2003 une hypothèse de ralentissement de la production automobile en Europe et en Amérique du Nord de l'ordre de 4 à 5 %, devrait bénéficier d'une croissance de son chiffre d'affaires supérieure à celle du marché et d'une rentabilité pour les programmes démarrant en 2003 meilleure que celle des contrats ayant démarré entre 2000 et 2002.

FAURECIA, UNE PRESENCE MONDIALE ...

France : 38 usines dont 14 de juste-à-temps, 12 centres R&D

• **Allemagne** : 25 usines dont 14 de juste-à-temps, 6 centres R&D

• **Espagne** : 23 usines dont 11 de juste-à-temps, 1 centre R&D

• **Royaume-Uni** : 4 usines dont 4 de juste-à-temps • **Autres pays d'Europe** : 25 usines dont 13 de juste-à-temps, 1 centre R&D

• **Amérique du Nord** : 13 usines dont 2 de juste-à-temps, 2 centres R&D

• **Amérique du Sud** : 14 usines dont 8 de juste-à-temps

• **Autres pays** : 18 usines dont 7 de juste-à-temps.

FAURECIA ET L'INNOVATION POUR LA SECURITE

Ces innovations qui nous protègent

Déjà sur la route, le **Spinal Care and Comfort System (SCCS)** vise à éviter le "coup du lapin". Activée par la pression du bassin en cas de choc, la partie supérieure du dossier se relève automatiquement pour protéger la tête. Retenu avant même sa mise sur le marché par General Motors Europe, le SCCS équipe aujourd'hui de nombreux véhicules de série notamment dans les marques Peugeot et Citroën. Adulte, enfant ? Bien assis ou penché ? Grâce à ses capteurs électroniques et à des algorithmes mis au point par Faurecia, le siège **BioVolume** personnalise la sécurité en fonction de la morphologie et de la position de chaque passager. En cas de choc, la vitesse et la force de déclenchement de l'airbag s'adaptent à l'occupant et aux conditions réelles de l'accident. Les sièges ainsi équipés sont conformes à la nouvelle norme américaine FMVSS 208 qui exige, dans certains cas, la désactivation de l'airbag du siège passager.

Il peut arriver qu'en se libérant, le volet du boîtier de l'airbag vienne briser le pare-brise, voire percuter le passager. Pour éviter ce risque, Faurecia a conçu un volet d'airbag actif, le **Low Risk Deployment Flap**. Lors du déclenchement, le volet se rétracte à l'intérieur de la planche de bord. Compétitif par rapport aux dispositifs classiques, ce système répond également à la norme FMVSS 208.

Si les blessures à la tête, au thorax et à l'abdomen sont enfin en régression, les risques de lésions des vertèbres lombaires et du fémur restent élevés. Utilisant ses propres moyens d'analyse biomécanique, Faurecia a travaillé sur les mouvements dits de "sous-marinage". Résultat ? Le système **Lower Limbs & Lumbar Care System (L3CS)** : en cas de choc frontal, une barre transversale intégrée soulève l'assise du siège en moins de 20 millisecondes. Elle empêche ainsi le bassin de glisser vers l'avant tout en contrôlant la décélération du corps.

D'autres systèmes Faurecia améliorent encore la protection des membres inférieurs : **Knee Care System (KCS)** pour le conducteur, **Glovebox Integration Knee Care System** pour le passager. Comparable à un mini-airbag installé dans la porte de la boîte à gants, le GIKCS bloque les genoux tout en diffusant l'énergie du choc. Son efficacité répond aux normes de sécurité américaines et européennes. Peu encombrant et peu coûteux, il peut de plus être installé sur des véhicules existants.

... ET UNE BASE DE CLIENTS BIEN EQUILIBREE.

	2002 (en %)
Toyota	1,3
BMW	4,5
DaimlerChrysler	6,3
Groupe General Motors	7,2
Groupe Ford	10,0
Renault/Nissan	16,2
Groupe Volkswagen	23,4
PSA PEUGEOT CITROËN	25,7
Autres	5,4



Autres activités



PEUGEOT MOTOCYCLES

Pour la troisième année consécutive, le marché européen des cycles motorisés est en baisse : 1 230 000 véhicules en 2002, contre près de 1 400 000 véhicules en 2001 (- 12 %). L'Italie et l'Espagne voient se poursuivre le mouvement de baisse annoncé en 2001, et ont été rejointes par la France, le Royaume-Uni et l'Allemagne, des marchés tous très importants pour Peugeot Motocycles - PMTC.

Dans ce contexte de marché en recul les volumes vendus par PMTC ont connu une baisse, à 162 000 véhicules contre 179 000 en 2001 (- 9,5 %). Le chiffre d'affaires reste cependant pratiquement stable à 257,3 M€, du fait d'un mix produit plus favorable (plus de ventes de véhicules immatriculés et haut de gamme, tels que l'Elystar). Du fait d'une baisse des volumes vendus plus faible que celle du marché européen, PMTC voit sa part de marché augmenter en Europe, à près de 13 %, contre 12,2 % en 2001. Cette hausse est sensible surtout en Italie (3 % contre 1,9 %), en France (30,1 % contre 26,4 %), en Allemagne (17,4 % contre 13,4 %) et en Belgique (29,4 % contre 28,1 %).

La marge opérationnelle est négative, à 12 millions d'euros, en raison essentiellement du faible niveau d'activité.

L'année 2002 a vu la continuation de la stratégie de développement produit et de modernisation de PMTC, avec notamment :

- la mise sur le marché de l'Elystar, scooter "GT" à moteur à injection et à freinage ABS assisté, une première mondiale. Les ventes réalisées (7 000 véhicules) ont dépassé les objectifs de 50 %.
- la présentation d'un nouveau scooter sportif, le Jet Force, qui a été désigné "Scooter de l'Année". Ce véhicule, dont les premières livraisons interviennent au début 2003, offre un très grand nombre d'innovations technologiques.
- la mise en œuvre du Projet Aval : modernisation des lignes de montage, et nouveau magasin de composants totalement informatisé.

PMTC prévoit un marché 2003 en très légère hausse et une augmentation plus significative de ses volumes, grâce à l'introduction des nouveaux produits.

JET FORCE

Au Salon International de Munich, Peugeot Motorcycles a focalisé l'attention des médias avec la présentation de son nouveau scooter Jet Force.

Ce modèle sportif sera en effet disponible dans une version à moteur 125 cm³ suralimenté par un compresseur, une première dans cette catégorie et une exclusivité mondiale de Peugeot Motorcycles.

Ce modèle sera également commercialisé en 49,9 cm³ avec un tout nouveau moteur 2 temps horizontal à injection, et en 125 cm³.

Tous ces moteurs satisfont bien entendu les futures normes antipollution.

JET FORCE est construit avec des éléments d'architecture de motocyclette : un cadre périmétrique, un amortisseur central et une suspension à biellette qui lui assurent une tenue de route exceptionnelle.

Ce modèle à l'esthétique particulièrement réussie a reçu le grand prix du Design, catégorie scooter.



SCMPL

La Société de Constructions Mécaniques Panhard et Levasor-SCMPL, spécialisée dans la conception et la production de véhicules blindés à roues, a réalisé un chiffre d'affaires de 64,7 millions d'euros en 2002, en hausse de 7 % par rapport à 2001. La marge opérationnelle s'établit à 1,5 million d'euros.

L'année 2002 a été marquée par la poursuite des livraisons des véhicules blindés légers (VBL) pour l'armée française et les différents clients de SCMPL à l'export, en Grèce en particulier, par la poursuite du programme de remotorisation de l'ERC Sagaie, et par le démarrage d'un programme de reconstruction de VBL pour le compte de l'armée française.

Par ailleurs, la notification d'un nouveau marché de 500 VBL pour l'armée française -dont 202 en commande ferme- a permis de conforter les perspectives à moyen terme de l'entreprise, dont le carnet

de commandes à fin 2002 s'élève à 97 millions d'euros, en progression de 20 % par rapport à fin 2001.

Fort de ces bonnes perspectives à moyen terme en France et à l'export, SCMPL a en outre poursuivi et renforcé sa stratégie de développement de nouveaux produits, qui lui a permis de présenter à Eurosatory les premiers prototypes de deux nouveaux véhicules blindés, gages de son avenir à long terme.

PROCESS CONCEPTION INGENIERIE

Process Conception Ingénierie -PCI-, spécialisé dans la conception, et la réalisation de biens d'équipements industriels dans les domaines de l'assemblage, de l'emboutissage, du ferrage et de l'usinage, a réalisé en 2002 un chiffre d'affaires de 395 millions d'euros.

Le montant des prises de commandes s'est élevé à 374 millions d'euros au



31 décembre 2002 en progression de 8 % par rapport à l'année 2001.

PCI a dégagé en 2002 une marge opérationnelle de 20,2 millions d'euros en amélioration sensible par rapport à l'année précédente, et a confirmé son positionnement de fournisseur de premier rang au service de ses principaux donneurs d'ordres.

Au plan Qualité, les différents audits menés courant 2002 ont conduit à la certification ISO 9001 (version 2000) de PCI et de sa filiale SCEMM.

PEUGEOT CITROËN MOTEURS

Dans un contexte rendu difficile par la diminution de sa chalandise due aux récentes restructurations de l'industrie automobile, Peugeot Citroën Moteurs

–PCM– réalise un chiffre d'affaires de 110,1 millions d'euros contre 107,7 millions d'euros précédemment, en progression de 2,2 %, pour un volume de vente de 39 150 moteurs contre 36 676 moteurs en 2001, en progression de 6,8 %.

Le développement des adaptations pour des véhicules d'un constructeur japonais ainsi que la consolidation des marchés indiens assurent une perspective en progression pour l'année 2003.



Les politiques du groupe

62 Valoriser les ressources humaines

72 Préserver l'environnement

80 Assumer ses responsabilités à l'égard de la société

90 La politique de Recherche et Développement





V valoriser les ressources humaines



L'objectif de la politique de relations et ressources humaines de PSA PEUGEOT CITROËN, mise en œuvre dans tous les pays où le groupe est présent, est d'anticiper les évolutions qui marquent la vie de l'entreprise, de mettre en place des dispositifs innovants, dans le cadre d'un dialogue social permanent.

Dans cet esprit, la dynamique sociale s'organise selon quatre axes : une politique active de l'emploi, des organisations souples et adaptées aux spécificités de l'industrie automobile internationale, une politique de rémunération globale liée aux résultats de l'entreprise et un dialogue social soutenu dans tous les pays où le groupe est présent.

UNE POLITIQUE ACTIVE DE L'EMPLOI

	Effectifs inscrits en 2002			
	France	Europe hors France	Hors Europe	Total
Automobile	96 160	33 800	3 920	133 880
Financement	930	1 190	40	2 160
Transport et Logistique	4 690	3 110	250	8 050
Équipement automobile	19 700	25 850	6 680	52 230
Autres	2 200	50	30	2 280
Total	123 680	64 000	10 920	198 600⁽¹⁾

(1) Périmètre : groupe PSA PEUGEOT CITROËN comprenant la division Equipement automobile

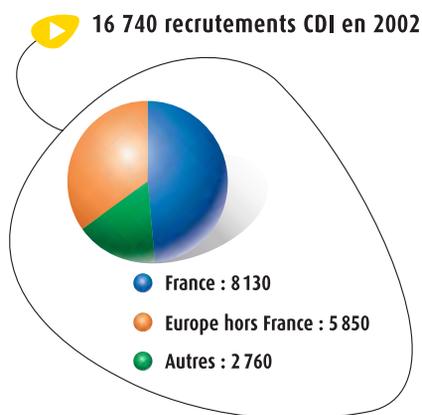
PSA PEUGEOT CITROËN a recruté 16 740 personnes en 2002 et connu une progression globale de ses effectifs de plus de 6 000 personnes au cours de l'année. En cinq ans, les effectifs ont progressé de plus de 58 000 personnes dont 16 100 pour la division automobile. Depuis le 1^{er} janvier 1998, 70 500 personnes ont été embauchées. A structure comparable, hors cessions et acquisitions, le groupe a créé sur les cinq dernières années 25 000 emplois, dont 14 000 dans la division automobile, principalement à l'international.

DES RECRUTEMENTS POUR REpondre AUX OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DU GROUPE

En vue de réaliser les objectifs de croissance interne du groupe, le recrutement a été mené sur un large éventail de métiers, avec la volonté d'intégrer des profils variés par la formation, la culture, l'expérience professionnelle ou internationale. Sur les quatre dernières années, le groupe a recruté près de 60 000⁽²⁾ personnes en contrat à durée indéterminée dans le monde, dont 34 000 en France.

(2) Périmètre : groupe PSA PEUGEOT CITROËN comprenant la division Equipement automobile, hors contrats à durée limitée.

Valoriser les ressources humaines



	Recrutements CDI	
	Recrutements CDI 2002	Cumul des recrutements CDI entre 1999 et 2002
Automobile	9 800	38 080
Financement	250	710
Transport et logistique	1 100	4 500
Équipement automobile	5 500	15 380
Autres	90	760
Total	16 740	59 430
Dont France	8 130	34 640

BRESIL : FORMER LES SALARIES DU RESEAU AUX METIERS DE L'APRES-VENTE

Le centre de formation aux métiers de l'après-vente a été mis en place à São Paulo en 2001 par PSA PEUGEOT CITROËN, le SENAI (Service National d'Apprentissage Industriel au Brésil) et le ministère français de l'Éducation Nationale. En deux ans, près de 1 600 collaborateurs ont été formés aux services à la clientèle, à l'entretien, à la réparation des véhicules et aux nouvelles technologies automobiles.

En 2002, 29 000 heures de formation ont été dispensées à près de 900 collaborateurs brésiliens dans différents domaines dont la connaissance du produit, la mécanique de base, les méthodes qualité ou encore les règles de sécurité. Cette action sera renforcée en 2003 avec une augmentation prévisionnelle de plus de 30 % du nombre d'heures de formation proposées.

PSA PEUGEOT CITROËN, UN GROUPE ATTRACTIF POUR LES JEUNES DIPLOMES

Une enquête menée en France par l'organisme de sondage SOFRES auprès des élèves des grandes écoles de commerce et d'ingénieurs place le groupe en tête des préférences spontanées des élèves de ces écoles. Cette notoriété se traduit par un volume de 48 000 candidatures à des emplois de cadres reçus en 2002.

UNE PRESENCE ACCRUE ET STRUCTUREE A L'INTERNATIONAL

Après le démarrage de l'usine de Porto Real au Brésil en février 2001, deux nouvelles usines viendront compléter en 2005 et 2006 le dispositif industriel : l'usine de Kolin en République Tchèque dans le cadre du partenariat avec Toyota et la nouvelle implantation de Trnava en Slovaquie.

1 200 personnes ont été recrutées sur le site industriel du Brésil, dont 350 en 2002 et les perspectives de recrutement sont de 3 000 personnes en République Tchèque et de 3 500 personnes en Slovaquie. La politique de recrutement privilégie les ressources humaines locales.

Parallèlement, la politique sociale du groupe applique des principes de gestion des ressources humaines communs à

l'ensemble des établissements dans le monde, tout en tenant compte des réalités locales. Les avancées sociales telles que l'intéressement du personnel aux résultats opérationnels, étendu à toutes les filiales, se déclinent ainsi dans la dimension internationale du groupe.

Le développement du groupe a favorisé l'intégration des diversités culturelles et l'émergence d'une culture internationale. Les missions de longue durée et les opérations de mobilité inter-pays se sont développées : 8 400 personnes ont effectué en 2002 des missions de ce type en dehors de leurs pays d'origine. La politique de coopération du groupe avec des constructeurs italiens, allemand, américain et japonais, favorise également le développement d'une culture internationale au sein de l'entreprise.

DISPOSITIFS D'AIDE A LA RECHERCHE D'EMPLOI

En 2001 et 2002, les sites de Rennes et de Sochaux ont mis en œuvre des démarches spécifiques de valorisation des acquis professionnels en direction des personnes ayant effectué une mission à durée limitée.

A Rennes, un plan emploi formation a été mis en œuvre pour le lancement de la Citroën C5. Ce plan a été réalisé en partenariat avec le Conseil Régional, les services publics de l'emploi (DDTE, ANPE, PLIE, Mission Locale), les entreprises de travail temporaire et l'AFPA (Association Nationale pour la Formation Professionnelle des Adultes).

Par ailleurs, 1 000 personnes ont pu retrouver un emploi dans le cadre d'un forum emploi formation. Celui-ci a été organisé par le site de Rennes pour faciliter l'orientation professionnelle des personnes concernées en partenariat avec l'ANPE, les entreprises du bassin d'emploi et les entreprises de travail temporaire.

A Sochaux, un accompagnement des personnes ayant effectué une mission à durée limitée a été organisé avec les entreprises locales, l'ANPE, et les entreprises de travail temporaire. Cette initiative a permis à plusieurs centaines de personnes de retrouver une activité au terme de leur mission temporaire sur le site.



FAVORISER L'EMPLOI ET L'ÉVOLUTION PROFESSIONNELLE DES FEMMES

Malgré la faible proportion de femmes dans les filières de formation destinées aux métiers de l'industrie, la part de femmes dans les recrutements opérés ces dernières années est en augmentation, en particulier en 2002. Près de 20 % des ingénieurs et cadres recrutés dans le monde sont des femmes, pour un taux inférieur à 15 % en 2001. En France, les femmes ont représenté plus de 20 % des recrutements réalisés en 2002.

Afin d'encourager la mixité professionnelle dans tous les pays, de nouvelles initiatives ont été mises en œuvre. Des actions pour former des femmes à des métiers jusqu'à présent considérés comme essentiellement masculins, tels ceux de conducteur d'installation ou de responsable d'unité en fabrication, ont été engagées.

GERER DE MANIERE RESPONSABLE L'EMPLOI A DUREE LIMITEE

Le groupe a recours à l'emploi à durée limitée pour s'adapter aux variations de la demande, gérer les processus de lancement de nouveaux produits et préparer les investissements et les gains de productivité associés.

L'intégration de ces personnes s'effectue dans les sites, dans les mêmes conditions que celles des salariés recrutés définitivement. Chaque travailleur temporaire participe à des journées d'accueil consacrées en particulier aux thèmes de la sécurité, de la qualité et de l'environnement et bénéficie de formations correspondant à la mission qui lui est confiée.

De nombreux travailleurs temporaires ou en contrats à durée limitée se voient proposer une embauche définitive en fonction des besoins d'effectifs évalués dans chaque site. Ainsi, en France en 2002, 2 500 salariés ont été recrutés en contrat à durée indéterminée après une mission d'intérim ou à durée déterminée. En Espagne, les "convenio" triennaux 2001/2003 prévoient 1 300 recrutements définitifs de salariés "eventuales". Le groupe s'implique également dans le suivi et l'évolution des travailleurs temporaires à travers la valorisation de leurs acquis professionnels et l'accompagnement dans leur recherche d'emploi.

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN est en France l'un des tout premiers groupes à offrir des possibilités d'emplois à des jeunes sans qualification professionnelle.

Valoriser les ressources humaines

MAINTIEN DE L'EMPLOYABILITE DU PERSONNEL FEMININ DU CENTRE DE PRODUCTION DE RENNES

Le développement des nouvelles technologies de l'électronique embarquée a entraîné un besoin de reconversion des ateliers de câblerie dont l'effectif comprenait 85 % de femmes.

Dès 1999, afin d'anticiper cette évolution, la direction de l'établissement PSA PEUGEOT CITROËN de Rennes a réalisé d'importants aménagements de postes et mis en place la formation professionnelle nécessaire pour réussir le reclassement du personnel.

Fin 2002, plus de 80 % des personnes concernées ont été reclassées sur des postes de cariste, d'électricien automobile, mécanicien, gestionnaire logistique de proximité.

Les reclassements vont se poursuivre en 2003.

Ce dispositif s'inscrit dans le cadre d'un accord d'établissement sur l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes conclu le 27 novembre 2001 avec l'ensemble des organisations syndicales. Un contrat pour l'égalité professionnelle a également été signé le 30 janvier 2002 entre le ministère des affaires sociales du travail et de la solidarité et la direction de l'établissement.

Ces dispositions contractuelles traduisent l'engagement du groupe en terme de formation et de reconversion professionnelle du personnel féminin travaillant en câblerie.

GERER SOCIALEMENT LES EVOLUTIONS D'ACTIVITES

- **Accompagner les salariés dans les transformations de l'emploi**

Les réductions d'emploi nécessaires sur certains sites sont accompagnées par des mesures de reclassement interne et d'accompagnement des salariés. Ces mesures ont pour objectif d'identifier une solution professionnelle optimale pour chacun d'entre eux.

L'ENRICHISSEMENT PERMANENT DES COMPETENCES POUR PREPARER LES EMPLOIS DE DEMAIN ET MAINTENIR L'EMPLOYABILITE

La formation est l'un des outils privilégiés de la politique sociale de l'entreprise et de gestion des hommes. En favorisant le développement des compétences des collaborateurs, elle contribue à la réussite de l'entreprise tout en favorisant pour ces salariés un développement professionnel conforme à leurs aspirations.

Dans cette perspective, elle favorise l'employabilité des collaborateurs, prépare leur évolution professionnelle et anticipe les besoins de l'entreprise de demain.

En 2002 et sans prendre en compte les réalisations de Faurecia, qui gère son propre dispositif, près de 4 000 000 heures

de formation ont été réalisées, portant notamment sur les programmes d'accueil et d'intégration des nouveaux embauchés, sur les techniques industrielles liées à la production automobile et aux lancements de nouveaux produits, sur l'informatique et sur le management.

- **Anticiper et accompagner les évolutions de l'entreprise**

Soutien indispensable du bon déploiement des projets, la formation est mise en œuvre pour anticiper et accompagner les évolutions d'organisation, de métiers, d'outils ou celles liées au contexte socio-économique de l'entreprise.

Les actions de formation sont élaborées en amont des projets de changements des organisations ou des systèmes afin d'accompagner sur le plan humain leur mise en œuvre. De nombreuses formations sont animées en interne par des salariés experts dans les thèmes abordés.

- **Echanger les savoirs au plan international**

Déployés selon les mêmes objectifs et principes en France et à l'international, les programmes de formation s'appuient sur les expériences menées dans différents pays qui conduisent à des enrichissements mutuels. Les programmes répondent également aux exigences et aux attentes locales.

CHINE : PARTAGER LES SAVOIRS

Dans le cadre d'un programme visant à développer les compétences des salariés et à promouvoir le niveau de l'enseignement professionnel en Chine, Dong Feng Peugeot Citroën Automobile (DPCA) a participé activement à l'évaluation de ses besoins de formation.

Des formateurs européens, experts dans leurs domaines, ont formé des animateurs chinois, lesquels ont par la suite animé leurs propres séances en appliquant les méthodologies apprises à cette occasion. Depuis 2001, 457 personnes de DPCA ont suivi 70 stages dispensés par des animateurs issus de ce programme européen sur des thèmes divers tels que la qualité, les ventes et la maintenance.

Par ailleurs, en 2002, DPCA a reçu 40 assistants techniques de France, qui ont formé 170 stagiaires sur plusieurs semaines. A cela, il convient d'ajouter les missions de formation de salariés chinois en France dans les usines PSA PEUGEOT CITROËN, lesquelles auront concerné 130 personnes.

• Former et intégrer les jeunes

En s'impliquant dans la formation des jeunes, le groupe, dont un salarié sur deux a moins de cinq ans d'ancienneté, anticipe ses besoins en compétences. Dans l'ensemble des sites, des actions sont menées pour :

- accueillir des jeunes en formation par alternance ;
- participer à l'élaboration de programmes de formation initiale qui tiennent compte de l'évolution prévisible des métiers ;
- contribuer à la mise en œuvre de parcours de formation.

En 2002, 6 740 jeunes étudiants ont effectué un stage dans le groupe, auxquels il faut ajouter 670 jeunes en contrats d'apprentissage ou de qualification en France, sur le périmètre industriel, commercial et transport logistique.

FORMATION ET INSERTION PROFESSIONNELLE EN FRANCE

Dans une démarche de partenariat avec l'Education Nationale, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a signé dans de nombreux sites, notamment à Caen, La Garenne, Meudon, Saint-Ouen, Vélizy, des conventions FCIL (Formation Complémentaire d'Initiative Locale) avec des établissements scolaires.

Destinées à faciliter l'entrée dans la vie active des jeunes titulaires d'un diplôme professionnel, technologique ou général, ces formations constituent une mesure d'insertion directe dans l'emploi.

Elles s'inscrivent dans le champ de l'insertion professionnelle territoriale et prennent en compte les besoins concrets de l'environnement socio-économique. Les FCIL sont des formations alternées qui impliquent une étroite coopération entre les établissements scolaires et l'entreprise, elles ont été mises en œuvre en particulier dans les domaines de l'électronique, de la robotique, de l'informatique réseaux et de la maintenance industrielle.

PARTICIPER A L'INSERTION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE DE JEUNES DEMANDEURS D'EMPLOI

Différents sites français du groupe PSA PEUGEOT CITROËN ont contribué en 2002 à la mise en place de dispositifs destinés à l'insertion sociale et professionnelle de jeunes demandeurs d'emplois.

Le 28 avril 2000, une convention emploi formation est signée entre l'Etat, la Région et le site de Sochaux. Un partenariat qui associe également le service public de l'emploi et des organismes de formation est mis en place pour trois ans. La convention vise à permettre à de jeunes demandeurs d'emplois d'accéder au marché du travail en adaptant leur formation aux compétences recherchées par l'entreprise. Des demandeurs d'emploi, sans qualification et sans expérience professionnelle, souvent des jeunes en situation précaire, sont concernés par cette démarche d'insertion. Dans le cadre d'un cursus de stages et de formations, 785 personnes dont 328 femmes sont accueillies sur le site de Sochaux. Au 31 décembre 2002, l'application de la convention se traduit par 280 recrutements en contrat de travail à durée indéterminée, 232 recrutements en contrat de travail à durée déterminée et 273 personnes amenées à réaliser une mission d'intérim.

A Aulnay, des stages d'insertion et de formation à l'emploi sont mis en place en partenariat avec l'ANPE. Ces stages permettent de favoriser la réinsertion professionnelle des demandeurs d'emplois qui connaissent de réelles difficultés d'accès à l'emploi, chômeurs de longue durée et allocataires du revenu minimum d'insertion.

Enfin, le site de Rennes associé à la mission locale pour l'emploi a accueilli des jeunes en difficulté. Ces personnes confrontées à des problèmes d'insertion sur le marché de l'emploi ont intégré le site de Rennes dans le cadre d'un contrat d'orientation.

Le recrutement et la motivation des jeunes salariés constituent des enjeux majeurs pour la performance future et l'avenir du groupe qui compte 34 000 salariés âgés de moins de 30 ans.

Afin de mieux répondre à leurs attentes et de renforcer leur contribution aux objectifs de l'entreprise, la direction de

PSA PEUGEOT CITROËN a engagé avec le comité de liaison du comité de groupe européen une réflexion approfondie sur le thème de l'intégration des jeunes. L'étude initiée au printemps 2002 porte sur les établissements de Mulhouse, Poissy, Vigo en Espagne et Ryton au Royaume-Uni.



Valoriser les ressources humaines



DE REELLES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE CARRIERES ET DE MOBILITE

Par sa croissance et par la très grande diversité de ses métiers, le groupe offre de réelles possibilités de développement de carrière et de mobilité à ses salariés.

La gestion des évolutions professionnelles relève de la hiérarchie mais également des responsables de carrières ainsi que des comités carrières organisés à tous les niveaux et dans toutes les entités.

En 2002, la mobilité a concerné plus de 18,5 % des ingénieurs et cadres auxquels s'ajoutent les changements de postes dus à des modifications de périmètres ou à un enrichissement des fonctions, qui représentent 4 % supplémentaires.

En ce qui concerne les évolutions de carrières, plus de 18 % des salariés ont bénéficié d'une promotion ou d'un changement statutaire au cours de l'année 2002.

DES ORGANISATIONS SOUPLES ET ADAPTEES AUX SPECIFICITES DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

La diversité du marché automobile et la satisfaction des demandes de la clientèle nécessitent des aménagements constants du temps et de l'organisation du travail. Ces aménagements sont menés en cherchant à concilier les attentes et les contraintes des salariés.

NEGOCIER DE NOUVELLES ORGANISATIONS

De nouveaux régimes de congés adaptés aux contraintes de la production ont été négociés avec les partenaires sociaux en France et en Europe. L'ouverture des usines en continu ou "non stop" constitue une réponse aux impératifs de souplesse et de compétitivité de l'entreprise. Après avoir été mise en place à Mulhouse et dans les usines mécaniques en 2001, cette organisation a été appliquée à Ryton (Royaume-Uni) et à Vigo (Espagne) en 2002.

Afin de répondre à la demande de la clientèle, une quatrième équipe a été mise en place à Ryton au Royaume-Uni, en août 2002. Cette nouvelle configuration a permis d'embaucher près de 800 personnes. En mai 2002, la mise en place négociée de nouveaux horaires à Sochaux, a permis la création d'une équipe travaillant les vendredi, samedi, dimanche. Dans la plupart des pays dans lesquels le groupe est implanté, la durée du travail s'apprécie désormais dans un cadre annualisé.

AMELIORER LA SECURITE ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL

• Amélioration des conditions de travail et Ergonomie

Des programmes d'amélioration de l'ergonomie des postes de travail sont engagés dans les différents métiers et dans tous les projets industriels du groupe. Chaque programme vise à réduire les contraintes physiques et environnementales des postes de travail afin de les rendre accessibles au plus grand nombre de personnes. Un outil d'évaluation de la pénibilité des postes

(METEO ou Méthode d'Evaluation du Travail et des Organisations) a été mis en place, à cet effet, dans l'ensemble des sites industriels et est utilisé par les équipes projets. Cette démarche innovante souligne l'attention portée aux conditions de travail par une approche réaliste qui associe recherche d'efficacité et préservation de la santé du personnel.

• Une attention permanente portée à la sécurité et à l'intégrité physique des personnes

La maîtrise des risques liés à l'activité professionnelle constitue une priorité pour le groupe. Tous les acteurs de l'entreprise sont associés à l'amélioration des conditions de travail et de sécurité et à la prévention des risques. Les salariés, l'encadrement, les représentants du personnel, les services médicaux, les intervenants extérieurs spécialisés apportent leur contribution dans ce domaine. Dans tous les pays, des démarches d'évaluation des risques ont été mises en place. Le champ d'intervention porte sur les installations, tous les éléments du poste de travail, les infrastructures, les process de production, la circulation des salariés, les équipements de travail.

Outre la meilleure adaptation des postes de travail, des formations sur le thème de la sécurité sont dispensées aux salariés afin de diminuer les risques dans l'environnement professionnel.

• Une politique de santé au travail

En France, les services médicaux ont réalisé en 2002, 112 000 visites médicales et 283 000 consultations d'infirmerie. Sur la base des résultats de ces visites, des actions destinées à préserver la santé

GEFCO ARGENTINE : DES PROCEDURES POUR ASSURER LA SECURITE DE TOUS

La sécurité, l'hygiène et l'environnement sont régis par une procédure interne qui entre dans le cadre du système de gestion de la qualité BVQI ISO 9000 : 2000.

Un expert indépendant spécialisé dans le domaine de la sécurité et de l'hygiène industrielle procède notamment à :

- des analyses de tous les secteurs afin de détecter les anomalies et les risques potentiels ;
- l'évaluation des besoins en équipements de protection individuelle.

Outre les mesures qui tendent à garantir les meilleures conditions de travail possibles (études de la charge thermique et de l'intensité sonore et lumineuse), des formations ont été dispensées au personnel dans divers domaines : opération de chargement manuel, équipements de protection individuelle, incendies et préventions des accidents, opérateurs de monte-charge, évacuation et premiers secours.

Par ailleurs, des examens médicaux destinés à prévenir et à détecter toute altération physique due à l'activité professionnelle, sont réalisés régulièrement.

du personnel sont mises en œuvre. Ces actions peuvent se traduire par des aménagements de postes ou des examens médicaux complémentaires pour détecter et corriger certaines pathologies. Les services médicaux interviennent également dans le cadre de la formation et de l'information du personnel dans des

domaines tels que les gestes et postures et l'hygiène alimentaire. Par ailleurs, les services médicaux sont impliqués dans les opérations de reclassement et d'adaptation des postes pour les personnels à capacité restreinte et les salariés handicapés.

DONNER TOUTE LEUR PLACE AUX PERSONNES HANDICAPEES DANS LE MONDE DU TRAVAIL

La politique engagée par le groupe contribue à la prévention du handicap, d'une part, à l'insertion, à l'emploi et au développement professionnel du personnel handicapé, d'autre part.

En France, l'accord du 17 mars 2000 sur l'emploi du personnel handicapé signé avec l'ensemble des partenaires sociaux marque la volonté du groupe de poursuivre les actions entreprises en faveur de l'insertion et du maintien dans l'emploi des personnes handicapées et dans le domaine de l'adéquation entre les hommes et les postes de travail. Ainsi, des adaptations spécifiques des postes de travail permettent le maintien dans l'emploi des travailleurs handicapés. Cette politique est menée en partenariat avec l'AGEFIPH (Association de Gestion du Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Personnes Handicapées) et l'ANACT (Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail).

Les partenariats autour de nos sites de production automobile avec les centres d'aide par le travail et les ateliers protégés nous permettent d'associer les handicapés au processus de fabrication automobile.

Dans le monde, le groupe emploie directement près de 5 300 salariés

handicapés. En France, le niveau d'emploi de personnes handicapées, complété par des contrats de sous-traitance avec le secteur protégé, place l'entreprise à 9,28 %, à comparer au taux légal de 6 % .

PMTC SIGNE UNE CONVENTION AVEC L'AGEFIPH

Peugeot Motocycles a engagé en 2002 un important projet de rénovation industrielle dans son établissement de Mandeure (France). A cette occasion, une attention particulière a été portée à l'amélioration de l'ergonomie des postes ainsi qu'à l'amélioration de l'employabilité des personnes ayant des capacités restreintes.

Une convention signée en juillet 2002 entre PMTC et l'AGEFIPH prévoit le maintien dans l'emploi de 30 personnes souffrant d'un handicap physique reconnu.

L'AGEFIPH participe financièrement au diagnostic et à l'accompagnement du projet ainsi qu'à l'aménagement des postes.

Des postes de travail ont ainsi été créés ou transformés au montage et dans les secteurs d'approvisionnement et de préparation.

La démarche se poursuit en 2003, l'établissement de Mandeure compte 80 salariés souffrant d'un handicap physique reconnu.

V valoriser les ressources humaines

ASSOCIER LE PERSONNEL AUX RESULTATS DU GROUPE ET FAVORISER LA PREVOYANCE INDIVIDUELLE

Pour tous ses métiers et dans tous les pays, pratiquer des rémunérations compétitives et associer à la création de valeur ceux qui y contribuent sont des axes forts de la politique de rémunération du groupe.

DES ACCORDS SALARIAUX DANS TOUTES LES ENTITES

La politique salariale a donné lieu à la signature de nombreux accords dans la plupart des pays. En France, l'accord salarial 2002 a été signé le 28 janvier par cinq organisations syndicales. Cet accord traduit la volonté de porter un effort particulier sur les salaires les plus bas avec la revalorisation de la rémunération minimum annuelle garantie. En 2002, les rémunérations ont représenté 4 466 000 K€ et les charges sociales 1 700 000 K€⁽¹⁾.

RECOMPENSER LA PERFORMANCE INDIVIDUELLE DANS LA REMUNERATION DE L'ENCADREMENT

Le niveau de rémunération des managers est fixé en fonction des performances individuelles, de la maîtrise de la fonction tenue et du marché des salaires dans le pays considéré. La politique de rémunération individuelle procède de la volonté d'assurer une cohérence sociale interne tout en préservant des capacités d'appréciation et d'évolution. Ainsi, la part variable de la rémunération liée à la performance annuelle, dont bénéficient les managers qui occupent des postes à forte responsabilité, dépend des résultats sur objectifs individuels et de l'atteinte d'objectifs collectifs de marge

opérationnelle et de qualité fixés en début d'année.

ASSOCIER LE PERSONNEL AUX OBJECTIFS ET AUX RESULTATS DU GROUPE

Afin de matérialiser l'appartenance de chaque salarié au groupe, un intéressement aux résultats opérationnels est versé à l'ensemble du personnel du groupe dans le monde ; il représente au titre de l'année 2002 3,6 % de la masse salariale, charges sociales incluses selon les différents régimes nationaux existants. Ainsi, de par le monde, 249 millions d'euros seront attribués en 2003 au titre de ce système d'intéressement et du système français légal de participation aux résultats 2002.

DEVELOPPER L'EPARGNE SALARIALE

En France, le groupe a mis à disposition des salariés deux plans d'épargne entreprise, un plan d'épargne investi en actions du groupe d'une durée de cinq ans et un plan épargne prévoyance. Ces derniers ont permis d'attribuer 15,9 millions⁽²⁾ d'euros aux salariés au titre de l'abondement en 2002

contre 12,7 millions d'euros en 2001. Le déploiement de cette politique d'encouragement à l'épargne salariale est engagé hors France avec la mise en place d'un plan d'épargne en Espagne en 2002 et en Grande-Bretagne en 2003.

REPENDRE AUX ATTENTES DES SALARIES CONCERNANT L'EVOLUTION DES SYSTEMES DE RETRAITE

Face aux interrogations des salariés relatives à leur niveau de retraite futur, des régimes de retraite supplémentaire à cotisations définies ont été instaurés par le groupe, dès 2001, dans un certain nombre de pays. Ils visent à compléter les régimes nationaux de sécurité sociale et anticipent la baisse prévisible des taux de remplacement. En Espagne, les indemnités de fin de carrière versées à la population cadre ont été transformées en un régime à cotisations définies financé par l'entreprise avec constitution d'un capital initial. Pour les salariés non cadres, les provisions correspondant aux indemnités de fin de carrière ont été externalisées dans un contrat d'assurance collective. Au Royaume-Uni, un nouveau régime à

EN FRANCE, UN NOUVEAU REGIME DE RETRAITE SUPPLEMENTAIRE, UN ACCORD INNOVANT

Applicable aux salariés des principales sociétés françaises des branches automobile, logistique et transport et financement dont la rémunération dépasse le plafond de la sécurité sociale (soit plus de 30 000 personnes), ce régime permet aux personnes concernées de bénéficier d'un supplément de retraite pour compenser la baisse prévisible des taux de remplacement.

Ce dispositif à cotisations définies, qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2002, est financé à hauteur de 2/3 par l'entreprise et de 1/3 par les salariés. L'épargne des salariés est investie dans des fonds communs de placement sous la surveillance d'une Commission Paritaire. Le nouveau dispositif remplace un ancien système à prestations définies. La démarche des partenaires sociaux témoigne de leur volonté de se préoccuper dès à présent du niveau de retraite futur des salariés. Elle se situe dans la continuité de la politique sociale de PSA PEUGEOT CITROËN en renforçant les systèmes d'épargne salariale déjà en place, en particulier le plan d'épargne prévoyance instauré en 1999.

(1) Périmètre monde : division automobile, activités de financement, transport et logistique et autre hors Sevelnord et Française de Mécanique. (2) Périmètre monde hors activités de financement, hors Faurecia.

cotisations définies (Stakeholder Plan) a été mis en place à l'intention des nouveaux embauchés ; les caractéristiques de ce régime le placent favorablement par rapport à l'offre du marché ; ainsi, les salariés peuvent choisir leur taux de cotisation dans une fourchette de 1 % à 5 % du salaire ainsi que les supports de gestion financière. Deux systèmes ont été mis en place dans les filiales allemandes du groupe pour répondre aux exigences de la loi "Riester" ; le premier est une caisse de pension, le second un contrat d'assurance qui permet à certains salariés de bénéficier de subventions fiscales en complément de leurs propres versements.

ASSOCIER, DANS TOUS LES PAYS, LES SALARIES ET LES REPRESENTANTS DU PERSONNEL AUX EVOLUTIONS DE L'ENTREPRISE

UN DIALOGUE SOCIAL SOUTENU ET RENOVE

La qualité du dialogue social dans l'entreprise se fonde sur la volonté de concertation et sur l'affirmation du rôle et de la mission des représentants du personnel. La signature de deux accords en France, sur le droit syndical en 1999, puis en 2001, traduit la volonté d'associer les partenaires sociaux aux évolutions du groupe.

Le groupe entend poursuivre le dialogue social en s'appuyant sur des organisations syndicales indépendantes. Les accords sur l'exercice du droit syndical portent sur la conciliation de l'engagement syndical avec le maintien d'une activité professionnelle, sur l'information et la formation des représentants du personnel et enfin sur la mise à disposition des moyens de fonctionnement adaptés. En France comme dans les autres pays, tous les salariés travaillant dans les implantations industrielles, les établissements de services

ou les implantations commerciales importantes sont représentés par des organisations syndicales indépendantes ou par des représentants élus par le personnel. La représentation du personnel de toutes les entités du groupe en Europe est assurée par un comité de groupe européen mis en place depuis 1996.

UNE DYNAMIQUE CONTRACTUELLE

De nombreux accords sur des sujets majeurs de la vie de l'entreprise ont été signés dans le monde en 2002. Ils portent notamment sur les salaires, l'aménagement du temps de travail, l'intéressement des salariés ainsi que les régimes de retraite supplémentaires. Ils font l'objet, le cas échéant, de commissions de suivi, qui permettent aux organisations syndicales signataires de s'assurer de leur mise en œuvre. Toutes les sociétés et tous les sites contribuent aux activités sociales et culturelles et à l'amélioration des conditions de vie au travail (restauration, transport, aides sociales...) en fonction des spécificités nationales ou locales.

En France, plus de 1,5 % de la masse salariale brute est consacrée directement ou indirectement au financement des activités et des œuvres sociales.

LE GROUPE A L'ECOUTE DES SALARIES

En France, quatre enquêtes d'opinion ont été menées depuis 1998 auprès des salariés par l'organisme de sondage ESTEL. En 2002, les 1370 collaborateurs interrogés expriment, de manière générale, leur satisfaction et leur confiance. L'intérêt du travail, le temps de travail et les conditions matérielles sont des éléments de la vie professionnelle particulièrement appréciés par les salariés. Par ailleurs, dans leur grande majorité, les personnes interrogées restent

DES ACCORDS SIGNIFICATIFS DANS LA DIVISION AUTOMOBILE EN 2001 ET 2002

France : huit accords signés sur les salaires, l'aménagement du temps de travail, les congés, l'intéressement, le droit syndical, le régime supplémentaire de retraite et les conditions de travail.

Espagne : signature du convenio pour 2001-2003, portant sur les augmentations de salaires pour le personnel non cadre, le temps de travail annuel, la convergence des statuts, le plan emploi pour les centres de production de Madrid et Vigo.

Argentine : accords sur l'adaptation aux conditions économiques et sur la flexibilité horaire. Reconduction de l'accord de "paix sociale".

Royaume-Uni : accords sur la négociation et la consultation (modification des membres des comités et des processus de négociation), sur l'augmentation des salaires et des cotisations salariales aux plans de pension, sur l'organisation du travail et sur l'introduction du "Stakeholder Plan".

Accords sur le "continuous running" (non-stop 2002) et la mise en place de la 4^{ème} équipe.

Brsil : accords sur le collectif de travail (augmentation salariale générale, temps de travail et améliorations des conditions de vie), programme de participation au résultat annuel 2002, congés collectifs et flexibilité des horaires.

Allemagne : accords sur les moyens d'information (code éthique d'utilisation des nouveaux systèmes d'information) et sur la mobilité (règles de gestion de la mobilité géographique) dans la filiale commerciale Peugeot.

Accords sur les jours fériés et le règlement du temps de travail.

confiantes dans l'évolution de l'emploi de leur secteur ainsi que dans l'évolution de leur propre emploi. Enfin, les objectifs et missions confiés à chacun sont considérés comme clairement définis par 82 % des personnes interrogées et jugés réalistes par 78 % d'entre elles. Ces résultats, élevés en valeur absolue, sont en progression par rapport aux mesures des années précédentes.



P Préserver l'environnement



PSA PEUGEOT CITROËN est engagé dans une politique environnementale ambitieuse. Fondée sur les principes du développement durable, cette politique s'inscrit dans la stratégie industrielle du groupe.

Elle concerne les voitures, afin de limiter l'impact environnemental lié à leur utilisation, mais aussi les sites industriels, où le groupe s'attache à protéger l'environnement et à préserver la qualité de vie du voisinage.

LES VOITURES ET L'ENVIRONNEMENT

L'insertion harmonieuse de l'automobile dans l'environnement et en particulier la maîtrise de l'effet de serre sont pour PSA PEUGEOT CITROËN des enjeux écologiques majeurs. PSA PEUGEOT CITROËN estime de son devoir, en tant que constructeur automobile, de s'engager résolument dans la réduction des émissions de gaz carbonique et donc de mettre au point des technologies permettant de réduire les consommations de ses véhicules. Il développe également une politique volontariste d'utilisation des biocarburants, s'engage dans des projets de mécénat écologique et investit pour faire de ses véhicules des produits hautement recyclables.

CONTRIBUER A DIMINUER LES EMISSIONS DE CO₂

Comme l'indique un rapport de l'OCDE (Outlook, 2001), les voitures n'émettent que 5,5 % des émissions de CO₂

provoquée par l'activité humaine, loin derrière la production industrielle. Ce taux n'en reste pas moins préoccupant compte tenu de l'accroissement du parc automobile mondial.

Pour PSA PEUGEOT CITROËN, la limitation des émissions de CO₂ des véhicules de ses deux marques constitue donc un axe de développement prioritaire. Pour y parvenir, le groupe a, depuis de nombreuses années, développé la motorisation diesel : celle-ci permet en effet, à performances équivalentes, de consommer moins de carburant et donc d'émettre moins de CO₂ qu'un moteur essence, tout en réduisant, grâce aux développements des technologies du groupe, les autres émissions polluantes.

Les derniers progrès accomplis sur ce type de moteur viennent corroborer le bien fondé de ce choix, aujourd'hui largement admis en Europe, comme le montre l'évolution du taux de diesélisation (43 % du marché européen).

AVEC DELPHI SYSTEMS, UNE CLIMATISATION SANS HFC

La climatisation apporte un confort qui séduit un nombre croissant d'automobilistes. De 5 % en 1995, le taux d'équipement en première monte est passé à 65 % en 2000. Les dispositifs actuels de climatisation utilisent des gaz fluorés, qui ont un impact sur la couche d'ozone stratosphérique et dont l'emploi est en voie d'interdiction totale.

En partenariat avec l'équipementier Delphi Systems, PSA PEUGEOT CITROËN a donc fait évoluer la climatisation en remplaçant le gaz réfrigérant utilisé aujourd'hui, un HFC (hydrofluorocarbure), par du gaz carbonique.

Le gaz carbonique est sans effet sur la couche d'ozone, et sa contribution à l'effet de serre est dix fois inférieure à celle du gaz remplacé.

Cette innovation, montée sur une 206 "Green" de démonstration, a été présentée avec succès au grand public lors du dernier Salon de Francfort.

Toutes les climatisations montées sur les véhicules Peugeot et Citroën sont également munies d'un compresseur à cylindrée variable, plus économe en énergie qu'un compresseur à cylindrée fixe. Pour améliorer encore les gains de consommation de carburant et donc d'émissions de CO₂, le pilotage électronique des climatisations se généralise également sur les gammes des deux marques : sur un trajet de 1 000 km, il permet des économies de carburant de l'ordre de 2 ou 3 litres suivant les conditions climatiques.

La nouvelle génération de diesel HDI (injection directe diesel "common rail") lancée par PSA PEUGEOT CITROËN permet ainsi de diminuer les émissions de CO₂ de 20 % par rapport à un diesel à injection conventionnelle, et de 30 % par rapport à un véhicule à essence.

En 2002, PSA PEUGEOT CITROËN a été le premier producteur mondial de moteurs diesels HDI "common rail" avec 1,4 million d'unités produites. La généralisation des turbo compresseurs et l'injection directe à haute pression (de 1 250 à 1 600 bars actuellement) ont permis d'augmenter le rendement du moteur grâce à la pulvérisation toujours plus fine du carburant dans la chambre de combustion, sans consommation supplémentaire.

Le groupe a par ailleurs poursuivi la stratégie de "downsizing" qui consiste à obtenir avec des moteurs de cylindrée plus réduite, et donc consommant moins, des performances équivalentes à celles des anciens moteurs. Ainsi, le nouveau moteur HDI 1,4 l consomme-t-il 10 % de moins qu'un moteur 2 l d'ancienne génération tout en conservant un couple et une puissance équivalents aux performances de ce dernier.

En sus des innovations techniques qui contribuent à limiter les émissions de CO₂, les équipes de PSA PEUGEOT CITROËN poursuivent également leurs travaux pour alléger les véhicules tout en préservant un niveau de sécurité optimal.

Ainsi, le groupe dispose aujourd'hui dans

ses gammes, de voitures émettant moins de 120 g CO₂/km, soit un niveau inférieur aux émissions des voitures hybrides actuellement commercialisées sur le marché.

Enfin, parallèlement aux progrès réalisés sur les moteurs thermiques, le groupe continue ses recherches pour mettre au point des véhicules alternatifs performants et à un coût acceptable. Peugeot et Citroën ont confirmé que leur offre commerciale sera enrichie de véhicules hybrides performants à partir de 2004.

AMELIORER LA QUALITE DE L'AIR

En 30 ans, les émissions des véhicules neufs ont été divisées par 20.

Ultime chaînon de la dépollution, le Filtre à Particules vient renforcer les performances écologiques de la motorisation diesel. Exclusivité mondiale de PSA PEUGEOT CITROËN, la technologie du filtre à particules démontre clairement la volonté du groupe de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air en milieu urbain. Le filtre à particules est un système de post traitement qui élimine les émissions particulaires. Il est désormais proposé sur les Peugeot 307, 406, 607, 807 et les Citroën C5 et C8.

Depuis son lancement en mai 2000, le filtre à particules a connu un essor important : il a déjà équipé 400 000 voitures à moteur diesel. En 2005, un million de véhicules par an, équipés de filtre à particules, seront mis sur le marché.

Dès 2003, PSA PEUGEOT CITROËN lancera également des véhicules équipés d'un filtre à particules et respectant par anticipation la réglementation Euro IV qui imposera en 2005 aux constructeurs automobiles des

QU'EST-CE QUE LES BIOCARBURANTS ?

Issus de céréales, de la betterave (pour l'éthanol et son dérivé l'ETBE) ou des plantes oléagineuses comme le colza ou le soja (pour le Biodiesel), les biocarburants présentent un bilan exceptionnellement favorable pour lutter contre l'effet de serre. Ils permettent de réduire les émissions polluantes (particules...) et surtout de par leur nature même, ils préviennent l'augmentation des teneurs en dioxyde de carbone de l'atmosphère : les plantes dont sont issus les biocarburants piègent en effet le CO₂ atmosphérique par photosynthèse pour leur croissance. Les biocarburants constituent donc des énergies totalement renouvelables, mais leur coût de production reste encore élevé.

FLOTTES INTERNES : PSA PEUGEOT CITROËN DONNE L'EXEMPLE

La Commission Européenne a prescrit que 20 % des carburants devront en 2020 contenir des produits d'origine végétale. Pour ce qui est de ses propres flottes, le groupe s'attache à donner l'exemple : ainsi, sur le site de Sochaux, en 2002, 82 % du parc diesel a roulé au biocarburant, soit plus de la moitié des véhicules du parc (près de 58 %). Il s'agit d'un carburant plus riche en matière végétale que ne l'exige la réglementation européenne, puisqu'il est composé à 30 % d'Ester Méthylique d'Huile Végétale et à 70 % de gazole.

La consommation de diester sur le site de Sochaux s'est élevée à 330 000 litres en 2002. Pour 2003, le site entend maintenir ses approvisionnements et l'utilisation de cette énergie alternative, qui présente un éco-bilan favorable et l'avantage d'être adaptée aux véhicules thermiques classiques, les plus répandus.

seuils d'émissions encore plus bas que ceux admis actuellement.

Ce filtre à particules a été maintes fois primé depuis son lancement : 4 fois en 2001 et en 2002, le magazine automobile italien Quattroruote a décerné à la Peugeot 607 Filtre à Particules le prix de l'environnement.

PROMOUVOIR LES BIOCARBURANTS

Une meilleure maîtrise des émissions de CO₂ par les véhicules automobiles passe aussi par la recherche d'énergies alternatives et de nouveaux modes de propulsion. Pionnier en la matière, PSA PEUGEOT CITROËN s'est fortement impliqué dans la promotion des biocarburants susceptibles d'être utilisés dans les moteurs essence ou diesel : les bio diesels (ou Diesters®), constitués d'EMHV (Ester Méthylique d'Huile Végétale) sont incorporés en mélange au gazole ; en mélange avec l'essence, le biocarburant est l'éthanol ou son dérivé l'ETBE (Ethyl Tertio Butyl Ether).

L'utilisation des biocarburants est possible sans modifications techniques pour tous les véhicules Peugeot et Citroën.

Le groupe encourage ainsi l'adoption du Diester 30 (30 % d'EMHV pour 70 % de gazole) pour ses flottes internes, qui permet de réduire de 18 % les émissions de CO₂ et jusqu'à 22 % les émissions de particules par rapport au gazole ordinaire. Indépendamment de son impact bénéfique sur le plan environnemental, le biodiesel permet une meilleure lubrification du système moteur, une meilleure protection contre l'usure des systèmes d'injection et un meilleur fonctionnement des catalyseurs.

PSA PEUGEOT CITROËN soutient également le développement des biocarburants en validant les différentes utilisations qui peuvent être envisagées dans le cadre de politiques énergétiques locales. Il apporte régulièrement son témoignage de constructeur automobile dans les débats techniques, économiques et politiques que suscitent les biocarburants.

PERFORMANCES DU BIODIESEL

	Diester à 30 % d'EMHV			Diester à 100 % d'EMHV		
	Pré chambre	Atmo	HDI	Pré chambre	Atmo	HDI
Réduction des émissions de particules	-9 %	-22 %	-22 %	-35 %	-60 %	-46 %
Réduction des émissions de CO ₂	-18 %			-60 %		

POUR OPTIMISER LE RECYCLAGE : L'ECO-CONCEPTION

L'éco-conception consiste à intégrer les préoccupations environnementales dès la phase de conception. Chez PSA PEUGEOT CITROËN, cette démarche est adoptée par les ingénieurs et conduit à l'emploi de nouveaux matériaux, en particulier des thermoplastiques connus pour leur aptitude au recyclage ou à la valorisation (polyéthylène, polyuréthane, polypropylène, polyamide).

Les matériaux entrant dans la fabrication des automobiles obéissent à des critères de plus en plus sélectifs. Les plus récents développements comprennent notamment :

- l'utilisation d'une seule famille de plastique par grande fonction afin de pouvoir recycler l'intégralité d'un sous-ensemble, sans démontage préalable des différentes pièces ;
- la réduction de la diversité des matières plastiques dans les véhicules afin d'optimiser le fonctionnement et la rentabilité des filières de récupération spécifiques ;
- le marquage normalisé de toutes les pièces plastiques afin de pouvoir en assurer l'identification, le tri et la traçabilité ;
- l'utilisation de matières recyclées.



CONCEVOIR ET CONSTRUIRE DES VEHICULES LARGEMENT RECYCLABLES

La politique environnementale de PSA PEUGEOT CITROËN prend en compte chacune des phases du cycle de vie de la voiture.

Une directive européenne prescrit qu'à partir du 1^{er} janvier 2006, le taux de réutilisation et de valorisation en fin de vie des véhicules soit porté à un minimum de 85 % du poids moyen ; il devra être d'au moins 95 % à partir du 1^{er} janvier 2015. Dès 2005, les véhicules commercialisés par le groupe respecteront le seuil des 95 % valorisables.

A partir du 1^{er} juillet 2003, la présence de mercure, de cadmium, de plomb et de chrome hexavalent est également interdite sur les nouveaux véhicules commercialisés. Le groupe a donc lancé en 2002 une vaste opération de mobilisation de ses 800 fournisseurs : ces derniers doivent produire une attestation de conformité pour l'ensemble de leurs approvisionnements, ou un certificat de conformité pour chaque pièce fournie dans le cadre des projets de futurs véhicules.

Fin 2002, le taux de réponse obtenu a révélé une volonté de coopération exemplaire.

Des substituts aux pièces et matériaux contenant ces métaux lourds ont été mis au

point par les équipes techniques de PSA PEUGEOT CITROËN pour assurer que les divers modèles de ses gammes seront exempts de ces métaux.

LES USINES ET L'ENVIRONNEMENT

DES PRINCIPES DECLINES A L'ECHELLE DU MONDE

Garantir le respect de l'environnement sur chacun de ses sites industriels et la qualité de la vie pour le voisinage est un impératif pour PSA PEUGEOT CITROËN depuis de nombreuses années.

Fondée sur le principe d'amélioration continue, la prévention des risques et la conformité réglementaire, cette politique s'applique à tous les sites du groupe dans le monde entier.

La Direction centrale dédiée à la prévention et à la gestion des risques comporte un Département consacré à l'environnement, qui dispose d'un plan d'investissement spécifique. Par ailleurs, sur chaque site, un responsable de l'environnement s'appuie sur une structure ad hoc et sur des correspondants désignés dans chaque atelier de l'établissement. Cette organisation est valable pour l'ensemble de l'activité automobile. En 2002, ce sont ainsi de l'ordre de 500 personnes qui se consacrent à la gestion de l'environnement industriel du groupe.

REDUIRE LES EMISSIONS DE GAZ DANS L'ATMOSPHERE

- La maîtrise des émissions de composés organiques volatils

Les émissions de composés organiques volatils (COV) par les usines de production automobile s'établissent, en France, à environ 0,5 % des émissions de ces composés, toutes sources anthropiques confondues. Les sites de PSA PEUGEOT CITROËN concourent pour moitié à ces émissions de l'industrie automobile.

La politique du groupe en la matière est volontariste et se décline selon trois axes :

- l'optimisation des ateliers existants avec dans le domaine des peintures classiques, la réduction de la consommation de peintures et donc de solvants, le choix de peintures à teneur en solvants réduite et le recyclage des solvants usés ;
- la mise en œuvre de technologies propres (peintures hydrodiluable, apprêts poudre) dans les nouveaux ateliers ;
- l'installation d'équipements de traitement de l'air par incinération des COV.

Ainsi en France, les émissions de COV des ateliers de peinture du groupe s'élevaient selon les sites entre 10 et 13 kg par véhicule en 1988 ; en 2002, la moyenne est tombée à 5,4 kg par véhicule ; pour l'ensemble des usines du groupe dans le monde, l'émission est de 5,7 kg de COV par véhicule.

En continuant à mettre en œuvre systématiquement les meilleures solutions technico-économiques, le groupe respectera les limites fixées pour 2007 par la directive européenne sur la réduction des émissions de COV.

- Les autres polluants réglementés sont en baisse

La substitution du fuel par le gaz, (ou du fuel à basse ou très basse teneur en

PEINTURES, UN NIVEAU D'EXIGENCE DE PLUS EN PLUS POUSSÉ : POISSY, MULHOUSE ET PORTO REAL

Dès 1997, le site de Poissy a engagé un ambitieux programme pour maîtriser les émissions de COV : le RAPPY (rénovation de l'atelier de peinture de Poissy) comprend un atelier de peinture hydrodiluable pour les apprêts et les laques et réalise l'incinération des COV émis dans les étuves. Il a permis au groupe de mettre en place un process industriel anticipant les normes environnementales les plus rigoureuses. Les émissions de COV à Poissy étaient en 1988 de 3 500 tonnes. En 2002, elles n'étaient plus que de 1 180 tonnes, soit une division par trois pour une production qui elle, aura augmenté d'environ 30 %. La mise en œuvre de ces techniques sera étendue et améliorée sur le site de Mulhouse : les rejets de COV y sont actuellement évalués à environ 6,5 kg par véhicule. L'installation du nouvel atelier permettra de réduire les rejets de 50 %, à 3,3 kg par véhicule.

Le coût de réalisation du nouvel atelier de peinture en cours de construction s'élève à 230 millions d'euros, dont 45 millions correspondent aux seuls investissements de protection de l'environnement. Au Brésil, l'usine de Porto Real inaugurée en janvier 2001 bénéficie elle aussi d'une installation de peinture aux meilleurs standards environnementaux.



soufre) a permis de diminuer de 65 % en dix ans les émissions de dioxyde de soufre (SO₂) des centrales thermiques du groupe. Ainsi à Vigo en Espagne, les émissions de SO₂ sont passées de 13 500 tonnes/an à zéro, lorsque le site a remplacé, comme source d'énergie, le fuel par le gaz.

La mise en place de brûleurs de technologie avancée, dans les installations nouvelles, a eu pour effet d'abaisser aussi les émissions d'oxydes d'azote (NOx). Les données fournies par l'Observatoire de l'Environnement Industriel mis en place par le groupe pour enregistrer les résultats

environnementaux de ses sites attestent d'une réduction de l'ordre de 20 %, en Europe depuis 1995.

MAITRISER LA CONSOMMATION D'ENERGIE

L'utilisation d'énergie est au cœur même des process automobiles (fonderie, refroidissement d'outils, cuisson des peintures, traitement thermique...). Le groupe s'attache à développer des plans d'actions pour réduire la consommation d'énergie sur l'ensemble de ses sites de production automobile. Parmi les initiatives

Préserver l'environnement



A CHARLEVILLE, UN NOUVEL INVESTISSEMENT POUR DES REJETS PLUS PROPRES

En 2002, le site de Charleville s'est doté d'une nouvelle station d'épuration. Mis en eau en novembre, cet équipement de 1,7 million d'euros financé par PSA PEUGEOT CITROËN, avec l'aide de l'Agence de l'Eau Rhin-Meuse et du Conseil Général des Ardennes permet de traiter les effluents de l'usine avant restitution au milieu naturel.

les plus remarquables ces dernières années figure la co-génération mise en place sur trois sites du groupe : Rennes, Mulhouse et Sochaux.

REDUIRE LA CONSOMMATION D'EAU

Economiser l'eau est un objectif majeur pour chaque site industriel.

La généralisation du comptage et l'affichage des modes opératoires les plus économes sont la règle commune. Cette politique a permis, entre 1995 et 2002, de réduire de 5 % la consommation d'eau alors même que la production a augmenté de 65 %.

Chaque site est raccordé au réseau public de traitement des eaux usées ou équipé en interne d'une filière complète d'épuration et suit également systématiquement la qualité de ses rejets à partir d'indicateurs, définis au cas par cas, permettant d'estimer, notamment, les flux de matières en suspension (MES) et la demande chimique en oxygène (DCO) émise dans le milieu naturel.

Entre 1989 et 2002, les résultats exprimés en flux journaliers de MES et DCO ont été chacun réduits de 50 %. Les risques de pollution par eutrophisation et par acidification sont négligeables pour les émissions des sites automobiles du groupe.

RECYCLAGE INTERNE DU SABLE USE : MOINS DE DECHETS ET DES RESSOURCES PRESERVEES

Depuis décembre 2002, à la fonderie de Charleville qui génère de l'ordre de 100 000 tonnes par an de sable usé, un nouveau procédé de recyclage des sables est à l'essai. Une fois nettoyé par un procédé thermique, ce sable peut être réutilisé sur place, en lieu et place de sable neuf ou peut être revendu à d'autres acteurs économiques ; les "fines de sable", déchets du traitement thermique, peuvent alimenter les cimenteries ou entrer dans la fabrication de pneumatiques.

Ce nouveau dispositif, qui correspond à un investissement de 8 millions d'euros, permet à la fois de réaliser une économie de matières premières et de limiter la production de déchets. A terme, l'objectif est que les filières de valorisation absorbent la totalité des déchets jusque-là envoyés en centre d'enfouissement technique.

Une opération de même envergure a été conduite à la fonderie de Sept-Fons, avec un procédé de traitement mécanique aux résultats probants : 54 % du sable a été recyclé en 2002 sur ce site, soit 39 000 tonnes.

REDUIRE ET VALORISER AU MIEUX LES DECHETS DES SITES DE PRODUCTION AUTOMOBILE

La politique mise en œuvre par le groupe depuis plus de 10 ans pour réduire, valoriser, récupérer et recycler les déchets a permis d'atteindre en 2002 un taux de valorisation des déchets de la production automobile de 74 % à l'échelle mondiale (hors déchets métalliques qui sont recyclés à près de 100 %).

Les moyens mis en place ont permis d'augmenter considérablement la récupération, le recyclage, la valorisation des déchets au cours de la dernière décennie entraînant une diminution spectaculaire des déchets mis en décharge ; de l'ordre de 66 % en 1989, leur pourcentage est descendu à 17 % en 2002.

Les déchets métalliques (tôles, copeaux...) sont récupérés en quasi-totalité et trouvent de nouveaux débouchés en sidérurgie ou dans les fonderies. La gestion de cette catégorie de sous-produits, évaluée à quelque 700 000 tonnes/an revêt donc un intérêt à la fois environnemental, mais aussi économique.

En tenant compte de cette catégorie, le taux de valorisation des déchets de l'outil industriel du groupe est de l'ordre de 90 %.

CONNAITRE LES SOLS POUR MIEUX LES PROTÉGER

Dans la mesure où il n'existe pas de réglementation internationale pour les sols, le groupe, en fonction des attentes des pays concernés, s'attache à connaître les pollutions anciennes qui peuvent être présentes dans les sols de ses sites.

À l'instigation des Pouvoirs Publics français, et conformément à la procédure conçue par le BRGM (Bureau de Recherche Géologique et Minière), le groupe a procédé à une étude de la pollution de ses sols, sur les sites de Sochaux, Mulhouse, Poissy, Caen, Asnières/Seine, St-Ouen, Sept-Fons et Valenciennes. Par précaution, le groupe a également mené des investigations similaires sur deux autres sites : Trémery et Borny.

Après des investigations poussées, effectuées de 1999 à 2002, les experts ont conclu que les dix sites appartenaient à la catégorie pour laquelle seule une auto-surveillance est nécessaire.

Vigilant, le groupe poursuit une politique rigoureuse de prévention de la pollution des sols, notamment en assurant la rétention des stockages de produits liquides.



UN MOTEUR PROPRE SORTI D'UNE USINE ÉCOLOGIQUE

À Trémery, le moteur HDI 1,4 l dont les émissions de CO₂ sont extrêmement réduites, est construit dans une usine "propre". Dans l'atelier de fabrication du moteur, les nouveaux circuits transportant les fluides de coupe sont aériens. La totalité de ces fluides est désormais acheminée vers la centrale de filtration. Cette installation rend impossible le risque d'infiltration dans les sols : la moindre fuite est immédiatement repérable.

UNE POLITIQUE DE CERTIFICATION ACTIVE

À la fin de l'année 2002, le groupe dispose de 20 sites industriels certifiés ISO 14001 dans le monde. Quatre autres sites sont engagés dans cette démarche. Le management environnemental est en place sur tous les sites de production du groupe qui ont vocation à obtenir la certification ISO 14001, norme internationalement reconnue.

Dans le cadre de cette certification, les sites développent une communication

transparente avec leur environnement. Cela concerne d'abord les pouvoirs publics, tenus informés de toutes les informations recueillies dans le cadre de l'auto-surveillance des sites. Cela concerne aussi le dialogue avec les riverains des sites : toutes les demandes d'information sont systématiquement prises en compte et débouchent, si nécessaire, sur des actions correctrices (changement d'un silencieux sur une cheminée, remplacement d'un ventilateur, etc).

LA SENSIBILISATION ET LA FORMATION À L'ENVIRONNEMENT POUR TOUS

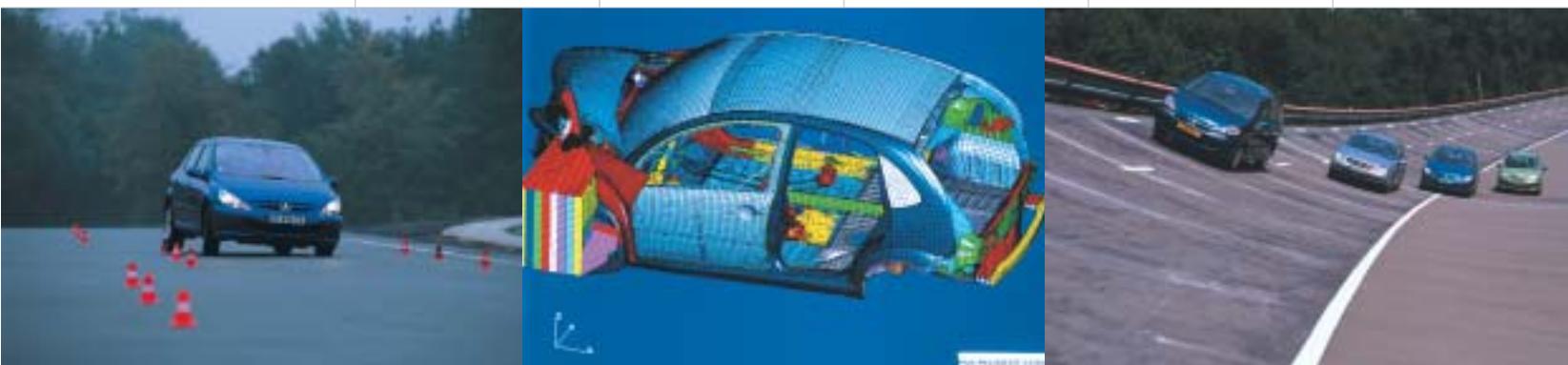
ISO 14001 est un standard de management et d'organisation reconnu internationalement.

Il sert à exprimer une politique environnementale, décrire les procédures suivies pour sa mise en œuvre, garantir la conformité réglementaire et tendre vers l'amélioration continue, principe de base de la bonne gestion de l'environnement.

Dans le cadre de la démarche ISO 14001, chaque membre du personnel reçoit une formation ou une sensibilisation à l'environnement adaptée à sa fonction et à son activité. Cette politique vaut aussi pour les stagiaires, les intérimaires et les CDD qui sont amenés à suivre une sensibilisation à la prise en compte de l'environnement au cours de leur parcours d'intégration.



A Assumer ses responsabilités à l'égard de la société



CONSTRUIRE DES VOITURES ET AGIR POUR LA SECURITE ROUTIERE

PSA PEUGEOT CITROËN place la sécurité des automobilistes et des autres usagers de la route en tête de ses priorités. En 2002 le groupe lui a consacré 10 % de son budget de recherche et développement. Si le groupe poursuit résolument la recherche de solutions techniques permettant de prévenir l'accident (sécurité active) et de réduire ses effets (sécurité passive), l'enjeu majeur est aujourd'hui l'amélioration du comportement du conducteur.

C'est pourquoi PSA PEUGEOT CITROËN investit dans la connaissance des facteurs humains de l'accidentologie et développe des actions de sensibilisation pour promouvoir des comportements plus respectueux de la sécurité.

LA CONCEPTION D'UNE AUTOMOBILE SURE EST AU CŒUR DU METIER DE CONSTRUCTEUR

Le groupe déploie tous ses efforts pour optimiser la sécurité active et la sécurité passive que les conducteurs attendent des véhicules des marques Peugeot et Citroën. Il n'en demeure pas moins que la formation, l'information et la responsabilisation des utilisateurs comptent au moins autant, de même que la qualité des infrastructures qu'ils empruntent.

- **Eviter l'accident, un "enjeu vital"**

Les études révèlent que 50 % des automobilistes tués dans des accidents n'auraient pu être sauvés en dépit des progrès très importants de la sécurité passive (protection des occupants) réalisés par les constructeurs. En effet, la résistance de l'être humain et celles des matériaux de l'automobile ont leurs limites face à la violence de certains chocs. D'autre part, la diffusion des innovations en matière de sécurité automobile est progressive : en France, il faut 13 ans pour renouveler à 90 % le parc roulant.

- **Mettre le conducteur au cœur du système**

Il n'y a donc pas de sécurité automobile sans responsabilisation accrue des automobilistes. L'enjeu porte alors sur la sécurité active, celle qui met le conducteur en situation d'exercer sa maîtrise du véhicule, de favoriser la sûreté de son jugement, face aux risques de la route. Développer des systèmes qui facilitent le pilotage du véhicule en toutes circonstances est ainsi une priorité de PSA PEUGEOT CITROËN depuis longtemps : dans un domaine réputé habituellement "inquantifiable", le groupe a engagé un travail de fond sur des procédures de test permettant d'objectiver les facteurs de risques et de leur apporter des réponses techniques concrètes.

A Assumer ses responsabilités à l'égard de la société

LA SECURITE ACTIVE : UN DOMAINE D'EXCELLENCE DU GROUPE PSA PEUGEOT CITROËN

Afin de traduire les objectifs ambitieux du groupe en matière de sécurité active sur tout véhicule, les ingénieurs s'attachent donc à chacun des éléments sensibles de ce domaine :

• La visibilité et l'éclairage

"Bien voir et être vu" sont des conditions *sine qua non* d'une bonne sécurité automobile. Dès 1989, le groupe innovait avec les optiques "à surfaces complexes" de la Citroën XM. Aujourd'hui, les lampes à décharges, qui délivrent un flux lumineux plus intense sont déclinées sur les Peugeot 607 et 807 et sur les Citroën C5 et C8.

Pour l'essuyage du pare-brise, PSA PEUGEOT CITROËN est le premier à avoir proposé en série des détecteurs de pluie, dès 1995, sur plusieurs de ses gammes afin de libérer le conducteur des interventions sur les commandes au volant. L'allumage automatique des feux d'alarme lors d'un fort ralentissement est aussi utile pour signaler aux autres un danger potentiel. A ce jour les Peugeot 206, 307, 807 et les Citroën C3, C5 et C8 en sont équipées en série.

• L'ergonomie

L'ergonomie "posturale" tend à minimiser la fatigue du conducteur. Le levier de vitesse proche du volant sur les Citroën Picasso et C8, et sur les Peugeot 807 y concourt, tout en améliorant la modularité de l'habitacle et la circulation à bord.

L'ergonomie "cognitive" consiste à rendre immédiatement compréhensible l'ensemble des commandes (comodos,

écrans multifonctions, boutons de commandes de la planche de bord) afin de distraire le moins possible le conducteur de sa tâche de conduite.

• Le freinage

PSA PEUGEOT CITROËN a très vite généralisé l'ABS qui équipe en série la quasi-intégralité des gammes. Une formation accrue des conducteurs devrait leur permettre d'apprendre à mieux utiliser toute la potentialité de ce système pour maîtriser la trajectoire en situation critique. Autres progrès, le répartiteur électronique de freinage et l'assistance au freinage d'urgence (AFU), évitent le blocage des roues et la perte de contrôle qui peut en résulter en ajustant la pression sur les freins arrière. Ce système est aujourd'hui disponible en série sur les Citroën C3, C5 et la Peugeot 307.

• Les systèmes d'assistance à la conduite (ESP, ASR)

L'ESP (programme électronique de stabilité) et l'ASR (système d'anti-patinage) sont des innovations proposées actuellement sur les modèles haut de gamme. Ces systèmes n'affranchissent pas l'automobiliste des lois de la physique, mais ils réussissent à corriger des erreurs de conduite mineures et à réduire les risques de perte de contrôle du véhicule.

• Les détecteurs de sous-gonflage de pneumatiques

Le sous-gonflage crée un risque important pour la stabilité de trajectoire. Par l'intermédiaire d'un capteur de pression solidarisé à la valve du pneumatique, ces détecteurs vont prévenir le conducteur de ce risque. Ils sont déjà disponibles

sur la Peugeot 607 et la Citroën C5 et doivent équiper progressivement l'ensemble des gammes.

• Le système d'alerte de survitesse programmable

PSA PEUGEOT CITROËN a développé des systèmes d'alerte de survitesse modulés par le conducteur. Celui-ci choisit une vitesse de référence à ne pas dépasser (ex : 90 km/h sur route nationale) et s'il l'atteint, un signal sonore retentit. Il équipe, de série, les Citroën C3, Xsara, Xsara Picasso, C5 et C8. Ce système existe aussi sur la Peugeot 807, lancée en 2002.

LE LAB PSA PEUGEOT CITROËN / RENAULT : UNE EXPERTISE SCIENTIFIQUE AU SERVICE DU BIEN COMMUN

En plus de 30 ans, le "LAB", Laboratoire d'Accidentologie et de Biomécanique PSA PEUGEOT CITROËN / Renault a acquis une expérience irremplaçable dans ces deux disciplines scientifiques, dont la complexité, les coûts, mais également les enjeux de sécurité méritaient qu'elles soient partagées sur un registre "non concurrentiel".

En 2002, le LAB a été un acteur essentiel du programme EACS (European Accident Causation Survey) et du consortium de recherche international CCSI (Cooperative Crash Injury Study).



- **Les trains roulants et la rigidité de caisse**

Éléments déterminants de la tenue de route, les suspensions métalliques (Peugeot) et les suspensions hydrauliques à pilotage électronique (Citroën) sont deux technologies qui démontrent l'expertise du groupe.

En exclusivité mondiale, la Citroën C5 a inauguré une 3^{ème} génération de suspension hydraulique à pilotage électronique (Hydractive III) qui amène de nouvelles avancées dans le compromis entre guidage (tenue de cap) et filtrage (confort). Sur les plus petits véhicules (Citroën C3), le train arrière à traverse déformable garantit un comportement exemplaire en toutes circonstances.

L'efficacité des trains est aussi directement liée à la rigidité du support sur lequel ils viennent prendre appui : le groupe se place au meilleur niveau mondial s'agissant de la rigidité en torsion des caisses de ses différentes voitures. Ce choix d'architecture globale conforte la performance d'ensemble du véhicule en matière de sécurité active.

- **Les tests sur circuits**

Dès 1991, PSA PEUGEOT CITROËN a été le premier constructeur mondial à se doter d'une piste multi-adhérences pour simuler des conditions hivernales et tester l'ABS

en conditions réelles.

Au centre d'essais de Belchamp, le groupe dispose désormais d'un nouvel outil d'essais : la piste "synthèse comportement", destinée à la mise au point des systèmes d'ESP (programme électronique de stabilité) et d'ASR (système d'anti-patinage). Elle permet de simuler des adhérences différentielles à gauche et à droite du véhicule, source de nombreux accidents, grâce sa "piste sèche" et sa "piste humide" (un système d'arrosage entretient une nappe d'eau constante entre 0,8 et 1mm d'épaisseur).

Toutes les conditions de routes peuvent ainsi être recréées pour valider les progrès apportés aux véhicules.

LA SECURITE PASSIVE : L'ETAT DE L'ART DES SYSTEMES DE PROTECTION POUR LES PASSAGERS

En cas d'accident, PSA PEUGEOT CITROËN considère que le conducteur et ses passagers doivent bénéficier de la meilleure protection possible. Dans cette logique, le groupe implante sur ses véhicules les dernières innovations technologiques y concourant.

- **Un bloc avant qui agit comme "une éponge à énergie cinétique"**

Les blocs avant des véhicules doivent résister à des chocs engageant de très hauts niveaux d'énergie afin de préserver l'habitacle. Mais ils doivent aussi pouvoir se déformer progressivement sur la durée d'un choc (au plus 100 millisecondes) afin d'agir comme une "véritable éponge à énergie cinétique" pour la dissiper et limiter les décélérations brutales pour les occupants. L'évolution rapide des ceintures et des airbags aboutit également à un meilleur

équilibre dans le compromis intégrité structurelle / déformation des blocs avant, en cas de choc frontal.

La nouvelle politique de plates-formes du groupe a ainsi permis de redimensionner totalement les blocs avant sur les trois bases véhicule (petites, moyennes et grandes voitures). Les Citroën C3 et C5, la Peugeot 307 sont les premières à bénéficier d'un doublement de la résistance au choc des blocs avant et d'un triplement des efforts passant dans les brancards latéraux.

- **L'habitacle comme cellule de survie**

L'habitacle a clairement une fonction de "cellule de survie" lorsque l'accident est devenu inévitable.

En matière d'architecture, l'élévation des niveaux d'assise éloigne les organes vitaux (tête, thorax et bassin) des zones d'impact d'un choc latéral. De surcroît, elle augmente l'habitabilité et améliore la vision. Cette tendance s'illustre bien sur les monospaces Citroën Picasso et C8, la Peugeot 807, et sur les ludospaces Peugeot Partner et Citroën Berlingo.

Les côtés de caisse des véhicules récents du groupe ont aussi été renforcés par la mise en œuvre de tôle THLE (Tôles à très Haute Limite Élastique) : ces matériaux innovants permettent une déformation importante, mais progressive et sans rupture structurelle.

Enfin, la généralisation des airbags latéraux disponibles en série sur les véhicules récents est un atout supplémentaire pour limiter les blessures en cas de choc latéral. Les Peugeot 307, 607 et 807 et les Citroën C5 et C8 bénéficient aussi d'airbags rideaux qui protègent les occupants avant et arrière.

A Assumer ses responsabilités à l'égard de la société

Ces avancées techniques sont importantes car l'accidentologie révèle un indice de gravité des chocs latéraux supérieur à celui des chocs frontaux.

- **Les moyens de retenues actifs : une avancée technologique essentielle**

Sur un échantillon de 1 250 accidents graves, la retenue active opérée par le couple ceinture-airbag permet de diminuer de 80 % le risque de blessure au niveau de la tête et du thorax (zones vitales). Boucler sa ceinture protège, même durant les petits trajets.

Témoin de non-bouclage de ceinture

Une icône lumineuse prévient le conducteur lorsque la ceinture n'est pas bouclée et s'éteint quand elle l'est. Le simple port à 100 % de la ceinture aurait sauvé 25 % des personnes tuées dans les accidents mortels survenus au cours d'une année (soit 1 250 vies humaines sauvées).

Mise au point du couple ceinture-airbag et synthèse habitacle

Des ceintures trois points à pré-tensionneurs et limiteurs d'efforts équipent tous les véhicules du groupe. Avant l'ouverture de l'airbag, l'occupant est solidarisé à son siège par une force de traction de 80 à 100 Kg, compatible avec la résistance de la cage thoracique, même pour les sujets âgés. En cas de choc,

SECURITE AUTOMOBILE : FAITS ET CHIFFRES

Deux centres d'essais routiers : Belchamp (Doubs) / La Ferté-Vidamme (Eure et Loire)
18 millions de Km d'essais routiers en 2002 (409 fois le tour de la terre).

Une piste multi-adhérences brevetée pour le freinage.

Une piste "synthèse comportement" pour ESP/ASR.

Un centre de sécurité passive avec catapulte de synthèse, rétro-catapulte, banc choc piétons etc.

600 crash tests complets et 500 essais physiques sur sous-systèmes automobiles en 2002.

3 000 simulations numériques de crash/an (synthèse et sous-systèmes).

175 000 heures de calcul par simulation sur super ordinateur Cray (simulation de crash complets).

Une puissance de calcul groupe de 1013 gigaflops contre 160 gigaflops fin 1999 (1 gigaflops = 1 milliard d'opérations/seconde).

60 mannequins de crash test (valeur unitaire : 150 000 euros).

La sécurité chez PSA PEUGEOT CITROËN, c'est 10 % du budget R&D de la branche automobile.

de précieux centimètres sont ainsi gagnés au profit de l'intégrité physique des occupants.

L'airbag "amortit" les contacts durs entre les occupants et les éléments de l'habitacle. Son déploiement atténue les décélérations occasionnées au cerveau, source de lésions graves voire mortelles. Une grande majorité des crash tests subis par les véhicules lors de la phase de développement chez PSA PEUGEOT CITROËN ont pour vocation de calibrer ce couple ceinture airbag et de le rendre efficace dans des configurations multiples d'accidents. Les crash tests sont aussi dédiés à l'amélioration de la synthèse de l'habitacle.

Appui-tête et repose-pieds actifs

La Peugeot 307 innove avec ces derniers dispositifs.

L'appui-tête actif vise à éviter l'effet "coup du lapin". Le repose-pieds actif est une pièce qui recule en même temps que le tablier (pièce séparant le compartiment moteur de l'habitacle), afin d'éviter des

lésions souvent très invalidantes comme les entorses aux chevilles.

- **Protéger les enfants : une obligation absolue**

Depuis 2000, la quasi-totalité des véhicules du groupe est équipée d'ancrages Isofix pour une installation rapide et fiable des sièges enfants dans un véhicule.

L'utilisation de sièges "classiques" recommandés par le constructeur offre toutefois une excellente protection aux enfants, sous réserve d'un montage correct.

PROMOUVOIR DES COMPORTEMENTS AU VOLANT PLUS SURS

L'insécurité routière a souvent pour origine une vitesse excessive, surtout en agglomération, l'influence de l'alcool et des drogues psychotropes et d'une manière générale une prise de risques trop importante. C'est la raison pour laquelle le groupe s'est engagé dans de nombreuses actions de sensibilisation à la sécurité routière.

LES JEUNES ET LA SECURITE ROUTIERE EN GALICE

En 2002, le site de Vigo a organisé en partenariat avec le Gouvernement de Galice une campagne de formation des jeunes de moins de 30 ans à une conduite routière plus responsable. Dans le cadre du programme "Conduite sûre" le groupe a mis des véhicules à disposition d'une équipe itinérante de formateurs, dont un équipé pour handicapés. Sur l'année 2002, ces formateurs ont sensibilisé plus de 4 000 jeunes dans les 7 principales villes de Galice.



• Signataire d'un code de déontologie contre la vitesse dans la publicité

Au terme de ce code, engagement volontaire établi par la profession en 1988 et dont le groupe est signataire, les professionnels de l'automobile sont convenus de ne pas utiliser la vitesse dans leur publicité et de ne pas susciter à travers les messages qu'elle diffuse de comportements agressifs chez les conducteurs ou visant à transgresser les règles élémentaires de prudence. Son respect est assuré par le Bureau de Vérification de la Publicité (BVP).

• Promoteur d'initiatives en faveur d'une conduite plus responsable

Si les jeunes sont particulièrement exposés aux risques d'une conduite imparfaitement maîtrisée et à celui de la vitesse au volant, c'est plus généralement à l'ensemble des conducteurs que s'adressent les messages plaidant pour une conduite plus respectueuse des civilités, des réglementations et de la vie humaine. C'est l'objectif que visent les nombreuses actions de sensibilisation initiées ou soutenues en 2002 par le groupe en France, en Espagne et au Brésil notamment. Parmi celles-ci une opération de sensibilisation réalisée par le site de Porto Real avec la ville de Resende au Brésil, les stages de conduite sécurisée organisés par le site de Vesoul, les soutiens apportés par le groupe à l'école de conduite routière de l'ancien coureur de Formule 1, J.P. Beltoise, et à l'association Voiture & Co qui sensibilise les étudiants aux effets de l'alcool au volant et organise des retours de soirée en covoiturage.

• Engagé dans la sensibilisation des personnels du groupe à la sécurité routière

En 2002, les principaux sites du groupe ont également organisé des journées de sensibilisation à la sécurité routière. Conçues en étroite collaboration avec les acteurs locaux de la sécurité routière, ces journées ont permis aux personnels du groupe de tester leur conduite avec des professionnels, de participer à des exercices de freinage d'urgence et de premiers secours, de débattre avec des représentants de la prévention routière. D'autres sites ou filiales ont lancé des actions complémentaires, à l'instar de Gefco, filiale transport et logistique du groupe, qui a étendu à l'ensemble de ses chauffeurs le "Challenge bon conducteur" récompensant les meilleures performances en matière de respect de la réglementation routière et de limitation des sinistres, ou du site de Vélizy qui propose à ses personnels une formation particulièrement complète à la maîtrise du risque moto.

A Assumer ses responsabilités à l'égard de la société



ALLEGER LE TRAFIC URBAIN AVEC ELCIDIS

Le groupe agit en faveur de l'amélioration du trafic urbain. En complément à son action sur les systèmes de guidage embarqués, il a participé avec d'autres constructeurs au programme européen ELCIDIS (Electric Vehicle City Distribution System), en fournissant des véhicules électriques utilitaires de type Peugeot Partner et Citroën Berlingo. ELCIDIS, mis en place dans 7 villes européennes et achevé en novembre 2002, a permis de tester, sur une durée significative, un nouveau système de livraison de marchandises en centre ville. Ce système repose sur une collecte en périphérie et une livraison en centre ville par des véhicules électriques.



PROMOUVOIR LA MOBILITE, ENJEU DE DEVELOPPEMENT

La mobilité des biens et des personnes est devenu un élément fondamental du développement économique et social. Elle procure l'accès au travail, à la santé, à l'emploi, à la culture et apparaît aujourd'hui comme un droit générique, dont l'accès et la qualité doivent être sans cesse améliorés, en particulier dans les villes où vivent aujourd'hui 80% des européens, et demain une majorité de la population mondiale. Contribuer à une mobilité durable et source de progrès c'est pour PSA PEUGEOT CITROËN concevoir des produits respectueux de l'environnement et dotés des meilleurs équipements de sécurité, mais c'est aussi :

- favoriser un bon équilibre entre les modes de transport et soutenir l'innovation en matière de mobilité urbaine ;
- soutenir les initiatives facilitant l'accès à la mobilité des personnes qui en sont privées.

FAVORISER REFLEXION ET EXPERIMENTATION EN MATIERE DE MOBILITE URBAINE

Multiplication et individualisation des besoins nécessitent aujourd'hui une offre de mobilité plus diversifiée. Pour la plupart des experts, cela implique une meilleure complémentarité entre les modes de transport appuyée par la recherche de solutions diversifiées et innovantes. C'est

pourquoi PSA PEUGEOT CITROËN favorise le développement de nouveaux usages de l'automobile permettant de conjuguer meilleure fluidité du trafic et préservation de l'environnement.

• Agir sur la complémentarité des modes de transport

Le véhicule électrique particulièrement adapté au milieu urbain

Avec plus de 8 000 véhicules vendus à ce jour, le groupe est le premier constructeur mondial de véhicules électriques, les seuls à ne produire ni bruit ni émission de polluants. Le véhicule électrique constitue, en milieu urbain, une réponse idéale au transport des personnes mais aussi à la livraison de marchandises en centre ville. Il se révèle particulièrement adapté à la constitution de flottes pour les organismes publics, les villes et les communautés urbaines. En 2002, le groupe a signé une convention de coopération avec EDF pour le développement des véhicules électriques et hybrides et la coordination des efforts de recherche sur les technologies associées. Il a fait don par ailleurs, au Ministère des Sciences et Technologies chinois, de véhicules électriques destinés à alimenter une campagne d'expérimentation dans le Sud de la Chine.

En libre-service avec Liselec

Liselec est une illustration réussie des nouveaux usages de l'automobile. Ce concept a été mis en œuvre par

HOMERE, AIDE A LA MOBILITE DES AVEUGLES ET MALVOYANTS

Homère est le prototype d'un service d'aide à la reconnaissance d'itinéraires pour aveugles et malvoyants présenté par l'IVM à la Cité des Sciences et de l'Industrie en mai 2002. Développé avec le concours d'ergonomes non-voyants, il permet à l'utilisateur de préparer un itinéraire avant de l'emprunter en explorant au moyen de perceptions multisensorielles un environnement virtuel modélisé sur ordinateur.

PSA PEUGEOT CITROËN avec plusieurs partenaires au sein de la Communauté d'agglomérations de La Rochelle. 50 Peugeot 106 et Citroën Saxo sont disponibles 24 heures sur 24 sur 7 stations dont les emplacements ont été choisis en fonction des besoins de mobilité de la population. Le "pass" et le code attribués à chaque abonné permettent d'accéder directement au véhicule dont la remise peut se faire hors station moyennant un léger supplément. Fin 2002, Liselec a fêté son 500^{ème} abonné et enregistré, en 4 ans de fonctionnement, près de 78 000 déplacements.

Promouvoir la pratique du covoiturage sur les sites du groupe

PSA PEUGEOT CITROËN est particulièrement engagé en faveur du covoiturage. Près de 10 % des 4 000 collaborateurs de son centre technique de Vélizy recourent au système de covoiturage mis en place par le groupe via l'intranet du site. Le système contribue à de meilleures conditions de circulation à proximité du centre. D'autres sites du groupe, parmi lesquels le nouveau Pôle tertiaire de Poissy, se sont donné pour objectif de lancer ou d'accroître le recours de leur personnel au covoiturage.

- **Encourager les actions innovantes**

L'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM)

En juin 2000, le groupe a décidé d'aller plus loin, en créant l'Institut pour la Ville en Mouvement PSA PEUGEOT CITROËN

(IVM). Cette association dotée d'un conseil scientifique pluridisciplinaire a pour objectif de développer des expérimentations sociales, organisationnelles et techniques innovantes contribuant à l'amélioration des mobilités urbaines. Elle constitue un carrefour où peuvent se rencontrer dans un esprit d'échange et de partenariat, autour de projets concrets, l'ensemble des acteurs de la ville : scientifiques, urbanistes, associations d'insertion, pouvoirs publics et acteurs privés.

Les 10 projets en cours de l'IVM s'articulent autour de 3 orientations majeures : l'amélioration de la mobilité des groupes sociaux confrontés à des difficultés spécifiques, l'amélioration des performances et de la qualité des déplacements urbains, le développement des connaissances et des cultures de la mobilité urbaine.

FAVORISER L'INSERTION PAR LA MOBILITE

Répondre aux nouveaux enjeux de la mobilité c'est aussi pour PSA PEUGEOT CITROËN faciliter l'accès du plus grand nombre à une mobilité contributive à la réinsertion des personnes en situation précaire et à l'équilibre de vie de celles qui souffrent d'un handicap.

C'est pourquoi, en France et à l'étranger, le groupe s'est engagé en faveur de plusieurs organismes et associations

œuvrant pour l'insertion socio-économique des personnes en difficulté ou l'amélioration des conditions de vie des handicapés. Les structures soutenues en 2002, dotées par le groupe de moyens de mobilité, développent des activités dans différents domaines tels que la réinsertion par le travail et la formation au permis de conduire, la réinsertion des enfants des rues et la prévention de la délinquance juvénile, la qualité de vie des enfants handicapés, le service aux personnes handicapées et aux personnes âgées, ou en autonomie réduite.

SOUTENIR PAR LA MOBILITE L'ACTION DU SAMU SOCIAL DE PARIS

PSA PEUGEOT CITROËN a signé en 2000 une convention avec le Samu Social de Paris par laquelle il s'est engagé à renouveler progressivement son parc de véhicules. Ceux-ci permettent aux équipes médico-sociales d'aller chaque nuit à la rencontre des grands exclus et de les accompagner vers des centres d'hébergement ou de soins. Signataire de la Charte de parrainage du Samu Social, le groupe est également représenté à son Conseil d'Administration.

A ssumer ses responsabilités à l'égard de la société



FAVORISER L'ACCES AUX SOINS EN PARTENARIAT AVEC LA FONDATION PORTO REAL AU BRÉSIL

Le centre de production de Porto Real, dans l'Etat de Rio soutient une fondation qui mène des projets de développement en faveur des quartiers pauvres de la ville de Porto Real (13 000 habitants). Le site parraine notamment une équipe médicale qui assure le suivi sanitaire de 600 familles. Cette équipe dont les salaires, les équipements matériels et les frais de gestion sont pris en charge par le site, est composée de 6 médecins, infirmières et assistantes sociales. Elle a pour mission d'apporter soins médicaux et infirmiers aux personnes nécessiteuses mais également de dresser et de suivre l'évolution de l'état sanitaire et social d'un quartier de la ville.

ETRE PROCHE DES COMMUNAUTES QUI NOUS ENTOURENT

En complément à son action en faveur d'une mobilité accessible à tous et d'une meilleure sécurité routière, PSA PEUGEOT CITROËN s'engage auprès des communautés à côté desquelles le groupe est implanté. Attentif aux besoins exprimés, le groupe s'efforce de manifester un soutien adapté à des contextes chaque fois différents. C'est ainsi qu'il s'investit dans le développement local et mène des actions en faveur de l'insertion professionnelle.

SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT LOCAL

Dans les principales zones géographiques du monde où le groupe est représenté, sites industriels et filiales commerciales agissent avec les acteurs locaux.

• Répondre à des besoins différenciés

Ces actions prennent la forme de partenariats, comme au Brésil avec la fondation Porto Real qui intervient dans les quartiers pauvres de la ville et la fondation Confiar qui mène une action alimentaire et éducative auprès des

enfants de la Municipalité de Resende. Elles prennent également la forme d'une aide destinée à un ensemble plus étendu d'acteurs locaux, comme en Argentine où le site de production PSA PEUGEOT CITROËN soutient plusieurs établissements d'enseignement et associations par le don régulier de matériel. Particulièrement concerné par la marée noire qui a suivi le naufrage du Prestige en Galice, l'usine de Vigo en Espagne a procuré aux bénévoles plus de 10 000 équipements complets et s'est engagée dans la durée aux côtés des autorités locales.

• Développer les savoir-faire techniques

PSA PEUGEOT CITROËN collabore également avec l'Education Nationale française à travers un partenariat qui s'exerce à la fois aux plans national et international et implique sites industriels et directions commerciales régionales du groupe. Ce dispositif permet aux jeunes de découvrir le monde du travail et d'approfondir leurs connaissances. Il permet également aux enseignants de suivre l'évolution des technologies et de déterminer formations et équipements les mieux adaptés pour préparer l'insertion des jeunes dans le monde économique. Depuis 1999,

ce partenariat s'est étendu hors de France, avec l'ouverture de centres de formation aux métiers de la maintenance automobile en Chine, au Brésil et au Mexique, impliquant les systèmes d'éducation locaux. Dotés de matériels et de savoir-faire fournis par le groupe, ces centres consacrent une part de leur activité à la formation d'enseignants. D'autres projets sont à l'étude pour 2003.

FAVORISER L'INSERTION PROFESSIONNELLE

Les sites industriels du groupe sont engagés, selon différentes modalités, en faveur de l'insertion des personnes en difficulté professionnelle et conduisent de nombreuses actions en partenariat avec des organismes publics et associatifs.

En complément au recours à la sous-traitance auprès d'ateliers protégés ou de centres d'aides par le travail qui emploient du personnel handicapé, nombre de sites ont développé des accords avec des structures qui agissent localement en faveur de l'insertion de personnes handicapées, de jeunes sans qualification ou de demandeurs d'emploi de longue durée : ANPE, ASSEDIC, Missions locales, Maisons de l'emploi, Programme Local pour l'Insertion et l'Emploi.

En 2002, le partenariat PSA PEUGEOT CITROËN-Education Nationale s'est concrétisé en France par la visite d'usines de plus de 16 000 lycéens, étudiants et professeurs, l'accueil en journées thématiques ou stages de plus de 700 inspecteurs, chefs d'établissement et professeurs, la formation de plus de 7 700 lycéens apprentis et étudiants, l'implication de 200 salariés du groupe dans le système éducatif, le don de 584 véhicules destinés à la formation, le recrutement de 5 870 diplômés de moins de 30 ans.

LE GROUPE ADHERE A PLUSIEURS ORGANISMES INTERVENANT EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT SOLIDAIRE

Comité 21

Prise en compte du développement durable dans la conduite des organisations.

EPE - Entreprises pour l'Environnement

Développement d'approches efficaces en matière de protection de l'environnement, mobilisation des entreprises et promotion de leurs compétences dans ce domaine.

APPA - Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique

Association scientifique et technique pour une meilleure connaissance et la prévention des phénomènes de pollution atmosphérique et de leurs effets sur la santé et l'environnement.

CITEPA - Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique

Organisme d'études d'information et de conseil sur les évolutions réglementaires et technologiques en matière de pollution atmosphérique.

IMS - Institut du Mécénat de Solidarité

Accompagnement des entreprises dans la mise en œuvre de leurs politiques de responsabilité sociétale.

Admical

Promotion du mécénat d'entreprise par le conseil, l'information et la formation.

GLOBAL COMPACT

Le "Pacte Mondial" rassemble autour des organismes des Nations-Unies, les entreprises, le monde du travail et la société civile en vue de promouvoir neuf principes universels relatifs aux droits de l'homme, aux normes du travail et à l'environnement.

A travers son adhésion début 2003, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN marque sa volonté d'inscrire son action présente et future dans la perspective d'un développement durable, respectueux de bonnes pratiques éthiques, sociales et environnementales, dans tous les pays du monde où il développe son activité.



La politique de Recherche et Développement



DES MOTEURS DIESEL DE PLUS EN PLUS PROPRES

L'optimisation des émissions à la source, c'est à dire la combustion elle-même, et les moyens de post-traitement sont des axes de R&D prioritaires chez PSA PEUGEOT CITROËN.

COMBUSTION AMELIOREE

En combustion diesel classique, le mélange entre carburant injecté et air est hétérogène. Il contient donc des zones très riches en carburant, propices à la formation de particules (très efficacement éliminées par le filtre à particules que le groupe est seul constructeur à proposer) et des zones où l'air, en excès et chaud, favorise la formation d'oxydes d'azotes. C'est pourquoi PSA PEUGEOT CITROËN travaille sur le principe de la combustion homogène. La combustion diesel homogène (en anglais HCCI pour Homogeneous Charge Compression Ignition) permet d'obtenir des niveaux de particules et de NOx, à la source, très faibles (émissions brutes divisées par 10). La qualité de l'injection est essentielle. Aussi le groupe travaille-t-il avec les meilleurs équipementiers du monde pour, par exemple, développer l'injection directe très haute pression. Bien au-delà des

pressions actuelles, et associée à des diamètres de trous d'injecteur réduits, elle permet une meilleure pulvérisation du jet (gouttelettes plus favorables à une meilleure évaporation) qui optimisera la préparation du mélange dans le cylindre du moteur. D'ores et déjà, sur les nouveaux moteurs HDI 1,6l et 2,0l, la pression d'injection a été portée à 1 600 bars au lieu de 1 300 (sur la première génération de moteurs diesels).

DEPOLLUTION : PIEGER ET TRAITER LES NOx

Le filtre à particules (FAP) se charge des émissions de particules. Pour les oxydes d'azote, PSA PEUGEOT CITROËN explore plusieurs voies : la catalyse à plasma froid, la catalyse DeNOx, la réduction catalytique sélective...

Contrairement aux catalyseurs conventionnels, le système plasma non-thermique (ou plasma froid) traite efficacement les gaz d'échappement, à haute comme à basse température - un avantage remarquable puisque les émissions d'oxydes d'azote produites lors du démarrage (phase de basse température) échappent aux catalyseurs conventionnels. Les tests réalisés sur bancs d'essai en laboratoire révèlent une réduction des émissions d'oxydes d'azote (NOx) supérieure à 70 %.

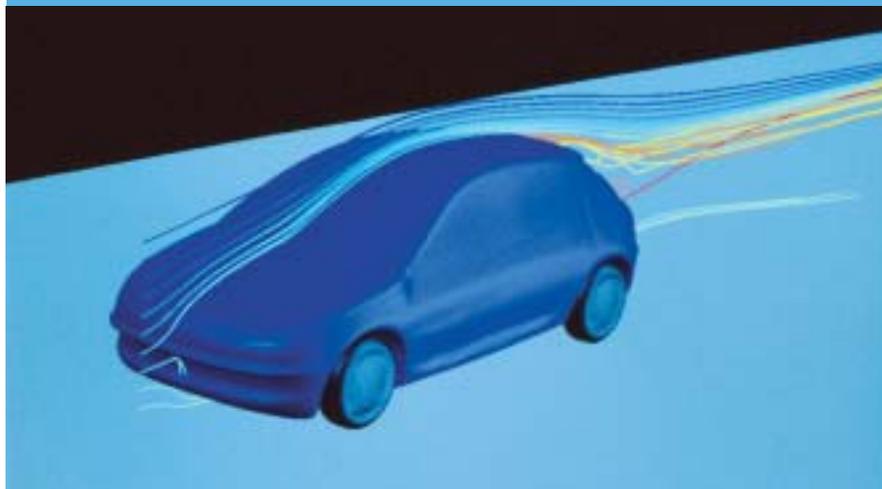
La politique de Recherche et Développement

AERODYNAMISME DES VEHICULES

La consommation d'un véhicule est liée à son poids et à la résistance de l'air qu'il rencontre. L'allègement et l'amélioration de l'aérodynamisme sont des facteurs clés de la réduction des consommations et donc des émissions.

PSA PEUGEOT CITROËN, en partenariat avec Renault et le Conservatoire National des Arts et Métiers (CNAM), s'est doté de deux Souffleries Aéroacoustiques Automobiles à Saint-Cyr-l'École (Yvelines) pour y réaliser ses essais d'aérodynamique et d'aéroacoustique sur la sécurité, le silence des véhicules et la réduction d'émission de CO₂.

Cet investissement de 35 millions d'euros, financé à hauteur de deux tiers par les deux constructeurs et d'un tiers par les pouvoirs publics, hisse le groupement au rang de leader européen de l'aéroacoustique des véhicules terrestres. L'inauguration est prévue pour l'été 2003.



Dans la catalyse DeNOx, un catalyseur imprégné avec des composés aptes à absorber les NOx pendant les phases de fonctionnement classique du moteur (mélange pauvre), piège les NOx. Une fois ce piège saturé, en faisant fonctionner le moteur pendant quelques secondes en mélange riche, les NOx sont réduits et restitués à l'atmosphère sous forme d'azote de manière neutre pour l'environnement. Couplée à certains moteurs HDI, cette catalyse améliorera encore les taux de conversion.

DES MOTEURS ESSENCE EN PROGRES

La maîtrise des émissions des moteurs thermiques classiques doit continuer à progresser, en attendant que les technologies alternatives soient en mesure de prendre graduellement le relais.

SOUPAPES : PLUS DE SOUPLESSE DE FONCTIONNEMENT POUR MOINS DE CO₂

Pour augmenter le rendement des moteurs essence, améliorer le système



de distribution conduit à modifier le fonctionnement des soupapes qui est actuellement pré-déterminé, une fois pour toutes. PSA PEUGEOT CITROËN prépare la généralisation des systèmes de calage variable des soupapes. Ainsi, sous l'effet de ces systèmes de distribution (appelés VVT, VVL ou Valvetronic), la durée ou l'amplitude d'ouverture des soupapes s'adapteront, instantanément et en temps réel, pour optimiser le remplissage des cylindres et augmenter le rendement du moteur.



A plus long terme, l'aboutissement logique de ces recherches est le moteur "camless". Alors, les soupapes seront pilotées par un système électromagnétique ou électrohydraulique relié à un ordinateur, au lieu d'un arbre à cames. L'avantage sur la consommation du véhicule sera direct puisque le papillon des gaz responsable des pertes par pompage disparaîtra. Ces systèmes permettront de gagner jusqu'à 10 % en consommation par rapport aux moteurs essence actuels et contribueront d'autant à réduire les émissions de CO₂.

INJECTION DIRECTE D'ESSENCE, POUR GAGNER ENCORE EN SOBRIÉTÉ

PSA PEUGEOT CITROËN poursuit également des travaux sur l'injection directe d'essence car elle permet, comme avec le moteur "camless", d'éliminer les pertes par pompage liées au papillon des gaz. Dans la zone de l'allumage, il faut un mélange air-carburant légèrement plus riche que ce qui est nécessaire dans les autres parties de la chambre de combustion. D'où l'idée de la combustion stratifiée : pour pouvoir appauvrir le mélange au maximum, et donc consom-

mer le moins de carburant possible, mais sans mettre en difficulté l'allumage, le groupe cherche à créer, de façon fiable, des zones de combustion différenciées dans les moteurs essence. Des gains de consommation d'environ 5 % peuvent être atteints avec ces technologies.

VEHICULE HYBRIDE, UNE TECHNOLOGIE EMERGENTE

Le véhicule hybride combine deux sources d'énergie : une motorisation thermique et une motorisation électrique, pour des consommations globales réduites.

En juin 2002, PSA PEUGEOT CITROËN et EDF ont signé une convention de coopération pour le développement des véhicules électriques et hybrides, et pour accélérer les recherches sur les technologies associées.

Les deux partenaires attachent une importance particulière à l'essor des automobiles respectueuses de l'environnement, en particulier chez les utilisateurs de flottes de véhicules électriques : administrations, collectivités territoriales, entreprises.

La politique de Recherche et Développement

VOITURE COMMUNICANTE ET DOMOBILE

Les nouveaux systèmes de "radio-télématique" proposés par PSA PEUGEOT CITROËN permettent déjà d'accéder aux nouveaux services télématiques qui apparaissent en Europe : information trafic, services SMS...

Ils s'inscrivent dans la perspective d'un meilleur dialogue avec l'environnement (état de la route, du trafic, conditions de circulation, etc.) ; à ce titre, ils contribuent à la régulation du trafic et à la sécurité : informations visuelles et vocales pour guider le conducteur à l'aide d'un positionneur GPS, CD-Rom comprenant la cartographie d'un pays assorti d'un calculateur pour établir les itinéraires, etc.

Aux passagers, l'automobile devrait offrir les capacités d'un domicile ou d'un lieu de travail : accès Internet, courriel, connexions des portables, services numériques radio et vidéo.

La mobilité durable passe aussi par la prise en compte de ces nouveaux usages qui apparente l'automobile à un domicile mobile. C'est la domobile, un concept sur lequel travaille PSA PEUGEOT CITROËN, avec une préoccupation : que les interfaces homme-machine évoluent vers un accès aisé et agréable à ces fonctions hautement technologiques, sans affecter la sécurité des usagers de la route.

Le challenge des années futures porte sur des batteries dont la masse, le coût et le volume présentent des marges de progrès. Les prochaines applications hybrides électriques seront basées sur des batteries de technologie Nickel Métal-Hydrure. A terme, cette technologie de batterie sera supplantée par le Lithium-Ion, qui offre potentiellement un meilleur ratio Energie/Puissance pour un volume équivalent et un coût objectif plus faible, après adaptation aux contraintes architecturales de l'automobile.

De façon pragmatique et prudente, le groupe travaille sur trois niveaux d'hybridation :

- Dans la famille Stop and Start, dès l'immobilisation du véhicule, le moteur se coupe au lieu de tourner "au ralenti". Outre moins d'émissions polluantes, et des économies de carburant, la sécurité et le confort sont préservés, la coupure du moteur n'intervenant que si un ensemble de critères garantissant ces deux objectifs est respecté. En plus, le silence à l'arrêt profite aux occupants de l'automobile et à son entourage urbain.

- Dans la famille Mild Hybrid, les véhicules sont équipés d'un alterno-démarrreur ; pour un coût concurrentiel par rapport aux solutions classiques, cette chaîne de traction bénéficie d'un surcroît de puissance, d'une fonction Stop and Start et d'anticalage qui optimise nettement ses performances environnementales.

- Dans la famille Full Hybrid, le rendement global de la chaîne de traction est optimal grâce au pilotage des moteurs thermique et électrique, l'un ou l'autre entrant en action quand leur plage de rendement est la meilleure, d'où un fonctionnement électrique pur, ou hybride le plus adapté. PSA PEUGEOT CITROËN développe de tels hybrides avec une option "ZEV" (Zéro Emission Véhicule) que le conducteur pourra choisir d'activer.

LA PILE A COMBUSTIBLE, UNE RUPTURE TECHNOLOGIQUE

Avec la pile à combustible (PAC), la réalisation de véhicules électriques à grande autonomie est théoriquement envisageable. Le défi consiste à transformer

LA VOITURE ET LES CINQ SENS

Par ailleurs, les recherches portent sur la dimension polysensorielle des véhicules : les perceptions visuelles et tactiles bien-sûr, par exemple la luminosité des habitacles, la qualité des textiles et des plastiques, le confort des assises... De même, pour les perceptions auditives, c'est à dire la cohérence des sons électroniques de plus en plus nombreux et le juste équilibre entre le silence souhaité et les informations nécessaires à la conduite ; les perceptions olfactives, enfin, pour pouvoir proposer une odorisation personnalisée et en adéquation avec l'ensemble des éléments émotionnels du véhicule. Car le groupe s'oriente vers des offres "profilées" de véhicules, correspondant à l'idée de bien-être propre à chacun

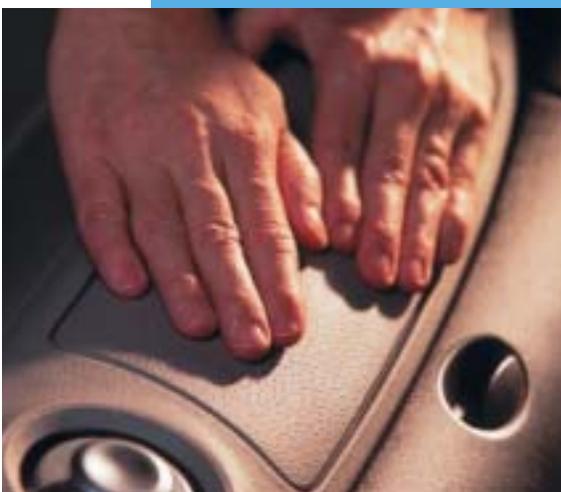


directement, à bord du véhicule, de l'énergie chimique en électricité. Le groupe a engagé une démarche de recherches multiples, afin d'explorer les diverses possibilités de mise en œuvre d'une pile à combustible embarquée : l'enjeu est de parvenir à un prix de revient et à un encombrement satisfaisants, tout en garantissant la sécurité du véhicule. Actuellement et pour une même autonomie, le volume d'un réservoir d'hydrogène représente environ 5 à 10 fois le volume d'un réservoir d'essence. PSA PEUGEOT CITROËN a déjà travaillé sur deux applications spécifiques :

- La première est illustrée par le démonstrateur Taxi PAC où l'hydrogène est stocké sous pression dans un rack amovible appelé Plug and Drive, qui permet une alimentation en carburant correspondant parfaitement à l'usage ciblé, celui des flottes urbaines. Par ailleurs, le Taxi PAC fonctionne en mode "range extender" ou "véhicule électrique à prolongation d'autonomie" ; ainsi

l'énergie issue de la pile à combustible alimentée en hydrogène vient en complément de l'énergie électrique des batteries.

- La deuxième application consiste à fabriquer l'hydrogène à bord, à la demande, à partir d'une solution aqueuse de borohydrure de sodium et d'un catalyseur, afin de résoudre les difficultés du stockage d'hydrogène en quantité importante dans un volume raisonnable, en toute sécurité. Le démonstrateur Peugeot H₂O qui fonctionne également en mode "prolongation d'autonomie" a été présenté au Mondial de l'Automobile de Paris en septembre 2002.





Rapport de gestion

98 Analyse des états financiers consolidés

108 Financement du groupe

114 Rentabilité des capitaux employés

116 Gestion des risques opérationnels
et financiers

119 Chiffre d'affaires du 1^{er} trimestre 2003



Analyse des états financiers consolidés

1. EVOLUTION DU PERIMETRE D'ACTIVITES DU GROUPE

Plusieurs évolutions de périmètre d'activités, à caractère stratégique, ont marqué les exercices 2002 et 2001.

L'évolution majeure en 2002 concerne la première consolidation par mise en équivalence de Dong Feng Citroën Automobile Company (DCAC), société de droit chinois détenue à 27 % par le groupe depuis 1992 et qui produit et commercialise depuis cette date des voitures Citroën pour le marché chinois. Cette évolution fait suite à la signature le 14 novembre 2001 de l'accord conclu entre le groupe et son partenaire chinois Dong Feng Motors (DFM), actionnaire de DCAC à hauteur de 31 %, accord qui ouvre une nouvelle phase du développement du groupe en Chine. Cet accord, précisé par une série de contrats dont les plus importants ont été signés le 25 octobre 2002 et approuvés par les autorités gouvernementales chinoises le 11 décembre 2002, prévoit le développement d'un réseau de concessionnaires de marque Peugeot, à côté du réseau Citroën déjà existant, ainsi que la mise en production locale et la commercialisation de six nouvelles voitures de marque Peugeot et Citroën entre 2002 et 2004 ; en conséquence de cette importante évolution, la société a pris le 23 janvier 2003 le nom de Dong Feng Peugeot Citroën Automobile (DPCA). L'accord prévoit également au cours de l'exercice 2003 une évolution de l'actionnariat, qui arrêtera progressivement la participation du groupe à 50 % du capital, suite à une augmentation de capital de 1 000 millions de renminbis (115 millions d'euros), souscrits à hauteur de 624 millions de renminbis (72 millions d'euros) par le groupe et 376 millions de renminbis (43 millions d'euros) par DFM, et au rachat des participations détenues dans DPCA par des banques et organismes

financiers chinois et français à hauteur de 1 264 millions de renminbis (146 millions d'euros) pour le groupe ; il prévoit enfin la mise en place d'une structure de direction paritaire PSA/DFM pour DPCA.

En octobre 2002, la division automobile du groupe a cédé au groupe Manzoni Bouchot la fonderie d'aluminium de Villers la Montagne, confirmant ainsi sa stratégie industrielle visant à concentrer les investissements sur le développement de l'offre de véhicules et à s'appuyer sur des fournisseurs spécialisés dans les métiers où ceux-ci sont mieux à même de développer l'expertise technique et de réduire les coûts.

Début 2002, Banque PSA Finance, division financement du groupe, a repris directement, via une succursale, la souscription des contrats de financement et de location de véhicules et la fourniture de services associés au Royaume-Uni, activité exercée jusqu'à fin 2001 par une société commune avec un partenaire britannique ; le portefeuille de contrats existant continue d'être géré par cette société commune. Cette évolution confirme la stratégie de Banque PSA Finance qui repose d'une part sur une intégration forte de son offre de services à la stratégie commerciale des deux marques Peugeot et Citroën, d'autre part sur l'intégration de la gestion de ces services au sein de systèmes d'exploitation communs à l'ensemble des implantations de la banque en Europe.

Au cours de l'exercice 2001, Faurecia, division équipement automobile du groupe, a réalisé l'acquisition des activités automobiles de Sommer Allibert, spécialisées dans la conception et la production de planches de bord, de cockpits complets, de panneaux de portes et d'éléments d'insonorisation. Cette opération, dont la mise en œuvre est détaillée dans le rapport annuel 2001 du

groupe, a porté sur un investissement total de 1 495 millions d'euros. Elle a conduit Peugeot S.A. à porter sa participation dans Faurecia à 71,6 %, par suite de l'apport à Faurecia de la totalité du capital de la SIT, société de contrôle des activités automobiles de Sommer Allibert, préalablement acquise par Peugeot S.A. Cette acquisition permet à Faurecia de se situer parmi les trois leaders mondiaux dans chacune de ses activités et de disposer d'un portefeuille client très diversifié, au sein duquel la division automobile de PSA PEUGEOT CITROËN ne représente en 2002 directement et indirectement que 25,7 % du chiffre d'affaires.

En mai 2001, Gefco, division transport et logistique du groupe, a cédé à Via Location sa filiale Transauto-Stur, spécialisée dans le transport routier et possédant une flotte de 900 camions. Avec cette cession, Gefco confirme sa stratégie de prestataire de services à valeur ajoutée portant sur l'organisation de transport et la logistique, sous traitant les moyens effectifs de transport à des entreprises tierces.

Le détail des évolutions de périmètre d'activités est décrit en note 3 aux états financiers consolidés.

2. ACTIVITE ET CHIFFRE D'AFFAIRES

2.1. Chiffre d'affaires du groupe

Le chiffre d'affaires de l'exercice 2002 s'élève à 54 436 millions d'euros en progression de 5,4 % sur l'exercice 2001, à 51 663 millions d'euros. Le chiffre d'affaires de 2001 s'est établi en progression de 16,9 % sur celui de l'exercice 2000, à 44 181 millions d'euros et a pris pour la première fois en compte l'acquisition des activités automobiles de Sommer Allibert par Faurecia. A périmètre comparable, le chiffre d'affaires de l'année 2001 est en progression de 11,3 % sur celui de 2000. Par ailleurs, certaines opérations

de promotion commerciale, précédemment comptabilisées en charges opérationnelles, ont été comptabilisées à partir de 2001 en déduction du chiffre d'affaires pour se conformer, après examen, aux pratiques des

principaux constructeurs automobiles mondiaux. A périmètre et à traitement comparables, le chiffre d'affaires de l'année 2001 est en progression de 13,7 % sur celui de 2000.

2.2. Chiffre d'affaires des activités industrielles et commerciales

Le chiffre d'affaires consolidé des activités industrielles et commerciales du groupe s'est établi comme suit :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Automobile	43 951	41 524	37 436
Transport et logistique	2 646	2 643	2 329
Equipement automobile	9 866	9 611	5 840
Autres activités	1 003	976	983
Eliminations	(4 560)	(4 466)	(3 610)
Total PSA PEUGEOT CITROËN	52 906	50 288	42 978

Le chiffre d'affaires de l'automobile, à 43 951 millions d'euros, est en hausse de 5,8 % par rapport à 2001. Cette évolution résulte pour l'essentiel de la progression de 4,3 % des ventes mondiales de Peugeot et Citroën, à 3 267 500 véhicules montés et collections d'éléments détachés, niveau conforme à l'objectif de 3 250 000 annoncé par le groupe en février 2002. En 2001, le chiffre d'affaires automobile a progressé de 10,9 % par rapport à 2000 (13,9 % à méthodes comparables), avec des ventes mondiales en croissance de 11,3 % à 3 132 800 unités.

En Europe de l'Ouest, les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers se sont situées en 2002 à 2 557 000 unités, niveau proche de celui de 2001, à 2 545 500 véhicules, tandis que le marché dans son ensemble enregistrait une baisse de 3 %, dans la partie basse des hypothèses envisagées par le groupe en début d'année 2002 qui allaient de la stabilité à une baisse de 4 %. La part de marché du groupe a ainsi enregistré une nouvelle progression, de 15 % en 2001 (13,7 % en 2000) à 15,5 % en 2002, confortant à nouveau la place de deuxième constructeur européen et de premier constructeur pour les véhicules utilitaires légers. L'année 2002 a notamment été marquée par le succès

des lancements des Citroën C3 et C8, des Peugeot 307 SW, 206 SW et 807, des restylages des Peugeot Partner et Boxer ainsi que des Citroën Berlingo et Jumper, la forte progression des ventes de Peugeot 307, le maintien à haut niveau des ventes de Peugeot 206 et de Citroën Picasso. Le succès continu des motorisations diesel HDi à injection directe par rampe commune d'injection à haute pression, complétées en 2002 par un moteur 1,4 litre turbo a soutenu les ventes de l'ensemble des gammes du groupe et entraîné une hausse de 9,5 % des ventes de voitures particulières équipées de moteurs diesel ; la part du groupe sur le marché des voitures particulières diesel progresse à nouveau à 18,9 %.

En dehors d'Europe occidentale, les ventes de voitures et d'éléments détachés, à 710 500 unités, progressent de 21 % par rapport à 2001, année qui avec 587 300 unités se situait elle-même en progression de 22,5 % par rapport à 2000. Cette progression résulte de la hausse des ventes sur l'ensemble des zones stratégiquement prioritaires pour le groupe. En Europe centrale et orientale y compris Turquie, les ventes sont en hausse de 24,9 % à 168 700 unités et la part de marché du groupe continue de progresser rapidement dans des marchés globalement en légère reprise, notamment

en Pologne et en Turquie. En Amérique latine, malgré l'effondrement du marché argentin et la baisse du marché brésilien, les ventes du groupe progressent de 1,3 % à 109 300 unités, grâce notamment à la forte augmentation des ventes au Brésil (+ 33,7 % à 63 700 unités) où les Peugeot 206 et Citroën Picasso sont produites localement depuis mi-2001. En Chine, dans un marché en forte augmentation (+ 53 %) à 1 098 200 unités, les ventes du groupe se sont situées à 85 500 voitures (+ 57,3 %), grâce au succès de la nouvelle Citroën Elysée, au lancement de la Citroën Picasso et aux premières ventes de Peugeot sur le marché chinois. Enfin, les ventes d'éléments détachés en Iran pour assemblage local par Iran Khodro et Saipa se sont élevées à 156 500 unités (+ 46,7 %).

L'activité transport et logistique a réalisé en 2002 un chiffre d'affaires de 2 646 millions d'euros, en progression de 0,1 % sur 2001 et de 0,8 % à périmètre comparable. Après la forte expansion de 2001 (+ 14,9 % à périmètre comparable prenant en compte la cession de Transauto-Stur en mai 2001), ce ralentissement résulte de la relative faiblesse du contexte économique en Europe et de la sélectivité de Gefco dans la gestion de son portefeuille de clients pour continuer à améliorer sa rentabilité.

A nalyse des états financiers consolidés

Le chiffre d'affaires de l'activité équipement automobile, à 9 866 millions d'euros est en progression de 2,7 % sur 2001, où il s'est élevé à 9 611 millions d'euros. Hors effets de change et variation du prix des métaux précieux inclus dans les systèmes d'échappement, le chiffre d'affaires est en progression de 9,3 %. Cette évolution, intervenant sur une production des constructeurs automobiles estimée en baisse de 2 % en Europe, traduit une nouvelle augmentation des parts de marché de Faurecia chez ses principaux clients et le bon positionnement de ses produits sur des véhicules à succès. Elle intervient après une hausse de 64,6 % du chiffre d'affaires en 2001 (+ 14,5 % à périmètre comparable tenant compte de l'acquisition des activités automobiles de Sommer Allibert en janvier 2001).

2.3. Chiffre d'affaires de l'activité de financement

La production de financements de ventes de voitures à la clientèle finale a porté en 2002 sur 803 500 véhicules Peugeot et Citroën, à un niveau proche de celui atteint en 2001 (801 100 unités). Pour les voitures neuves, la progression a atteint

0,5 %, à 622 800 unités, soit une hausse légèrement supérieure à celle des immatriculations du groupe en Europe, où se situe l'essentiel des activités de Banque PSA Finance. L'activité de financement a ainsi financé 25,3 % des ventes de Peugeot et Citroën, au même niveau qu'en 2001. Les financements de voitures d'occasion se sont inscrits en recul de 0,4 %, à 180 700 unités, en raison de la sélection stricte opérée sur les risques de manière à préserver le haut niveau de qualité du portefeuille de crédits.

En 2001, la production de nouveaux crédits a porté sur 801 100 véhicules, en progression de 13,9 % sur 2000 ; cette progression a atteint 17,7 % pour les voitures neuves et 2,6 % pour les véhicules d'occasion.

L'encours de crédit de l'activité de financement s'établit à fin 2002 à 18 687 millions d'euros, y compris les encours titrisés qui ne figurent plus au bilan de Banque PSA Finance. En juin 2001, Crédipar, filiale française de la banque, a cédé à un fonds commun de créances, dont les parts ont été placées auprès d'investisseurs institutionnels

internationaux, 1 000 millions d'euros de créances de financement automobile et ce niveau est depuis lors maintenu par de nouvelles cessions de créances au fur et à mesure de l'amortissement des créances déjà titrisées. En juillet 2002, Crédipar et la succursale espagnole de la banque ont cédé au même fonds commun de créances 1 500 millions d'euros de créances de financement automobiles ; ce niveau est depuis lors maintenu suivant les mêmes modalités que pour la première opération. A fin 2002, c'est ainsi un encours total de 2 500 millions de créances qui font l'objet de titrisation. L'utilisation des techniques de titrisation s'inscrit dans la stratégie de financement du groupe et de Banque PSA Finance (cf. Financement du groupe 1., ci-dessous).

L'encours de crédit, y compris encours titrisés, est à fin 2002 en progression de 8,6 % par rapport à fin 2001. Celui-ci s'est situé à 17 215 millions d'euros, en progression de 17,3 % sur le niveau de fin 2000. Ces évolutions résultent pour l'essentiel, ainsi qu'indiqué dans le tableau ci-dessous, de l'augmentation de l'encours de crédit à la clientèle finale.

(en millions d'euros)	31.12.2002	31.12.2001	31.12.2000
Encours de crédit (yc encours titrisés)			
- à la clientèle finale	13 878	12 863	10 857
- aux réseaux de concessionnaires	4 809	4 352	3 822
Total Banque PSA Finance	18 687	17 215	14 679

Après cession de créances à des fonds communs de créances lors des deux opérations de titrisation analysées ci-dessus, l'évolution se situe comme suit :

(en millions d'euros)	31.12.2002	31.12.2001	31.12.2000
Encours de crédit (après cession des créances titrisées)			
- à la clientèle finale	11 378	11 863	10 857
- aux réseaux de concessionnaires	4 809	4 352	3 822
Total Banque PSA Finance	16 187	16 215	14 679

Le chiffre d'affaires de l'activité de financement correspond, pour les créances portées au bilan de Banque PSA Finance, aux produits bruts d'intérêt sur ces créances. Pour les créances titrisées ayant fait l'objet

d'une cession, il correspond aux revenus des parts résiduelles des fonds communs de créances détenues par la banque, c'est-à-dire aux produits d'intérêt, nets des coûts de financement et du coût du risque. Par ailleurs, le chiffre

d'affaires inclut les produits financiers générés par la réserve de trésorerie permanente constituée dans le bilan de Banque PSA Finance dans le cadre de la stratégie de financement décrite ci-dessous (cf. Financement du groupe 1.).

Le chiffre d'affaires ainsi constitué s'est établi comme suit :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Hors groupe	1 530	1 375	1 203
Intra groupe	170	212	184
Total Banque PSA Finance	1 700	1 587	1 387

Il est en 2002 en progression de 7,1 % sur 2001, qui a été marquée par une progression de 14,4 % sur 2000. Ces évolutions résultent directement de l'évolution des encours et de la rapide progression des revenus tirés de la vente de services liés à des financements, tels que services de maintenance ou d'assurance. Ces revenus ont progressé de 13 % en 2002 à 111 millions d'euros, après une progression de 19 % en 2001.

3. MARGE OPERATIONNELLE

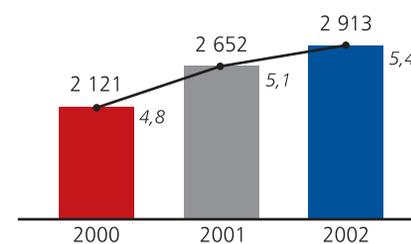
Les objectifs économiques du groupe pour l'année 2002 ont été fixés en février 2002 en fonction de deux scénarios possibles pour le marché automobile européen, correspondant à la stabilité ou à un déclin de 2 à 4 % par rapport à 2001. Pour le premier scénario, l'objectif

de marge opérationnelle était de 2 900 millions d'euros pour le groupe et de 5 % du chiffre d'affaires pour la division automobile ; pour le second, l'objectif était de 2 800 millions d'euros pour le groupe et de 4,8 % du chiffre d'affaires pour la division automobile. Bien que le marché automobile européen ait connu en 2002 une évolution conforme au second scénario, avec une baisse de 3 %, le groupe a atteint les objectifs correspondant au premier scénario avec une marge opérationnelle de 2 913 millions d'euros pour le groupe et de 5 % du chiffre d'affaires pour la division automobile.

Marge opérationnelle

La marge opérationnelle du groupe s'établit à 5,4 % du chiffre d'affaires

consolidé. Elle est en progression de 9,8 % sur celle de 2001 qui s'établissait à 2 652 millions d'euros et 5,1 % du chiffre d'affaires. La marge de 2001 était en progression de 25 % sur le niveau de 2000, à 2 121 millions d'euros et 4,8 % du chiffre d'affaires. En 2001, intervenait pour la première fois la consolidation des activités automobiles de Sommer Allibert acquises par Faurecia, avec une incidence sur la marge opérationnelle de 134 millions d'euros.



(en millions d'euros – en % du chiffre d'affaires)

3.1. Marge opérationnelle des activités industrielles et commerciales

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Automobile	2 183	1 992	1 579
Transport et logistique	134	119	100
Équipement automobile	251	262	176
Autres activités	26	31	2
Total	2 594	2 404	1 857

La marge opérationnelle automobile s'élève à 2 183 millions d'euros, soit 5 % du chiffre d'affaires, à comparer à 1 992 millions et 4,8 % du chiffre d'affaires en 2001 et 1 579 millions d'euros et 4,2 % du chiffre d'affaires en 2000. De 2001 à 2002, la progression est de 9,6 %.

Les principaux éléments ayant contribué à l'accroissement de la marge opérationnelle automobile de 2001 à 2002 sont les suivants :

- l'accroissement des volumes de ventes, l'évolution du mix des ventes liée au

lancement de nouveaux produits et celle du mix géographique ont eu un effet positif global de 73 millions d'euros. L'accroissement du volume à mix constant a eu un effet positif de 268 millions d'euros et la bonne rentabilité des nouveaux modèles lancés en 2001 et 2002 a amélioré le mix produit de 54 millions d'euros. Par contre, la baisse du marché européen et la dégradation des conditions de rentabilité au Brésil ont entraîné une dégradation du mix géographique à hauteur de 249 millions d'euros,

- l'effet prix est estimé positif de 29 millions d'euros, au lieu d'un effet traditionnellement négatif (de 201 millions d'euros en 2001 et de 445 millions d'euros en 2000). Cette évolution est la conséquence de la stratégie d'innovation, d'extension et de renouvellement rapide des gammes, ainsi que du succès rencontré par les véhicules des deux marques du groupe. L'augmentation des ventes et des parts de marché a pu être obtenue sans soutien commercial excessif et des ajustements de prix ont pu être

enregistrés sur la plupart des marchés. Ces ajustements ont plus que compensé l'extension de la garantie contractuelle de un à deux ans, décidée pour la plupart des pays d'Europe occidentale entre la fin de 2001 et le début de 2002,

- les réductions de coûts de production atteignent 773 millions d'euros, y compris une baisse des prix de matières premières dont l'effet est estimé à 106 millions d'euros. Le groupe a ainsi confirmé sa capacité à générer chaque année, hors effet matières premières, une réduction globale de ses coûts de production de l'ordre de 600 millions d'euros par rapport à l'année précédente,
- les effets de change ont été négatifs de 71 millions, principalement du fait de la livre sterling et du zloty polonais,
- l'augmentation des rémunérations du personnel a eu un impact estimé à 236 millions d'euros, y compris une hausse de 19 millions d'euros des résultats du système d'intéressement et de participation des salariés aux bénéficiaires. Le total de l'intéressement et de la participation à verser au titre de l'exercice 2002 s'élève à 232 millions d'euros (249 millions d'euros pour l'ensemble du groupe),
- l'accroissement des budgets de recherche et de développement a eu un impact de 170 millions d'euros,
- l'accroissement des amortissements et des frais opérationnels liés aux investissements a eu un impact de 130 millions d'euros,
- enfin, une provision de 43 millions d'euros a été constituée au titre de la réglementation européenne sur les véhicules hors d'usage, correspondant principalement au parc de voitures néerlandaises.

La marge opérationnelle de l'activité transport et logistique s'est élevée à 134 millions d'euros et 5,1 % du chiffre d'affaires, en progression de 12,6 % sur celle de 2001 à 119 millions d'euros et 4,5 % du chiffre d'affaires ; en 2000, la marge opérationnelle de l'activité était

à 100 millions d'euros et 4,3 % du chiffre d'affaires. La progression de 2001 à 2002 résulte, dans un contexte de croissance économique faible et de progression limitée du chiffre d'affaires, d'un effet de mix positif dû à la montée en puissance d'activité à plus forte valeur ajoutée (logistique, stockage, préparation) et de la poursuite de gains de productivité.

La marge opérationnelle de l'activité équipement automobile s'établit à 251 millions d'euros après élimination avec la division automobile et 256 millions d'euros en brut, soit 2,6 % du chiffre d'affaires, à comparer à 260 millions d'euros et 2,7 % du chiffre d'affaires en 2001 et 182 millions d'euros et 3,1 % du chiffre d'affaires en 2000.

L'évolution de la marge opérationnelle de l'année 2002 est principalement liée à :

- un volume d'activité en hausse sensible (7,8 % hors vente de catalyseurs) grâce à un progrès dans toutes les activités à l'exception des systèmes d'échappement,
- une poursuite de l'amélioration de la productivité obtenue dans le cadre du Plan 10/10, du redéploiement de l'outil industriel et de la mise en place du plan achats,
- les premiers effets de l'application du système de gestion de programmes (PMS),
- des marges nettement inférieures à celles des générations précédentes sur des programmes qui ont démarré en production entre 2000 et 2002 et dont la part représente 50 % du chiffre d'affaires 2002 ; un nombre limité de ces programmes est aujourd'hui en perte,
- des frais de démarrage restant élevés, traduisant à la fois le nombre important de démarrages en 2002 mais aussi une performance encore inférieure aux attentes,
- la maîtrise des dépenses de recherche et développement, qui, nettes des refacturations aux clients, baissent de 16,1 %, à 215 millions d'euros,

- enfin les frais administratifs et commerciaux qui ont progressé sur l'année de 2,6 % à 2,9 % du chiffre d'affaires, pour renforcer les moyens de gestion requis par la nouvelle dimension du groupe Faurecia.

3.2. Frais de recherche et développement (activités industrielles et commerciales)

Les frais de recherche et de développement s'élèvent pour 2002 à 1 865 millions d'euros, en progression de 7,6 % sur 2001. Pour 2001, ils se sont établis à 1 733 millions d'euros, en progression de 6,6 %.

Pour la division automobile, ils se montent à 1 631 millions d'euros, en hausse de 11,6 % sur 2001, après une hausse en 2001 de 5,3 %. La maîtrise de ces dépenses, qui progressent maintenant à un rythme comparable à celui de l'activité automobile, traduit les effets de la politique de plates-formes, pleinement acquis au niveau du développement des nouvelles voitures depuis 2001.

Depuis 2001, les trois plates-formes qui servent de base au développement de l'essentiel des véhicules du groupe sont en effet disponibles, entraînant une baisse sensible des coûts pour les véhicules en cours de développement et qui seront lancés dans les années futures. Cette maîtrise traduit également la montée en puissance des effets de la stratégie de coopération avec d'autres constructeurs. Celle-ci permet en effet de partager à parité avec les partenaires retenus pour chaque coopération, les coûts de développement et d'industrialisation des produits développés, composants mécaniques (Ford, BMW, Renault) ou plates-formes (Fiat, Toyota). Pour l'année 2002, les frais de recherche et développement des coopérations, avant partage entre partenaires, s'élèvent ainsi déjà à 428 millions d'euros.

Pour l'année 2002, les frais de recherche et développement de l'activité automobile représentent 3,7 % du chiffre d'affaires de la division. En y incluant les frais de

développement sur les véhicules existants tels que nouvelles versions, nouvelles motorisations, restyling, qui sont inclus dans les coûts des biens vendus afin de mieux refléter les prix de revient de fabrication et d'avoir une plus juste appréciation des marges commerciales, ils s'établiraient à 2 019 millions d'euros et 4,6 % du chiffre d'affaires automobile. En conséquence de la maîtrise désormais acquise de la croissance des frais de recherche et de développement, ces deux pourcentages sont à un niveau proche de celui de 2001 (respectivement 3,5 % et 4,5 %).

Les frais de recherche et de développement de l'activité équipement automobile se sont établis en brut à 616 millions d'euros, soit 6,2 % du chiffre d'affaires. Nets des refacturations aux clients, ils se montent à 215 millions d'euros, soit 2,2 % du chiffre d'affaires. En net, ils sont en retrait de 16,1 % sur le niveau de 2001, où ils se sont élevés à 255 millions d'euros et 2,7 % du chiffre d'affaires de la division.

3.3. Marge opérationnelle de l'activité de financement

La marge opérationnelle de l'activité de financement, s'élève à 319 millions d'euros, en forte augmentation par rapport aux 248 millions d'euros atteints en 2001. Cette hausse succède à une période de stagnation puisque la marge opérationnelle avait atteint 264 millions en 2000 et 242 millions en 1999. L'année 2001 avait été affectée par la baisse des marges sur les nouveaux contrats enregistrés en 2000 et au début de 2001, conséquence d'une hausse des taux d'intérêt de refinancement qui n'avait pu être intégralement répercutée à la clientèle en raison d'une concurrence élevée sur le marché du crédit à la consommation en Europe.

L'année 2002 a été marquée par un redressement rapide des marges de crédit, avec un impact sur la marge opérationnelle de 35 millions d'euros, conjuguée à une poursuite de la hausse des encours, avec un impact sur la marge opérationnelle de 59 millions d'euros. La maîtrise du risque de crédit, qui se situe à un bon niveau par rapport à

l'ensemble de la profession, a été encore améliorée avec un impact sur la marge opérationnelle de 8 millions d'euros ; le coût du risque sur encours de crédit avant titrisation est ainsi passé de 0,43 % à 0,40 %. Les frais de structure ont augmenté de 32,5 millions d'euros, résultant pour 23,8 millions d'euros de l'évolution de la répartition de frais centraux à l'intérieur du groupe et pour 8,7 millions d'euros d'une croissance de 3,2 % des frais à répartition comparable ; cette croissance reste sensiblement inférieure à la hausse des encours et traduit les premiers effets des restructurations mises en œuvre pour aboutir progressivement à une organisation intégrée à l'échelle européenne.

Rapportée à l'encours moyen de crédit, la marge opérationnelle se redresse fortement en passant de 1,6 % en 2001 à 1,8 % en 2002 et retrouve aussi un niveau proche de 2000 (1,9 %).

3.4. Frais de personnel

Les frais de personnel du groupe s'établissent comme suit :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Automobile	5 569	5 339	5 031
Transport et logistique	290	276	256
Équipement automobile	1 877	1 745	1 111
Autres activités	184	178	177
Total activités industrielles et commerciales	7 920	7 538	6 575
Financement	115	111	105
Total PSA PEUGEOT CITROËN	8 035	7 649	6 680

Les frais de personnel s'établissent en 2002 en hausse de 5 % sur 2001, après une hausse de 14,5 % en 2001 sur 2000. La contribution de Sommer Allibert,

intégrée pour la première fois en 2001, s'est élevée à 593 millions d'euros ; à périmètre comparable, la hausse de 2001 sur 2000 s'est établie à 5,6 %.

Ces évolutions traduisent la hausse des rémunérations individuelles (cf. 3.1 ci-dessus) et l'augmentation des effectifs inscrits à fin décembre :

	2002	2001	2000
Automobile	133 300	129 700	127 600
Transport et logistique	8 000	7 700	7 500
Équipement automobile	52 200	49 700	31 900
Autres activités	2 900	3 300	3 400
Total activités industrielles et commerciales	196 400	190 400	170 400
Financement	2 200	2 100	2 000
Total PSA PEUGEOT CITROËN	198 600	192 500	172 400

Les effectifs à fin décembre 2001 incluent pour la première fois Sommer Allibert (18 700 personnes).

4. RESULTAT NET

Le résultat net – part du groupe – est un profit de 1 690 millions d'euros. Il est stable par rapport au résultat net de 2001 qui s'est élevé à 1 691 millions d'euros, en croissance de 28,9 % sur le résultat de 2000 à 1 312 millions d'euros. Le résultat net part du groupe représente 3,1 % du chiffre d'affaires, à comparer à 3,3 % en 2001 et 3,0 % en 2000.

Le résultat 2001 comportait une plus-value exceptionnelle sur la cession d'un ensemble immobilier en région parisienne de 139 millions d'euros après impôt, représentant 0,3 % du chiffre d'affaires.

Le résultat net par action pour 2002 est de 6,65 euros par action sur les actions en circulation ; il n'existe pas en 2002 de titres en circulation de nature à créer dans le futur des actions Peugeot S.A. susceptibles de diluer ce résultat. Ce résultat est en croissance de 3,6 % sur le résultat net par action et de 3,9 % sur le résultat net par action totalement dilué de 2001 (respectivement 6,42 et 6,40 euros), eux-mêmes en progression de 27,9 % et de 32,2 % sur les chiffres comparables de 2000 (respectivement 5,02 et 4,84 euros).

Au cours de l'exercice 2002, le groupe a racheté, en net, 12 231 422 actions de la société Peugeot S.A. dans le cadre des autorisations données par les Assemblées Générales des actionnaires des 16 mai 2001 et 15 mai 2002, à un cours moyen de 45,42 euros par action. Ces actions ont été conservées en portefeuille. Le nombre d'actions composant le capital de Peugeot S.A. s'établit à fin 2002 à 259 109 146 actions, inchangé par rapport à fin 2001, dont 15 208 709 détenues par la société elle-même. A fin 2001, le nombre d'actions détenues par la société

s'élevait à 2 994 287. A fin 2000, le nombre d'actions composant le capital de Peugeot S.A. s'élevait à 278 223 630 actions de nominal 1 euro, dont 16 044 378 détenues par la société ; 747 329 obligations convertibles étaient en cours de circulation correspondant à 4 483 974 actions Peugeot S.A. potentielles.

Le nombre d'actions moyen de l'année servant de base au calcul du résultat par action, qui exclut les actions Peugeot S.A. détenues par le groupe, s'est élevé à 254 201 332 unités pour l'année 2002, contre 263 357 148 pour 2001 et 261 283 962 pour 2000.

4.1. Coût de cessation d'activités de certains salariés âgés (activités industrielles et commerciales)

Le résultat de l'exercice 2002 intègre pour 158 millions d'euros une charge relative au départ anticipé en France de salariés âgés des activités automobile et équipement automobile. Cette charge comprend une provision relative à la modification du périmètre d'application du dispositif mis en place pour la division automobile par l'accord d'entreprise du 4 mars 1999, l'accord de branche signé le 26 juillet 1999 ainsi que le décret n° 2000-105 du 9 février 2000. Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a décidé initialement d'appliquer les mécanismes de départs anticipés prévus par ces dispositions sur une période s'étendant jusqu'à février 2005 à tous les personnels ouvriers de la division automobile à partir de 57 ans révolus et sur une période s'étendant jusqu'à fin 2002 à tous les personnels d'encadrement technique et industriel à partir de 58 ans révolus, les personnels souffrant d'un handicap technique reconnu pouvant en bénéficier à partir de 55 ans. Ce périmètre a été modifié en prolongeant jusqu'à février 2005 la période de départ des personnels d'encadrement technique et industriel et en abaissant à 56 ans la limite d'âge de départ pour les personnels ouvriers du site

de Sochaux. Ces mesures sont de nature à accélérer l'amélioration de l'efficacité industrielle de la division automobile tout en préservant l'emploi dans un contexte de croissance continue de l'activité. Ce périmètre n'est plus susceptible de révision ultérieure.

La provision constituée au titre de cette extension de périmètre s'élève à 123 millions d'euros ; il s'y ajoute un complément de provisions relatif à la révision des hypothèses de calcul antérieures et les effets de l'actualisation des provisions constituées en 1999 au titre de l'accord initial.

Pour l'exercice 2001, ce poste a représenté une charge de 31 millions d'euros correspondant d'une part à l'actualisation des provisions antérieures, d'autre part pour 22 millions d'euros à l'entrée de Faurecia dans le dispositif. Pour l'exercice 2000, ce poste a représenté un produit de 32 millions d'euros, correspondant à l'actualisation et à la révision des provisions antérieures.

A fin 2002, le total des provisions restant inscrites au bilan s'élève à 486 millions d'euros dont 470 pour la division automobile et 16 pour la division équipement automobile. Y compris Faurecia, elles portent sur un total de 13 978 personnes, dont le départ est prévu jusqu'en février 2005.

4.2. Frais de rationalisation (activités industrielles et commerciales)

Les frais de rationalisation s'élèvent pour 2002 à 124 millions d'euros. Ils correspondent pour 74 millions d'euros à la seconde phase des mesures de restructuration prises par Faurecia pour accroître l'efficacité de son dispositif industriel et notamment concernant l'usine de Sonta (Allemagne) et la division échappements en France. Ils comprennent également pour 9 millions d'euros le plan d'adaptation, mis en œuvre en janvier

2002, des activités de la division automobile en Argentine à la situation économique locale, qui a conduit à réduire les effectifs de 588 personnes pour les ramener à un total de 1 564 personnes à fin 2002 et a permis au groupe de ramener son dispositif en Argentine à un niveau compatible avec le niveau de marché automobile prévalant depuis la fin de 2001. Ils comprennent enfin pour 30 millions d'euros l'achèvement du plan de restructuration des effectifs du site de Villaverde (Espagne) dans la division automobile.

Les frais de rationalisation se sont élevés pour 2001 à 115 millions d'euros correspondant pour l'essentiel à la première phase des mesures de restructuration prises par Faurecia pour réduire les capacités de production de certains sites industriels (fermeture des usines de Toledo (USA), Sassenburg (Allemagne), Senones (France), Roermond (Pays-Bas) et Crevin (France)), à un premier plan de réduction des effectifs en Argentine mis en œuvre en mai 2001 et à un plan de réduction des effectifs du site automobile de Villaverde (Espagne).

Pour 2000, les frais de restructuration se sont élevés à 41 millions d'euros liés à la

fermeture de trois sites de Faurecia (Nogent-sur-Seine, Tredegar, Northampton).

4.3. Résultat financier (activités industrielles et commerciales)

Le résultat financier est pour 2002 une charge de 25 millions d'euros à comparer à une charge de 48 millions d'euros en 2001 et un produit de 86 millions d'euros en 2000.

La forte réduction des charges financières de 2001 à 2002 est la conséquence directe de l'amélioration de la position financière nette des activités industrielles et commerciales. Celle-ci résulte de la trésorerie importante générée par l'écart entre les flux de trésorerie produits par l'exploitation et les investissements du groupe. Suite à l'acquisition des activités automobiles de Sommer Allibert par Faurecia, la position financière nette des activités industrielles et commerciales était devenue négative de 102 millions d'euros à fin juin 2001 et de 511 millions d'euros à fin décembre 2001. Cette position financière nette s'est établie à un montant positif de 362 millions d'euros à fin juin 2002 et 594 millions d'euros à fin décembre 2002. En outre, les mesures de restructuration industrielle et financière prises en Argentine à la fin de 2001 et au début de 2002 ont permis d'éliminer l'endettement de Peugeot Citroën

Argentine, dont le financement avait été très coûteux dans la seconde moitié de 2001 compte tenu du niveau très élevé des taux d'intérêt en peso.

L'accroissement des charges financières de 2000 à 2001 a correspondu en premier lieu au financement de l'acquisition des activités automobiles de Sommer Allibert par Faurecia, et en second lieu, à hauteur de 53 millions d'euros, à l'accroissement de la charge de financement de l'activité automobile au Brésil et en Argentine. Au Brésil, cet accroissement a résulté de l'achèvement de l'investissement dans l'usine de Porto Real, financé à 50 % par de l'endettement en real ; en Argentine, il a suivi la très forte hausse des taux d'intérêt intervenue dans la seconde partie de 2001. Le solde de l'accroissement des charges financières a résulté de l'impact de l'évolution des taux monétaires en euros sur la trésorerie positive de l'activité automobile en Europe, en baisse sensible au second semestre de 2001.

4.4. Autres revenus et charges

Les autres produits et charges sont pour 2002 un profit de 19 millions d'euros, à comparer à un profit de 189 millions d'euros en 2001 et de 18 millions d'euros en 2000. Ils se répartissent comme suit :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Activités industrielles et commerciales	22	193	21
Activités de financement	(3)	(4)	(3)
Total PSA PEUGEOT CITROËN	19	189	18

Pour 2002, ce poste comprend une charge de 101 millions d'euros correspondant aux décisions prises quant aux compléments de retraite accordés par le groupe aux salariés français, hors division équipement automobile, qui sont détaillés ci-dessous (cf. Financement du groupe 5) et en note 46 aux états financiers consolidés. Cette charge découle de la décision de mettre fin, sauf pour les salariés âgés

de plus de 59 ans, à l'acquisition de nouveaux droits au titre du régime de type prestations définies prévalant jusqu'au 30 juin 2002. Elle correspond pour l'essentiel à la prise en compte immédiate de la part des engagements de retraite précédemment inscrits en éléments différés et amortis sur la durée de vie des engagements, et aux charges fiscales et sociales afférentes à ces décisions.

Les autres revenus et charges comprennent également une plus value de 89 millions d'euros sur la cession de titres de placement.

Le produit de l'exercice 2001 a résulté de la plus value dégagée à hauteur de 228 millions d'euros avant impôts sur la cession d'un ensemble d'immeubles en région parisienne libérés par les services du groupe. A ce produit s'est ajoutée pour

27 millions d'euros, une reprise de provision pour primes de remboursement de l'obligation convertible émise en 1994, liée à la conversion de 722 586 titres en actions Peugeot S.A. à leur échéance au cours du premier trimestre de 2001, partiellement compensée, à hauteur de 14 millions d'euros par la moins value constatée lors de la cession de Transauto-Stur par Gefco.

Le produit dégagé en 2000 résulte principalement des plus values réalisées sur la cession de titres de placement pour 95 millions d'euros ; ces profits ont été atténués par le résultat négatif enregistré sur l'annulation, suite à leur rachat, de 2 380 632 obligations convertibles émises en 1994 ; net des reprises de provisions constituées en cas de remboursement de ces obligations, ce résultat négatif s'est élevé à 104 millions d'euros.

4.5. Impôt sur le résultat des sociétés intégrées

La charge d'impôt sur le périmètre de consolidation par intégration globale s'analyse sur l'ensemble du groupe, en combinant activités industrielles et commerciales et activités de financement, compte tenu du régime d'intégration fiscale français, qui englobe les activités des divisions automobile, financement, transport et logistique et autres activités en France. Elle s'établit comme suit :

La charge d'impôt sur le résultat des sociétés intégrées s'élève pour 2002 à 777 millions d'euros ; elle représente 29,6 % du résultat avant impôt à 2 625 millions d'euros. Pour 2001, la charge d'impôt s'est élevée à 835 millions d'euros, représentant 31,5 % du résultat avant impôts des sociétés intégrées à 2 647 millions d'euros. La baisse du taux d'imposition de 2001 à 2002 correspond notamment à la baisse du taux normal d'imposition en France, et à un accroissement relatif des bénéfices taxables à taux réduit.

La charge d'impôt de l'exercice 2000 s'est élevée à 713 millions d'euros, représentant 32,2 % du résultat avant impôts des sociétés intégrées à 2 216 millions.

4.6. Résultat net des sociétés mises en équivalence

Le résultat des sociétés mises en équivalence s'élève pour 2002 à 22 millions d'euros, à comparer à 9 millions d'euros en 2001 et 19 millions d'euros en 2000. Ce résultat correspond essentiellement aux intérêts du groupe dans les sociétés de gestion des coopérations avec d'autres groupes de construction automobile, c'est-à-dire principalement les sociétés communes avec Renault pour la fabrication de moteurs et de boîtes de vitesses et les sociétés communes avec Fiat pour la fabrication de véhicules utilitaires

et de monospaces ; il intègre à ce titre pour la première fois, la société Toyota-Peugeot Citroën Automobiles (TPCA), sans effet significatif à ce stade de démarrage du projet visant à produire, à partir de 2005, des voitures Toyota, Peugeot et Citroën d'entrée de gamme sur la base d'une plate-forme commune.

Il intègre également pour la première fois la société commune chinoise DCAC, à hauteur de 10 millions d'euros, correspondant à la participation de 27 % dans le capital de DCAC. Afin de garantir la fiabilité des informations financières retraitées aux normes du groupe, les comptes retraités de DCAC sont mis en équivalence avec un décalage de trois mois ; ils portent donc pour l'année 2002 sur la période d'octobre 2001 à septembre 2002. Sur cette période, le chiffre d'affaires de DCAC s'est établi à 976 millions d'euros, en progression de 30 % sur les douze mois précédents. La marge opérationnelle s'est établie à 119 millions d'euros, soit 12,2 % du chiffre d'affaires. Ce haut niveau résulte de la forte progression de l'activité, du succès commercial des modèles commercialisés par DCAC et de la baisse des coûts de production. Les frais financiers, à hauteur de 42 millions d'euros, les résultats de change de 7 millions d'euros et les impôts de 32 millions d'euros portent le résultat net à 38 millions d'euros.

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Activités industrielles et commerciales	666	750	601
Activités de financement	111	85	112
Total PSA PEUGEOT CITROËN	777	835	713

Les trois derniers mois de l'exercice 2002 de DCAC ont été marqués par une nouvelle hausse des ventes et la stabilité des prix de vente des véhicules vendus, assurant ainsi la progression de la rentabilité de DCAC.

4.7. Amortissement des écarts d'acquisition

Les dotations aux amortissements des écarts d'acquisition s'élèvent à 163 millions d'euros, à comparer à 140 millions d'euros en 2001 et 199 millions d'euros en 2000. Pour 2002, ils comprennent les amortissements, calculés sur une durée de 20 ans, des écarts d'acquisition de Crédipar (5 millions d'euros) pour la division financement et, pour la division équipement automobile, de Bertrand Faure (42 millions d'euros), de Faurecia Exhaust Systems (11 millions d'euros) et des activités automobiles de Sommer Allibert (69 millions d'euros). Elles comprennent également, à hauteur de 34 millions d'euros, l'amortissement courant et exceptionnel de la totalité de l'écart d'acquisition résultant de l'achat, à

fin 2001, de la participation minoritaire détenue par l'Etat de Rio de Janeiro dans Peugeot Citroën do Brasil, dans le cadre d'une renégociation globale des accords entre le groupe et l'Etat ; il est en effet apparu que les résultats de l'activité automobile au Brésil, suite notamment à la forte dévaluation du real brésilien en 2002, ne permettent pas d'assurer à fin 2002 que les flux futurs de trésorerie de cette activité couvrent la valeur de cet écart d'acquisition ; un plan de rétablissement de la rentabilité comprenant notamment un fort accroissement du contenu local de la production de voitures est en cours. Le groupe a procédé, pour les autres principaux écarts d'acquisition, à un rapprochement de ces écarts et de l'estimation des flux de trésorerie futurs générés par les activités correspondantes et constaté que ces flux de trésorerie, compte tenu des hypothèses prises en compte, couvraient dans chaque cas les écarts d'acquisition correspondants. Les plans d'amortissement de ces écarts d'acquisition ont en conséquence été maintenus inchangés, linéaires sur 20 ans.

La charge de 2001 correspond à l'amortissement des écarts d'acquisition sur Crédipar (5 millions d'euros), Peugeot Citroën Argentina (21 millions d'euros) incluant, à titre exceptionnel, la totalité de l'écart d'acquisition résiduel sur cette activité, Bertrand Faure (43 millions d'euros), Faurecia Exhaust Systems (12 millions d'euros) et, prorata temporis, des activités automobiles de Sommer Allibert (52 millions d'euros). La charge de 2000 correspond à l'amortissement des écarts d'acquisition sur Crédipar (5 millions d'euros), Bertrand Faure (42 millions d'euros), Faurecia Exhaust Systems (12 millions d'euros) et Peugeot Citroën Argentina (138 millions d'euros) comprenant, pour cette dernière, un premier amortissement exceptionnel pratiqué en raison des perspectives économiques argentines.

Financement du groupe

1. STRATEGIE DE FINANCEMENT

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN comprend d'une part des activités industrielles et commerciales, d'autre part des activités de financement qui ont des caractéristiques financières significativement distinctes et requièrent donc des stratégies de financement cohérentes mais spécifiques dans leurs modalités.

Pour les activités industrielles et commerciales, la stratégie de financement du groupe est basée sur l'obtention régulière de flux de trésorerie d'exploitation capables de couvrir les investissements corporels requis par le développement de ces activités et la modernisation des usines de production permettant d'amener ces usines au meilleur niveau mondial d'efficacité. Ces flux de trésorerie doivent dégager, au-delà de la couverture des investissements, une trésorerie permettant la croissance des dividendes, l'amélioration régulière de la position financière nette des activités industrielles et commerciales et la politique de rachat d'actions.

La stratégie de financement vise à disposer, au-delà d'une position financière nette positive, de réserves de trésorerie importantes pour faire face à toutes éventualités. En conséquence, le groupe se porte emprunteur de fonds à long terme, lorsqu'il dispose de conditions favorables sur le plan financier pour le faire, soit auprès d'établissements financiers nationaux ou supranationaux dédiant leurs financements à des investissements dont les caractéristiques correspondent à ceux du groupe, soit auprès des marchés financiers. Faurecia dispose par ailleurs de financements spécifiques, issus notamment du financement des acquisitions d'entreprises effectuées au cours des dernières années. Compte-tenu de la mise en œuvre de cette stratégie,

la trésorerie des activités industrielles et commerciales, nette des banques créditrices, s'élève à fin 2002 à 3 887 millions d'euros.

Peugeot S.A. dispose par ailleurs afin de compléter, le cas échéant, ces réserves de trésorerie de lignes de crédit confirmées non tirées, disponibles pour l'ensemble des sociétés du groupe et régulièrement renouvelées, qui s'élèvent à fin 2002 à 2 400 millions d'euros. Faurecia dispose de son côté de lignes de crédit confirmées, à hauteur de 1 545 millions d'euros, qui ne sont tirées qu'à hauteur de 605 millions d'euros à fin 2002.

Comme pour les activités industrielles, la stratégie de financement de Banque PSA Finance vise à mettre en place les moyens permettant d'assurer la pérennité de l'activité opérationnelle de la banque face à toute éventualité, en particulier sur les marchés financiers. Ces moyens sont en premier lieu des réserves de liquidités, qui excèdent en permanence 2 000 millions d'euros et se sont établies à fin 2002 à 2 936 millions d'euros ; ces réserves couvrent le risque de liquidité à court terme de la banque. Ils consistent ensuite en une adéquation entre les échéances des ressources de financement tirées et celles des actifs de crédit de la clientèle finale ; cette adéquation permet d'assurer qu'à tout instant et pour chaque échéance future, la banque dispose de ressources supérieures aux actifs à financer et couvre ainsi le risque de liquidité à terme. Banque PSA Finance dispose également de lignes de crédit confirmées non tirées, qui s'élèvent à fin 2002 à 4 850 millions d'euros, dont 1 850 millions d'euros à échéance mars 2004 et 3 000 millions d'euros à échéance juillet 2005.

La stratégie de financement de la banque repose également, pour en conforter la

sécurité, sur la diversification la plus large de ses sources de financement (marchés interbancaires, papier commercial, certificats de dépôt, marché obligataire, medium term notes) et des types d'investisseurs avec lesquels ces opérations sont effectuées, afin d'éviter que des perturbations sur un marché financier déterminé puissent avoir des incidences significatives sur son fonctionnement. Dans ce cadre et à cette fin de diversification, la banque a développé depuis le début 2001 sa présence sur le marché de la titrisation en Europe, qui présente désormais une liquidité très large et des conditions de financement comparables à celles des autres sources de financement. La banque a ainsi procédé en juin 2001 et en juillet 2002 à deux opérations de cessions d'actifs de crédit à la clientèle finale pour respectivement 1 000 et 1 500 millions d'euros, à un fonds commun de créances dont les titres ont été placés auprès d'un large panel d'investisseurs européens.

Le financement de la banque repose enfin sur des fonds propres qui sont maintenus à un niveau de l'ordre de 7,5 % du total des encours de crédit, que ceux-ci aient été titrisés ou non, niveau élevé compte tenu de la qualité du portefeuille de crédit de la banque ; le ratio de solvabilité européen de la banque s'est établi à fin 2002 à 9,3 %.

Dans ce cadre et compte tenu de l'évolution très rapide des encours de crédit au cours des dernières années ainsi que des modifications structurelles intervenues au Royaume-Uni (où les activités de la banque, jusqu'à fin 2001 exercées via une société commune avec un partenaire britannique qui participait ainsi aux besoins en fonds propres, ont été reprises directement par une succursale de la banque depuis le début de 2002), Banque PSA Finance a procédé en 2002 à une augmentation de capital de

100 millions d'euros, entièrement souscrite par Peugeot S.A..

Afin d'assurer la sécurité de l'ensemble des financements, tirés ou non tirés, de Banque PSA Finance, de PSA PEUGEOT CITROËN et de Faurecia, la politique du groupe est de limiter strictement dans les contrats de financement les clauses qui permettent aux prêteurs d'exiger une modification de l'échéancier contractuel des remboursements ou une modification des conditions financières du contrat. Sont exclues notamment les clauses liées aux changements de notation ("rating triggers") ou les clauses liées à des changements des conditions économiques ("material adverse change"), sauf dans ce dernier cas pour les contrats avec certains prêteurs supranationaux qui exigent ce type de protection et, de manière résiduelle, pour 5 contrats de financement portant sur un total de 300 millions d'euros. Sont exclues également les clauses de remboursement anticipé liées à des ratios financiers. Par ailleurs, aucune clause de contrats de financement n'est de nature à remettre en cause la pleine disponibilité de la partie non tirée de ces financements. De manière également à assurer plus spécifiquement la sécurité du financement de Banque PSA Finance et de Faurecia, les contrats de financement des sociétés de chacune de ces divisions ne comportent aucune clause de défaut croisé avec les autres divisions du groupe PSA PEUGEOT CITROËN.

2. NOTATION

Peugeot S.A. et Banque PSA Finance font l'objet, pour les programmes de dettes à court et long terme qu'elles émettent sur les marchés financiers ou qui sont émis par leurs filiales avec leurs garanties, de notations sollicitées de la part de Standard & Poor's et de Moody's Investor Service.

Le 25 juin 2002, Standard & Poor's a confirmé les notations A- pour les dettes à long terme et A2 pour les dettes à court terme de Peugeot S.A., Banque PSA Finance et leurs filiales. Standard & Poor's a, dans le même temps, changé la perspective d'évolution de ces notations de stable à positive, indiquant qu'un maintien de la marge opérationnelle du groupe au-delà de 5 % et une amélioration de la position financière nette des sociétés industrielles et commerciales au-delà d'un milliard d'euros pourraient, sous réserve du maintien d'un bon ratio de capitalisation de Banque PSA Finance, conduire à un relèvement des notes dans le futur.

Le 28 mai 2002, Moody's Investor Service a relevé la notation de Banque PSA Finance de A3 à A2 pour les dettes à long terme et de P2 à P1 pour les dettes à court terme. Le 15 novembre 2002, Moody's Investor Service a confirmé la notation de Peugeot S.A. et ses filiales garanties, A3 pour les dettes à long terme et P2 pour les dettes à court terme, et changé la perspective d'évolution de ces notations de stable à positive.

3. ANALYSE DES FLUX DE TRESORERIE

Au cours de l'exercice 2002, l'exploitation des activités industrielles et commerciales du groupe a dégagé un flux positif de 4 389 millions d'euros ; dans le même temps, les investissements corporels, nets des cessions d'actifs, de ces mêmes activités ont représenté 2 618 millions d'euros. Les activités industrielles et commerciales ont ainsi généré un flux, net des investissements nécessaires à leur développement et à leur modernisation, de 1 771 millions d'euros. Ces fonds ont permis de couvrir amplement les dividendes versés par Peugeot S.A. et Faurecia à hauteur de 337 millions d'euros, le programme de rachats

d'actions du groupe à hauteur de 517 millions d'euros, ainsi que les autres flux financiers ; ils ont aussi conduit à une amélioration forte et rapide de la position financière nette des activités industrielles et commerciales qui passe d'un solde négatif de 511 millions d'euros à fin 2001 à un solde positif de 594 millions d'euros à fin 2002.

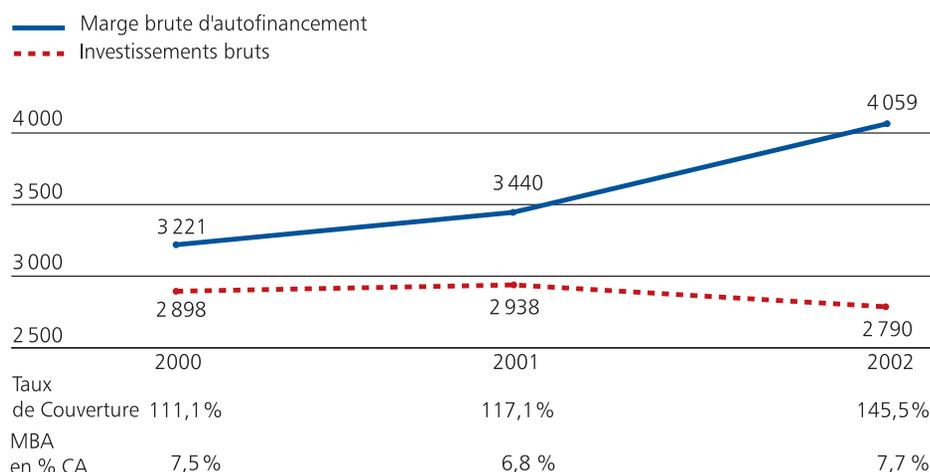
3.1. Flux d'exploitation des activités industrielles et commerciales

Le flux d'exploitation des activités industrielles et commerciales s'élève à 4 389 millions d'euros pour l'année 2002, à comparer à 3 018 millions d'euros en 2001 et 2 983 millions d'euros en 2000.

Marge brute d'autofinancement et investissements bruts en immobilisations corporelles des activités industrielles et commerciales

La marge brute d'autofinancement des activités industrielles et commerciales atteint en 2002 4 059 millions d'euros, soit 7,7 % du chiffre d'affaires, en progression de 18 % sur 2001 où la marge brute d'autofinancement s'est

élevée à 3 440 millions d'euros et 6,8 % du chiffre d'affaires ; en 2000 la marge brute d'autofinancement s'est élevée à 3 221 millions d'euros et 7,5 % du chiffre d'affaires.



Les besoins en fonds de roulement des activités industrielles et commerciales se sont réduits de 330 millions d'euros sur 2002, après un accroissement en 2001, à périmètre comparable, de 422 millions d'euros et de 238 millions d'euros en 2000. Par activité, cette évolution s'établit comme suit :

Pour l'activité automobile, les besoins en fonds de roulement se sont réduits de 372 millions d'euros, après une hausse de 367 millions d'euros en 2001 et de 474 millions en 2000. L'évolution provient en 2002 notamment de la hausse du crédit fournisseur, conséquence de l'écart entre un niveau normal de

production au cours des trois derniers mois de 2002 et un niveau faible de production au cours du dernier trimestre de 2001 en raison de la prudence suscitée par les événements internationaux de septembre 2001 ; 835 800 voitures ont été produites au cours du quatrième trimestre de 2002 contre 764 800 un an auparavant.

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Automobile	372	(367)	(474)
Transport et logistique	27	17	(220)
Equipement automobile	84	(127)	(37)
Autres activités	(153)	55	493
Total activités industrielles et commerciales	330	(422)	(238)

Les stocks de voitures neuves à fin 2002 sont en baisse de 1 % par rapport à leur niveau de fin 2001, malgré la très forte évolution de l'activité hors Europe de l'Ouest, destinations pour lesquelles les

délais d'approvisionnement sont plus longs et donc les stocks plus élevés qu'en Europe de l'Ouest. La forte maîtrise des stocks sur les trois dernières années est la conséquence directe de la force de la

demande pour les voitures de Peugeot et Citroën et de l'amélioration de l'organisation logistique de la division automobile :

(en unités)	Stocks de véhicules neufs		
	Constructeur	Réseau propre	Total
31 décembre 2000	217 300	48 400	266 300
30 juin 2001	271 000	55 200	326 400
31 décembre 2001	222 200	49 400	272 300
30 juin 2002	229 000	51 000	280 000
31 décembre 2002	216 500	53 000	269 500

Pour l'activité équipement automobile, les besoins en fonds de roulement se sont réduits de 84 millions d'euros ; ils s'étaient accrus de 127 millions d'euros en 2001 (à périmètre comparable) et 37 millions d'euros en 2000.

3.2. Flux d'exploitation des activités de financement

Les flux d'exploitation des activités de financement ont dégagé un solde positif de 796 millions d'euros contre un solde positif de 1 820 millions d'euros en 2001.

La marge brute d'autofinancement, qui reflète les résultats nets de l'activité, s'établit pour 2002 à 239 millions d'euros contre 160 millions d'euros en 2001 et 222 millions d'euros en 2000. La variation des actifs et passifs d'exploitation dégage

en 2002 un solde positif de 557 millions d'euros, après un solde positif de 1 660 millions d'euros en 2001. Ce solde correspond à la variation combinée des actifs de crédits, des refinancements mis en place et, dans une faible mesure, des variations de dettes et créances diverses liées à l'exploitation. En conséquence, ce solde correspond principalement à la constitution, sur les deux dernières années, d'une réserve de trésorerie de Banque PSA Finance, dans le cadre de la stratégie de financement décidée (cf. 1. ci-dessus).

3.3. Flux d'investissements

Les investissements corporels bruts du groupe s'établissent à 2 802 millions d'euros, légèrement en dessous du niveau atteint en 2001 (2 947 millions d'euros),

lui-même proche du niveau de 2000 (2 932 millions d'euros). Cette évolution correspond aux objectifs du groupe, qui visent à consacrer à moyen terme une enveloppe annuelle de 3 000 millions d'euros aux investissements corporels, destinés essentiellement au lancement de nouveaux produits et à l'expansion internationale du groupe. La maîtrise des investissements résulte, comme pour les frais de recherche et de développement, de l'efficacité de la politique de plates-formes, dont l'un des objectifs est de permettre la réutilisation des outils et équipements dédiés à une plate-forme pour tous les véhicules développés sur cette même plate-forme.

Par activité, les investissements corporels du groupe s'établissent comme suit :

Investissement corporels bruts

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Automobile	2 357	2 398	2 497
Transport et logistique	51	85	74
Équipement automobile	351	436	290
Autres activités	31	19	37
Total activités industrielles et commerciales	2 790	2 938	2 898
Activités de financement	12	9	34
Total PSA PEUGEOT CITROËN	2 802	2 947	2 932

Les cessions d'immobilisations corporelles sont revenues en 2002, à 177 millions d'euros, à leur niveau récurrent, après un montant exceptionnel de 450 millions d'euros en 2001 et 103 millions d'euros en 2000. Le chiffre de 2001 a reflété la cession pour 271 millions d'euros d'un ensemble immobilier en région parisienne dont le groupe n'avait plus l'utilisation.

Les acquisitions de titres de participations et de sociétés consolidées se sont établies au niveau faible de 81 millions d'euros, correspondant, pour les montants significatifs, au premier versement sur la constitution du capital de la société Toyota Peugeot Citroën Automobiles (TPCA). Les

acquisitions de 2001, à 1 608 millions d'euros comprennent, à hauteur de 1 495 millions d'euros, l'acquisition des activités automobiles de Sommer Allibert et, à hauteur de 63 millions d'euros, le rachat de la participation de l'Etat de Rio de Janeiro dans Peugeot Citroën do Brasil. Les acquisitions de 2000, à 182 millions d'euros, incluent pour l'essentiel une première augmentation de capital de Dong Feng Citroën Automotive Company (DCAC), pour un montant de 137 millions d'euros pour le groupe.

3.4. Flux des opérations financières

Y compris les activités de financement, le flux des opérations financières a repré-

senté une consommation de 2 474 millions d'euros, à comparer à une ressource de 3 416 millions d'euros en 2001 et une ressource de 696 millions d'euros en 2000.

Ce flux comprend notamment en emplois le versement de dividendes par Peugeot S.A. à hauteur de 294 millions d'euros, à comparer à 217 millions d'euros en 2001 et 118 millions d'euros en 2000. Il inclut également le rachat net de 12 231 422 actions Peugeot S.A., à un prix unitaire de 45,42 euros, correspondant à un montant global de 556 millions d'euros ; 517 millions d'euros ont été affectés en achats d'actions propres et 39 millions d'euros ont été

affectés à la couverture des plans d'options et inscrits en valeurs mobilières de placement. En 2001, 10 424 509 actions Peugeot S.A. ont été acquises en net, à un prix unitaire de 46,40 euros, pour un montant global de 484 millions d'euros. En 2000, 7 802 226 actions Peugeot S.A. ont été rachetées par le groupe, à un prix unitaire de 32,93 euros, pour un montant global de 257 millions d'euros ; un montant de 555 millions d'euros a par ailleurs été consacré au rachat d'obligations convertibles 2 % 1994-2001.

4. SITUATION FINANCIERE DU GROUPE

4.1. Capitaux propres

Le résultat de l'exercice 2002 a permis de conforter à nouveau les capitaux propres du groupe. Ces capitaux propres s'élèvent à fin 2002 à 10 984 millions d'euros, à comparer à 10 282 millions d'euros à fin 2001

Les capitaux propres par action, calculés sur le nombre d'actions hors auto-détention, s'élèvent à fin 2002 à 45,03 euros, en progression de 12,2 % sur le niveau de 40,15 euros atteint à fin 2001. A fin 2000, les capitaux propres par action se sont élevés à 35,70 euros et la hausse de 2001 a donc été de 12,4 %. Les capitaux propres par action couvrent ainsi 109 % du cours de l'action à fin 2002.

4.2. Position financière nette des activités industrielles et commerciales

La position financière nette des activités industrielles et commerciales, dont le calcul est détaillé en note 42 aux états consolidés, est l'indicateur qui reflète le mieux la situation financière du groupe à l'égard des tiers financiers. Il intègre la trésorerie nette, c'est-à-dire le solde des postes de trésorerie, de placements à court terme et de financements à court terme des activités industrielles et commerciales ainsi que le solde de leurs emprunts à long terme.

Au 31 décembre 2002, la position financière nette des activités industrielles et commerciales est positive de 594 millions d'euros, à comparer à un solde négatif de 511 millions d'euros à fin 2001 et un solde positif de 1 407 millions d'euros à fin 2000.

Pour 2001, l'évolution correspond à l'acquisition des activités automobiles de Sommer Allibert par Faurecia pour 1 495 millions d'euros et à la reprise des dettes nettes de ces activités pour 290 millions d'euros. Les flux générés par l'exploitation des activités industrielles et commerciales à 3 018 millions d'euros ont plus que couvert le solde net des investissements corporels (2 495 millions d'euros), le paiement des dividendes (217 millions d'euros) et les rachats d'actions (484 millions d'euros).

Pour 2002, le retour à une position financière nette significativement positive résulte de l'écart dégagé entre d'une part les flux générés par l'exploitation des sociétés industrielles et commerciales en forte hausse à 4 389 millions d'euros et d'autre part, le solde net des investissements corporels (2 618 millions d'euros), le paiement des dividendes (337 millions d'euros) et les rachats d'actions. Ont également impacté positivement la position financière nette l'effet de change sur l'endettement (307 millions d'euros) du fait principalement de l'endettement en real brésilien finançant une partie de la nouvelle usine d'assemblage automobile au Brésil, et pour 89 millions d'euros la cession de valeurs mobilières de placement préalablement comptabilisées à leur valeur historique.

5. ENGAGEMENTS DE RETRAITES COMPLEMENTAIRES ET D'INDEMNITES COMPLEMENTAIRES

Les salariés du groupe PSA PEUGEOT CITROËN bénéficient dans certains pays de

prestations de retraites ou de compléments de retraites, qui sont versés annuellement aux retraités, ou d'indemnités de départ, qui sont versées en une fois au moment du départ en retraite.

Ces systèmes sont soit de type prestations définies, auquel cas le salarié bénéficie de la part du groupe d'un complément de retraite fixé en fonction de paramètres tels que son âge, la durée de sa carrière, le montant de ses rémunérations, le montant des retraites versées par les organismes de Sécurité Sociale, soit du type contributions définies, auquel cas, le complément de retraite est fixé, lors du départ en retraite, par le capital accumulé par les contributions versées par le salarié et l'entreprise à des fonds extérieurs et placés sur les marchés financiers.

Le groupe privilégie la mise en place de systèmes à contributions définies, mieux à même d'assurer la sécurité de la retraite pour les salariés et d'éviter d'exposer l'entreprise aux risques financiers résultant des engagements pris. A cet effet, le groupe a, en 2002, mis en place de tels régimes à contributions définies en Espagne et au Brésil. En France, le groupe a décidé de mettre fin à l'acquisition de nouveaux droits dans le cadre du régime à prestations définies prévalant jusqu'au 30 juin 2002, sauf pour les salariés âgés de plus de 59 ans. Celui-ci est remplacé par un régime à cotisations définies qui bénéficiera à l'ensemble des salariés ayant une rémunération au-delà du plafond de cotisations du régime français obligatoire de Sécurité Sociale. Ce nouveau système sera alimenté par des cotisations de l'entreprise et du salarié fixées respectivement à 4 et 2 % de la part de la rémunération supérieure au plafond de la Sécurité Sociale. Les obligations de l'entreprise au titre des droits acquis avant le 30 juin 2002 par les salariés âgés de moins de 59 ans dans l'ancien régime à

prestations définies ont fait l'objet d'une externalisation complète sous forme du paiement d'une prime unique de 384 millions d'euros à une compagnie d'assurance-vie de premier plan ; en conséquence, les engagements du groupe à ce titre lui sont définitivement transférés. La prime d'assurance payée par le groupe a été financée par les fonds externes déjà constitués, à hauteur de 228 millions d'euros, et par versement complémentaire à due concurrence. Les effets de cette opération sur les résultats et le bilan du groupe sont détaillés en note 46 aux états financiers. En parallèle à cette importante réforme, les régimes de compléments de retraite à prestations définies accordés par le groupe aux salariés des filiales implantées en Grande-Bretagne ont été fermés à tous les salariés recrutés à partir de mai 2002. Ceux-ci bénéficient désormais d'un nouveau régime à cotisations définies abondé par l'entreprise en fonction des versements qu'ils effectuent. Les autres salariés continuent de bénéficier des anciens régimes à prestations définies, au financement desquels ils participent par le versement d'une cotisation, portée en 2002 à 4 % de la rémunération, contre 3 % précédemment.

Pour les régimes de retraites correspondant aux régimes à prestations définies qui subsistent après ces réformes, le groupe calcule la valeur actuelle des prestations futures à verser aux salariés et aux retraités suivant le modèle de la norme FAS 87.

Afin de couvrir ces engagements, le groupe a versé à des institutions externes chargées de la gestion des fonds, sous des formes juridiques dépendant du pays d'application, des sommes destinées au paiement futur des charges correspondantes. Ces sommes sont régulièrement complétées afin d'être ajustées au montant des engagements, la politique générale du groupe étant d'externaliser ces engagements, sauf dans les cas où les

conditions juridiques, financières ou fiscales ne le rendent pas possible ou pas souhaitable. Des provisions sont également constituées dans le bilan du groupe pour compléter ces fonds.

L'ensemble des engagements étant fixé à chaque fin d'exercice dans les conditions indiquées ci-dessus et compte tenu des fonds gérés par les institutions externes, les charges comptabilisées au cours de l'exercice correspondent :

- aux droits supplémentaires acquis par les salariés au cours de cet exercice, les droits étant généralement dépendants de l'ancienneté acquise dans le groupe ;
- à la variation de l'actualisation des droits existants en début d'exercice, compte tenu de l'écoulement d'une année ;
- à l'amortissement de l'écart de transition provenant d'une part de changements de certaines hypothèses lors des réestimations triennales, d'autre part de l'écart constaté entre le rendement réel des fonds externes et le rendement normalisé des fonds externalisés ;
- sous déduction du rendement normalisé attendu pour l'exercice à venir sur les fonds externalisés.

Afin de tenir compte des importantes évolutions constatées sur les paramètres économiques et financiers au cours de l'exercice 2002, le groupe a procédé à une révision des hypothèses sur lesquelles repose le calcul de ses engagements et le calcul des charges à comptabiliser. Le taux d'actualisation des prestations futures a été abaissé de 0,5 % en France à 5,25 % ; il est de 6 % au Royaume-Uni. Le taux d'inflation retenu a été augmenté de 0,25 % au Royaume-Uni à 2,25 % ; il est de 1,75 % en France. Enfin, le taux de rendement attendu des fonds a été réduit de 7,50 % à 6,50 % en France et maintenu à 7,25 % au Royaume-Uni pour le calcul de la charge 2003. Cette réduction a été réalisée en fonction de l'historique sur longue période des

rendements. Le taux de rendement réel obtenu a été en France négatif de 2,6 % en 2002 et de 0,9 % en 2001, positif de 3,3 % en 2000 et de 7,6 % sur la moyenne des 12 dernières années. Au Royaume-Uni, il a été négatif de 13 % en 2002, de 9,9 % en 2001, et de 4,6 % en 2000 et positif de 8,3 % sur la moyenne des douze dernières années. Dans ces deux pays, une durée de 12 ans est représentative de la durée des engagements couverts.

A fin 2002, la valeur actuelle des prestations futures à servir s'élève à 2 725 millions d'euros, à comparer à 2 879 millions d'euros à fin 2001. Les principales réductions sont le versement de prestations effectives à hauteur de 105 millions d'euros et la diminution des engagements suite à l'externalisation complète des droits acquis par les salariés français de moins de 59 ans au titre du régime à prestations définies à hauteur de 384 millions d'euros. Les engagements se sont accrus des nouveaux droits acquis par les salariés, désormais principalement au Royaume-Uni, et de l'effet de réactualisation des droits précédemment acquis à hauteur de 235 millions d'euros. Les changements d'hypothèse principalement de taux d'actualisation et de taux d'inflation mentionnés ci-dessus ont également accru les engagements de 199 millions d'euros. A fin 2002, les éléments différés, qui sont amortis sur la durée moyenne de service aux bénéficiaires, s'établissent à 980 millions d'euros, en hausse sur le niveau de 638 millions d'euros à fin 2001.

Cette hausse résulte pour 199 millions d'euros des écarts actuariels constatés suite au changement d'hypothèses intervenu à la fin de 2002 et pour 300 millions d'euros, de l'écart entre le rendement normalisé des fonds servant à la couverture des engagements et leur rendement effectif ; cette hausse est atténuée par la constatation immédiate en résultat de 95 millions d'euros

Financement du groupe

correspondant aux écarts actuariels au titre du régime français à prestations définies pour les salariés de moins de 59 ans et par l'amortissement normal, à hauteur de 35 millions d'euros, des éléments différés à fin 2001.

Les fonds servant à la couverture des engagements se sont contractés de 2 108 millions d'euros à fin 2001 à 1 668 millions d'euros à fin 2002. Cette contraction résulte principalement de l'utilisation de 228 millions d'euros pour couvrir partiellement la prime d'assurance-vie de 384 millions d'euros contrepartie de l'externalisation des droits acquis par les

salariés français de moins de 59 ans au titre du régime à prestations définies et à hauteur de 160 millions d'euros, de la baisse de valeur des fonds.

Les provisions figurant au bilan, qui couvrent également les engagements, sont stables à 247 millions d'euros (244 millions d'euros à fin 2001).

En dehors du Royaume-Uni, aucune obligation d'abonder les fonds ne pèse sur le groupe hormis celle d'assurer les prestations aux bénéficiaires au fur et à mesure de leurs échéances. Au Royaume-Uni, la réglementation pourrait conduire le groupe, sur la base des valeurs actuelles des fonds, à verser sur chacune des

trois prochaines années un maximum de 70 millions d'euros de fonds complémentaires.

La charge comptabilisée conformément aux normes décrites ci-dessus s'est élevée, hors effet de l'amortissement exceptionnel des éléments différés au titre des salariés français de moins de 59 ans, à 130 millions d'euros en 2002, à comparer à 90 millions d'euros en 2001 et 85 millions d'euros en 2000. La charge anticipée au titre de l'exercice 2003 s'élève à 164 millions d'euros.

Rentabilité des capitaux employés

1. DEFINITION ET METHODES

Le taux de rentabilité des capitaux employés est la mesure d'efficacité économique retenue par le groupe.

Les capitaux employés correspondent aux moyens que l'entreprise met en œuvre pour son activité opérationnelle.

Le résultat économique considéré pour calculer le taux de rentabilité des capitaux employés correspond pour l'essentiel à la marge opérationnelle corrigée des autres résultats reflétant la performance économique des actifs rentrant dans la définition des capitaux employés.

Le taux de rentabilité des capitaux employés avant impôts est le rapport du résultat économique au montant des capitaux employés de fin d'année. La

définition et le calcul des capitaux employés, du résultat économique et du taux de rentabilité des capitaux employés, sont détaillés en note 44 aux états financiers consolidés.

Pour obtenir un taux de rentabilité des capitaux employés après impôts, le groupe a choisi de retenir un taux d'impôt normatif de 33 1/3 % qui reflète en moyenne le taux qui s'applique à ses opérations courantes.

2. CAPITAUX EMPLOYES

Les capitaux employés à fin décembre 2002 s'élèvent à 15 407 millions d'euros, en léger retrait sur le niveau de fin 2001. L'entrée de DCAC dans le périmètre de consolidation a un impact de 259 millions d'euros. A périmètre comparable, les capitaux employés sont en recul de 3,2 %. Cette évolution reflète la maîtrise

des investissements du groupe, qui sont de plus en plus couverts par l'amortissement des actifs en cours d'exploitation. Elle traduit également la bonne maîtrise des stocks, qui s'établissent à un niveau comparable à celui atteint fin 2001, et notamment des stocks de véhicules neufs qui sont en léger recul. Elle résulte enfin du retour à un niveau normal du crédit fournisseur, qui était tombé à un niveau faible à fin 2001, en raison de la baisse de production décidée au cours du dernier trimestre 2001 (cf. Financement du groupe 3.1. ci-dessus).

Les capitaux employés à fin décembre 2001 se sont établis à 15 654 millions d'euros, en hausse de 2 666 millions d'euros par rapport à fin décembre 2000. Cette hausse a résulté de la conséquence de l'acquisition par Faurecia des activités automobiles de Sommer Allibert, qui a

représenté des capitaux employés de 1986 millions d'euros à la date d'acquisition. A périmètre comparable, les capitaux employés ont crû de 680 millions d'euros, soit 5,2 % par rapport à fin 2000. Cette

croissance, sensiblement inférieure à celles des ventes, a les mêmes origines que l'évolution constatée à fin 2002, sous réserve d'une réduction à fin 2001 du crédit fournisseur, qui a augmenté le

niveau des capitaux employés, en raison du faible niveau de production des derniers mois de 2001.

Capitaux employés

(en millions d'euros)	31.12.2002	31.12.2001	31.12.2000
Automobile	9 687	9 828	8 901
Financement	1 680	1 490	1 327
Transport et logistique	405	430	429
Equipement automobile	3 943	4 071	2 168
Autres activités et écritures de consolidation	(307)	(165)	163
Total PSA PEUGEOT CITROËN	15 407	15 654	12 988

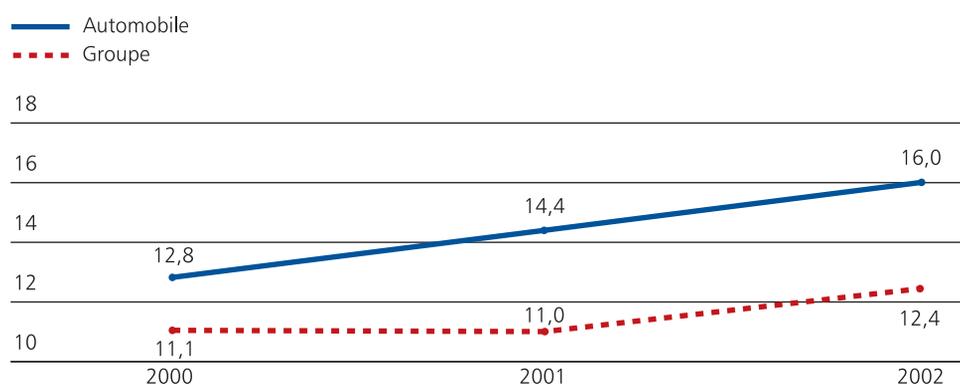
3. RENTABILITE DES CAPITAUX EMPLOYES

La rentabilité des capitaux employés après impôt progresse à nouveau sensiblement

pour s'établir à 12,4 % après 11,0 % en 2001 et 11,1 % en 2000. Cette hausse reflète la progression de la marge opérationnelle du groupe face à des capitaux

employés en léger retrait. La rentabilité des capitaux employés après impôt progresse notamment sensiblement pour la division automobile de 14,4 % à 16,0 %.

(en pourcentage)



Gestion des risques opérationnels et financiers

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN est exposé, dans ses différentes activités, à des risques qu'il s'efforce de maîtriser et de couvrir selon des méthodes et procédures définies et contrôlées de manière centralisée. Ces risques sont d'ordre opérationnel d'une part, d'ordre financier d'autre part. L'activité de financement comporte des risques spécifiques.

1. LA GESTION DES RISQUES OPERATIONNELS

Le groupe s'est doté d'une organisation pour prévenir et gérer les risques qui a pour objectif de mettre en place les moyens de minimiser les conséquences d'évènements pouvant compromettre son exploitation et de prévenir les risques de dysfonctionnement dans la conduite de ses projets ou dans la mise en œuvre de son organisation.

Le groupe assure la cohérence et la transversalité des actions menées au travers d'une direction centrale, la Direction de la Prévention et de la Gestion des Risques, qui élabore les méthodes de recensement et d'évaluation des risques et participe à la définition et au contrôle des plans de maîtrise des risques ; cette direction centrale s'appuie sur un réseau de correspondants ou d'experts dans les directions ou établissements du groupe, qui sont chargés de déployer la politique de prévention et de suivre l'avancement des plans d'actions préventifs et correctifs. Dans ce cadre, les risques sont appréciés d'une manière détaillée au moyen d'une méthode unique et des programmes sont mis en œuvre annuellement pour les maîtriser. Les vulnérabilités potentielles sont ainsi identifiées en amont et les moyens de protection ou de prévention sont dimensionnés aux enjeux.

Les principaux risques opérationnels du groupe sont ceux qui peuvent interrompre ou compromettre la continuité de son exploitation dans ses activités de conception, de production ou de distribution de ses produits, ou qui peuvent mettre en péril son personnel ou ses actifs matériels ou immatériels. Il s'agit en particulier des risques de détérioration des installations de recherche, des sites informatiques, des unités de production ou de distribution, par des évènements climatiques ou humains, ou des risques d'atteinte à l'intégrité ou à la confidentialité des systèmes d'information et des données qu'ils contiennent, ainsi qu'à l'image de l'entreprise.

Des programmes de prévention systématiques traitent en particulier des risques incendie, des carences des fournisseurs sur les approvisionnements et de la protection des parcs de véhicules. Le groupe investit dans des programmes de protection et de sauvegarde des données, de sécurisation des centres informatiques et de formation de son personnel à une meilleure maîtrise de l'information. Le groupe attache une importance particulière à la maîtrise de l'impact environnemental des sites industriels. La prévention des nuisances et des risques environnementaux est intégrée dans l'exploitation courante des moyens de production et des équipements généraux. Un pilotage central des fonctions dédiées à l'environnement industriel est assuré par la Direction de la Prévention et de la Gestion des Risques qui assure également un reporting environnemental centralisé.

Les organisations dédiées à la gestion environnementale, en particulier dans les établissements industriels du secteur automobile, satisfont aux exigences de la

norme ISO 14001 relative au management environnemental.

A l'échelle mondiale, les 20 sites de production principaux du groupe dans le domaine automobile ont ainsi été certifiés ISO 14001 entre 1999 et 2002 ; quatre autres sites seront certifiés en 2003. Un plan d'investissement annuel dédié à la réduction des nuisances et des risques environnementaux accompagne le déploiement du programme de certification. Par ailleurs, les projets industriels font l'objet d'un examen entre les concepteurs, le site industriel concerné, les experts des directions techniques, et les spécialistes centraux de l'environnement afin d'identifier les enjeux et de déterminer les réponses à y apporter.

La politique d'assurance du groupe s'appuie sur les démarches de prévention des risques ; elle est orientée vers la couverture de sinistres majeurs et prend en compte des franchises adaptées. Conclue avec des assureurs et réassureurs notoirement solvables, avec l'appui de cabinets de conseil en assurance de premier plan spécialisés dans la couverture des grands risques, les programmes mondiaux d'assurance que le groupe a mis en place couvrent notamment :

- les dommages matériels subis par le groupe ainsi que les pertes d'exploitation consécutives, jusqu'à un montant de 1 500 millions d'euros, hors division équipement automobile et de 228 millions d'euros pour la division équipement automobile ;
- les dommages corporels, matériels et immatériels subis par des tiers, qui pourraient engager la responsabilité civile du groupe, hors division équipement automobile, notamment du fait

des produits fabriqués, jusqu'à un montant de 150 millions d'euros ; la division équipement automobile dispose à ce titre de couvertures spécifiques ;

- les véhicules neufs sur parcs jusqu'à 46 millions d'euros ;
- les véhicules et pièces en cours de transport dans une limite de 45 millions d'euros.

La bonne statistique de sinistres a permis au groupe de maintenir en 2003 les garanties des programmes d'assurance, tout en contenant l'augmentation des primes dans un marché mondial des assurances particulièrement tendu.

2. RISQUES JURIDIQUES

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN est exposé à des risques juridiques liés à sa situation d'employeur, de concepteur et de distributeur de véhicules, d'acheteur de composants et de fournisseur de services.

Ces différents risques sont maîtrisés par la mise en œuvre de politiques de prévention dans les domaines de l'hygiène et de la sécurité du travail, de l'environnement industriel, de la propriété industrielle et intellectuelle, ainsi que la priorité donnée à la maîtrise de la sécurité des véhicules et à la qualité de ses produits ou services.

Dans son activité automobile, le groupe peut, en particulier, se trouver confronté, dans certains cas, à des litiges pouvant naître à l'occasion de ses relations avec son réseau de distribution et avec sa clientèle. La distribution des véhicules et des services après-vente en Europe a été modifiée par le Règlement d'exemption européen n° 1400/02 du 31 juillet 2002

sur la distribution automobile. Le groupe n'anticipe pas que le nouveau règlement conduise à exposer sa division automobile à des risques juridiques particuliers.

A fin 2002, les sociétés du groupe ne sont pas exposées à des litiges ayant eu ou pouvant avoir un impact significatif sur ses comptes.

3. RISQUES FINANCIERS

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN est exposé dans ses activités industrielles, et essentiellement dans son activité automobile, aux risques financiers pouvant résulter de la variation des cours de change de certaines monnaies du fait de la localisation respective de ses sites de production, situés principalement dans la zone euro, et de ses sites de vente. Ces risques ont été limités depuis le début 1999 par la mise en œuvre de l'euro, de sorte que les risques concernent désormais principalement la livre sterling et, dans une moindre mesure, le peso argentin, le real brésilien, le zloty polonais et le yen japonais.

La gestion du risque de change de l'activité automobile est basée sur un principe de facturation des entités de production du groupe aux entités de commercialisation dans la monnaie locale de ces dernières, sauf dans les cas exceptionnels où cette monnaie n'est pas convertible. Ces facturations inter-sociétés font l'objet, de manière systématique, d'une couverture de change à terme de leur règlement, qui est fixée sur la base du cycle d'exploitation des filiales, via la filiale spécialisée du groupe, PSA International, ou sous son contrôle lorsque la monnaie n'est pas convertible. Conformément à ces principes, le groupe

n'effectue pas d'opération de couverture de change sur ses ventes futures ; la marge opérationnelle est donc sujette dans le futur à des variations en fonction de l'évolution des taux de change. Cependant le groupe a, à fin 2002, acquis des options de vente de yen pour assurer un taux minimum de change pour ses ventes de véhicules au Japon jusqu'en 2005 et pour un montant nominal total de 765 millions d'euros.

Sur la base des chiffres de 2002, le groupe estime qu'une variation de 1 % de l'euro contre toutes monnaies a un impact de l'ordre de 70 millions d'euros sur la marge opérationnelle consolidée. Par ailleurs, une variation de 1 % de la livre sterling contre euro a un impact de l'ordre de 38 millions d'euros sur la marge opérationnelle consolidée.

Le groupe n'est pas exposé de manière significative dans ses activités industrielles et commerciales aux variations de taux d'intérêt.

Le groupe accorde enfin une attention particulière à la sécurité des paiements des biens et services qu'il délivre à ses clients. Les relations avec les concessionnaires des marques Peugeot et Citroën sont gérées dans le cadre de l'organisation de financement des ventes décrites ci-dessous. Les paiements des autres clients du groupe font l'objet de mécanismes appropriés de sécurisation. Par ailleurs, les règlements intra-groupe font l'objet de manière systématique de couverture du risque politique à chaque fois que nécessaire.

4. RISQUES DE L'ACTIVITE DE FINANCEMENT

La division financement du groupe a pour principales activités, d'une part, de financer les stocks de véhicules neufs et de pièces de rechange des concessionnaires et, d'autre part, d'offrir à la clientèle finale une gamme complète de financements sous forme de crédit ou de location avec option d'achat et de services associés.

La division financement est ainsi exposée à des risques relatifs à la solvabilité de ses débiteurs. Les risques sur les concessionnaires, qui sont répartis sur un grand nombre de contreparties, sont gérés en interne par des comités de crédit dans chaque pays et un comité central de crédit, qui agissent dans le cadre de limites définies et contrôlées. Les risques sur la clientèle finale, qui sont répartis sur un encore plus grand nombre de contreparties, sont gérés par des procédures de score, les risques sur les clients d'importance unitaire significative étant gérés suivant des procédures analogues à celles décrites ci-dessus pour la gestion des risques sur les concessionnaires.

Les risques sont systématiquement l'objet de provisions, qui sont constituées sur une base statistique dès l'accord de financement ; la quotité provisionnée est ajustée régulièrement en fonction des pertes constatées pays par pays. Par ailleurs, les risques individuels significatifs sont l'objet, lorsqu'ils sont avérés, de provisions spécifiques.

Le refinancement de cette activité est assuré pour l'essentiel, d'une part, par les capitaux propres qui lui sont assignés et, d'autre part, par émissions de titres sur les marchés financiers et emprunt auprès de banques. Ces mécanismes exposent la division financement à des risques liés à l'adéquation des échéances, des devises et des conditions de taux d'intérêt de l'actif et du passif. La politique du groupe vise à neutraliser l'effet des variations de taux d'intérêt et de fluctuation des cours de change sur la marge opérationnelle de l'activité de financement. Les risques sont gérés en conséquence par l'utilisation d'instruments financiers appropriés, de manière à assurer la convergence effective des structures de taux d'intérêt et de devises des actifs et des passifs.

La nécessité de disposer à chaque instant des ressources nécessaires au refinancement de cette activité expose le groupe à un risque de liquidité. Celui-ci est couvert dans le cadre de la stratégie de financement (cf. Financement du groupe 1. ci-dessus) par le biais d'une adéquation des échéances, des financements à celles des actifs, par des liquidités disponibles, par des lignes de crédit confirmées non tirées, par une diversification forte des ressources de financement et enfin par une capitalisation adéquate de Banque PSA Finance.

Les opérations effectuées sur les marchés financiers pour la gestion des risques de change et de taux d'intérêt du groupe, la gestion de ses flux de paiement et la gestion de sa trésorerie l'exposent à des risques de contrepartie. Le groupe minimise ces risques par des procédures de contrôle interne limitant le choix des contreparties à des banques et établissements financiers de premier plan.

Chiffre d'affaires du 1^{er} trimestre 2003

Le chiffre d'affaires consolidé au 31 mars 2003 s'établit à 13 841 millions d'euros, en augmentation de 3 % par rapport à celui du premier trimestre de 2002 qui s'élevait à 13 439 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires réalisé au titre de l'activité automobile, à 11 222 millions d'euros, marque une progression de 3,1 % par rapport au chiffre d'affaires des trois premiers mois de 2002.

Les ventes mondiales consolidées, à 823 800 unités, augmentent de 1,7 % par rapport à celles de la même période de 2002.

En Europe de l'Ouest, le marché des voitures particulières et véhicules utilitaires légers affiche à fin mars 2003 un recul de 2,6 %. Dans ce contexte, PSA PEUGEOT CITROËN augmente ses immatriculations de 2,5 % et poursuit la croissance de ses parts de marché avec une pénétration de 16,4 % à fin mars 2003, contre 15,5 % un an auparavant. Par rapport au premier trimestre de 2002, la part de marché du groupe progresse en France (35,2 %, contre 33,9 %), en Espagne (23,3 %, contre 22,3 %), en Allemagne (5,9 %, contre 5,5 %) et s'accroît plus sensiblement en Italie (11,8 %, contre 9,2 %) et dans les autres pays d'Europe (16,3 %, contre 14,9 %).

Les ventes en Europe de l'Ouest, c'est-à-dire les facturations de voitures à concessionnaires, s'accroissent de 1,4 % à 660 000 unités.

Les ventes en dehors d'Europe de l'Ouest portent sur 163 800 unités et progressent de 2,9 % par rapport aux trois premiers mois de 2002.

Pour la zone Europe centrale et orientale et Turquie, les ventes s'accroissent de 31,5 %, à 46 000 unités, dans des marchés globalement en reprise.

En Amérique latine, les ventes reculent de 10,8 %, à 26 900 unités. Au Brésil, les ventes s'établissent à 15 200 unités, soit un recul de 8,5 % analogue à celui du marché, et le groupe atteint une part de marché de 4,9 %, contre 4,5 % en 2002.

En Chine, le marché continue sa forte croissance (+ 94 %) et les ventes du groupe s'élèvent à 26 500 unités, en progression de 120,6 % par rapport à celles des trois premiers mois de 2002. La pénétration du groupe atteint 7,2 % à fin mars 2003.

Le chiffre d'affaires des activités de financement s'est élevé à 431 millions d'euros, en augmentation de 3,6 % par rapport à celui du premier trimestre de

2002. Les encours de crédit totaux du groupe Banque PSA Finance s'élèvent à 18,9 milliards d'euros à fin mars 2003, en hausse de 6,6 % par rapport à leur niveau du 31 mars 2002. La production de nouveaux contrats de financements à fin mars 2003 porte sur 220 700 contrats, en hausse de 7 % par rapport à celle des trois premiers mois de 2002.

Le chiffre d'affaires de l'activité transport et logistique est ressorti à 695 millions d'euros, contre 651 millions d'euros pour la même période de 2002, en hausse de 6,8 %.

Le chiffre d'affaires de l'activité équipement automobile s'inscrit à 2 582 millions d'euros, contre 2 391 millions d'euros à fin mars 2002. Hors évolution du prix des catalyseurs intégrés aux systèmes d'échappement, le chiffre d'affaires est en progression de 10,7 %, reflétant le bon niveau d'activité du groupe Faurecia, en particulier pour les sièges d'automobiles.

Le chiffre d'affaires des autres activités s'établit à 218 millions d'euros au 31 mars 2003, contre 238 millions d'euros à fin mars 2002.



Données statistiques



Données statistiques

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES SUR LES MARCHES EUROPEENS

	2002	2001	2000
France	2 145 100	2 254 700	2 133 900
Allemagne	3 252 900	3 341 700	3 378 300
Autriche	279 500	293 500	309 400
Belgique-Luxembourg	511 000	531 500	557 100
Danemark	111 600	96 200	112 700
Espagne	1 331 900	1 425 600	1 381 300
Finlande	116 900	109 500	134 600
Grèce	268 500	280 200	290 200
Irlande	156 100	164 700	230 800
Italie	2 270 900	2 413 500	2 423 100
Norvège	88 700	92 000	97 400
Pays-Bas	510 700	530 200	597 600
Portugal	226 100	255 200	257 900
Royaume-Uni	2 563 600	2 458 800	2 221 700
Suède	254 600	246 600	290 500
Suisse	296 100	316 600	316 500
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)	14 384 200	14 810 500	14 733 000

Source : C.C.F.A.

IMMATRICULATIONS DE VEHICULES UTILITAIRES SUR LES MARCHES EUROPEENS

(MOINS DE 5 TONNES)

	2002	2001	2000
France	404 900	433 900	415 000
Allemagne	192 600	206 300	212 300
Autriche	22 400	24 100	27 200
Belgique-Luxembourg	54 000	64 400	57 200
Danemark	32 200	31 500	33 100
Espagne	269 100	287 700	299 200
Finlande	15 300	15 100	15 100
Grèce	18 800	20 600	23 000
Irlande	34 700	38 700	41 500
Italie	254 700	230 700	225 500
Norvège	24 700	33 800	31 600
Pays-Bas	81 100	84 200	96 600
Portugal	79 400	98 900	152 800
Royaume-Uni	271 800	259 800	245 200
Suède	28 900	29 200	31 800
Suisse	23 000	25 400	24 100
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)	1 807 600	1 884 300	1 931 200

Source : C.C.F.A.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES ET VEHICULES UTILITAIRES EN EUROPE PAR CONSTRUCTEUR

(MOINS DE 5 TONNES)

	2002		2001		2000	
	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)
Marque Peugeot	1 437 100	8,9	1 443 600	8,7	1 318 900	7,9
Marque Citroën	1 073 900	6,6	1 060 400	6,3	959 600	5,8
PSA PEUGEOT CITROËN	2 511 000	15,5	2 504 000	15,0	2 278 500	13,7
groupe Volkswagen	2 797 800	17,3	2 965 100	17,8	2 956 400	17,7
Renault	1 827 600	11,3	1 863 100	11,2	1 830 300	11,0
groupe Ford	1 823 500	11,3	1 863 400	11,2	1 795 900	10,8
groupe General Motors	1 545 700	9,6	1 688 600	10,1	1 683 300	10,1
groupe Fiat	1 455 600	9,0	1 686 200	10,1	1 737 000	10,4
Daimler-Chrysler	1 118 500	6,9	1 121 000	6,7	1 085 100	6,5
groupe Toyota	709 900	4,4	635 000	3,8	645 700	3,9
BMW	617 700	3,8	545 000	3,3	499 900	3,0
Marques japonaises	1 147 400	7,1	1 137 300	6,8	1 309 300	7,9
Coréens	422 900	2,6	449 800	2,7	558 600	3,4
Autres marques	214 200	1,3	236 300	1,5	284 100	1,7

Source : C.C.F.A.

GRUPE PSA PEUGEOT CITROËN IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES SUR LES MARCHES EUROPEENS

	2002		2001		2000	
	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)
France	720 200	33,6	761 900	33,8	659 100	30,9
Allemagne	174 600	5,4	158 400	4,7	150 500	4,5
Autriche	24 300	8,7	23 300	7,9	21 000	6,8
Belgique-Luxembourg	109 700	21,5	104 400	19,7	98 400	17,7
Danemark	30 400	27,2	24 500	25,4	21 900	19,5
Espagne	295 200	22,2	311 900	21,9	306 100	22,2
Finlande	14 500	12,4	12 200	11,1	12 500	9,3
Grèce	39 600	14,8	36 600	13,0	37 900	13,1
Irlande	13 500	8,7	12 100	7,3	14 700	6,4
Italie	225 600	9,9	195 400	8,1	183 100	7,6
Norvège	10 100	11,4	9 200	10,0	7 800	8,0
Pays-Bas	75 100	14,7	69 300	13,1	65 100	10,9
Portugal	41 500	18,4	42 500	16,7	40 000	15,5
Royaume-Uni	339 300	13,2	334 800	13,6	273 600	12,3
Suède	22 500	8,9	16 400	6,7	12 600	4,3
Suisse	26 900	9,1	26 600	8,4	24 900	7,9
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)	2 163 000	15,0	2 139 500	14,5	1 929 200	13,1

GRUPE PSA PEUGEOT CITROËN IMMATRICULATIONS DE VEHICULES UTILITAIRES SUR LES MARCHES EUROPEENS

(MOINS DE 5 TONNES)

	2002		2001		2000	
	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)
France	144 400	35,7	151 500	34,9	152 000	36,6
Allemagne	11 800	6,2	12 900	6,3	11 700	5,5
Autriche	2 000	8,9	2 400	10,1	2 500	9,1
Belgique-Luxembourg	14 100	26,1	16 800	26,1	12 900	22,6
Danemark	6 500	20,1	6 800	21,7	6 200	18,6
Espagne	66 100	24,6	70 400	24,5	68 800	23,0
Finlande	2 000	12,6	1 700	11,3	1 500	10,1
Grèce	1 400	7,4	1 700	8,1	1 200	5,1
Irlande	4 700	13,5	5 500	14,1	6 300	15,2
Italie	18 200	7,2	14 200	6,2	11 200	5,0
Norvège	3 400	13,5	5 700	16,8	3 400	10,7
Pays-Bas	12 100	15,0	14 400	17,1	14 300	14,9
Portugal	15 900	20,0	17 100	17,3	20 300	13,3
Royaume-Uni	38 500	14,2	37 000	14,3	31 500	12,9
Suède	4 900	17,0	4 300	14,6	3 500	10,9
Suisse	2 000	8,6	2 100	8,2	2 000	8,5
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)	348 000	19,3	364 500	19,4	349 300	18,1

GRUPE PSA PEUGEOT CITROËN IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES ET VEHICULES UTILITAIRES SUR LES MARCHES EUROPEENS

(MOINS DE 5 TONNES)

	2002		2001		2000	
	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)
France	864 600	33,9	913 400	34,0	811 100	31,8
Allemagne	186 400	5,4	171 300	4,8	162 200	4,5
Autriche	26 300	8,7	25 700	8,1	23 400	7,0
Belgique-Luxembourg	123 800	21,9	121 300	20,4	111 400	18,1
Danemark	36 900	25,6	31 300	24,5	28 100	19,3
Espagne	361 400	22,6	382 300	22,3	374 900	22,3
Finlande	16 400	12,4	13 900	11,2	14 000	9,3
Grèce	41 000	14,3	38 200	12,7	39 000	12,5
Irlande	18 200	9,5	17 600	8,6	21 000	7,7
Italie	243 900	9,7	209 600	7,9	194 300	7,4
Norvège	13 400	11,9	14 900	11,8	11 200	8,7
Pays-Bas	87 200	14,7	83 600	13,6	79 400	11,4
Portugal	57 400	18,8	59 700	16,8	60 300	14,7
Royaume-Uni	377 900	13,3	371 800	13,7	305 100	12,4
Suède	27 400	9,7	20 700	7,5	16 100	5,0
Suisse	28 800	9,0	28 700	8,4	27 000	7,9
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)	2 511 000	15,5	2 504 000	15,0	2 278 500	13,7

MARQUE PEUGEOT IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES ET VEHICULES UTILITAIRES SUR LES MARCHES EUROPEENS
 (MOINS DE 5 TONNES)

	2002		2001		2000	
	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)
France	507 800	19,9	543 400	20,2	472 500	18,5
Allemagne	113 200	3,3	106 200	3,0	106 200	3,0
Autriche	17 600	5,8	17 200	5,4	14 800	4,4
Belgique-Luxembourg	64 300	11,4	62 700	10,5	61 800	10,1
Danemark	21 200	14,8	18 500	14,5	17 200	11,8
Espagne	171 900	10,7	182 300	10,6	169 000	10,1
Finlande	8 500	6,5	7 900	6,3	8 600	5,7
Grèce	22 700	7,9	18 100	6,0	17 500	5,6
Irlande	10 700	5,6	10 400	5,1	12 500	4,6
Italie	143 100	5,7	126 400	4,8	112 200	4,2
Norvège	8 700	7,6	10 200	8,1	7 500	5,9
Pays-Bas	55 900	9,4	55 400	9,0	52 800	7,6
Portugal	31 900	10,4	32 500	9,2	34 400	8,4
Royaume-Uni	224 300	7,9	220 600	8,1	202 200	8,2
Suède	17 200	6,1	13 100	4,8	11 400	3,5
Suisse	18 100	5,7	18 700	5,5	18 300	5,4
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)	1 437 100	8,9	1 443 600	8,7	1 318 900	7,8

MARQUE CITROËN IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES ET VEHICULES UTILITAIRES SUR LES MARCHES EUROPEENS
 (MOINS DE 5 TONNES)

	2002		2001		2000	
	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)
France	356 800	14,0	370 000	13,8	338 600	13,3
Allemagne	73 200	2,1	65 200	1,8	55 900	1,6
Autriche	8 700	2,9	8 500	2,7	8 700	2,6
Belgique-Luxembourg	59 500	10,5	58 500	9,8	49 600	8,1
Danemark	15 600	10,9	12 800	10,0	10 900	7,5
Espagne	189 500	11,8	200 100	11,7	205 900	12,3
Finlande	7 900	6,0	6 000	4,9	5 400	3,6
Grèce	18 200	6,4	20 000	6,7	21 600	6,9
Irlande	7 500	3,9	7 100	3,5	8 500	3,1
Italie	100 800	4,0	83 300	3,2	82 100	3,1
Norvège	4 800	4,2	4 700	3,7	3 600	2,8
Pays-Bas	31 300	5,3	28 300	4,6	26 600	3,8
Portugal	25 500	8,4	27 100	7,7	25 800	6,3
Royaume-Uni	153 600	5,4	151 300	5,6	103 000	4,2
Suède	10 300	3,6	7 600	2,8	4 700	1,5
Suisse	10 700	3,4	9 900	2,9	8 700	2,6
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)	1 073 900	6,6	1 060 400	6,4	959 600	5,8

GRUPE PSA PEUGEOT CITROËN - PRODUCTION PAR MODELE

(voitures particulières et véhicules utilitaires)	2002	2001	2000
MARQUE PEUGEOT			
106	69 500	112 400	137 500
206	843 900	820 100	737 400
306	15 500	124 900	278 300
307	534 500	308 200	500
405	124 000	80 000	57 400
406	125 500	192 100	259 500
504/Paykan	3 100	4 900	5 800
607	27 200	37 800	23 500
806	-	20 000	22 400
807	14 800	-	-
Expert	28 600	32 300	29 500
Partner	118 100	130 000	110 600
J9	-	-	3 000
Boxer	42 500	43 600	44 400
TOTAL	1 947 200	1 906 300	1 709 800
(dont véhicules équipés de moteurs diesel)	(888 700)	(852 000)	(767 700)
(dont voitures particulières)	(1 764 500)	(1 720 100)	(1 528 900)
(dont véhicules utilitaires)	(182 700)	(186 200)	(180 900)
MARQUE CITROËN			
Saxo	155 600	242 800	289 300
C3	204 300	300	-
ZX	79 400	52 900	53 900
Xsara	449 800	459 600	453 700
C5	157 100	157 100	800
Xantia	-	26 300	79 600
XM	-	-	2 400
Evasion	-	17 500	17 500
C8	11 900	-	-
Jumpy	24 900	26 700	24 100
C15	30 600	34 600	40 100
Berlingo	162 300	170 400	168 400
Jumper	39 000	41 800	37 800
TOTAL	1 314 900	1 230 000	1 167 600
(dont véhicules équipés de moteurs diesel)	(735 300)	(689 300)	(637 100)
(dont voitures particulières)	(1 129 500)	(1 037 600)	(981 300)
(dont véhicules utilitaires)	(185 500)	(192 400)	(186 300)
TOTAL PSA PEUGEOT CITROËN	3 262 100	3 136 300	2 877 400
(dont véhicules équipés de moteurs diesel)	(1 624 000)	(1 541 300)	(1 404 800)
(dont voitures particulières)	(2 894 000)	(2 757 700)	(2 510 200)
(dont véhicules utilitaires)	(368 100)	(378 600)	(367 200)

GRUPE PSA PEUGEOT CITROËN - VENTES MONDIALES CONSOLIDES

(voitures particulières et véhicules utilitaires)	2002	2001	2000
VENTES EUROPE OCCIDENTALE			
France :			
Peugeot	513 300	550 500	486 400
Citroën	358 000	364 700	346 400
PSA PEUGEOT CITROËN	871 300	915 200	832 800
Autres pays d'Europe occidentale :			
Peugeot	948 500	934 500	863 600
Citroën	737 200	695 800	639 900
PSA PEUGEOT CITROËN	1 685 700	1 630 300	1 503 500
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE			
Peugeot	1 461 800	1 485 000	1 350 000
Citroën	1 095 200	1 060 500	986 300
PSA PEUGEOT CITROËN	2 557 000	2 545 500	2 336 300
VENTES HORS D'EUROPE OCCIDENTALE			
Europe centrale et orientale et Turquie :			
Peugeot	109 100	89 700	92 800
Citroën	59 600	45 400	51 100
PSA PEUGEOT CITROËN	168 700	135 100	143 900
Afrique :			
Peugeot	55 400	53 000	37 700
Citroën	17 300	18 500	13 000
PSA PEUGEOT CITROËN	72 700	71 500	50 700
Amérique :			
Peugeot	90 700	89 200	86 200
Citroën	30 200	29 800	20 100
PSA PEUGEOT CITROËN	120 900	119 000	106 300
Asie-Océanie :			
Peugeot	212 800	156 800	83 500
Citroën	105 600	76 500	68 300
PSA PEUGEOT CITROËN	318 400	233 300	151 800
Autres :			
Peugeot	25 600	25 500	23 600
Citroën	4 200	2 900	3 100
PSA PEUGEOT CITROËN	29 800	28 400	26 700
TOTAL VENTES HORS EUROPE OCCIDENTALE			
Peugeot	493 600	414 200	323 800
Citroën	216 900	173 100	155 600
PSA PEUGEOT CITROËN	710 500	587 300	479 400
TOTAL VENTES MONDIALES			
Peugeot	1 955 400	1 899 200	1 673 800
Citroën	1 312 100	1 233 600	1 141 900
PSA PEUGEOT CITROËN	3 267 500	3 132 800	2 815 700

EFFECTIFS DU GROUPE

	2002	2001
AUTOMOBILE	133 300	129 700
Dont :		
* France	95 600	95 000
* Autres pays	37 700	34 700
FINANCEMENT	2 200	2 100
TRANSPORT ET LOGISTIQUE	8 000	7 700
EQUIPEMENT AUTOMOBILE	52 200	49 700
AUTRES ACTIVITES	2 900	3 300
TOTAL PSA PEUGEOT CITROËN	198 600	192 500
Dont :		
* France	123 700	123 700
* Autres pays	74 900	68 800

GROUPE PSA PEUGEOT CITROËN - OUTIL INDUSTRIEL

Sites de montage	Modèles fabriqués au 1 ^{er} janvier 2003	Production 2002
USINES TERMINALES		
Aulnay (France)	Saxo, 106, C3	382 600
Madrid (Espagne)	Xsara, C3	123 100
Mangualde (Portugal)	Citroën Berlingo, Peugeot Partner	50 900
Mulhouse (France)	206, 206 CC, 307	470 700
Palomar (Argentine)	206, Citroën Berlingo, Peugeot Partner	17 800
Poissy (France)	206	353 100
Porto Real (Brésil)	206, Xsara Picasso	48 200
Rennes (France)	Xsara, C5	272 900
Ryton (Grande-Bretagne)	206, 206 SW	199 200
Sochaux (France)	307, 307 SW, 406, 607	434 100
Vigo (Espagne)	Xsara Picasso, C15, Citroën Berlingo, Peugeot Partner	496 100
USINES MECANIQUE ET BRUTS		
Asnières (France)	Décolletage, hydraulique	-
Caen (France)	Liaisons au sol et transmissions	-
Charleville (France)	Fonderie d'aluminium et de ferreux	-
Melun-Sénart (France)	Pièces de rechange	-
Metz (France)	Boîtes de vitesses	1 691 400
Saint-Ouen (France)	Emboutissage	-
Sept-Fons (France)	Fonderie de ferreux	-
Trémery (France)	Moteurs essence EW et moteurs diesel DV et DW	1 615 700
Valenciennes (France)	Boîtes de vitesses	1 524 900
Vesoul (France)	Expédition CKD, pièces de rechange	-

FILIALES COMMUNES AVEC D'AUTRES CONSTRUCTEURS

(SITUATION AU 31 DECEMBRE 2002)

Filiales	Production	Production annuelle
FRANCE FRANÇAISE DE MECANIQUE 50 % Peugeot Citroën Automobiles 50 % Renault	Fonderie de ferreux Moteurs : *TU + TUF + TUD *DV *D (Renault) *ES	1 204 100 333 800 445 500 19 800
SEVELNORD 50 % Peugeot Citroën Automobiles 50 % Fiat	Peugeot 807 Peugeot Expert Citroën C8 Citroën Jumpy Fiat Ulysse Fiat Scudo Lancia Phedra	Production totale : 125 700
ETRANGER SOCIETA EUROPEA VEICOLI LEGGERI - (ITALIE) 50 % Peugeot Citroën Automobiles 50 % Fiat	Peugeot Boxer Citroën Jumper Fiat Ducato	Production totale : 179 300

Annexes au Rapport du Directoire

Comptes consolidés et notes aux états financiers consolidés	133
Comptes consolidés sur 5 ans	181
Liste des sociétés consolidées	185
Indicateurs sociaux et environnementaux	
Indicateurs sociaux	192
Indicateurs environnementaux - Consommations et émissions voitures	196
Indicateurs environnementaux - Consommations et émissions usines	199
Commentaires sur les comptes et le bilan de la société Peugeot S.A.	202
Comptes sociaux et Annexe	204
Comptes sociaux sur 5 ans	217
Filiales et Participations au 31 décembre 2002	218
Inventaire des valeurs mobilières en portefeuille	220
Organes de Surveillance et de Direction	221
Renseignements concernant le capital	224

Rapports des Commissaires aux Comptes

Rapport des Commissaires aux Comptes sur les comptes consolidés	226
Rapport général des Commissaires aux Comptes sur les comptes annuels	227
Rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les conventions réglementées	228
Rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur la réduction de capital en cas d'annulation des actions achetées	231
Rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur le projet d'augmentation de capital réservée aux salariés	232
Rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les émissions de valeurs mobilières avec délégation	233

Informations sur la Société Peugeot S.A.

Renseignements sur la Société Peugeot S.A.	234
Organigramme	236
Informations boursières détaillées	238
Tableau des autorisations financières en vigueur	240

Résolutions	242
--------------------	------------

Responsable du rapport et Tableau de concordance	245
---	------------

Comité des Directeurs	248
------------------------------	------------

Comptes de résultats consolidés

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES			
Chiffre d'affaires net, hors taxes	52 906	50 288	42 978
Charges opérationnelles			
Coûts des biens et services vendus	(40 196)	(38 647)	(31 946)
Frais généraux et commerciaux	(8 251)	(7 504)	(7 550)
Frais d'études, de recherche et de développement	(1 865)	(1 733)	(1 625)
	(50 312)	(47 884)	(41 121)
Marge opérationnelle	2 594	2 404	1 857
Coût des départs anticipés de certains salariés	(158)	(31)	32
Autres produits et (charges)			
Frais de rationalisation des structures (note 9)	(124)	(115)	(41)
Produits (Frais) financiers nets (note 10)	(25)	(48)	86
Autres revenus et (charges) nets (note 11)	22	193	21
	(127)	30	66
Résultat avant impôts des sociétés intégrées	2 309	2 403	1 955
Impôts sur les résultats (note 13)	(666)	(750)	(601)
Résultat net des sociétés industrielles et commerciales intégrées	1 643	1 653	1 354
ACTIVITES DE FINANCEMENT			
Chiffre d'affaires			
Hors groupe	1 530	1 375	1 203
Intra groupe	170	212	184
	1 700	1 587	1 387
Charges opérationnelles (note 12)	(1 381)	(1 339)	(1 123)
Marge opérationnelle	319	248	264
Autres produits et (charges)	(3)	(4)	(3)
Résultat avant impôts des sociétés intégrées	316	244	261
Impôts sur les résultats (note 13)	(111)	(85)	(112)
Résultat net des sociétés de financement intégrées	205	159	149
Résultat net des sociétés intégrées du groupe	1 848	1 812	1 503
Part dans le résultat net des sociétés en équivalence (note 18 c)	22	9	19
Amortissements des écarts d'acquisition	(163)	(140)	(199)
Résultat net de l'ensemble consolidé	1 707	1 681	1 323
(Bénéfice) perte revenant aux intérêts minoritaires	(17)	10	(11)
Résultat net - Part du groupe	1 690	1 691	1 312
Résultat net par action de 1 euro (note 52)			
- nombre d'actions moyen en circulation *	254 201 332	263 357 148	261 283 962
- en euro par action	6,65	6,42	5,02
Résultat net dilué par action de 1 euro (note 52)			
- nombre d'actions potentiel moyen *	254 201 332	264 479 453	273 086 352
- en euros par action	6,65	6,40	4,84

* Actions de un euro pour 2002 et 2001 ou équivalent en capital pour l'année 2000 par multiplication par 6 du nombre d'actions anciennes de six euros.

Les notes figurant aux pages 139 à 179 font partie intégrante des états financiers consolidés.

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES			
Ecarts d'acquisition (note 14)	2 120	2 225	1 054
Immobilisations incorporelles (note 15)	194	185	136
Immobilisations corporelles (note 16)	11 545	11 461	10 359
Immobilisations financières			
Créances et titres de détention durable (note 17)	929	624	1 110
Titres mis en équivalence (note 18)	351	215	203
Titres de participation (note 19)	85	238	254
<i>Prêts aux activités de financement</i>	-	-	339
	1 365	1 077	1 906
Autres actifs immobilisés			
Impôts différés à long terme	308	184	86
Autres valeurs immobilisées (note 20)	257	204	176
	565	388	262
Actifs d'exploitation et réalisables à court terme			
Valeurs d'exploitation (note 21)	6 167	6 218	5 171
Clients et effets à recevoir (note 22)	3 381	3 451	2 962
Impôts sur les sociétés à court terme (note 25)	980	935	485
Autres débiteurs (note 26)	2 619	2 585	2 207
<i>A recevoir des activités de financement</i>	238	306	311
	13 385	13 495	11 136
Actifs financiers à court terme			
Prêts	397	260	207
Titres de placement (note 27)	1 089	1 013	1 246
Trésorerie (note 28)	4 532	5 520	3 145
<i>Comptes ordinaires et prêts aux activités de financement</i>	97	123	1 077
	6 115	6 916	5 673
Total activités industrielles et commerciales	35 289	35 745	30 526
ACTIVITES DE FINANCEMENT			
Ecarts d'acquisition (note 14)	80	86	90
Actifs immobilisés			
Immobilisations incorporelles (note 15)	30	21	20
Immobilisations corporelles (note 16)	51	52	131
Impôts différés à long terme	47	29	28
Autres	202	206	225
	330	308	404
Créances sur la clientèle			
Créances de financement (note 23)	15 732	15 740	14 155
Autres prêts accordés à la clientèle (note 24)	295	242	205
<i>Créances sur les activités industrielles et commerciales</i>	208	241	299
	16 235	16 223	14 659
Autres actifs d'exploitation			
Impôts sur les sociétés à court terme (note 25)	63	53	16
Autres débiteurs (note 26)	923	742	550
<i>A recevoir des activités industrielles et commerciales</i>	65	41	99
	1 051	836	665
Actifs financiers à court terme			
Placements	87	71	31
Trésorerie (note 28)	2 936	2 146	251
<i>A recevoir des activités industrielles et commerciales</i>	-	1	13
	3 023	2 218	295
Total activités de financement	20 719	19 671	16 113
Total groupe	56 008	55 416	46 639

Les notes figurant aux pages 139 à 179 font partie intégrante des états financiers consolidés.

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Capitaux propres - Part du groupe (note 29)			
Capital social	259	259	278
Primes d'émission	-	-	276
Réserves et résultats nets consolidés	11 875	10 479	9 515
Titres d'auto-contrôle	(568)	(51)	(507)
Ecarts de conversion	(582)	(405)	(201)
	10 984	10 282	9 361
ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES			
Intérêts minoritaires (note 30)	640	689	579
Provisions et passifs à long terme			
Impôts différés à long terme	1 104	1 165	1 129
Provisions (note 31)	1 727	1 394	1 322
Autres passifs à long terme (note 32)	95	69	70
	2 926	2 626	2 521
Emprunts à long terme (note 34)	3 499	3 635	1 977
Dettes d'exploitation à court terme			
Fournisseurs d'exploitation et effets à payer	9 912	9 173	8 503
Impôts sur les sociétés à court terme (note 37)	646	808	625
Autres créanciers (note 38)	5 228	5 409	4 413
<i>Dû aux activités de financement</i>	84	86	117
	15 870	15 476	13 658
Dettes financières à court terme			
Emprunt obligataire convertible (note 33)	-	-	113
Autres emprunts à long terme partie à moins d'un an (note 34)	311	299	408
Autres financements à court terme et découverts bancaires (note 35)	2 451	3 920	2 924
<i>Découverts bancaires auprès des activités de financement</i>	189	197	293
	2 951	4 416	3 738
Total activités industrielles et commerciales	25 886	26 842	22 473
ACTIVITES DE FINANCEMENT			
Intérêts minoritaires (note 30)	91	103	79
Provisions et passifs long terme			
Impôts différés à long terme	150	122	119
Provisions (note 31)	53	45	31
Autres dettes	-	14	-
	203	181	150
Dettes financières			
Emprunts (note 36)	17 085	16 143	11 585
Autres financements	111	120	386
Comptes ordinaires créditeurs	86	125	68
<i>Comptes courants créditeurs des activités industrielles et commerciales</i>	45	14	1 438
	17 327	16 402	13 477
Dettes à la clientèle			
Dépôts de la clientèle	113	85	99
<i>Dépôts des activités industrielles et commerciales</i>	52	109	-
	165	194	99
Autres dettes d'exploitation			
Impôts sur les sociétés à court terme (note 37)	64	106	43
Autres créanciers (note 38)	1 050	1 000	667
<i>Dû aux activités industrielles et commerciales</i>	238	306	290
	1 352	1 412	1 000
Total activités de financement	19 138	18 292	14 805
Total groupe	56 008	55 416	46 639

Les notes figurant aux pages 139 à 179 font partie intégrante des états financiers consolidés.

T tableaux de flux de trésorerie consolidés

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES			
Résultat net des sociétés intégrées	1 643	1 653	1 354
Elimination des charges nettes sans effet sur la trésorerie			
- Dotations aux amortissements	2 165	1 974	1 877
- Dotations nettes aux provisions	352	8	(158)
- Variation des impôts différés à long terme	(80)	(107)	(32)
- Résultats sur cessions et autres	(17)	(88)	186
Dividendes reçus des sociétés en équivalence	(4)	-	(6)
Marge Brute d'autofinancement	4 059	3 440	3 221
Variations des actifs et passifs d'exploitation (note 39)	330	(422)	(238)
Flux des activités industrielles et commerciales liés à l'exploitation	4 389	3 018	2 983
Cessions de titres de participation	5	23	23
Cessions de sociétés consolidées	-	-	30
Cessions d'immobilisations corporelles	172	443	100
Investissements en immobilisations corporelles	(2 790)	(2 938)	(2 898)
Acquisitions de sociétés consolidées	(56)	(1 575)	(18)
Acquisitions de titres de participation	(25)	(33)	(164)
Changements de périmètre et autres (note 40)	(268)	54	(134)
Flux des activités industrielles et commerciales liés aux investissements	(2 962)	(4 026)	(3 061)
ACTIVITES DE FINANCEMENT			
Résultat net des sociétés intégrées	205	159	149
Elimination des charges nettes sans effet sur la trésorerie	34	1	73
Marge Brute d'autofinancement	239	160	222
Variations des actifs et passifs d'exploitation (note 39)	557	1 660	(887)
Flux des activités de financement liés à l'exploitation	796	1 820	(665)
Flux des activités de financement liés aux investissements	80	68	104
TOUTES ACTIVITES			
Dividendes versés			
- Aux actionnaires de Peugeot S.A.	(294)	(217)	(118)
- Aux minoritaires des filiales intégrées	(43)	(13)	(12)
Augmentations du capital et des primes	-	109	132
Acquisitions de titres d'auto-contrôle	(517)	(458)	(257)
Rachats d'obligations convertibles	-	-	(555)
Variations des autres actifs et passifs financiers (note 41)	(1 666)	3 872	1 468
Autres	46	123	38
Flux des opérations financières	(2 474)	3 416	696
Mouvements de conversion	(27)	(24)	(12)
Augmentation (diminution) de la trésorerie	(198)	4 272	45
Trésorerie au début de l'exercice	7 666	3 394	3 349
Trésorerie au 31 décembre	7 468	7 666	3 394

Les notes figurant aux pages 139 à 179 font partie intégrante des états financiers consolidés.

Variation des capitaux propres consolidés – Part du groupe

<i>(en millions d'euros)</i>	Capitaux propres	Capital social	Primes	Réserves et résultat	Titres d'auto- contrôle	Ecart de conversion
Au 31 décembre 1999	8 332	273	149	8 383	(250)	(223)
Bénéfice de l'exercice 2000	1 312	-	-	1 312	-	-
Dividendes versés (2,7 euros par action ancienne de 6 euros)	(118)	-	-	(118)	-	-
Augmentation de capital	132	5	127	-	-	-
Titres d'auto-contrôle achetés	(257)	-	-	-	(257)	-
Mouvement des écarts de conversion	22	-	-	-	-	22
Revalorisation des titres de placement	(62)	-	-	(62)	-	-
Au 31 décembre 2000	9 361	278	276	9 515	(507)	(201)
Bénéfice de l'exercice 2001	1 691	-	-	1 691	-	-
Dividendes versés (5 euros par action ancienne de 6 euros)	(217)	-	-	(217)	-	-
Augmentation de capital	109	4	105	-	-	-
Titres d'auto-contrôle achetés	(458)	-	-	-	(458)	-
Titres d'auto-contrôle annulés	-	(23)	(381)	(510)	914	-
Mouvement des écarts de conversion	(204)	-	-	-	-	(204)
Au 31 décembre 2001	10 282	259	-	10 479	(51)	(405)
Bénéfice de l'exercice 2002	1 690	-	-	1 690	-	-
Dividendes versés (1,15 euro par action de 1 euro)	(294)	-	-	(294)	-	-
Titres d'auto-contrôle achetés	(517)	-	-	-	(517)	-
Mouvement des écarts de conversion	(177)	-	-	-	-	(177)
Au 31 décembre 2002	10 984	259	-	11 875	(568)	(582)

Les notes figurant aux pages 139 à 179 font partie intégrante des états financiers consolidés.

N

otes aux états financiers consolidés

Pour les exercices clos les 31 décembre 2002, 2001 et 2000

Généralités

Note 1	Principes comptables	139
Note 2	Effets de l'application des US GAAP	142
Note 3	Périmètre de consolidation	144
Note 4	Information par secteurs d'activités et zones géographiques	146
Note 5	Informations de synthèse au niveau du groupe	149

Comptes de résultats

Note 6	Chiffres d'affaires trimestriels	150
Note 7	Frais de personnel	150
Note 8	Dotations aux amortissements des immobilisations corporelles des activités industrielles et commerciales	150
Note 9	Frais de rationalisation des structures des activités industrielles et commerciales	150
Note 10	Produits (frais) financiers nets des activités industrielles et commerciales	150
Note 11	Autres revenus et (charges) nets des activités industrielles et commerciales	150
Note 12	Charges opérationnelles des activités de financement	151
Note 13	Impôts sur les résultats	151

Bilans - Actif

Note 14	Ecarts d'acquisition	152
Note 15	Immobilisations incorporelles	153
Note 16	Immobilisations corporelles	153
Note 17	Créances et titres de détention durable	154
Note 18	Titres mis en équivalence	155
Note 19	Titres de participation	156
Note 20	Autres valeurs immobilisées	156
Note 21	Valeurs d'exploitation	157
Note 22	Clients et effets à recevoir	157
Note 23	Créances de financement	157
Note 24	Autres prêts accordés à la clientèle par les activités de financement	158
Note 25	Actifs à court terme d'impôt sur les sociétés	159
Note 26	Autres débiteurs	159
Note 27	Titres de placement des activités industrielles et commerciales	159
Note 28	Trésorerie	159

Bilans - Passif

Note 29	Capital, primes et réserves	159
Note 30	Intérêts minoritaires	161
Note 31	Provisions à long terme	162
Note 32	Autres passifs à long terme des activités industrielles et commerciales	162
Note 33	Emprunt obligataire convertible	162
Note 34	Autres emprunts à long terme des activités industrielles et commerciales	163
Note 35	Autres financements à court terme et découverts bancaires des activités industrielles et commerciales	163
Note 36	Emprunts des activités de financement	164
Note 37	Passifs à court terme d'impôts sur les sociétés	165
Note 38	Autres créanciers	165

Tableaux de flux de trésorerie

Note 39	Variation des actifs et passifs d'exploitation	165
Note 40	Changements de périmètre et autres	166
Note 41	Variation des autres actifs et passifs financiers des activités de financement	166

Informations complémentaires

Note 42	Position financière nette des activités industrielles et commerciales	167
Note 43	Lignes de crédit	167
Note 44	Rentabilité des capitaux employés	167
Note 45	Départs anticipés de certains salariés	168
Note 46	Engagements de retraites complémentaires, indemnités de départ et engagements sociaux assimilés	169
Note 47	Gestion des risques de change et de taux d'intérêt	172
Note 48	Risques actions	175
Note 49	Evaluation des instruments financiers	175
Note 50	Engagements hors bilan	177
Note 51	Echéancier des obligations et engagements	178
Note 52	Résultat net par action	178
Note 53	Rémunération des dirigeants	179
Note 54	Honoraires des Commissaires aux Comptes	179
Note 55	Événements postérieurs à la clôture	179

→ Note 1 - Principes comptables

Le groupe établit ses comptes consolidés suivant les principes comptables français.

La première application en 2002 du règlement CRC 2000-06 sur les passifs n'a pas eu d'effet significatif sur les comptes du groupe.

Ces principes, décrits dans les paragraphes 1(a) à 1(s) ci-dessous, sont également conformes aux principes comptables généralement admis aux Etats-Unis d'Amérique dans tous leurs aspects significatifs à l'exception des éléments mentionnés en note 2.

a) Consolidation

Les sociétés dans lesquelles Peugeot S.A. exerce directement ou indirectement un contrôle majoritaire sont intégrées globalement.

Les sociétés dans lesquelles Peugeot S.A. détient directement ou indirectement une participation comprise entre 20 et 50 % du capital et exerce une influence notable, sont mises en équivalence.

Les titres des sociétés qui, bien que répondant aux critères exposés ci-dessus, ne sont pas consolidés, sont inscrits en titres de participation (note 19). La consolidation de l'ensemble de ces sociétés n'aurait pas d'incidence significative sur les états financiers consolidés.

Toutes les transactions significatives entre les sociétés consolidées sont éliminées.

Les résultats des sociétés acquises sont intégrés à partir de la date d'acquisition.

b) Conversion des éléments en devises

Les éléments exprimés en devises étrangères sont convertis comme suit :

- les transactions en devises sont converties au taux de la couverture de change dont elles font généralement l'objet ;
- à la clôture de l'exercice, les soldes monétaires non couverts exprimés en devises sont évalués au taux de clôture ;
- les pertes ou profits résultant de la conversion des transactions en devises sont inclus dans les comptes de résultats, à l'exception de ceux résultant de certaines transactions à caractère d'investissement financier permanent entre une filiale et sa société mère, qui sont comptabilisés directement dans les réserves consolidées incluses dans les capitaux propres ;
- les bilans des sociétés étrangères sont convertis au taux de clôture ;
- les éléments des comptes de résultats des sociétés étrangères sont convertis mois par mois au taux moyen de chaque mois ;
- les pertes ou profits résultant de la conversion des états financiers des sociétés étrangères sont comptabilisés dans les écarts de conversion inclus dans les capitaux propres.

c) Recours à des estimations dans l'arrêté des comptes

L'établissement des états financiers consolidés, sur la base des principes comptables généralement admis, demande que le groupe retienne des hypothèses et fasse des estimations qui entrent dans la détermination des résultats.

d) Chiffre d'affaires

1. Activités industrielles et commerciales

Le chiffre d'affaires des activités industrielles et commerciales comprend la vente de biens et services, constituée en particulier par les ventes de véhicules.

Ventes de véhicules

Les ventes de véhicules neufs sont comptabilisées en chiffre d'affaires à la date de transfert des risques et avantages liés à la propriété ; celle-ci correspond généralement à la date de leur mise à disposition des concessionnaires indépendants ou lors de la livraison pour les ventes directes, sous déduction de certaines remises liées à des programmes d'incitation aux ventes.

Lorsque les ventes de véhicules neufs à la clientèle finale sont assorties d'une option de reprise à un prix convenu (contrat de buy-back) pour une durée au plus égale à trois ans, elles ne sont pas enregistrées en chiffre d'affaires lors de la livraison des véhicules, mais comptabilisées comme des locations. La marge représentant la différence entre le prix de vente et le prix de rachat convenu est considérée comme un loyer et étalée linéairement sur la période de location. La marge représentant la différence entre le prix de vente prévu sur le marché des véhicules d'occasion et le prix de revient de fabrication est constatée sur la période où intervient la vente des véhicules d'occasion s'il s'agit d'un profit. Si cette marge est une perte, elle est provisionnée dès la conclusion du contrat de buy-back.

2. Activités de financement

Le chiffre d'affaires des activités de financement comprend les produits financiers constitués essentiellement des revenus de financement des ventes et des revenus des services associés à ces financements.

Revenus du financement des ventes

Les sociétés de financement du groupe ont pour activité le financement des réseaux commerciaux et de la clientèle finale de l'activité automobile. Les financements sont réalisés sous la forme de crédits classiques ou d'opérations de crédit bail, de location avec option d'achat ou de location longue durée. Ces financements sont traités comme des crédits financiers et figurent au bilan pour un montant brut correspondant au capital non remboursé, augmenté des intérêts restant à courir jusqu'à la date de remboursement des crédits accordés (note 23-b).

Les revenus financiers dégagés sur ces financements des ventes sont comptabilisés sur la durée des crédits selon une méthode actuarielle qui permet de constater un taux d'intérêt constant sur la période.

Le revenu des parts résiduelles émises par les FCC auxquels ont été cédés les créances titrisées est inclus dans les revenus de financement des ventes.

Les commissions et autres rémunérations versées aux apporteurs d'affaires sont affectées aux coûts du financement des ventes sur la durée des crédits.

Les autres frais engagés pour l'obtention et le suivi des contrats de crédit sont passés en charge au moment où ils sont exposés.

e) Programme d'incitation aux ventes

Les coûts des programmes, décidés ou à venir, sont déduits des résultats sur la période de l'enregistrement des ventes. Ils sont provisionnés sur la base historique des trois derniers mois, pays par pays.

Depuis l'exercice 2001, celles de ces opérations dont le montant variable est lié au chiffre d'affaires sont enregistrées en diminution de celui-ci (note 4-a 2.).

Le groupe réalise certaines opérations promotionnelles sous forme de bonifications d'intérêts sur des crédits accordés à des conditions inférieures aux conditions habituelles du marché. La charge correspondante est constatée lors de la vente.

f) Garanties

Une provision est constituée pour couvrir le coût estimé de la garantie des véhicules au moment de leur vente aux réseaux ou à la clientèle finale. Les produits résultant de la vente aux clients de contrats d'extension de garantie et d'entretien sont reconnus sur la durée de la prestation fournie.

g) Frais d'études, de recherche et de développement

Les frais d'études, de recherche et de développement, y compris ceux de la recherche en méthode de production sont passés en charge dans l'exercice au cours duquel ils sont encourus.

Les frais d'adaptation des produits de l'activité équipement automobile refacturables aux clients ne sont pas des frais d'études, de recherche et de développement et sont intégrés aux valeurs d'exploitation.

h) Marge opérationnelle

Le groupe utilise la marge opérationnelle comme principal indicateur de performance. La marge opérationnelle correspond au résultat net des sociétés intégrées avant prise en compte :

- des coûts de départs anticipés de certains salariés ;
- des frais de rationalisation des structures ;
- des produits ou frais financiers nets des activités industrielles et commerciales ;
- des plus ou moins values de cessions d'immobilisations autres que les véhicules automobiles ;
- des résultats sur titres de participation ;
- des différences de change des activités industrielles et commerciales ;
- des pertes et profits et variations de provisions non opérationnels couvrant des événements très exceptionnels ;
- des impôts sur les résultats.

i) Ecart d'acquisition

Les écarts d'acquisition représentent la différence entre le prix d'acquisition, majoré des coûts annexes, des titres des sociétés consolidées et la part du groupe dans la juste valeur de leurs actifs nets à la date des prises de participation. Les écarts d'acquisition sont amortis selon le mode linéaire sur une durée maximum de vingt ans.

j) Immobilisations incorporelles

Les coûts de développement des logiciels informatiques à usage interne, pour la part relative aux coûts internes ou externes affectés directement à la création ou à l'amélioration des performances sont portés à l'actif du bilan. Ces coûts sont amortis linéairement sur la durée d'utilisation avec un maximum de quatre ans. Les autres coûts d'acquisition et de développement des logiciels sont immédiatement portés en charges.

Les autres immobilisations incorporelles (brevets et marques essentiellement) sont amorties sur le mode linéaire sur des périodes qui correspondent à la durée d'utilisation prévue, sans excéder vingt ans.

k) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles figurent au bilan à leur coût d'acquisition, ou de fabrication, incluant les intérêts intercalaires. Les réévaluations ne sont pas prises en compte dans les états financiers consolidés.

Les frais d'entretien et de réparation sont passés en charges, sauf ceux engagés pour une augmentation de productivité ou la prolongation de la durée d'utilisation d'un bien.

L'amortissement est calculé suivant la méthode linéaire fondée sur la durée d'utilisation estimée des différentes catégories d'immobilisations, dont les principales sont les suivantes :

	Durées d'utilisation, en années
Constructions	20 à 30
Matériels et outillages	6,66 à 16
Matériels informatiques	3 à 4
Matériels de transport et de manutention	4 à 7
Agencements et installations	10 à 20

Les immobilisations financées au moyen de contrats de crédit-bail sont présentées à l'actif pour leur valeur vénale au moment de l'acquisition et amorties selon le mode et les durées d'utilisation ci-dessus. La dette correspondante est inscrite au passif (note 34-d).

Les outillages spécifiques sont amortis sur la durée de vie estimée des modèles correspondants, qui est généralement plus courte que la durée de vie technique des matériels concernés, en raison de la cadence de remplacement des modèles.

l) Evaluation des éléments de l'actif immobilisé

Les immobilisations font l'objet d'un amortissement complémentaire irréversible lorsque leur valeur d'utilité apparaît durablement inférieure à leur valeur nette comptable.

La valeur d'utilité des écarts d'acquisition est appréciée par référence à des flux futurs actualisés.

Pour les autres immobilisations, la nécessité d'un amortissement complémentaire, lorsqu'il existe un indicateur de perte de valeur est appréhendée par référence à la valeur de la somme des flux financiers futurs non actualisés attendus de ces actifs, dans le cadre des conditions d'exploitation prévues par le groupe.

Le montant de l'amortissement complémentaire est égal à l'écart entre la valeur nette comptable et la somme des flux financiers futurs ou la valeur de marché.

m) Titres

1. Titres d'investissement

Les titres d'investissement détenus par les sociétés du groupe comprennent exclusivement des titres à revenu fixe acquis avec l'intention de les conserver en principe jusqu'à leur échéance. Ils sont comptabilisés à leur valeur de remboursement. Les décotes ou primes sont étalées sur la durée de détention des titres. Ils sont inscrits au bilan dans le poste créances et titres de détention durable.

2. Titres de participation

Les titres de participation représentent les intérêts du groupe dans le capital des sociétés non consolidées. Ils figurent au bilan à leur coût d'acquisition. En cas de baisse durable de leur valeur d'utilité, des provisions pour dépréciation sont constatées. La valeur d'utilité est déterminée en fonction des critères financiers les plus appropriés à la situation particulière de chaque société. Les critères généralement retenus sont : la quote-part des capitaux propres, les perspectives de rentabilité et le cours de bourse.

3. Titres de placement

Les titres que le groupe a l'intention de conserver sont enregistrés en immobilisations financières au poste titres de détention durable et ceux qui sont cessibles à court terme sont enregistrés en actifs financiers à court terme au poste titres de placement.

Ces titres sont enregistrés à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat et intérêts courus pour les obligations. A la clôture de l'exercice, ils sont provisionnés en cas de perte durable de valeur.

Les écarts dégagés par la revalorisation pratiquée en 1999 et imputés directement en capitaux propres, avaient été contre-passés en 2000.

n) Imposition différée

1. Sur opérations et risques comptabilisés

Des impôts différés sont constatés sur les différences temporaires entre les valeurs comptables des actifs et des passifs et leurs valeurs fiscales, ainsi que sur les déficits fiscaux reportables, selon la méthode du report variable. Les actifs nets d'impôts différés sont dépréciés lorsque leur réalisation future présente un caractère aléatoire (note 13-d).

2. Sur distributions futures

Un passif d'impôt différé est constaté à hauteur des impôts de distribution devant être supportés sur les dividendes que le groupe a prévu de faire verser par ses filiales consolidées (note 13-a).

Aucune provision n'est constituée au titre de distributions non prévues de réserves des sociétés consolidées, celles-ci étant considérées comme durablement investies dans les filiales.

o) Valeurs d'exploitation

Les stocks et les travaux en cours sont évalués au plus bas du prix de revient ou de la valeur de remplacement (pour les produits achetés) ou de production (pour les produits fabriqués), sans toutefois excéder la valeur nette de réalisation. Les prix de revient sont calculés selon la méthode "premier entré - premier sorti". Le prix de revient incorpore, sur la base d'un niveau d'activité normal, les charges directes et indirectes de production.

p) Provisions pour créances douteuses

Dans les activités industrielles et commerciales du groupe, la probabilité de recouvrement des créances commerciales est analysée lors de chaque clôture des comptes. En cas de dépassement d'échéance, les créances impayées font l'objet de dépréciation si, à l'issue de l'analyse et des négociations éventuellement en cours, leur recouvrement apparaît incertain.

Dans les activités de financement, des provisions pour créances douteuses sont constituées de la manière suivante :

- crédits à la clientèle finale : une provision est comptabilisée en fonction d'une évaluation historique et prospective du risque couru au moment de l'obtention du contrat, et est périodiquement révisée en fonction de l'évolution du risque ;
- crédits aux réseaux de distribution : une provision établie sur des données statistiques historiques est créée sur l'encours net moyen de l'année écoulée et est augmentée en cas de risques individualisés.

Dès lors qu'un crédit est considéré comme irrécouvrable, il est compensé avec la provision pour créances douteuses antérieurement constituée (sous déduction des recours éventuellement possibles contre

des tiers) ou avec la valeur du véhicule, inscrite à l'actif du bilan (au plus faible de la valeur du financement correspondant et de sa valeur nette réalisable). Par ailleurs, la comptabilisation des produits financiers correspondants est suspendue.

q) Trésorerie

Ce poste est exclusivement constitué des liquidités en comptes courants bancaires, des titres de transaction (titres cotés sur des marchés organisés, dont la durée de détention prévue dès l'origine est inférieure à trois mois), des parts d'OPCVM de trésorerie mobilisables à très court terme, des titres de créances négociables à échéance initiale de moins de trois mois. A compter de l'exercice 2002, les avances consenties aux sociétés mises en équivalence ne sont plus intégrées dans la trésorerie mais dans les prêts à court terme. Les montants concernés en 2001 et 2000, peu significatifs n'ont pas été reclassés (note 28-a).

r) Retraites complémentaires et indemnités de départ et engagements sociaux assimilés

Les salariés du groupe perçoivent, en complément des allocations de retraite conformes aux législations en vigueur dans les pays où sont implantées les sociétés qui les emploient, des suppléments de retraite et des indemnités de départ à la retraite.

Les principes qui soutiennent la comptabilisation de ces engagements sont donnés avec les calculs y afférents dans la note 46.

Les engagements sociaux assimilés qui font l'objet d'un provisionnement sont :

- pour les filiales françaises, le versement de primes à l'occasion de la remise des médailles du travail (note 46-b),
- pour certaines filiales implantées aux Etats-Unis d'Amérique, la couverture des frais médicaux (note 46-c).

s) Actions propres

1. Couverture des options d'achat d'actions

Les actions de la société mère, comme celles de ses filiales qui sont détenues dans le but de couvrir des plans d'options d'achat d'actions, accordés à des membres du personnel salarié du groupe, sont inscrites à l'actif du bilan en "Titres de placement". Elles sont comptabilisées à leur coût d'acquisition. Elles sont provisionnées, si nécessaire, à hauteur du prix de levée de l'option d'achat ou de la valeur d'inventaire si celle-ci est inférieure.

2. Actions d'auto-contrôle de la société Peugeot S.A.

Lorsque le groupe rachète ses propres actions dans un autre but que la couverture des options d'achat, celles-ci sont affectées pour leur coût d'acquisition, en diminution des capitaux propres, comme actions d'auto-contrôle.

Le produit de la cession éventuelle des actions d'auto-contrôle est imputé directement en augmentation des capitaux propres, de sorte que les éventuelles plus ou moins values de cession n'affectent pas le résultat net de l'exercice.

→ Note 2 - Effets de l'application des US GAAP

a) Effets sur les capitaux propres et le résultat net du groupe

L'application des principes comptables généralement admis aux États-Unis d'Amérique, pour ceux qui ne sont pas autorisés par les principes comptables français, a les effets suivants sur les capitaux propres et le résultat net du groupe :

1. Nature des écarts

Provision pour départs anticipés de certains salariés

Le groupe avait pris en charge sur l'exercice 1999 l'intégralité du coût des départs anticipés des salariés concernés par l'application de ce régime. Selon les normes américaines, les conditions nécessaires à la comptabilisation de ces coûts en charge n'étaient pas toutes réunies à la clôture de cet exercice.

Provision complémentaire sur les engagements de retraite

La norme FAS 87 demande la constatation d'un complément de provision (additional minimum liability) dans la mesure où les provisions constituées et la valeur vénale des fonds sont inférieures à l'engagement des régimes calculé sans projection des salaires ou des rentes. La contrepartie de ce complément de provision est portée :

- en actif incorporel à hauteur du coût des services passés et écarts de transition restant à amortir ;
- en moins des capitaux propres (au titre du résultat global) pour le complément, net d'impôt.

Au 31 décembre les montants concernés avant impôts, sont les suivants :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Contrepartie			
- Actif incorporel	54	33	-
- Capitaux propres	587	80	-
Total provision	641	113	-

Date de reconnaissance des provisions pour restructuration

Les frais relatifs aux restructurations sont provisionnés dès que celles-ci sont décidées par les organes de direction et qu'aucune condition suspensive ne subsiste.

La règle américaine EITF 94.3 pose des conditions d'application plus restrictives qui ne permettent pas de reconnaître certaines de ces provisions.

Frais de restructuration affectés aux écarts d'acquisition

Lors de l'acquisition d'une nouvelle société consolidée, le règlement CRC 99-02 permet de comptabiliser, sous certaines conditions, dans les écarts d'acquisition, des provisions de restructuration chez l'entreprise consolidante.

Cette faculté spécifique aux principes comptables français, n'existe pas dans les normes américaines.

Frais de développement refacturables affectés en valeurs d'exploitation

Certains frais de développement de l'activité équipement automobile refacturables à la clientèle sont comptabilisés dans les coûts de revient de ses stocks.

La règle américaine EITF 99-05 interdit depuis 2000, l'activation de cette nature de frais si certaines conditions ne sont pas remplies.

En 2000 :

- l'impact de la première application de cette norme avait été déterminé de façon prospective ;
- l'application de cette norme dans le bilan d'ouverture du groupe Sommer Allibert avait conduit à un retraitement de l'écart d'acquisition.

Ecarts d'acquisition

Constatation

Des révisions de la valeur brute d'un écart d'acquisition peuvent intervenir jusqu'à la clôture de l'exercice suivant la date de l'opération qui lui a donné naissance.

Ce délai est strictement de douze mois en règle américaine.

Amortissement

Les écarts d'acquisition supportent un amortissement sur une durée maximale de vingt ans complété en cas de perte définitive de valeur par un amortissement exceptionnel.

A compter du premier janvier 2002, la norme FAS 142, interdit l'amortissement des écarts d'acquisition et de certains actifs incorporels. Elle requiert l'identification d'unités de reporting, qui font l'objet d'un test annuel de perte de valeur en deux étapes. La première étape identifie des indices de perte de valeur pour chacune de ces unités, et la deuxième étape mesure l'éventuel amortissement exceptionnel de l'écart d'acquisition qui en découle. Au 31 décembre 2002, le groupe a réalisé la première étape de ce test pour ses unités de reporting les plus significatives, sans qu'aucun indice de perte de valeur n'ait été identifié à cette occasion.

Titrisation

Le groupe a procédé à des opérations de titrisation de créances qui sont décrites en note 23 et qui n'ont pas dégagé de résultat significatif.

Selon les normes américaines applicables aux transferts d'actifs financiers, les parts résiduelles que le groupe conserve doivent être inscrites à l'actif de son bilan à la valeur de marché. Cette valeur de marché doit être déterminée sur la base de l'actualisation des cash-flows futurs attendus sur ces parts, en tenant compte d'hypothèses de remboursements anticipés des crédits et de taux de pertes anticipés sur la base d'observations historiques. Les hypothèses de remboursements anticipés et de taux de perte à retenir correspondent aux taux les plus défavorables constatés au cours des quatre ou cinq derniers exercices. Le taux d'actualisation retenu prend en compte le niveau de risque attaché à la variabilité de ces paramètres. Le résultat dégagé correspond au résultat de cession, après prise en compte de la valeur des parts résiduelles inscrites à l'actif du bilan et de la valeur nette comptable initiale des actifs et passifs relatifs aux créances cédées.

Instruments dérivés et opérations de couverture

La comptabilisation à la juste valeur des instruments dérivés qualifiés d'instruments de couverture n'est pas autorisée par les normes françaises. Le Statement of Financial Accounting Standard (FAS 133), applicable à compter de l'exercice 2001, fixe les normes de comptabilisation et de présentation des informations financières relatives aux instruments financiers dérivés et aux opérations de couverture.

Les procédures de gestion des risques de change et de taux d'intérêt appliquées par le groupe sont décrites en note 47.

L'application de la norme FAS 133 a été évaluée en distinguant les effets au 1er janvier 2001 de ceux des exercices 2001 et 2002.

En 2002, l'effet en résultat de 22 millions d'euros correspond à une perte de 3 millions d'euros pour l'inefficacité de la couverture sur des couvertures de juste valeur, et à un gain de 25 millions d'euros pour la variation de la juste valeur d'instruments non désignés comme couverture au sens du FAS 133. (Pour 2001, les effets étaient respectivement pour un total de 13 millions d'euros, une charge de 3 millions d'euros et un profit de 16 millions d'euros).

Provision pour risque de non conversion

La reprise de provision pour risque de non conversion relative aux obligations converties dans le courant de l'exercice est comptabilisée au compte de résultat. Selon les normes américaines, elle doit être imputée, nette d'impôt, directement dans les capitaux propres, sans transiter par le compte de résultat.

Valorisation des titres de placement

Les titres de placement sont valorisés à leur coût d'acquisition et provisionnés en cas de perte durable de valeur.

Selon les normes américaines, ils doivent être valorisés, s'ils ne sont pas à liquidité restreinte, à leur valeur de marché ; l'écart d'évaluation doit être imputé, net d'impôt, directement dans les capitaux propres sans effet sur le compte de résultat.

Titres d'autocontrôle affectés aux plans d'options

Les titres d'autocontrôle affectés aux plans d'options accordés aux salariés sont inscrits à l'actif du bilan en "Titres de placement".

La règle américaine demande que le coût d'acquisition de ces titres soit imputé en diminution de la situation nette.

2. Effets sur les capitaux propres - Part du groupe à la clôture

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Capitaux propres suivant les règles françaises	10 984	10 282	9 361
Provision complémentaire sur les engagements de retraites	(587)	(80)	-
Frais de restructuration			
- Evaluation des plans	43	21	-
- Frais de restructuration affectés aux écarts d'acquisition	(12)	(12)	-
Frais de développement refacturables inclus dans les stocks			
- Produits par le groupe	(143)	(91)	(16)
- Reçus en apport	(1)	(1)	-
Écarts d'acquisition			
- Nouveaux écarts	(94)	-	-
- Amortissement des écarts antérieurement constatés	128	-	-
Titrisation	46	23	-
Instruments dérivés et couvertures			
- Effet au 1 ^{er} janvier 2001	(13)	(13)	N/A
- Effet de la période	35	13	N/A
Valorisation des titres de placement	292	483	-
Titres d'autocontrôle affectés aux plans d'options	(112)	(64)	-
Impôts	41	(130)	3
Intérêts minoritaires	34	17	6
Situation nette suivant les US GAAP	10 641	10 448	9 354

3. Effets sur le résultat

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Résultat net suivant les règles françaises	1 690	1 691	1 312
Provision pour départs anticipés	-	-	(431)
Frais de restructuration			
- Evaluation des plans	22	21	-
- Frais de restructuration affectés aux écarts d'acquisition	-	(12)	-
Frais de développement refacturables inclus dans les stocks			
- Produits par le groupe	(52)	(75)	(16)
- Reçus en apport	-	(1)	-
Écarts d'acquisition			
- Nouveaux écarts	(94)	-	-
- Amortissement des écarts antérieurement constatés	128	-	-
Titrisation	23	23	-
Provision pour risque de non conversion	-	(27)	(26)
Instruments dérivés et couvertures			
- Effet au 1 ^{er} janvier 2001	-	(13)	N/A
- Effet de la période	22	13	N/A
Impôts	(60)	21	175
Intérêts minoritaires	9	9	6
Résultat net suivant les US GAAP	1 688	1 650	1 020
Résultat par action de 1 euro en circulation*	6,70	6,29	3,91
Résultat par action de 1 euro après dilution*	6,70	6,27	3,74

* Action de 1 euro en 2001 et 2002 ou équivalent en capital pour 2000. La moyenne des actions en circulation (note 50) est recalculée sous déduction des actions propres inscrites en "Titres de placement".

b) Détermination du résultat global (comprehensive income)

Le groupe détermine le résultat global (comprehensive income) en conformité avec la norme FAS 130 de la façon suivante :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Résultat net suivant les US GAAP	1 688	1 650	1 020
Mouvements des écarts de conversion	(177)	(204)	22
Provision complémentaire sur les engagements de retraite	(507)	(80)	-
Provision pour risque de non conversion	-	27	26
Valorisation des titres de placement	(191)	483	(62)
Impôts différés	232	(155)	(10)
Intérêts minoritaires	8	-	-
Résultat global (Comprehensive income)	1 053	1 721	996

→ Note 3 - Périmètre de consolidation

a) Nombre de sociétés consolidées

1. Ventilation à la clôture

	2002	2001	2000
Intégration Globale			
Sociétés industrielles et commerciales	288	265	217
Sociétés de financement	27	28	26
	315	293	243
Mise en Equivalence			
Sociétés industrielles et commerciales	29	24	14
	29	24	14
Nombre de sociétés à la clôture	344	317	257

2. Evolution durant l'exercice

	2002	2001	2000
Nombre de sociétés à l'ouverture	317	257	222
Nouvelles sociétés			
- Constructeurs automobiles	2	-	1
- Importateurs automobiles	4	3	4
- Concessionnaires automobiles	4	5	22
- Equipementiers automobiles	12	57	4
- Transporteurs	-	2	5
- Autres sociétés industrielles et commerciales	14	1	3
- Sociétés de financement	1	2	2
Sociétés déconsolidées	(4)	(6)	(3)
Sociétés absorbées et autres	(6)	(4)	(3)
Nombre de sociétés à la clôture	344	317	257

b) Evolutions significatives du périmètre en 2002

1. Entrée en consolidation de Dongfeng Citroën Automotive Corp. - DCAC

Dans le cadre de la nouvelle phase de développement des activités du groupe en Chine, annoncée le 14 novembre 2001, la société Dongfeng Citroën Automotive Corp. - DCAC détenue à 27 % est consolidée par mise en équivalence à compter du 1^{er} janvier 2002.

Les comptes de cette société retraités aux normes du groupe sont retenus avec un décalage de trois mois par rapport à la date de clôture des comptes du groupe.

Cette modification de périmètre n'a pas d'effet significatif à la date d'entrée en consolidation, sur le bilan du groupe.

2. Entrée en consolidation de Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech - TPCA

Issue des accords de coopération signés entre le groupe Toyota et le groupe PSA PEUGEOT CITROËN et détenue à 50 % par chacun des deux groupes, la société Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech-TPCA a été créée le 8 mars 2002.

Cette société doit produire, à partir de 2005, en République tchèque des véhicules d'entrée de gamme pour les marques Peugeot, Citroën et Toyota.

Elle est consolidée par mise en équivalence.

3. Réorganisation du groupe au Royaume-Uni

En 2002, le groupe a réorganisé la structure juridique de sa division automobile au Royaume-Uni pour la mettre en accord avec l'organisation opérationnelle de cette division.

Dorénavant, la division automobile est composée au Royaume-Uni de trois entités principales :

- Peugeot Citroën Automobiles UK : filiale à 100 % de Peugeot Citroën Automobiles pour son activité industrielle ;

- Peugeot Motor Co Ltd : pour l'activité commerciale de la marque Peugeot ;

- Citroën UK : pour l'activité commerciale de la marque Citroën.

Cette réorganisation a été sans effet sur les comptes du groupe.

4. Réorganisation juridique de l'activité de financement en France

Afin de simplifier les structures des activités de financement en France, il a été décidé de regrouper au sein de Crédipar S.A., filiale à 100 % de Banque PSA Finance, l'ensemble des activités de financement automobile exercées par ses filiales Din, Sofi, Locadin et CLV.

En ce qui concerne les activités de financement des ventes à crédit, il a été procédé à la fusion juridique des sociétés Din et Sofi avec Crédipar S.A. à la date du 31 décembre 2002 avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2002.

S'agissant des activités de location, les nouveaux dossiers font l'objet d'une location-gérance au bénéfice de la société Crédipar SA. Les sociétés Locadin et CLV continuent d'assumer la gestion de leurs encours arrêtés à la date du 31 décembre 2002 jusqu'à l'extinction de ceux-ci.

5. Cession de la fonderie de Villers la Montagne

Le 1^{er} octobre 2002, le groupe a filialisé son établissement industriel de Villers la Montagne, dont la spécialité est de couler sous pression des carters en alliage léger d'aluminium.

Le même jour, le groupe a cédé au groupe Manzoni-Bouchot cette société qui a pris le nom de "MB Automotive Fonderie Villers la Montagne" et qui a signé avec Peugeot Citroën Automobile pour cinq ans, un contrat de fourniture de pièces.

6. Evolution des critères de consolidation

Le groupe a fait évoluer les critères à partir desquels une société contrôlée par le groupe est intégrée dans le périmètre de consolidation. En conséquence, 10 sociétés (incluses dans "Autres sociétés industrielles et commerciales" en note 3-a 2.) ont été consolidées par intégration globale en 2002.

Ces changements de périmètre sont sans effet significatif sur les capitaux propres.

c) Evolutions significatives du périmètre en 2001

1. Prise de contrôle de l'activité automobile du groupe Sommer Allibert

Le 3 janvier 2001, Peugeot S.A. a acquis la totalité du capital de la SIT, société dont le seul actif était à cette date une participation de 37,9 % en capital et de 52,9 % en droits de vote de Sommer Allibert. Cette acquisition a fait suite à l'achat par les anciens

actionnaires de contrôle de la SIT de la totalité des activités non automobiles de Sommer Allibert, constituée principalement du groupe Tarkett Sommer. Cette acquisition représente un investissement de 470 millions d'euros, correspondant à un prix de 57,5 euros par action Sommer Allibert.

Le 4 janvier 2001, Faurecia et SIT ont lancé conjointement une offre publique d'achat sur la part non détenue par le groupe du capital de Sommer Allibert au prix de 57,5 euros par action. Cette offre a permis à chacune des deux sociétés d'acquérir 30,12 % du capital au prix de 379 millions d'euros.

Le 10 janvier 2001, Faurecia a lancé une offre publique d'achat au prix de 15 euros par action sur la part non détenue par le groupe du capital de SAI Automotive AG., société cotée à la bourse de Francfort et regroupant l'essentiel des activités d'équipement automobile de Sommer Allibert. Cette offre a permis d'acquérir 27,31 % du capital de SAI Automotive A.G pour 209 millions d'euros.

Le 1^{er} juin 2001, Peugeot S.A. a apporté à Faurecia sa participation au capital de la SIT, permettant ainsi à Faurecia de contrôler l'ensemble des activités d'équipement automobile de Sommer Allibert.

Le 16 octobre 2001, Faurecia a lancé une offre publique de retrait sur les actions Sommer Allibert suivie d'un retrait obligatoire à 57,5 euros du titre Sommer Allibert. Ces opérations ont été conclues le 30 octobre 2001.

A la suite de ces opérations qui ont représenté un investissement total de 1495 millions d'euros, Peugeot S.A détient une participation de 71,6 % dans le capital de Faurecia qui contrôle elle-même, directement ou indirectement, 100 % de la société Sommer Allibert et 96,8 % de SAI Automotive A.G.

Ces opérations ont dégagé dans les comptes du groupe un écart d'acquisition total de 1278 millions d'euros, dont 166 millions d'euros sur les titres de Faurecia reçus en échange des titres SIT par Peugeot S.A. et 1112 millions d'euros sur les titres de Sommer Allibert et de ses filiales, acquis par le groupe.

2. Cession de Transauto-Stur

Dans le cadre du recentrage de son activité sur ses métiers principaux, Gefco a cédé son activité de location de véhicules exercée par sa filiale Transauto-Stur.

La cession de cette société au groupe Via Location a dégagé une moins-value après impôt de 14 millions d'euros.

3. Réorganisation du groupe en Espagne

En 2001, le groupe a réorganisé la structure juridique de sa division automobile en Espagne pour la mettre en accord avec l'organisation opérationnelle de cette division.

Dorénavant, la division automobile est composée en Espagne de trois entités principales :

- Peugeot Citroën Automobiles España, filiale à 100 % de Peugeot Citroën Automobiles, pour son activité industrielle ;
- Peugeot España, filiale à 100 % d'Automobiles Peugeot, pour l'activité commerciale de la marque Peugeot ;
- Automobiles Citroën España, filiale à 100 % d'Automobiles Citroën, pour l'activité commerciale de la marque Citroën.

Cette réorganisation a été sans effet sur les comptes du groupe.

4. Rachat de la part des minoritaires dans Peugeot Citroën do Brasil

Conformément au contrat signé le 20 décembre 2001, le groupe a acheté à l'Etat de Rio de Janeiro, la part de 31,82 % que celui-ci détenait dans le capital de Peugeot Citroën do Brasil. Cette opération a dégagé un écart d'acquisition de 57 millions d'euros.

d) Evolutions significatives du périmètre en 2000

Ces évolutions de périmètre n'ont pas eu d'influence significative sur les comptes consolidés. Les principales opérations sont les suivantes :

1. Cession de l'activité de fabrication de systèmes de direction

Dans le cadre de son recentrage sur ses métiers principaux, le groupe a filialisé son activité de fabrication de systèmes de direction (usines de Dijon et Saint-Etienne). Le contrôle de cette société a été cédé.

2. Prise de contrôle total de Peugeot Japon

Le 3 février 2000, le groupe a repris à son partenaire dans la joint venture Inchcape Peugeot Japan, la participation de 50 % qu'il détenait. Cette acquisition permet à Automobiles Peugeot d'accélérer le développement de ses activités dans ce pays. La société a pris le nom de Peugeot Japon KK.

3. Prise de participation complémentaire dans Gefco KN

Une participation complémentaire a été prise par le groupe dans sa filiale de transport allemande Gefco KN GmbH, élevant le contrôle du groupe à 74,86 % en dégageant un écart d'acquisition complémentaire de 10,7 millions d'euros.

4. Cession de l'activité moteurs de Formule 1

Finalisant son retrait de la compétition automobile, Automobiles Peugeot a cédé son activité de fabrication de moteurs de Formule 1 à la société DJ33. Cette société a été cédée le 28 décembre 2000 sans avoir été intégrée dans le périmètre de consolidation avant sa cession.

e) Impacts des changements de périmètres de consolidation sur le chiffre d'affaires consolidé

Exercice 2002

L'accroissement du chiffre d'affaires de l'exercice 2002 sur celui de 2001 n'a pas été affecté de façon significative par les évolutions du périmètre.

Exercice 2001

L'accroissement du chiffre d'affaires de l'exercice 2001 sur celui de 2000 provient pour 2234 millions d'euros de la prise en compte du chiffre d'affaires du groupe Sommer Allibert.

f) Impacts des changements de périmètres sur les autres données consolidées

L'impact sur les données consolidées (autres que le chiffre d'affaires) dû aux changements de périmètre n'est pas significatif en 2002.

En 2001 pour la prise en compte de Sommer Allibert dans le groupe Faurecia une comparaison des indicateurs de performance de l'activité équipement automobile est donnée à structure identique à celle de 2001, dans la note 4-a 3.

→ Note 4 - Information par secteurs d'activité et zones géographiques

a) Secteurs d'activités

1. Activités industrielles et commerciales :

Pour ces activités, le groupe est géré en trois segments principaux ;

- la division Automobile, qui regroupe les activités de conception, de fabrication et de commercialisation des voitures particulières et véhicules utilitaires de marque Peugeot et de marque Citroën ;

- la division Equipement Automobile, constituée du groupe Faurecia, spécialisé dans les métiers des pièces d'intérieur véhicule, des sièges automobiles, des blocs avant et des systèmes d'échappement ;
- la division Transport et logistique, constituée du groupe Gefco spécialisé dans la logistique et le transport de véhicules et de marchandises.

Les autres activités, hors financement, du groupe incluent notamment celle de la société Peugeot S.A. tête de groupe et les activités qui lui sont directement rattachées, la fabrication de motocycles, la commercialisation de moteurs et la conception de biens d'équipements industriels.

La ventilation de l'activité du groupe dans ces secteurs, pour les principaux indicateurs de sa performance, est la suivante :

2002

<i>(en millions d'euros)</i>	Automobile	Equipement Automobile	Transport et logistique	Autres	Eliminations	Total
Chiffre d'affaires net, hors taxes						
- de l'activité (hors groupe)	43 727	7 662	979	538	-	52 906
- ventes inter-activités (groupe)	224	2 204	1 667	465	(4 560)	-
Total	43 951	9 866	2 646	1 003	(4 560)	52 906
Coûts opérationnels	(41 544)	(7 406)	(845)	(512)	(5)	(50 312)
Marge opérationnelle	2 183	256	134	26	(5)	2 594
Produits (frais) financiers nets	59	(93)	(11)	20	-	(25)
Bénéfice avant impôts des sociétés intégrées	2 002	92	114	106	(5)	2 309
Résultat brut des sociétés mises en équivalence	8	8	-	-	-	16
Immobilisations incorporelles	138	22	34	-	-	194
Immobilisations corporelles	9 636	1 516	266	127	-	11 545
Investissements en immobilisations corporelles	2 357	351	51	31	-	2 790
Dotations aux amortissements des immobilisations corporelles, y compris outillages spécifiques	1 801	310	33	21	-	2 165
Frais d'études, de recherche et de développement	1 631	215	-	19	-	1 865
Marge brute d'autofinancement	3 650	265	112	36	(4)	4 059

2001

<i>(en millions d'euros)</i>	Automobile	Equipement Automobile	Transport et logistique	Autres	Eliminations	Total
Chiffre d'affaires net, hors taxes						
- de l'activité (hors groupe)	41 306	7 452	983	547	-	50 288
- ventes inter-activités (groupe)	218	2 159	1 660	429	(4 466)	-
Total	41 524	9 611	2 643	976	(4 466)	50 288
Coûts opérationnels	(39 314)	(7 192)	(864)	(516)	2	(47 884)
Marge opérationnelle	1 992	260	119	31	2	2 404
Produits (frais) financiers nets	33	(92)	(14)	25	-	(48)
Bénéfice avant impôts des sociétés intégrées	1 918	74	92	317	2	2 403
Résultat brut des sociétés mises en équivalence	(2)	4	-	-	-	2
Immobilisations incorporelles	127	25	31	-	-	185
Immobilisations corporelles	9 509	1 570	255	127	-	11 461
Investissements en immobilisations corporelles	2 398	436	85	19	-	2 938
Dotations aux amortissements des immobilisations corporelles, y compris outillages spécifiques	1 636	285	33	20	-	1 974
Frais d'études, de recherche et de développement	1 461	255	-	17	-	1 733
Marge brute d'autofinancement	2 963	346	104	26	1	3 440

2000

(en millions d'euros)	Automobile	Equipement Automobile	Transport et logistique	Autres	Eliminations	Total
Chiffre d'affaires net, hors taxes						
- de l'activité (hors groupe)	37 242	4 279	932	525		42 978
- ventes inter-activités (groupe)	194	1 561	1 397	458	(3 610)	-
Total	37 436	5 840	2 329	983	(3 610)	42 978
Coûts opérationnels	(35 663)	(4 097)	(832)	(523)	(6)	(41 121)
Marge opérationnelle	1 579	182	100	2	(6)	1 857
Produits (frais) financiers nets	135	(64)	(6)	21		86
Bénéfice avant impôts des sociétés intégrées	1 755	86	95	27	(6)	1 955
Résultat brut des sociétés mises en équivalence	14	8	-	-	-	22
Immobilisations incorporelles	99	23	14	-	-	136
Immobilisations corporelles	8 974	991	229	165	-	10 359
Investissements en immobilisations corporelles	2 497	290	74	37	-	2 898
Dotations aux amortissements des immobilisations corporelles, y compris outillages spécifiques	1 631	188	37	21	-	1 877
Frais d'études, de recherche et de développement	1 387	221	-	17	-	1 625
Marge brute d'autofinancement	2 757	244	91	131	(2)	3 221

2. Division automobile

Jusqu'en 2000, certaines incitations aux ventes telles que définies en note 1.e, n'étaient pas comptabilisées en diminution du chiffre d'affaires mais en coûts opérationnels.

L'effet, nul sur la marge opérationnelle, aurait été peu significatif sur le chiffre d'affaires qui n'a pas été recalculé suivant la règle appliquée pour 2002 et 2001 (note 1-d).

3. Division équipement automobile à structure comparable

Les données de la division équipement automobile, constituée du groupe Faurecia, comparées à structure identique à celle de 2001 (prise en compte de Sommer Allibert), sont les suivantes :

(en millions d'euros)	2001	2000 Proforma	2000 Publié
Chiffre d'affaires net, hors taxes			
- de l'activité (hors groupe)	7 452	6 513	4 279
- ventes inter-activités (groupe)	2 159	1 878	1 561
Total	9 611	8 391	5 840
Coûts opérationnels	(7 192)	(6 216)	(4 097)
Marge opérationnelle	260	297	182
Frais financiers nets	(92)	(97)	(64)
Bénéfice avant impôts des sociétés intégrées	74	103	86
Résultat brut des sociétés mises en équivalence	4	4	8
Immobilisations incorporelles à la clôture	25	37	23
Immobilisations corporelles à la clôture	1 570	1 449	991

4. Activités de financement

La division financement qui correspond au groupe Banque PSA Finance assure le financement des ventes aux clients des marques Peugeot et Citroën ainsi que celui de leurs réseaux de distribution.

Cette activité de nature particulière par rapport aux autres activités du groupe est présentée de façon individualisée dans les comptes consolidés pour une meilleure lisibilité de ceux-ci.

b) Zones géographiques

Les postes ci-dessous sont ventilés : pour le chiffre d'affaires par zone de commercialisation à la clientèle, pour les autres informations par zone d'implantation des sociétés consolidées.

1. Activités industrielles et commerciales

<i>(en millions d'euros)</i>	Europe de l'Ouest	Autres pays d'Europe	Amérique latine	Reste du monde	Total
2002					
Chiffre d'affaires	45 374	2 174	1 246	4 112	52 906
Immobilisations incorporelles	179	2	2	11	194
Immobilisations corporelles	10 878	186	317	164	11 545
Investissements	2 657	50	42	42	2 790
2001					
Chiffre d'affaires	43 394	1 670	1 522	3 702	50 288
Immobilisations incorporelles	165	3	2	13	183
Immobilisations corporelles	10 449	175	644	193	11 461
Investissements	2 651	74	162	51	2 938
2000					
Chiffre d'affaires	37 540	1 602	1 268	2 568	42 978
Immobilisations incorporelles	119	3	1	13	136
Immobilisations corporelles	9 525	55	644	135	10 359
Investissements	2 574	25	256	43	2 898

2. Activités de financement

L'activité de la division financement s'exerce essentiellement en Europe de l'Ouest.

→ Note 5 - Informations de synthèse au niveau du groupe

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Chiffre d'affaires			
Activités industrielles et commerciales	52 906	50 288	42 978
Activités de financement hors groupe	1 530	1 375	1 203
Chiffre d'affaires consolidé (note 6)	54 436	51 663	44 181
- Europe de l'Ouest	46 874	44 750	38 743
- Autres pays d'Europe	2 174	1 670	1 602
- Amérique latine	1 276	1 541	1 268
- Reste du monde	4 112	3 702	2 568
Marge opérationnelle			
Activités industrielles et commerciales	2 594	2 404	1 857
Activités de financement hors groupe	319	248	264
Marge opérationnelle consolidée	2 913	2 652	2 121
Résultat avant impôt des sociétés intégrées			
Activités industrielles et commerciales	2 309	2 403	1 955
Activités de financement hors groupe	316	244	261
Résultat avant impôt des sociétés intégrées	2 625	2 647	2 216
Impôt groupe	(777)	(835)	(713)
Résultat net des sociétés intégrées	1 848	1 812	1 503
Immobilisations incorporelles	224	204	156
Immobilisations corporelles	11 596	11 513	10 490
Total Bilan			
Cumul des activités industrielles et commerciales et des activités de financement	56 008	55 416	46 639
Elimination des comptes inter-activités	(608)	(712)	(2 138)
Total Bilan consolidé toutes activités	55 400	54 704	44 501
Investissements en immobilisations corporelles			
Activités industrielles et commerciales	2 790	2 938	2 898
Activités de financement	12	9	34
Investissements consolidés	2 802	2 947	2 932
Cessions d'immobilisations corporelles			
Activités industrielles et commerciales	172	443	100
Activités de financement	5	7	3
Cessions consolidées	177	450	103
Dotations aux amortissements des immobilisations corporelles	2 174	1 980	1 904
Marge Brute d'Autofinancement			
Activités industrielles et commerciales	4 059	3 440	3 221
Activités de financement	239	160	222
Marge Brute d'Autofinancement consolidée	4 298	3 600	3 443

→ Note 6 - Chiffres d'affaires trimestriels

Les chiffres d'affaires du groupe se répartissent comme suit par trimestre :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
1 ^{er} trimestre	13 439	12 746	11 641
2 ^e trimestre	13 932	13 466	10 849
3 ^e trimestre	12 804	11 917	10 134
4 ^e trimestre	14 261	13 534	11 557
Total	54 436	51 663	44 181

→ Note 7 - Frais de personnel

Les frais de personnel inscrits à l'effectif des sociétés du groupe se ventilent comme suit :

a) Activités industrielles et commerciales

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Automobile	5 569	5 339	5 031
Équipement Automobile	1 877	1 745	1 111
Transport et logistique	290	276	256
Autres	184	178	177
Total	7 920	7 538	6 575

b) Activités de financement

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
	115	111	105

→ Note 8 - Dotations aux amortissements des immobilisations corporelles des activités industrielles et commerciales

Les amortissements inclus dans les charges opérationnelles concernent les actifs suivants :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Outillages spécifiques	681	518	679
Autres immobilisations corporelles	1 491	1 468	1 207
Subventions d'équipements	(7)	(12)	(9)
Total	2 165	1 974	1 877

→ Note 11 - Autres revenus et (charges) nets des activités industrielles et commerciales

Les autres revenus et charges incluent les montants suivants :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Modification des régimes de retraite complémentaire (note 46)	(101)	-	-
Plus-values nettes sur cessions d'éléments d'actif	89	214	134
Pertes nettes sur rachats d'obligations convertibles	-	-	(125)
Reprise de provision sur obligations converties	-	27	26
Produits (Pertes) de change nettes	22	(24)	(6)
Dotations nettes aux provisions pour risques et dépréciation d'actifs long terme	(8)	(15)	(11)
Revenus des titres de participation	20	5	5
Autres	-	(14)	(2)
Total	22	193	21

Les plus-values nettes sur cessions d'éléments d'actif comprennent :

- en 2002, un profit sur cession de titres de placement court terme de 89 millions d'euros,
- en 2001, un profit sur cessions d'un ensemble d'immeubles situés en région parisienne pour 228 millions d'euros,
- en 2000, un profit sur cessions de titres de placement de 95 millions d'euros.

→ Note 9 - Frais de rationalisation des structures des activités industrielles et commerciales

a) Ventilation par nature

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Coûts de réduction d'effectifs	114	104	22
Coûts d'arrêt de production	10	11	19
Total	124	115	41

b) Effectifs concernés par les réductions

(en nombre de personnes)	2002	2001	2000
France	500	339	443
Espagne	583	279	22
Royaume-Uni	87	-	427
Autres pays d'Europe	840	541	78
États-Unis	31	373	-
Argentine	588	444	-
Total	2 629	1 976	970

→ Note 10 - Produits (frais) financiers nets des activités industrielles et commerciales

Les produits (frais) financiers nets des activités industrielles et commerciales s'analysent ainsi :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Frais financiers	(516)	(502)	(369)
Produits financiers	447	404	379
Intérêts intercalaires capitalisés	44	50	76
Total	(25)	(48)	86

→ Note 12 - Charges opérationnelles des activités de financement

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Intérêts et charges bancaires	(783)	(791)	(644)
Commissions d'apporteurs	(212)	(192)	(152)
Autres coûts d'acquisition	(21)	(18)	(22)
Frais de structure	(303)	(270)	(253)
Pertes nettes sur créances douteuses	(62)	(68)	(52)
Total	(1 381)	(1 339)	(1 123)

→ Note 13 - Impôts sur les résultats

a) La charge d'impôt totale sur les résultats des sociétés intégrées se ventile ainsi :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Impôts courants (note 13-b)			
- Impôts sur les bénéfices	(726)	(982)	(741)
- Impôts sur distributions intra-groupe effectuées	(8)	(3)	(9)
Impôts différés			
- Impôts différés de la période	(30)	135	44
- Impôts sur distributions intra-groupe prévues	4	4	(10)
- Provisions sur actifs d'impôts différés (note 13-d)	(17)	(16)	(31)
- Effets de changement de taux en France (note 13-c)	-	27	34
	(777)	(835)	(713)
Activités industrielles et commerciales	(666)	(750)	(601)
Activités de financement	(111)	(85)	(112)

b) La charge d'impôts courants est égale aux montants d'impôt sur les bénéfices dus aux administrations fiscales au titre de l'exercice, en fonction des règles et des taux d'imposition en vigueur dans les différents pays. Depuis le 1^{er} janvier 2000, la société Peugeot S.A. a renouvelé son option pour le régime d'intégration fiscale de droit commun prévu à l'article 225 A du Code Général des Impôts pour elle-même et les filiales françaises contrôlées au moins à 95 %.

c) La charge d'impôts différés est déterminée selon la méthode comptable précisée en note 1-o.

Le taux de base de l'impôt sur les sociétés en France est de 33,33 %. La loi de finance n°2000.1552 du 30 décembre 2000 a diminué le taux de la contribution additionnelle initialement fixé à 10 % de l'impôt de base dû, à 6 % pour 2001 et à 5 % à compter de 2002. Les encours nets d'impôts différés ont été diminués en conséquence au 31 décembre 2000 et au 31 décembre 2001.

La loi sur le financement de la Sécurité Sociale n°99-1140 du 29 décembre 1999 a instauré un complément d'imposition égal à 3,3 %

de l'impôt de base dû; pour les sociétés françaises le taux légal d'imposition se trouve ainsi majoré de 1,1 %.

d) Au 31 décembre, les actifs d'impôts différés sur déficits s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Valeurs brutes	419	263	136
Provisions pour dépréciation	(165)	(132)	(115)
Valeurs nettes	254	131	21

La provision couvre ceux de ces actifs dont la réalisation future présente un caractère aléatoire.

e) Les impôts différés reconnus sur des bases non actualisées ont une position globalement passive. Ils n'ont fait l'objet d'aucune actualisation dans la mesure où les échéances de reversement ne peuvent être déterminées avec certitude.

f) La réconciliation entre le taux légal en France et le taux effectif d'impôt du compte de résultat consolidé s'établit comme suit :

(en pourcentage)	2002	2001	2000
Taux d'impôt légal en France pour l'exercice	(35,4)	(36,4)	(37,8)
- changement du taux en France (note 13-c)	-	1,0	1,6
- différences permanentes	(0,9)	(0,5)	1,3
- résultat taxable à taux réduit (France)	1,4	0,6	0,7
- crédits d'impôts	0,9	0,8	0,6
- effet des différences de taux à l'étranger et autres	5,1	3,6	2,8
- actifs sur déficits provisionnés (note 13-d)	(0,7)	(0,6)	(1,4)
	(29,6)	(31,5)	(32,2)

→ Note 14 - Ecarts d'acquisition

a) Activités industrielles et commerciales

1. Détail par société détenue

2002

(en millions d'euros)	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Faurecia			
- sur opération Bertrand Faure	839	(213)	626
- sur opération Sommer Allibert	166	(12)	154
Groupe Sommer Allibert *	1 211	(110)	1 101
Faurecia Exhaust Systems	206	(31)	175
Autres filiales de Faurecia	39	(16)	23
Peugeot Citroën do Brasil Automoveis	34	(34)	-
Gefco KN GmbH & Co	36	(7)	29
Peugeot Automotiv Pazarlama AS (Popas)	12	-	12
Total	2 543	(423)	2 120

* En 2002, les actifs et passifs identifiables sont réévalués pour un montant de 99 millions d'euros, portant l'écart d'acquisition brut sur les titres Sommer Allibert et de ses filiales acquis par le groupe à 1 211 millions d'euros.

2001

(en millions d'euros)	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Faurecia			
- sur opération Bertrand Faure	839	(172)	667
- sur opération Sommer Allibert	166	(4)	162
Groupe Sommer Allibert	1 112	(48)	1 064
Faurecia Exhaust Systems	245	(24)	221
Autres filiales de Faurecia	38	(15)	23
Peugeot Citroën Argentina	303	(303)	-
Peugeot Citroën do Brasil Automoveis	57	-	57
Gefco KN GmbH & Co	36	(5)	31
Total	2 796	(571)	2 225

2000

(en millions d'euros)	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Faurecia (sur opération Bertrand Faure)	839	(129)	710
Faurecia Exhaust Systems	232	(12)	220
Autres filiales de Faurecia	30	(13)	17
Peugeot Citroën Argentina	287	(214)	73
Gefco KN GmbH & Co	36	(2)	34
Total	1 424	(370)	1 054

2. Evolution du poste écarts d'acquisition

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Valeurs nettes à l'ouverture	2 225	1 054	1 215
Acquisition de Sommer Allibert	100	1 112	N/A
Apport des titres SIT (Sommer Allibert) à Faurecia	-	166	N/A
Autres nouveaux écarts et effets de la conversion	(45)	86	97
Amortissements courants	(128)	(118)	(70)
Amortissements exceptionnels	(32)	(75)	(188)
Valeurs nettes à la clôture	2 120	2 225	1 054

Faurecia

En 2002, la valeur comptable des actifs de chacun des métiers de Faurecia, incluant les écarts d'acquisition, fait l'objet d'une comparaison avec la somme des flux de trésorerie futurs, actualisés, issus des dernières prévisions.

Le taux d'actualisation retenu est de 7,5 % et l'extrapolation des prévisions de la dernière année du plan (2006), projetée à l'infini, est déterminée en appliquant un taux de croissance de 2 %.

La comparaison des valeurs comptables de ces actifs aux sommes des flux de trésorerie actualisés correspondants, conduit à ne pas constater de dépréciation des écarts d'acquisition.

En 2001, un écart d'acquisition total de 1 278 millions d'euros a été enregistré sur l'acquisition du groupe Sommer Allibert ; le détail en est donné en note 3-c 1 ; l'amortissement 2001 pratiqué sur 20 ans, calculé prorata temporis sur les différentes acquisitions de cette opération s'élève à 52 millions d'euros.

Peugeot Citroën Argentina

Les amortissements exceptionnels en 2001 et 2000, concernent Peugeot Citroën Argentina et comprennent :

en 2001 :

- un amortissement de 56 millions d'euros au titre du dénouement favorable définitif d'un risque initialement comptabilisé dans le bilan d'entrée en consolidation. En contrepartie, une reprise de provision a été pratiquée,
- un complément d'amortissement de 19 millions d'euros soldant l'écart d'acquisition comptabilisé sur cette société conformément au principe énoncé en note 1- l.

en 2000 :

- un amortissement de 61 millions d'euros compensé dans le compte de résultat par la reprise d'une provision pour risque équivalente. Ceci traduit le dénouement favorable d'un risque initialement comptabilisé dans le bilan d'entrée en consolidation,
- un complément d'amortissement de 127 millions d'euros pratiqué conformément au principe énoncé en note 1- l.

Peugeot Citroën do Brasil Automoveis

L'amortissement exceptionnel en 2002 concerne Peugeot Citroën do Brasil Automoveis et correspond à l'extinction de l'écart d'acquisition comptabilisé sur cette société conformément au principe énoncé en note 1- i.

b) Activités de financement

Ce poste ne concerne que la société Crédi-par.

Il s'élève à une valeur brute de 100 millions d'euros, amortie sur 20 ans, à hauteur de 20 millions d'euros au 31 décembre 2002, soit une valeur nette de 80 millions d'euros.

Les cash-flows futurs couvrant le montant de l'écart d'acquisition à l'actif, aucune dépréciation n'est à constater.

→ Note 15 - Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent en particulier des coûts de développement des logiciels tels que définis en note 1-j.
La ventilation des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

a) Activités industrielles et commerciales

<i>(en millions d'euros)</i>	2002			2001			2000		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Logiciels	325	(170)	155	265	(107)	158	160	(50)	110
Autres immobilisations incorporelles	153	(114)	39	60	(35)	25	55	(29)	26
Total	478	(284)	194	325	(142)	183	215	(79)	136

b) Activités de financement

<i>(en millions d'euros)</i>	2002			2001			2000		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Logiciels	36	(7)	29	26	(7)	19	24	(7)	17
Autres immobilisations incorporelles	6	(5)	1	6	(4)	2	7	(4)	3
Total	42	(12)	30	32	(11)	21	31	(11)	20

→ Note 16 - Immobilisations corporelles

a) Activités industrielles et commerciales

1. Valeur des immobilisations corporelles

<i>(en millions d'euros)</i>	2002			2001			2000		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Terrains	382	(10)	372	364	(9)	355	353	(10)	343
Constructions	4 376	(2 244)	2 132	4 292	(2 146)	2 146	3 783	(1 989)	1 794
Matériels et outillages	14 020	(8 862)	5 158	13 779	(8 596)	5 183	12 377	(7 774)	4 603
Matériels de transport et de manutention	514	(382)	132	613	(400)	213	722	(474)	248
Agencement, installations et autres	844	(548)	296	816	(502)	314	691	(417)	274
Immobilisations en cours	1 564	-	1 564	1 321	-	1 321	1 936	-	1 936
	21 700	(12 046)	9 654	21 185	(11 653)	9 532	19 862	(10 664)	9 198
Véhicules donnés en location	306	(72)	234	253	(65)	188	280	(76)	204
Outillages spécifiques	7 400	(5 743)	1 657	7 253	(5 512)	1 741	6 442	(5 485)	957
	7 706	(5 815)	1 891	7 506	(5 577)	1 929	6 722	(5 561)	1 161
Total	29 406	(17 861)	11 545	28 691	(17 230)	11 461	26 584	(16 225)	10 359

2. Intérêts intercalaires capitalisés au cours de l'exercice

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
	44	50	76

3. Variation du poste immobilisations corporelles

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Valeur brute			
A l'ouverture de l'exercice	28 691	26 584	25 085
Acquisitions	2 790	2 938	2 897
Cessions	(1 406)	(1 573)	(1 371)
Variation du périmètre et divers	(43)	993	(85)
Ecart de conversion	(626)	(251)	58
A la clôture de l'exercice	29 406	28 691	26 584
Amortissements			
A l'ouverture de l'exercice	17 230	16 225	15 631
Dotations de l'exercice	2 172	1 985	1 886
Reprises sur cessions	(1 234)	(1 354)	(1 264)
Variation du périmètre et divers	(58)	502	(59)
Ecart de conversion	(249)	(128)	31
A la clôture de l'exercice	17 861	17 230	16 225

b) Activités de financement

La valeur des immobilisations corporelles des activités de financement se présente comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002			2001			2000		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Constructions	48	(15)	33	48	(13)	35	48	(15)	33
Matériels et autres	52	(34)	18	52	(35)	17	55	(33)	22
	100	(49)	51	100	(48)	52	103	(48)	55
Véhicules donnés en location	-	-	-	-	-	-	107	(31)	76
Total	100	(49)	51	100	(48)	52	210	(79)	131

Depuis l'exercice 2001, l'étude détaillée des opérations de location longue durée de PSA Finance Nederland, a permis d'affiner les modalités d'application, à ces opérations, des critères définissant la location financière et a conduit à leur classement dans cette catégorie.

→ Note 17 - Créances et titres de détention durable

Les créances et titres de détention durable comprennent :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Créance de T.V.A.	-	-	45
Titres d'investissement (note 1-m 1.)	6	4	3
Créances rattachées à des participations	53	71	87
Prêts "Aide à la construction"	37	29	23
Autres prêts et créances	51	77	60
	147	181	218
Titres de placement à plus d'un an (note 1-m 3.)			
- Placements à liquidité restreinte	66	66	344
- Autres	716	377	548
Total	929	624	1 110

Les plus values latentes au 31 décembre sur les placements à liquidité restreinte s'élèvent à :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
	67	106	578

→ Note 18 - Titres mis en équivalence

Les sociétés mises en équivalence définies dans la note 1-a sont des sociétés industrielles et commerciales qui ont pour objet de produire soit des pièces et équipements destinés à la construction automobile soit des véhicules complets.

a) Evolution de la valeur d'équivalence

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
A l'ouverture de l'exercice	215	203	194
Dividendes et transferts de résultat	(17)	(9)	(13)
Quote part du résultat net	22	9	19
Entrée en consolidation de Dongfeng Citroën Automotive Corp.	104	N/A	N/A
Création de Toyota Peugeot Citroën Automobile	33	N/A	N/A
Acquisitions	13	15	4
Sorties	-	(1)	-
Mouvements de conversion	(19)	(2)	(1)
A la clôture de l'exercice	351	215	203

b) Quote-part des capitaux propres des sociétés mises en équivalence

(en millions d'euros)	En %	2002	2001	2000
Coopérations avec Renault				
Française de Mécanique	50	93	85	79
Société de Transmissions Automatiques	20	3	3	3
Société Franco-Suédoise de Moteurs PRV	50	dissoute	-	1
Coopérations avec Fiat				
Société Européenne de Véhicules Légers du Nord (Sevelnord)	50	19	35	38
Gisevel	50	6	5	4
Sevelind	50	(58)	(74)	(86)
Sevel S.p.A.	50	120	130	146
Coopération avec Toyota				
Toyota Peugeot Citroën Automobile	50	33	N/A	N/A
Dongfeng Citroën Automotive Corp.	27	92	N/A	N/A
Autres				
Siemens Automotiv Hydraulics	48	3	3	3
Sociétés du groupe Faurecia		40	28	15
Total		351	215	203

c) Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence

(en millions d'euros)	En %	2002	2001	2000
Coopérations avec Renault				
Française de Mécanique	50	16	12	8
Société de Transmissions Automatiques	20	-	-	(1)
Société Franco-Suédoise de Moteurs PRV	50	dissoute	-	-
Coopérations avec Fiat				
Société Européenne de Véhicules Légers du Nord (Sevelnord)	50	(15)	(3)	-
Gisevel	50	1	1	-
Sevelind	50	15	12	11
Sevel S.p.A.	50	(10)	(15)	(2)
Coopération avec Toyota				
Toyota Peugeot Citroën Automobile	50	-	N/A	N/A
Dongfeng Citroën Automotive Corp.	27	10	N/A	N/A
Autres				
Siemens Automotiv Hydraulics	48	-	-	(2)
Sociétés du groupe Faurecia		5	2	5
Total		22	9	19
Soit : Résultat brut				
		16	2	22
Impôts		6	7	(3)
Résultat Net		22	9	19

d) Quote-part des éléments financiers caractéristiques des sociétés mises en équivalence

1. Information globale

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Capitaux employés			
- Immobilisations corporelles	886	633	590
- Besoin en fonds de roulement	383	424	398
- Autres capitaux employés	6	(31)	7
Total	1 275	1 026	995
Investissements en immobilisations corporelles			
	159	145	92
Position financière nette			
- Dettes à long et moyen termes	(297)	(300)	(244)
- Autres éléments financiers	(435)	(287)	(259)
Total	(732)	(587)	(503)

2. Détail par société des éléments significatifs

Capitaux employés totaux

(en millions d'euros)	En %	2002	2001	2000
Coopérations avec Renault				
Française de Mécanique	50	278	284	240
Société de Transmissions Automatiques	20	14	16	15
Coopérations avec Fiat				
Société Européenne de Véhicules Légers du Nord (Sevelnord)	50	193	213	162
Gisevel	50	54	56	63
Sevelind	50	165	207	289
Sevel S.p.A.	50	218	222	214
Coopération avec Toyota				
Toyota Peugeot Citroën Automobile	50	26	N/A	N/A
Dongfeng Citroën Automotive Corp.	27	259	N/A	N/A
Autres				
Siemens Automotiv Hydraulics	48	2	3	(2)
Sociétés du groupe Faurecia		66	25	14
Total		1 275	1 026	995

Position financière nette

(en millions d'euros)	En %	2002	2001	2000
Coopérations avec Renault				
Française de Mécanique	50	(162)	(178)	(135)
Société de Transmissions Automatiques	20	(7)	(8)	(8)
Coopérations avec Fiat				
Société Européenne de Véhicules Légers du Nord (Sevelnord)	50	(161)	(178)	(125)
Gisevel	50	(36)	(39)	(47)
Sevelind	50	(108)	(137)	(198)
Sevel S.p.A.	50	(74)	(52)	6
Coopération avec Toyota				
Toyota Peugeot Citroën Automobile	50	7	N/A	N/A
Dongfeng Citroën Automotive Corp.	27	(168)	N/A	N/A
Autres				
Siemens Automotiv Hydraulics	48	-	(2)	4
Sociétés du groupe Faurecia		(23)	7	-
Total		(732)	(587)	(503)

e) Dettes et créances vis à vis des sociétés mises en équivalence

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Prêts - part à plus d'un an	45	53	61
Prêts - part à moins d'un an	118	10	19
Avances de trésorerie	-	83	56
Créances d'exploitation	192	134	155
Dettes d'exploitation	(945)	(776)	(809)
Crédits à court terme	(30)	(24)	(67)

→ Note 19 - Titres de participation

a) Valeur des titres de participation

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Valeurs brutes	131	640	603
Provisions	(46)	(402)	(349)
Valeurs nettes	85	238	254

En 2002, l'évolution de ce poste est essentiellement due à la consolidation de Dongfeng Citroën Automotive Corp. -DCAC (cf note 3-b 1.) et à l'évolution des critères de consolidation (cf. note 3-b 6.).

b) Ventilation de la valeur nette par titre

	dernier % détention	2002	2001	2000
Dongfeng Citroën Automotive Corp. (*)	27	-	109	109
Financière Pergolèse (*)	100	-	17	28
Circulos de Inversiones - CISA (*)	100	-	7	18
Peugeot Motors of America (*)	100	-	7	7
Jeppener	100	5	12	18
Société industrielle de Poissy	N/A	absorbée	6	6
Peugeot Automobile Nigéria	40	8	8	8
Koyo Steering Dijon Saint-Etienne	15	5	11	11
Concessionnaires non consolidés		18	14	14
Portefeuille du groupe Faurecia		17	14	14
Autres titres		32	33	21
Total		85	238	254

* sociétés entrées dans le périmètre de consolidation en 2002

c) Evolution de la valeur nette

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Valeurs nettes à l'ouverture	238	254	128
Titres acquis ou souscrits	25	33	164
Titres reçus en apports	9	2	22
Première consolidation	(179)	(9)	(33)
Titres cédés	(6)	(10)	(23)
Dotations nettes aux provisions	(3)	(30)	(10)
Variation de conversion et autres	1	(2)	6
Valeurs nettes à la clôture	85	238	254

→ Note 20 - Autres valeurs immobilisées

Cette rubrique comprend :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Excédents versés sur engagements de retraites (note 46-a 5.)	167	107	93
Autres	90	97	83
Total	257	204	176

→ Note 21 - Valeurs d'exploitation

Celles-ci comprennent :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Valeurs brutes			
Matières premières et approvisionnements	865	864	702
Produits semi-ouvrés et en-cours	1 298	1 282	1 009
Marchandises et véhicules d'occasion	1 144	1 153	824
Produits finis et pièces de rechange	3 429	3 446	2 988
	6 736	6 745	5 523
Provisions pour dépréciation	(569)	(527)	(352)
Total	6 167	6 218	5 171

Le détail de l'évolution du poste est donné en note 39-a 2.

→ Note 22 - Clients et effets à recevoir nets

a) Titrations

Faurecia et certaines de ses filiales françaises ont conclu en novembre 2000 une convention de cession de créances commerciales à un véhicule de titrisation bancaire, pour une durée d'un an renouvelable jusqu'en novembre 2005 pour un montant maximum de 400 millions d'euros.

Une deuxième convention a été signée en décembre 2002 avec un second véhicule de titrisation bancaire par d'autres filiales françaises, allemandes et espagnoles de Faurecia, pour une durée d'un an renouvelable jusqu'en décembre 2007, pour un montant maximum de 460 millions d'euros.

Dans les deux cas, les cessions de créances sont réalisées sans recours, le seul risque résiduel pour Faurecia étant limité à un dépôt de garantie constitué au profit du véhicule de titrisation.

Au 31 décembre 2002, l'encours de financement total de ces programmes, net du dépôt subordonné, représentait 651 millions d'euros, dont 281 millions d'euros de créances cédées mais non recouvrées, contre respectivement 260 et 156 millions d'euros au 31 décembre 2001. Le dépôt subordonné s'élève à 106 millions d'euros contre 17 millions d'euros au 31 décembre 2001. Il est inscrit en "Débiteurs divers".

Du fait de la constatation d'une dette financière à court terme de 167 millions d'euros en 2002 (125 millions d'euros en 2001), en contrepartie de la reconsolidation des créances titrisées, l'effet résiduel sur l'endettement financier du groupe PSA PEUGEOT CITROËN au 31 décembre n'est pas significatif.

b) Reclassification

A compter de l'exercice 2002, les avoirs sur chiffre d'affaires correspondant aux moyens commerciaux décidés ou estimés sur les véhicules neufs en stock dans le réseau indépendant, et les avoirs émis ou à émettre au titre des moyens commerciaux sur les véhicules vendus aux clients, non encore réglés par le groupe, ont été classés en "Clients et effets à recevoir".

Ces avoirs, précédemment inscrits en "Autres créanciers" étaient de 404 millions d'euros à fin décembre 2001 et 324 millions d'euros à fin décembre 2000. Ils ont été reclassés pour assurer une présentation comparable sur les trois exercices.

c) Détail

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Clients et effets en portefeuille	3 520	3 642	3 154
Provisions pour créances douteuses	(139)	(191)	(192)
Total	3 381	3 451	2 962

Les créances sur les concessionnaires de l'activité automobile, cédées aux sociétés de financement du groupe sont exclues de ce poste et figurent au bilan consolidé à la rubrique "Créances de financement des ventes".

Le détail de l'évolution du poste est donné en note 39-a 2.

→ Note 23 - Créances de financement

a) Titrations

Le groupe Banque PSA Finance a procédé à deux opérations de titrisation par l'intermédiaire d'un Fonds Commun de Créances à compartiment "Auto ABS" créé en juin 2001 :

- le 28 juin 2001, Din et Sofi, filiales de Crédirpar, filiale française du groupe Banque PSA Finance, ont cédé 1 milliard d'euros de créances de financement automobile au "Compartiment 2001-1" du Fonds Commun de Créances Auto ABS. Le compartiment a émis des parts prioritaires notées AAA/Aaa (950 millions d'euros), des parts subordonnées notées A/A2 (50 millions d'euros) et des parts résiduelles (10 000 euros). Les parts résiduelles ont été souscrites par Crédirpar. Un dépôt de garantie de 20 millions d'euros versé par Crédirpar permet de garantir les parts prioritaires et subordonnées. Le fonds procède mensuellement à l'acquisition de créances additionnelles auprès de Din et Sofi afin de maintenir l'encours global à 1 milliard d'euros. Cette période de rechargement durera jusqu'en juillet 2003. Le fonds entrera ensuite en phase d'amortissement pendant une durée prévisionnelle de trois ans,

- le 11 juillet 2002, 550 millions d'euros et 950 millions d'euros de créances de financement automobile ont été cédés respectivement par Din et Sofi, et par la succursale espagnole de Banque PSA Finance, à un second compartiment "compartiment 2002-1" du Fonds Commun de Créances Auto ABS.

Le compartiment a émis des parts prioritaires (1 440 millions d'euros) notées AAA/Aaa, des parts subordonnées (60 millions d'euros) notées A/A2 et des parts résiduelles (50 000 euros). Les parts résiduelles ont été souscrites par Banque PSA Finance. Un dépôt de garantie de 30 millions d'euros versé par Banque PSA Finance permet de garantir les parts prioritaires et subordonnées.

Le fonds procède mensuellement à l'acquisition de créances additionnelles auprès de Din, de Sofi et de la succursale espagnole de Banque PSA Finance afin de maintenir l'encours global à 1,5 milliard d'euros. Cette période de rechargement s'achèvera en juillet 2004. Le fonds entrera ensuite en phase d'amortissement pendant une durée prévisionnelle de trois ans.

Dans les deux cas, les créances titrisées ne figurent plus à l'actif du bilan. Ces cessions n'ont pas dégagé de résultat significatif. Les parts résiduelles ont été classées en "Titres de placement". Dans la continuité

des principes appliqués par le groupe (provisionnement prospectif), les provisions existant avant la cession et relatives au portefeuille titrisé ont été conservées en couverture des risques liés au dépôt de garantie.

Les dépôts de garanties sont comptabilisés en "Autres prêts accordés à la clientèle".

b) Analyse

1. Total des créances

Compte tenu de ce qui précède, les créances de financement des ventes s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Crédits à la clientèle finale	12 301	13 000	11 880
Crédits aux réseaux de distribution	4 653	4 196	3 580
	16 954	17 196	15 460
Revenus différés	(1 033)	(1 197)	(1 040)
Provisions pour créances douteuses	(189)	(259)	(265)
Total	15 732	15 740	14 155

Les créances sur la clientèle finale représentent les crédits accordés aux clients des marques Peugeot et Citroën, par les sociétés de financement, pour l'acquisition de véhicules automobiles.

Les crédits aux réseaux de distribution comprennent les créances des sociétés des marques Peugeot et Citroën sur leurs réseaux de concessionnaires, cédées aux sociétés de financement du groupe, et les crédits accordés par ces dernières aux réseaux, pour financer leur besoin en fonds de roulement.

2. Part financée par la division automobile

La part des créances de la division automobile cédées aux sociétés de financement dont elle prend en charge le coût de financement, s'élève à :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
	2 774	2 425	2 315

Les coûts de financement correspondants sont inscrits dans les "Coûts des biens et services vendus" des activités industrielles et commerciales pour :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
	157	190	142

3. Echéanciers des créances brutes

2002

(en millions d'euros)	2003	2004	2005	Années ultérieures	Total
Crédits à la clientèle finale	4 584	3 742	2 464	1 511	12 301
Crédits aux réseaux de distribution	4 582	29	15	27	4 653
Total	9 166	3 771	2 479	1 538	16 954

2001

(en millions d'euros)	2002	2003	2004	Années ultérieures	Total
Crédits à la clientèle finale	4 286	3 641	3 005	2 068	13 000
Crédits aux réseaux de distribution	4 174	9	5	8	4 196
Total	8 460	3 650	3 010	2 076	17 196

2000

(en millions d'euros)	2001	2002	2003	Années ultérieures	Total
Crédits à la clientèle finale	4 109	3 345	2 708	1 718	11 880
Crédits aux réseaux de distribution	3 555	11	5	9	3 580
Total	7 664	3 356	2 713	1 727	15 460

4. Evolution des provisions pour créances douteuses

2002

(en millions d'euros)	Crédits à la clientèle finale	Crédits aux réseaux	Total
Solde à l'ouverture	223	36	259
Mouvements de l'exercice	(76)	6	(70)
Solde à la clôture	147	42	189

2001

(en millions d'euros)	Crédits à la clientèle finale	Crédits aux réseaux	Total
Solde à l'ouverture	223	42	265
Mouvements de l'exercice	0	(6)	(6)
Solde à la clôture	223	36	259

2000

(en millions d'euros)	Crédits à la clientèle finale	Crédits aux réseaux	Total
Solde à l'ouverture	192	44	236
Mouvements de l'exercice	31	(2)	29
Solde à la clôture	223	42	265

En 2002, la reprise de provision sur les crédits à la clientèle est la conséquence du passage en perte par la société Crédi-par, des créances douteuses de plus de 150 jours qui étaient totalement provisionnées.

→ Note 24 - Autres prêts accordés à la clientèle par les activités de financement

Les échéances des prêts en cours au 31 décembre sont les suivantes :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Moins d'un an	131	94	97
De un à cinq ans	151	133	89
Plus de cinq ans	13	15	19
Total	295	242	205

→ Note 25 - Actifs à court terme d'impôts sur les sociétés

a) Activités industrielles et commerciales

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Impôts courants : acomptes	657	492	161
Impôts différés	323	443	324
Total	980	935	485

b) Activités de financement

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Impôts courants : acomptes	27	13	-
Impôts différés	36	40	16
Total	63	53	16

→ Note 26 - Autres débiteurs

a) Activités industrielles et commerciales

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Etats et collectivités publiques hors impôts sur les sociétés	1 311	1 311	1 043
Véhicules sous clause de rachat	426	485	376
Débiteurs divers	882	789	788
Total	2 619	2 585	2 207

Comme indiqué dans la note 1-d, les ventes de véhicules neufs assorties d'une option de reprise à un prix convenu pour une durée inférieure ou égale à trois ans ne sont pas reconnues en chiffre d'affaires mais considérées comme des locations. Le prix de revient de fabrication de ces véhicules est inscrit dans ce poste.

b) Activités de financement

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Charges constatées d'avance	586	503	369
Débiteurs divers	337	239	181
Total	923	742	550

→ Note 27 - Titres de placement des activités industrielles et commerciales

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Titres affectés aux plans d'options accordés aux salariés			
- Actions Peugeot S.A.	97	57	18
- Actions Faurecia	15	11	7
Autres actions cotées	236	277	-
Autres titres de placement	741	668	1 221
Total	1 089	1 013	1 246

Les "Autres actions cotées" correspondent à des titres classés antérieurement en "Placements à liquidité restreinte" (note 17).

Les plus values latentes sur ces actions s'élèvent à :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
	292	483	-

→ Note 28 - Trésorerie

Celle-ci, telle que définie dans la note 1-q comprend :

a) Activités industrielles et commerciales

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Placements à moins de trois mois	3 856	4 550	2 540
Avances consenties aux sociétés mises en équivalence	-	85	56
Comptes courants bancaires et caisses	676	887	547
Total	4 532	5 520	3 143

A partir de 2002, les avances consenties aux sociétés mises en équivalence sont inscrites dans les prêts à court terme.

b) Activités de financement

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Placements à moins de trois mois	2 261	1 406	-
Comptes courants des banques centrales	218	282	68
Autres comptes courants bancaires et caisses	457	458	183
Total	2 936	2 146	251

→ Note 29 - Capital, primes et réserves

a) Composition du capital

Le capital au 31 décembre 2002 est fixé à 259 109 246 euros, divisé en actions d'une valeur nominale de 1 euro chacune (note 29-c). Il est entièrement libéré. Les actions sont nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire. Conformément à l'article 38 des statuts, toutes les actions inscrites depuis quatre ans au moins au nom d'un même actionnaire bénéficient d'un droit de vote double.

b) Evolution du capital social

(en euros)	2002	2001	2000
A l'ouverture de l'exercice	259 109 146	278 223 630	272 946 048
Annulation d'actions (note 29-d)	-	(23 450 000)	-
Levées d'options de souscription (note 29-e)	N/A	N/A	84 300
Conversions d'obligations	N/A	4 335 516	5 193 282
A la clôture de l'exercice	259 109 146	259 109 146	278 223 630

c) Division des actions en 2001

En application de la huitième résolution de l'Assemblée délibérant comme Assemblée Générale Extraordinaire du 16 mai 2001, chaque action ancienne de 6 euros a été échangée le 2 juillet 2001 contre 6 actions nouvelles de 1 euro.

d) Réduction de capital

Dans le cadre de l'autorisation donnée par l'Assemblée délibérant comme Assemblée Générale Extraordinaire du 16 mai 2001 dans sa neuvième résolution, le groupe a annulé le 23 novembre 2001, 25 450 000 actions nouvelles de 1 euro. La différence entre le coût d'acquisition et la valeur nominale des titres a été imputée sur les primes pour 381 millions d'euros (note 29-h) et sur les réserves pour 510 millions d'euros.

e) Options de souscription et d'achat d'actions par certains salariés

1. Options de souscription

Le Directoire de Peugeot S.A. a consenti en 1995, au profit de certains membres du personnel salarié, et de certains dirigeants et mandataires sociaux de la société et de ses filiales, des options donnant droit à la souscription d'actions de 6 euros au prix unitaire de 94,9 euros. Les levées d'options signalées en note 29-b correspondent à ce plan qui a pris fin le 5 avril 2000.

2. Options d'achat

Le Directoire de Peugeot S.A. a consenti, chaque année depuis 1999, au profit de ces mêmes catégories de personnes, des plans d'achat d'actions à prix unitaire convenu. Compte tenu de la division du nominal des actions en 2001 (note 29-c), les caractéristiques actuelles de ces plans sont les suivantes :

	Plan 2002	Plan 2001	Plan 2000	Plan 1999
Date de décision du Directoire	20.08.2002	20.11.2001	05.10.2000	31.03.1999
Date de maturité	20.08.2005	20.11.2004	05.10.2002	31.03.2001
Date d'expiration	20.08.2009	19.11.2008	04.10.2008	31.03.2007
Nombre de bénéficiaires	178	147	154	97
Prix d'exercice en euros	46,28	46,86	35,46	20,83
Nombre d'options accordées	860 100	798 600	709 200	462 900

Pour l'ensemble de ces plans, l'évolution du nombre d'options (actions de 1 euro) en cours de validité est la suivante :

(en nombre d'options)	2002	2001	2000
Total à l'ouverture de l'exercice	1 940 100	1 166 100	456 900
Options attribuées	860 100	798 600	709 200
Options levées	(17 000)	(24 600)	-
Total à la clôture de l'exercice	2 783 200	1 940 100	1 166 100
Dont Plan 1999	415 300	432 300	456 900
Plan 2000	709 200	709 200	709 200
Plan 2001	798 600	798 600	-
Plan 2002	860 100	-	-

f) Programmes de rachat d'actions

Dans le cadre des autorisations données par les Assemblées Générales Ordinaires, des actions de la société Peugeot S.A. ont été rachetées par le groupe. La part du capital social détenu a évolué de la façon suivante :

(en euros)	Autorisations	Réalizations		
		2002	2001	2000
Détentions à l'ouverture		2 994 287	16 044 378	8 332 152
Achats d'actions				
AGO du 2 juin 1999	30 000 000	N/A	N/A	2 775 786
AGO du 24 mai 2000	29 400 000	N/A	1 249 068	5 026 440
AGO du 16 mai 2001	10 % du capital	789 000	9 625 441	N/A
AGO du 15 mai 2002	25 000 000	11 511 167	N/A	N/A
Annulations d'actions (note 29-d)				
AGE du 16 mai 2001	10 % du capital	-	(23 450 000)	N/A
Ventes d'actions				
Levées d'options d'achat		(17 000)	(24 600)	-
Autres		(68 745)	(450 000)	(90 000)
Détentions à la clôture		15 208 709	2 994 287	16 044 378
- Options d'achat (note 29-d)		2 783 200	1 940 100	1 166 100
- Auto-contrôle (note 29-i)		12 425 509	1 054 187	14 878 278

g) Primes

Les primes d'émission ou de conversion qui subsistaient au bilan au 31 décembre 2000 ont, depuis la réduction de capital du 23 novembre 2001, disparu du bilan consolidé.

h) Réserves et résultats nets consolidés

Les différents éléments constituant les réserves consolidées, qui comprennent le résultat de l'exercice, sont les suivants :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Réserve légale de Peugeot S.A.	28	28	27
Autres réserves et résultats sociaux de Peugeot S.A.	4 721	3 825	3 180
Autres réserves et résultats consolidés	7 126	6 626	6 308
Total	11 875	10 479	9 515

Au 31 décembre, les autres réserves sociales de Peugeot S.A. comprennent :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Réserves distribuables			
- Libre d'impôt sur les sociétés	2 062	1 513	700
- Après déduction d'un complément d'impôt	961	961	885
- Après versement du précompte	1 698	1 351	1 595
	4 721	3 825	3 180
Impôt dû sur distribution hors précompte	210	210	205

i) Titres d'auto-contrôle

Ce poste enregistre le coût d'acquisition de tous les titres de Peugeot S.A. rachetés, hors ceux qui ont été annulés et ceux qui ont été affectés aux plans d'options attribuées aux salariés et mandataires sociaux et classés dans le poste "Titres de placement" (note 27).

j) Ecart de conversion

Les écarts de conversion inscrits dans les capitaux propres-part du groupe tels que définis dans la note 1-b se répartissent comme suit au 31 décembre :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Filiales étrangères de la zone euro	(249)	(249)	(249)
Filiales étrangères hors zone euro	(333)	(156)	48
Total	(582)	(405)	(201)

Dans le montant hors zone euro, l'effet de la dévaluation de la devise argentine intervient pour (373) millions d'euros en 2002 et (205) millions d'euros en 2001, les autres effets pour 40 millions d'euros en 2002 et 49 millions d'euros en 2001.

➔ Note 30 - Intérêts minoritaires

La variation du poste intérêts minoritaires s'analyse comme suit :

a) Activités industrielles et commerciales

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
A l'ouverture de l'exercice	689	579	585
Part du résultat des filiales	(4)	(26)	(4)
Dividendes versés aux minoritaires	(12)	(13)	(12)
Souscriptions des minoritaires aux augmentations de capital des filiales	2	4	2
Changements de structure et autres mouvements	(8)	146	4
Mouvements des écarts de conversion	(27)	(1)	4
Total à la clôture	640	689	579

b) Activités de financement

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
A l'ouverture de l'exercice	103	79	64
Part du résultat des filiales	21	16	15
Dividendes versés aux minoritaires	(31)	-	-
Souscriptions des minoritaires aux augmentations de capital des filiales	-	9	-
Changements de structure et autres mouvements	-	-	1
Mouvements des écarts de conversion	(2)	(1)	(1)
Total à la clôture	91	103	79

→ Note 31 - Provisions à long terme

a) Activités industrielles et commerciales

1. Détail des provisions à long terme

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Provisions pour charges opérationnelles à plus d'un an			
Retraites et assimilées (note 46)	240	238	228
Personnel hors retraites	90	91	95
Litiges	71	77	55
Garantie	279	120	125
Ventes avec clause de rachat (*)	60	39	17
Risque Véhicules hors d'usage	43	-	-
Risque Argentine	47	50	-
Pertes futures sur contrats	63	93	26
Autres	232	216	338
	1 125	924	878
Autres provisions à long terme			
Départs anticipés de certains salariés (note 45)	400	325	349
Risque de non conversion de l'emprunt obligataire	-	-	27
Restructuration	127	63	13
Autres	75	84	55
	602	470	444
Total	1 727	1 394	1 322

(*) Les contrats de ventes avec clause de rachat d'une durée de plus de trois ans, donnent lieu à la comptabilisation d'une provision pour risques lors de leur conclusion lorsqu'il est anticipé une perte à la revente. Le groupe estime qu'aucune perte additionnelle n'est attendue à ce titre.

2. Evolution des provisions à long terme

(en millions d'euros)	2002	2001	2000 ⁽¹⁾
A l'ouverture de l'exercice	1 394	1 322	1 459
Variations par résultat			
- Dotations	861	522	-
- Utilisations	(412)	(373)	-
- Reprises de provisions	(89)	(163)	-
	360	(14)	(190)
Autres variations			
Ecart de conversion	(69)	(22)	23
Variation de périmètre et autres	42	108	30
Total à la clôture	1 727	1 394	1 322

Les reprises de provisions significatives concernent :

- en 2002, pour 34 millions d'euros la taxe sur la parité d'échange (Flex) sur Peugeot Citroën do Brasil ;
- en 2001, pour 84 millions d'euros des provisions pour risques sur l'activité Argentine imputée sur l'écart d'acquisition (note 14-a 2.) ; pour 26 millions d'euros, la provision pour risque de non conversion du fait de l'extinction de l'emprunt obligataire convertible de Peugeot S.A.

(1) La ventilation des variations par résultat pour l'année 2000 n'est pas disponible sous la même forme que pour 2002 et 2001.

b) Activités de financement

Les provisions à long terme des activités de financement comprennent :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Provisions pour charges opérationnelles à plus d'un an			
Retraites et assimilées (note 46)	7	6	6
Autres	38	28	25
	45	34	31
Autres provisions à long terme			
Autres	8	11	0
Total	53	45	31

→ Note 32 - Autres passifs à long terme des activités industrielles et commerciales

Ce poste comprend :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Subventions d'équipement nettes	51	45	47
Autres passifs	44	24	23
Total	95	69	70

→ Note 33 - Emprunt obligataire convertible

La société Peugeot S.A. a émis en mars 1994 un emprunt obligataire convertible à tout moment à raison d'une action pour une obligation. Cet emprunt convertible d'un montant initial de 604 millions d'euros était représenté par quatre millions d'obligations d'une valeur unitaire de souscription de 150,92 euros.

En 2002

Cet emprunt n'a plus aucun impact sur les comptes consolidés.

En 2001

Cet emprunt est arrivé à échéance le 1^{er} janvier. Sur les 747 329 obligations en cours au 31 décembre 2000, 722 586 obligations ont été converties en actions et 24 743 obligations ont été remboursées.

La provision pour risque de non conversion, constituée sur la durée de l'emprunt pour couvrir la charge correspondant à la prime de remboursement de 35,7 euros par obligation, a été reprise à hauteur de 26 millions d'euros pour les obligations converties et de 1 million d'euros pour les obligations remboursées.

En 2000

Au cours de l'exercice 2000, 865 547 obligations avaient fait l'objet d'une conversion.

En accord avec la clause d'amortissement anticipé attachée à cet emprunt le groupe avait racheté dans le courant de l'exercice 2 380 632 de ces obligations qui ont été annulées. Une perte exceptionnelle de 196 millions d'euros a été dégagée sur cette opération.

La provision pour risque de non conversion, avait été reprise à hauteur de 26 millions d'euros pour les obligations converties et de 71 millions d'euros pour les obligations annulées.

→ Note 34 - Autres emprunts à long terme des activités industrielles et commerciales

a) Échéances des emprunts à long terme

Les échéances des emprunts à long terme hors emprunt convertible (note 33), sont les suivantes :

2002

(en millions d'euros)	Emprunts obligataires	Autres emprunts	Total
2004	-	390	390
2005	-	139	139
2006	69	146	215
2007	-	997	997
Années ultérieures	1 490	268	1 758
	1 559	1 940	3 499
Partie à moins d'un an	-	311	311
Total	1 559	2 251	3 810

2001

(en millions d'euros)	Emprunts obligataires	Autres emprunts	Total
2005	-	501	501
2004	-	273	273
2005	-	125	125
2006	69	720	789
Années ultérieures	1 490	457	1 947
	1 559	2 076	3 635
Partie à moins d'un an	-	299	299
Total	1 559	2 375	3 934

2000

(en millions d'euros)	Emprunts obligataires	Autres emprunts	Total
2002	-	367	367
2003	-	315	315
2004	-	146	146
2005	-	524	524
Années ultérieures	69	556	625
	69	1 908	1 977
Partie à moins d'un an	-	408	408
Total	69	2 316	2 385

b) Devises de remboursement

La part à long terme des emprunts hors emprunt convertible s'analyse comme suit par devise de remboursement :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Euros	2 892	2 830	1 399
Livres sterling	492	421	228
Dollars U.S	-	7	-
Francs suisses	-	152	152
Reals brésiliens	100	206	168
Autres	15	19	30
Total	3 499	3 635	1 977

c) Taux moyen d'intérêt

Au 31 décembre, avant prise en compte des instruments financiers dérivés, le taux moyen pondéré des intérêts sur les emprunts à long terme ressort à :

(en %)	2002	2001	2000
	5,03	5,31	5,35

d) Dettes sur locations capitalisées

La valeur actualisée des loyers futurs incluse en autres emprunts, et concernant des immobilisations en location comptabilisées comme des acquisitions, est la suivante par échéance :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
2001	-	-	31
2002	-	33	31
2003	32	32	30
2004	32	30	29
2005	30	30	
2006	30		
Années ultérieures	127	154	178
	251	279	299
Moins frais financiers inclus	(30)	(37)	(42)
Valeur actualisée des loyers futurs	221	242	257

e) Détail de la part long terme des emprunts obligataires

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
GIE PSA Trésorerie (emprunt 2001 à taux fixe, échéance 2011)	1 490	1 490	-
Peugeot S.A. (emprunt 1998 indexé sur le cours de bourse de l'action Peugeot S.A.)	69	69	69
Total	1 559	1 559	69

→ Note 35 - Autres financements à court terme et découverts bancaires des activités industrielles et commerciales

a) Détail du poste

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Créances négociables (note 35-b)	664	738	533
Crédits à court terme	1 142	694	593
Banques créditrices	645	2 488	1 798
Total	2 451	3 920	2 924

b) Créances négociables

(en millions d'euros)	Monnaie d'émission	2002	2001	2000
Billets de Trésorerie				
- Faurecia	EUR	664	718	319
Papier Commercial				
- Peugeot Commercial Paper GmbH	EUR	-	-	195
- Citroën Polska	PLN	-	14	14
- Peugeot Polska	PLN	-	6	5
Total		664	738	533

→ Note 36 - Emprunts des activités de financement

a) Echéances des emprunts à long terme 2002

(en millions d'euros)	Emprunts obligataires	Autres dettes constituées par un titre	Autres emprunts	Total
2004	-	1 142	1 563	2 705
2005	-	1 199	140	1 339
2006	91	902	474	1 467
2007	-	729	146	875
Années ultérieures	-	532	100	632
	91	4 504	2 423	7 018
Partie à moins d'un an	-	5 831	4 236	10 067
Total	91	10 335	6 659	17 085

2001

(en millions d'euros)	Emprunts obligataires	Autres dettes constituées par un titre	Autres emprunts	Total
2003	-	1 771	215	1 986
2004	-	416	980	1 396
2005	-	577	85	662
2006	91	710	404	1 205
Années ultérieures	-	34	90	124
	91	3 508	1 774	5 373
Partie à moins d'un an	-	7 037	3 733	10 770
Total	91	10 545	5 507	16 143

2000

(en millions d'euros)	Emprunts obligataires	Autres dettes constituées par un titre	Autres emprunts	Total
2002	-	1 093	433	1 526
2003	-	230	107	337
2004	-	78	18	96
2005	-	321	89	410
Années ultérieures	91	102	90	283
	91	1 824	737	2 652
Partie à moins d'un an	134	5 452	3 347	8 933
Total	225	7 276	4 084	11 585

b) Devises de remboursement

La part à plus d'un an des emprunts s'analyse comme suit par devise de remboursement :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Euros	6 083	3 774	1 853
Livres sterling	577	1 173	266
Dollars U.S	200	261	247
Yens	71	30	154
Autres	87	135	132
Total	7 018	5 373	2 652

c) Détail de la part à plus d'un an des emprunts obligataires non convertibles

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Banque PSA Finance (emprunt 1998 à 0,57 % indexé sur l'indice CAC40)	91	91	91
	91	91	91

d) Détail des autres dettes constituées par un titre

1) Part à plus d'un an

(en millions d'euros)	Monnaie d'émission	2002	2001	2000
BMTN à plus d'un an				
- Peugeot Finance International	EUR	1	1	1
- CrédiPar	EUR	82	124	309
- Banque PSA Finance	EUR	586	496	205
EMTN à plus d'un an				
- Peugeot Finance International	USD	9	34	32
	EUR	17	32	41
	GBP	-	-	6
	JPY	-	-	69
- Banque PSA Finance	USD	191	227	215
	EUR	3 214	2 015	650
	CZK	48	94	29
	JPY	71	30	85
	PLN	-	-	32
	GBP	31	197	-
	HKD	12	14	-
Titres subordonnés remboursables				
- Banque PSA Finance		150	150	150
- Autres		92	94	-
Total		4 504	3 508	1 824

2) Part à moins d'un an

(en millions d'euros)	Monnaie d'émission	2002	2001	2000
Billets de trésorerie				
- Sofira	EUR	1 332	1 349	1 087
Papier Commercial				
- Peugeot Commercial Paper	EUR	-	30	-
- Peugeot Finance International	EUR	30	162	210
Bills of Exchange				
- PSA Wholesale Ltd	GBP	-	202	96
- PSA Finance Plc	GBP	-	-	819
BMTN à moins d'un an				
- CrédiPar	EUR	42	173	336
- Banque PSA Finance	EUR	185	105	23
EMTN à moins d'un an				
- Peugeot Finance International	EUR	31	10	279
	USD	19	-	-
	JPY	-	303	441
	GBP	-	7	80
	ITL	-	15	-
- Banque PSA Finance	EUR	1 516	928	447
	USD	48	-	32
	GBP	154	82	32
	JPY	806	1 858	56
	CZK	47	-	-
	PLN	-	36	10
Certificats de dépôts				
- CrédiPar	EUR	-	-	122
- Banque PSA Finance	EUR	1 620	1 776	1 378
Autres dettes représentées par un titre				
- BPF Brasil	BRL	3	-	-
Bons de caisses				
- Banque PSA Finance	CHF	-	1	4
Total		5 831	7 037	5 452

→ Note 37 - Passifs à court terme d'impôts sur les sociétés

a) Activités industrielles et commerciales

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Impôts courants dus	633	796	588
Impôts différés sur distributions intra-groupe prévues	3	6	9
Autres impôts différés	10	6	28
Total	646	808	625

b) Activités de financement

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Impôts courants dus	30	59	-
Impôts différés sur distributions intra-groupe prévues	-	-	2
Autres impôts différés	34	47	41
Total	64	106	43

→ Note 38 - Autres créanciers

a) Activités industrielles et commerciales

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Etats et collectivités publiques hors impôts sur les sociétés	986	1 005	691
Départs anticipés de certains salariés	86	62	40
Personnel	988	897	762
Fournisseurs d'immobilisations	525	496	443
Véhicules sous clause de rachat	584	661	503
Clients créditeurs	537	460	268
Créditeurs divers	1 522	1 828	1 706
Total	5 228	5 409	4 413

Comme indiqué dans la note 1-d, les ventes de véhicules neufs assorties d'une option de rachat sur une durée au plus égale à trois ans, ne sont pas reconnues en chiffre d'affaires mais considérées comme des locations. Le prix de vente des véhicules neufs déduction faite des loyers courus est inscrit au bilan au poste autres créanciers.

Le poste "Créditeurs divers" regroupe principalement la provision pour garantie à moins d'un an sur les produits vendus, les dettes envers les organismes sociaux, des produits constatés d'avance sur contrats de service à la clientèle et des charges à payer sur incitations aux ventes.

b) Activités de financement

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Produits constatés d'avance et charges à payer	456	496	306
Créditeurs divers	594	504	361
Total	1 050	1 000	667

→ Note 39 - Variation des actifs et passifs d'exploitation

a) Activités industrielles et commerciales

1. Détail des flux liés à l'exploitation

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
- Augmentation des valeurs d'exploitation	(129)	(802)	(1 006)
- Augmentation des clients	(56)	(23)	(648)
- Augmentation des fournisseurs	954	177	1 339
- Variation des impôts	(204)	(173)	(73)
- Autres variations	(300)	425	280
- Diminution (Augmentation) des créances nettes sur les activités de financement	65	(26)	(130)
Total	330	(422)	(238)

2. Détail de la variation des postes de bilan 2002

<i>(en millions d'euros)</i>	Ouverture	Flux d'exploitation	Changement de périmètre	Ecart de conversion	Clôture
Valeurs d'exploitation	(6 218)	(129)	(61)	241	(6 167)
Clients	(3 451)	(56)	19	107	(3 381)
Fournisseurs	9 173	954	35	(250)	9 912
Impôts	(127)	(204)	(5)	2	(334)
Autres	2 824	(300)	57	28	2 609
<i>Créances nettes sur les activités de financement</i>	<i>(220)</i>	<i>65</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>(155)</i>
Total	1 981	330	45	128	2 484

2001

<i>(en millions d'euros)</i>	Ouverture	Flux d'exploitation	Changement de périmètre	Ecart de conversion	Clôture
Valeurs d'exploitation	(5 171)	(802)	(300)	55	(6 218)
Clients	(2 962)	(23)	(488)	22	(3 451)
Fournisseurs	8 503	177	510	(17)	9 173
Impôts	140	(173)	(98)	4	(127)
Autres	2 184	425	147	68	2 824
<i>Créances nettes sur les activités de financement</i>	<i>(194)</i>	<i>(26)</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>(220)</i>
Total	2 500	(422)	(229)	132	1 981

b) Activités de financement

Le détail des flux liés à l'exploitation est le suivant :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Augmentation des créances de financement des ventes	(260)	(1 483)	(1 469)
Augmentation des dettes financières	1 172	4 249	1 103
Variation des impôts	(54)	(6)	(5)
Autres variations	(217)	82	59
<i>Diminution des dettes nettes vis à vis des activités industrielles et commerciales</i>	<i>(84)</i>	<i>(1 182)</i>	<i>(575)</i>
Total	557	1 660	(887)

→ Note 40 - Changements de périmètre et autres

Le poste "Changements de périmètre et autres" du tableau des flux de trésorerie des activités industrielles et commerciales se ventile comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Variations de la trésorerie liées aux changements de périmètre	(95)	134	-
Investissements en immobilisations incorporelles	(85)	(89)	(80)
Augmentation de capital de Banque PSA Finance souscrite par Peugeot S.A.	(100)	-	-
Divers	12	9	(54)
Total	(268)	54	(134)

→ Note 41 - Variation des autres actifs et passifs financiers

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Augmentation des emprunts	337	1 868	495
Remboursement des emprunts et conversions d'obligations	(346)	(745)	(922)
(Augmentation) Diminution des prêts et créances long terme	(430)	100	257
(Augmentation) Diminution des placements à court terme	12	510	(164)
Augmentation (Diminution) des financements à court terme	(1 258)	931	1 096
<i>Diminution du financement net de l'activité de financement par les activités industrielles et commerciales</i>	<i>19</i>	<i>1 208</i>	<i>706</i>
Total	(1 666)	3 872	1 468

→ Note 42 - Position financière nette des activités industrielles et commerciales

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Position hors groupe			
Trésorerie	4 532	5 520	3 143
Placements à court terme	1 089	1 013	1 246
Financements à court terme et découverts bancaires	(2 451)	(3 920)	(2 924)
Emprunts à long terme - partie à moins d'un an	(511)	(299)	(521)
Prêts à moins d'un an	397	260	207
Emprunts à long terme	(3 499)	(3 635)	(1 977)
Créances et titres de détention durable	929	624	1 110
	686	(437)	284
Position vis-à-vis des sociétés de financement			
Actifs financiers à court terme	97	123	1 077
Prêts à plus d'un an	-	-	339
Dettes financières à court terme	(189)	(197)	(293)
	(92)	(74)	1 123
Total	594	(511)	1 407

→ Note 43 - Lignes de crédit

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN bénéficie, dans le cadre des lignes de crédits renouvelables dont les échéances s'échelonnent jusqu'en 2007, de possibilités d'emprunt dans les limites suivantes :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Peugeot S.A. et GIE PSA Trésorerie	2 400	2 400	1 718
Faurecia	1 545	1 420	1 046
Groupe Banque PSA Finance	4 850	5 585	5 585
Lignes de crédits confirmées	8 795	9 405	8 349

Le groupe utilise ces possibilités à hauteur de :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Peugeot S.A. et GIE PSA Trésorerie	-	-	-
Faurecia	605	562	622
Groupe Banque PSA Finance	-	94	48
Utilisations	605	656	670

→ Note 44 - Rentabilité des capitaux employés

a) Capitaux employés

Les capitaux employés correspondent aux moyens que l'entreprise met en œuvre pour ses activités opérationnelles. Leur définition diffère entre les activités industrielles et commerciales et les activités de financement.

Activités industrielles et commerciales

Les capitaux employés comprennent les actifs immobilisés et provisions affectés à l'exploitation et les besoins en fonds de roulement.

Les immobilisations affectées à l'exploitation comprennent :

- les écarts d'acquisition nets, avant effet des amortissements exceptionnels ;
- les immobilisations corporelles et incorporelles nettes ;
- les titres de participation ;
- les autres valeurs immobilisées.

Les besoins en fonds de roulement comprennent :

- les valeurs d'exploitation ;
- les comptes clients ;
- les créances sur les concessionnaires hors groupe, cédées aux sociétés du groupe Banque PSA Finance, dont le coût de financement est pris en charge par la division automobile ;
- les autres débiteurs ;
- les comptes fournisseurs ;
- les autres créanciers, hors les créances relatives au départ anticipé de certains salariés.

Par ailleurs, sont incluses dans les capitaux employés, les provisions à caractère opérationnel, définies comme celles dont la dotation a affecté la marge opérationnelle, ainsi que les provisions pour restructuration.

En ce qui concerne les sociétés mises en équivalence, qui correspondent à des entreprises faisant partie intégrante du dispositif opérationnel du groupe, les capitaux employés correspondent à la quote-part du groupe dans les capitaux employés de ces entreprises.

Activités de financement

Les capitaux employés correspondent à la situation nette consolidée de Banque PSA Finance qui regroupe l'ensemble des entités qui concourent à cette activité. Toutefois, au niveau du groupe dans son ensemble, du fait de la prise en compte, dans les capitaux employés des activités industrielles et commerciales, des créances cédées par les sociétés de la division automobile à Banque PSA Finance, les capitaux employés retenus excluent la quote part de la situation nette de Banque PSA Finance égale à la part dans l'encours de crédit de Banque PSA Finance de ces créances.

Les capitaux employés s'établissent en conséquence comme suit :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Activités industrielles et commerciales			
Ecarts d'acquisition			
- Valeur nette	2 120	2 225	1 054
- Annulation des amortissements exceptionnels	32	19	127
Immobilisations incorporelles	194	183	136
Immobilisations corporelles	11 545	11 461	10 359
Titres de participation	85	238	254
Autres valeurs immobilisées	257	204	179
Valeurs d'exploitation	6 167	6 218	5 171
Clients	3 381	3 451	2 962
Créances sur les concessionnaires hors groupe, cédées aux sociétés de financement, dont le coût de financement est pris en charge par la division automobile	2 774	2 425	2 315
Autres débiteurs	2 619	2 585	2 207
Provisions pour charges opérationnelles	(1 125)	(924)	(878)
Subventions d'équipements	(51)	(45)	(47)
Fournisseurs	(9 912)	(9 173)	(8 503)
Autres créanciers hors coût de départ anticipé de certains salariés	(5 142)	(5 347)	(4 373)
Quote-part du groupe dans les capitaux employés par les sociétés mises en équivalence	1 275	1 026	995
Provision pour restructuration	(127)	(63)	(13)
Activités de financement			
Quote-part de fonds propres de Banque PSA Finance	1 315	1 171	1 043
Total	15 407	15 654	12 988

b) Résultat économique

Le résultat économique retenu pour calculer la rentabilité des capitaux employés est la marge opérationnelle ajustée des autres éléments de résultat correspondant à la définition retenue pour les capitaux employés, c'est à dire les coûts de financement des créances sur les concessionnaires hors groupe cédées aux sociétés du groupe Banque PSA Finance et pris en charge par la division automobile, les différences de change, les frais de rationalisation, les amortissements d'écarts d'acquisition (hors effet des amortissements exceptionnels), la quote-part du résultat brut (hors départs anticipés de certains salariés) des sociétés en équivalence et les revenus des titres de participation.

Le résultat économique s'établit en conséquence comme suit :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Marge opérationnelle des activités industrielles et commerciales	2 594	2 404	1 857
Marge opérationnelle des activités de financement	319	248	264
Marge opérationnelle du groupe	2 913	2 652	2 121
Coûts de financement des créances sur les concessionnaires hors groupe	157	190	142
Différence de change	22	(24)	(6)
Frais de rationalisation	(125)	(120)	(43)
Amortissements des écarts d'acquisition			
- Amortissements de l'exercice	(163)	(140)	(199)
- Annulation de l'effet des amortissements exceptionnels (note 14-a)	32	19	127
Quote-part du résultat brut des sociétés en équivalence (note 18-c)	16	2	22
Revenus des titres de participation	20	5	5
Total	2 872	2 584	2 169

c) Rentabilité des capitaux employés

La rentabilité instantanée des capitaux employés (avant impôts), rapport du résultat économique au total des capitaux employés à la clôture de l'exercice s'établit en conséquence comme suit :

(en %)	2002	2001	2000
	18,6	16,5	16,7

→ Note 45 - Départs anticipés de certains salariés

a) Accords groupe

Dans le cadre du décret 2000 - 105 du 9 février 2000 qui prévoit des mesures d'accompagnement de l'Etat pour la cessation d'activité de certains travailleurs salariés âgés de plus de 55 ans, des accords d'entreprise ont été conclus entre le groupe et les organisations représentant les salariés.

1) Division automobile

L'accord d'entreprise du 4 mars 1999, confirmé par l'accord de branche signé le 26 juillet 1999 par l'UIMM (Union des Industries Métallurgiques et Minières) et la majorité des organisations syndicales représentant les salariés, a prévu un plan de départs anticipés des salariés âgés en France.

2) Division équipement automobile

En mars 2001, sur la base de l'accord de branche précité et à l'issue de nouvelles négociations entre l'UIMM et les organisations syndicales, une liste complémentaire d'entreprises de la métallurgie, éligibles à ce dispositif a été arrêtée. Cette liste intègre le groupe Faurecia.

b) Dette estimée

1. Mode d'évaluation

La dette globale estimée incombant au groupe a été calculée sur la base des sommes à verser aux intéressés sous déduction des participations de l'Etat. Elle a été actualisée au taux de 4,1 % et intègre une hypothèse d'inflation de 1,75 %. Elle est comptabilisée au bilan au poste "Autres créanciers" pour la partie concernant les paiements à moins d'un an et en "Provisions à long terme"

2. Evolution

(en millions d'euros)	Autres créanciers	Provisions long terme
Au 31 décembre 2001	62	323
Reprises liées aux utilisations de l'année	(57)	
Sorties et révision de l'effectif concerné		118
Ajustement de l'actualisation	(5)	45
Transfert de plus à moins d'un an	86	(86)
Au 31 décembre 2002	86	400

La charge de 158 millions d'euros se compose sur l'exercice des effets cumulés de la révision de l'effectif pour 118 millions d'euros et de l'actualisation de 40 millions d'euros. La reprise de 57 millions d'euros est compensée par une charge enregistrée en coûts salariaux, elle correspond à la contribution du groupe à l'allocation versée aux bénéficiaires par l'intermédiaire de l'UNEDIC.

Pour la division automobile, la charge de révision de l'effectif correspond à l'abaissement de l'âge de départ de 57 à 56 ans pour certains ouvriers, et de la prolongation du dispositif pour le personnel d'encadrement technique et industriel qui est désormais autorisé à partir jusqu'en février 2005.

c) Effectif concerné

A la clôture de l'exercice, 13 978 personnes sont concernées par ces accords dont 881 au titre du groupe Faurecia.

→ Note 46 - Engagements de retraites complémentaires, indemnités de départ et engagements sociaux assimilés

a) Engagements de retraites et d'indemnités de départ

Les salariés du groupe bénéficient dans certains pays de compléments de retraites qui sont versés annuellement aux retraités ou d'indemnités de départ à la retraite qui sont versées en une fois au moment du départ à la retraite. Les principaux pays concernés sont la France, la Grande-Bretagne et l'Allemagne.

Cette note traite de la comptabilisation des engagements de retraites liés à des régimes de prestations définies par opposition aux régimes de cotisations définies qui libèrent l'entreprise de tout engagement futur vis à vis des salariés.

1. Principes d'évaluation et de comptabilisation

Les engagements sociaux sont évalués suivant le modèle de la méthode définie par la norme américaine FAS 87 par des actuaires indépendants. Ces évaluations sont effectuées tous les trois ans en règle générale, sauf lorsque des modifications d'hypothèses nécessitent des chiffrages à une fréquence plus rapprochée. Les dernières évaluations actuarielles ont été effectuées au 31 décembre 2002 pour les principaux régimes. Ces calculs intègrent :

- une hypothèse de date de la retraite fixée généralement à 60 ans pour les salariés français, portée au-delà de 60 ans pour ceux qui à cet âge n'ont pas atteint le nombre d'annuités de cotisations pour obtenir une retraite complète au titre du régime général de l'assurance vieillesse ;
- un taux d'actualisation financière ;
- un taux d'inflation.

Les éléments différés incluent :

- d'une part, les écarts actuariels constatés lors des réestimations des engagements ainsi que l'effet du changement de certaines hypothèses actuarielles, et l'écart constaté entre le rendement réel des fonds externes et le montant des produits financiers calculés sur la base des rendements estimés des placements à long terme. Ces écarts ne sont pas comptabilisés au bilan mais amortis sur la durée moyenne résiduelle de service des bénéficiaires ;
- d'autre part, des écarts de transition résultant de la constatation d'un écart lors de la mise en œuvre du FAS 87 et des attributions complémentaires de droits (coût des services passés) provenant de la modification de régimes avec effet rétroactif.

Ces écarts ne sont pas comptabilisés au bilan mais amortis sur la durée moyenne résiduelle de service des bénéficiaires.

Les fonds externes sont appelés à couvrir la totalité des engagements de retraite y compris la partie correspondant à l'écart de transition non encore comptabilisé. Lorsque les fonds externes couvrent la partie des engagements affectée à l'écart de transition, ces excédents de fonds externes sont inscrits à l'actif en "Autres valeurs immobilisées".

2. Hypothèses retenues

Les taux utilisés au cours des trois derniers exercices pour l'évaluation des engagements de retraite sont les suivants :

(en %)	Zone Euro	Royaume-Uni
Taux d'actualisation		
2002	5,25	5,75
2001	5,75	6,00
2000	6,00	6,50
Taux d'inflation		
2002	1,75	2,25
2001	1,75	2,00
2000	2,00	2,50
	France	Royaume-Uni
Taux de rendement		
2002	7,50	7,25
2001	7,50	7,25
2000	7,50	7,25

Les hypothèses de mortalité et de rotation du personnel tiennent compte des conditions économiques propres à chaque pays ou société du groupe.

3. Engagements, montants des fonds et provisions nettes

Montants à la clôture

<i>(en millions d'euros)</i>		2002	2001	2000
Valeur actuelle des prestations pour services rendus				
	Sociétés françaises	1 047	1 288	1 154
	Sociétés étrangères	1 678	1 591	1 439
	Total	2 725	2 879	2 593
Couverture des engagements				
<i>Valeur vénale au 31 décembre des fonds constitués les années antérieures</i>				
	Sociétés françaises	636	909	930
	Sociétés étrangères	947	1 139	1 226
	Total (1)	1 583	2 048	2 156
<i>Montants versés dans des fonds externes au cours de l'exercice</i>				
	Sociétés françaises	9	1	30
	Sociétés étrangères	76	59	46
	Total (2)	85	60	76
<i>Total des fonds externes au 31 décembre</i>				
	Sociétés françaises	645	910	960
	Sociétés étrangères	1 023	1 198	1 272
	B = (1)+(2)	1 668	2 108	2 232
Eléments différés				
<i>Ecart de transition</i>				
	Sociétés françaises	5	8	15
	Sociétés étrangères	(14)	(25)	(34)
	Total (3)	(9)	(17)	(19)
<i>Coûts des services passés</i>				
	Sociétés françaises	13	(81)	(106)
	Sociétés étrangères	17	21	34
	Total (4)	30	(60)	(72)
<i>Ecarts actuariels</i>				
	Sociétés françaises	377	405	298
	Sociétés étrangères	583	310	16
	Total (5)	960	715	314
	Sociétés françaises	395	332	207
	Sociétés étrangères	586	306	16
	Total	981	638	223
	C = (3)+(4)+(5)	981	638	223
	Total net	76	133	138
	D = A-B-C	76	133	138
Eléments comptabilisés au bilan				
Provisions				
	Sociétés françaises	113	101	68
	Sociétés étrangères	134	145	166
	Total	247	244	234
	Dont activités industrielles et commerciales	240	238	228
	activités de financement	7	6	6
Excédents des fonds externes				
	Sociétés françaises	107	55	81
	Sociétés étrangères	64	56	15
	Total	171	96	
	Dont activités industrielles et commerciales	167	107	93
	activités de financement	4	4	3
	Total net bilan	76	133	138

Evolution durant l'exercice 2002

(en millions d'euros)

Valeur actuelle des prestations pour services rendus		
A l'ouverture de l'exercice		2 879
Diminution des engagements suite au versement de la prime unique		(384)
Gain actuariel suite à l'externalisation, comptabilisé en résultat immédiatement		(13)
Droits supplémentaires acquis et l'actualisation d'une année		235
Prestations servies sur l'exercice		(105)
Ecarts de réestimation 2002		199
Change et autres variations		(86)
A la clôture de l'exercice	A	2 725
Couverture des engagements		
A l'ouverture de l'exercice		2 108
Diminution des actifs financiers par versement d'une partie de la prime unique		(228)
Rendement attendu des fonds		140
Dotations et prestations versées sur l'exercice		7
Ecarts de réestimation 2002		(300)
Change et autres variations		(59)
A la clôture de l'exercice	B	1 668
Éléments différés		
A l'ouverture de l'exercice		638
Reconnaissance immédiate en résultat des éléments différés relatifs aux engagements externalisés		(95)
Amortissement des éléments différés sur l'exercice		(35)
Nouveaux éléments différés 2002		499
Change et autres variations		(26)
A la clôture de l'exercice	C	981
Éléments comptabilisés au bilan		
A l'ouverture de l'exercice		133
Variation du périmètre de consolidation		1
Dotations de l'exercice		211
Versements aux fonds externes		(85)
Complément pour versement de la prime unique		(156)
Change et autres variations		(28)
A la clôture de l'exercice	D	76

Modification du régime de compléments de retraite

Le régime de compléments de retraite des principales sociétés françaises du groupe, hors division équipement automobile, a été modifié par accords d'entreprises en date des 2 et 13 mai 2002. En conséquence de cette modification :

- les salariés nés avant 1943 bénéficient du maintien du régime de compléments de retraite prévalant antérieurement ;
- les salariés nés en 1945 ou plus tard bénéficient d'un complément de retraite correspondant au régime prévalant antérieurement lorsqu'ils cessent leurs activités et liquident leur pension de Sécurité Sociale. Toutefois ils cessent à compter du 30 juin 2002 d'acquies tout droit nouveau au titre de ce régime.

Pour couvrir le complément de retraites de ces salariés, le groupe a souscrit, auprès d'un organisme d'assurances habilité, une convention d'assurance collective avec constitution d'un fonds collectif de retraite, ce

fonds étant alimenté par une prime unique définitive totale de 384 millions d'euros pour l'ensemble des sociétés françaises. Pour verser cette prime, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a utilisé les fonds déjà externalisés à hauteur de 228 millions d'euros et a complété à hauteur de 156 millions d'euros. Ce complément génère une charge à caractère fiscal de 15 millions d'euros et une charge sociale complémentaire de 6 millions d'euros.

Le versement le 28 juin 2002 de cette prime unique définitive a eu pour effet de transférer à cet organisme d'assurance les engagements du groupe à l'égard des salariés concernés.

Cette opération génère une reconnaissance immédiate des éléments différés liés aux engagements transférés, soit une charge de 95 millions d'euros avant impôts, partiellement compensée par un gain actuariel de 15 millions d'euros lié à l'externalisation. A cette charge de retraite de 82 millions d'euros s'ajoutent les charges fiscales et sociales ; la charge nette en résultat s'établit ainsi à 101 millions d'euros (cf. note 11).

Un nouveau régime de retraite complémentaire à cotisations définies a été mis en place à partir du 1^{er} juillet 2002.

Ce système procurera aux salariés concernés un supplément de retraite si leur rémunération a été supérieure au plafond de la Sécurité Sociale pendant tout ou partie de leur carrière à compter de la mise en place de ce système. Les droits des salariés concernés résultant des cotisations versées leur seront définitivement acquis. Les cotisations sont réparties 2/3 à la charge de l'employeur et 1/3 à la charge du salarié.

S'agissant d'un régime à cotisations définies, il ne génère pas d'engagement futurs vis à vis des salariés du groupe. Le coût de ce régime est comptabilisé au fur et à mesure du versement des cotisations.

4. Charges comptabilisées

L'ensemble des engagements étant fixé à chaque fin d'exercice dans les conditions indiquées ci-dessus, les charges comptabilisées au cours de l'exercice correspondent :

- aux droits supplémentaires acquis par les salariés ;
- à la variation de l'actualisation des droits existant en début d'exercice ;
- à l'amortissement des éléments différés.

Ces charges sont atténuées par le produit des fonds externes calculé sur la base du rendement normalisé de placements à long terme (8 % jusqu'en 1999, 7,5 % à partir de 2000), l'écart entre le rendement réel (soit (2,59%) en 2002, (0,9%) en 2001, 3,3 % en 2000, pour les fonds français) et le rendement normalisé étant porté en écart actuariel.

Ces charges font partie intégrante des charges de personnel du groupe à l'exception de 82 millions d'euros de charge exceptionnelle liée à la modification de régime intervenue en juin 2002. Les charges de retraite sont ventilées pour chaque exercice comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Sociétés françaises	(37)	(41)	(41)
Sociétés étrangères	(44)	(42)	(42)
Droits acquis par les salariés pendant l'exercice	(81)	(83)	(85)
Sociétés françaises	(64)	(71)	(69)
Sociétés étrangères	(90)	(90)	(70)
Actualisation des droits acquis	(154)	(161)	(139)
Sociétés françaises	58	70	69
Sociétés étrangères	82	87	72
Rendement des fonds	140	157	141
Sociétés françaises	(21)	(16)	(11)
Sociétés étrangères	(14)	13	7
Amortissement des éléments différés	(35)	(3)	(4)
Sociétés françaises	(82)	-	-
Sociétés étrangères	1	-	-
Effets des fermetures et modifications de régimes	(81)	-	-
Sociétés françaises	(146)	(58)	(52)
Sociétés étrangères	(65)	(32)	(35)
Total	(211)	(90)	(85)
Dont - activités industrielles et commerciales	(208)	(89)	(82)
- activités de financement	(3)	(1)	(3)

b) Médailles du travail

Le groupe évalue ses engagements liés aux primes versées aux salariés à l'occasion de la remise des médailles du travail, accordées sous réserve de certaines conditions d'ancienneté. La valeur de ces engagements est calculée en appliquant la méthode et les hypothèses utilisées pour les évaluations des compléments de retraite et indemnités de départ décrites dans le paragraphe a) ci-avant. Ces engagements sont entièrement provisionnés dans les comptes consolidés.

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Sociétés françaises	22	19	16
Sociétés étrangères	3	2	4
Total	25	21	20

c) Frais médicaux

En complément des engagements de retraite décrits ci-dessus, Faurecia Exhaust Systems, filiale américaine de Faurecia, a l'engagement de prendre en charge des frais médicaux concernant le personnel.

Cet engagement est entièrement provisionné et s'élève à la clôture à :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
	24	28	27

→ Note 47 - Gestion des risques de change et de taux d'intérêt

a) Principes généraux

1. Risque de change

Les sociétés industrielles et commerciales gèrent leurs positions de change sur les transactions en devises, avec pour objectif de couvrir les risques de fluctuation des parités monétaires qui concernent essentiellement la division automobile. Cette gestion consiste principalement pour la division automobile à souscrire, dès l'enregistrement des factures libellées en devises, des contrats à terme ferme, pour l'essentiel par l'intermédiaire de la filiale spécialisée PSA International S.A. (PSAI). Par ailleurs, PSAI a mis en place des couvertures pour des opérations futures en yens (note 47-c 3.).

Dans le cadre de son activité propre, PSAI effectue dans des limites strictes, contrôlées en permanence, des transactions hors couverture sur des produits de change. Ces opérations, qui sont les seules de cette nature réalisées par les sociétés du groupe PSA PEUGEOT CITROËN ont des effets peu significatifs sur le résultat consolidé du groupe.

2. Risque de taux

Les excédents et besoins de trésorerie des activités industrielles et commerciales, hors équipement automobile, de la zone euro et depuis 2001 de la zone sterling, sont centralisés auprès du GIE PSA Trésorerie qui place les excédents nets sur les marchés financiers. Ces placements sont essentiellement des placements à court terme indexés sur des taux variables.

L'endettement brut des sociétés industrielles et commerciales, hors équipement automobile, correspond principalement à des ressources longues qui ont été à l'origine consenties pour partie à taux fixe, pour partie à taux révisable. Cet endettement est, par utilisation d'instruments dérivés, transformé intégralement à taux variable pour s'adosser aux excédents de trésorerie.

Les sociétés de financement, dont l'activité est la distribution de prêts généralement consentis à taux fixes aux réseaux commerciaux et aux clients de l'activité automobile du groupe, se refinancent essentiellement avec des ressources indexées sur des taux révisables ou variables, quelle que soit leur maturité.

Banque PSA Finance (société centralisatrice pour les sociétés de financement de la zone Euro) et les sociétés de financement au Royaume-Uni (pour leur propre activité) assurent l'adéquation de la structure des taux actifs et passifs en mettant en place des swaps de couverture ou des achats d'option.

Faurecia utilise des options de taux plafond (CAP), des swaps et d'autres structures optionnelles, en euros et dollars, pour couvrir les intérêts d'emprunts payables entre janvier 2003 et décembre 2007.

Tant pour les activités industrielles et commerciales que pour les activités de financement, un risque de taux résiduel est ponctuellement conservé pour profiter d'opportunités de marché. Ce risque, qui fait l'objet quotidiennement d'une mesure en terme de valeur à risque (VAR) n'a pas d'impact significatif en terme de résultat.

3. Risque de contrepartie sur instruments financiers

Le groupe minimise le risque de contrepartie par des procédures de contrôle interne limitant le choix des contreparties à des banques et établissements financiers de premier plan. Les limites sont fixées pour chacune des contreparties en fonction notamment de leur notation par les agences de rating. Le respect de ces limites est contrôlé quotidiennement par les organes en charge du contrôle interne. Le groupe n'est pas exposé à un risque lié à des concentrations significatives.

b) Règles comptables

Les résultats dégagés par les positions de couverture sur transactions réalisées ou futures sont comptabilisés de manière symétrique à celle des résultats sur les éléments couverts.

Les positions hors couverture sont évaluées à chaque clôture comptable à leur valeur de marché, et la différence d'évaluation est prise en résultat.

c) Activités industrielles et commerciales

Au 31 décembre, après élimination des opérations réciproques, les contrats à terme ferme de change en cours qui permettent de couvrir les transactions sur importations et exportations, et les instruments financiers souscrits dans le cadre de leur gestion des taux d'intérêts sur actifs et passifs financiers, portent sur les montants suivants :

1. Contrats de couverture d'opérations réalisées

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Risque de change			
Contrats sur transactions commerciales			
- Contrats de change à terme	1 116	1 121	1 290
- Options de change	164	230	190
	1 280	1 351	1 480
Contrats sur opérations financières			
- Contrats de change à terme	261	744	902
- Options de change	-	5	58
- Swaps de devises	647	531	678
	908	1 280	1 638
Risques de taux d'intérêts			
Contrats sur opérations financières			
- Swaps de taux d'intérêts	9 574	6 919	7 369
- Achats de Caps	2 229	1 855	1 229
- Collars	45	30	99
- FRA	100	-	-
	11 948	8 804	8 697

2. Echéances des contrats au 31 décembre 2002

(en millions d'euros)	Total	Inférieures à 1 an	1 à 5 ans	Supérieures à 5 ans
Risque de change				
Contrats sur transactions commerciales				
- Contrats de change à terme	1 116	1 116	-	-
- Options de change	164	164	-	-
	1 280	1 280	-	-
Contrats sur opérations financières				
- Contrats de change à terme	261	261	-	-
- Swaps de devises	647	181	266	200
	908	442	266	200
Risques de taux d'intérêts				
Contrats sur opérations financières				
- Swaps de taux d'intérêts	9 574	7 401	582	1 591
- Achats de Caps	2 229	1 129	1 100	-
- Collars	145	45	100	-
	11 948	8 575	1 782	1 591

3. Contrats de couverture d'opérations futures

Afin d'assurer un taux minimum de change pour ses ventes de véhicules au Japon, pendant trois ans, le groupe acquiert des options de vente de yens. A la clôture, les montants nominaux couverts sont les suivants :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
	706	455	431

Le groupe Faurecia utilise des contrats de change à terme fermes et optionnels, à échéance 2003, pour couvrir des transactions commerciales de l'année 2002 mais non encore dénouée et des opérations prévisionnelles de l'année 2003. A la clôture, les montants nominaux couverts pour les opérations prévisionnelles sont les suivants :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
	135	122	89

5. Risque de change

La position nette des activités industrielles et commerciales dans les principales devises étrangères est la suivante :

(en millions d'euros)	GBP	YEN	USD	PLN	CHF	BRL	Autres
Total actifs	362	84	236	104	24	6	407
Total passifs	(510)	(3)	(172)	-	(152)	(75)	(142)
Position nette avant gestion	(148)	81	64	104	(128)	(67)	265
Position hors bilan	147	(81)	(64)	(104)	128	67	(260)
Position nette après gestion	(1)	-	-	-	-	-	5

Il s'agit de la position du groupe induite par toutes les opérations comptabilisées au bilan au 31 décembre 2002. Par ailleurs, le groupe a contracté des couvertures pour ses ventes futures de véhicules au Japon (note 47 3).

6. Risque de taux

(en millions d'euros)	Jour le jour à 1 an	1 à 5 ans	Supérieur à 5 ans	Total
Total actifs	6 672	62	40	6 774
Total passifs	(4 307)	(409)	(1 734)	(6 450)
Position nette avant gestion	2 365	(347)	(1 694)	324
Position hors bilan	(1 705)	146	1 559	-
Position nette après gestion	660	(201)	(135)	324

Ce tableau positionne les actifs et les dettes en fonction de leur date d'échéance pour ceux à taux fixe et en fonction de la prochaine révision de taux pour ceux qui sont à taux révisable.

Le hors bilan classe les swaps et autres opérations dérivées en positif pour la partie prêteur du swap et en négatif pour la partie emprunteur du swap.

Une diminution des taux de 1 % entraînerait un manque à gagner de 4 millions d'euros.

La position nette après gestion dont les échéances sont supérieures à 1 an, correspond principalement au fonds de participation des salariés pour 181 millions d'euros et aux dettes sur locations capitalisées pour 168 millions d'euros.

4. Opérations hors couverture

Les opérations réalisées sur le marché des instruments financiers, en dehors des contrats de couverture, par PSA International, filiale financière du groupe spécialisée dans la gestion du risque de change, sont des contrats généralement constitués d'opérations bouclées, c'est-à-dire de contrats de change de sens inverse et de même montant, qui de ce fait, permettent de figer des marges, sans l'exposer à l'évolution future des taux de change. Au cours de l'exercice 2002, le résultat enregistré sur les opérations hors couverture de taux de change est un profit avant impôt de 4,6 millions d'euros (5,5 millions d'euros en 2001 et 4 millions d'euros en 2000).

d) Activités de financement

Au 31 décembre, après élimination des opérations réciproques, les contrats sur instruments financiers qui permettent d'adosser les taux et devises de la dette de refinancement à ceux des prêts consentis à la clientèle portent sur les montants suivants :

1. Contrats de couverture d'opérations réalisées

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Risque de change			
Swaps de devises	1 488	2 749	1 718
Contrats de change à terme	1 253	552	188
	2 741	3 301	1 906
Risques de taux d'intérêts			
Contrats sur opérations financières			
- Swaps de taux d'intérêts	23 120	17 547	11 317
- Achats de Caps et collars	192	372	175
- Vente de floors	-	-	173
- FRA	-	-	20
- Futures	340	-	-
- Swaptions	-	518	-
	23 652	18 437	11 685

2. Echéances des contrats au 31 décembre 2002

<i>(en millions d'euros)</i>	Total	Inférieures à 1 an	1 à 5 ans	Supérieures à 5 ans
Risque de change				
Swaps de devises	1 488	966	506	16
Contrats de change à terme	1 253	1 253	-	-
	2 741	2 219	506	16
Risques de taux d'intérêts				
Contrats sur opérations financières				
- Swaps de taux d'intérêts	23 120	11 153	11 967	-
- Achats de Caps et collars	192	192	-	-
- Futures	340	340	-	-
	23 652	11 685	11 967	-

3. Risque de change

La position nette des activités de financement dans les principales devises étrangères est la suivante :

<i>(en millions d'euros)</i>	GBP	YEN	USD	CHF	Autres
Total actifs	1 184	-	12	291	-
Total passifs	-	(877)	(269)	-	(107)
Position nette avant gestion	1 184	(877)	(257)	291	(107)
Position hors bilan	(1 184)	877	257	(291)	107
Position nette après gestion	-	-	-	-	-

4. Risque de taux

<i>(en millions d'euros)</i>	Jour le jour à 1 an	1 à 5 ans	Supérieur à 5 ans	Total
Total actifs	14 135	5 047	76	19 258
Total passifs	(14 724)	(2 252)	(516)	(17 492)
Position nette avant gestion	(589)	2 795	(440)	1 766
Position hors bilan	861	(1 267)	526	120
Position nette après gestion	272	1 528	86	1 886

Ce tableau positionne les actifs et les dettes en fonction de leur date d'échéance pour ceux à taux fixe et en fonction de la prochaine révision de taux pour ceux qui sont à taux révisable.

Le hors bilan classe les swaps et autres opérations dérivées en positif pour la partie prêteur du swap et en négatif pour la partie emprunteur du swap. Une diminution des taux de 1 % entraînerait un manque à gagner de 0,7 millions d'euros.

La position nette après gestion dont les échéances sont comprises entre 1 à 5 ans, correspond aux actifs nets couverts par les fonds propres du groupe Banque PSA Finance.

→ Note 48 - Risques actions

Le risque action est le risque de prix lié à une variation défavorable du prix de titres de capital détenus.

<i>(en millions d'euros)</i>	Portefeuille d'actions tierces ou OPCVM Actions	Portefeuille d'actions propres
Position à l'actif nette	329	112
Hors bilan	-	-
Position nette globale	329	112
Sensibilité	(3)	-

Le portefeuille d'actions tierces ou OPCVM est composé de titres à liquidité restreinte pour 66 millions d'euros (note 17), d'autres actions cotées classées en "Titres de placement" pour 236 millions d'euros (note 27) et de 27 millions d'actions détenus dans le cadre de mandats de gestion.

Le portefeuille d'actions propres a été constitué pour satisfaire aux besoins des plans d'options d'achat accordés aux salariés (note 27).

Les titres sont comptabilisés à leur valeur d'inventaire, égale au plus faible du coût d'acquisition et de la valeur de marché. Pour l'essentiel des titres en portefeuille, la valeur de marché nette d'une décote de 10 % est supérieure à la valeur comptable. De ce fait, la sensibilité au résultat est limitée à 3 millions d'euros.

→ Note 49 - Evaluation des instruments financiers

Une évaluation de la juste valeur des instruments financiers du groupe est effectuée dans la mesure où les données des marchés financiers permettent une estimation pertinente de leur valeur vénale dans une optique non liquidatrice. Cette évaluation est faite sur le modèle de la méthode définie par la norme américaine FAS 107.

Les principales méthodes d'évaluation retenues sont les suivantes :

- Les titres de participation, comme indiqué en note 1-n, représentent les intérêts du groupe dans le capital de sociétés non consolidées. La juste valeur de ce type d'instrument financier n'a pu être déterminée en l'absence de valeur de marché probante.
- Les titres de placement et les emprunts obligataires à taux fixe cotés sur des marchés organisés ont été évalués en retenant le dernier cours de bourse de l'exercice.
- La juste valeur des prêts et emprunts à taux fixe à plus de trois mois d'échéance a été calculée par actualisation des flux futurs, en retenant

les taux proposés sur les marchés à fin décembre. Les prêts et emprunts à taux fixe retournés à taux variable par des swaps de taux d'intérêts ont une valeur de marché très proche de leur valeur au bilan.

- Pour les prêts et emprunts à taux variable, les disponibilités et les financements à court terme, la valeur bilantielle est considérée comme étant très proche de la juste valeur.
- La juste valeur des créances de financement des ventes a été estimée en actualisant les flux futurs au taux auquel les prêts similaires ont été octroyés à fin décembre.

a) Instruments financiers de bilan

A la clôture des exercices, la valeur au bilan et la juste valeur des instruments financiers sont les suivantes :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002		2001		2000	
	Valeur au bilan	Juste valeur	Valeur au bilan	Juste valeur	Valeur au bilan	Juste valeur
ACTIF						
Activités industrielles et commerciales						
Créances et titres de détention durable	929	996	624	730	1 110	1 688
Titres de participation	85	85	238	238	254	254
Prêts à court terme	397	397	260	260	207	207
Titres de placement court terme	1 089	1 381	1 013	1 496	1 246	1 246
Trésorerie	4 532	4 532	5 520	5 520	3 143	3 143
Activités de financement						
Titres d'investissement et prêts long terme	196	196	201	201	222	222
Créances de financement	15 732	15 926	15 740	15 861	14 155	14 201
Autres prêts accordés à la clientèle	295	295	242	242	205	205
Titres de placement court terme	87	87	71	71	31	31
Trésorerie	2 936	2 936	2 146	2 146	251	251
PASSIF						
Activités industrielles et commerciales						
Autres emprunts long terme	3 499	3 481	3 635	3 635	1 977	1 977
Emprunt obligataire convertible	-	-	-	-	113	113
Autres emprunts long terme part à court terme	311	311	299	299	408	408
Autres financements court terme et découverts bancaires	2 451	2 451	3 920	3 920	2 924	2 924
Activités de financement						
Emprunts	17 085	17 085	16 143	16 143	11 585	11 585
Autres financements	111	111	120	120	386	386

b) Instruments financiers hors bilan

Les positions sur instruments dérivés non adossés à un poste de bilan sont pour l'essentiel des options de ventes de yens dont les caractéristiques sont les suivantes :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Montant nominal	765	453	431
Primes payées	20	12	15
Juste valeur	43	17	12

Les contrats de change à terme ferme et optionnels contractés par Faurecia pour couvrir des transactions commerciales de l'année 2002 mais non encore dénouées et des opérations prévisionnelles de l'année 2003 ont les caractéristiques suivantes :

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000
Montant nominal	135	122	89
Primes payées	-	-	-
Juste valeur	-	(1)	2

→ Note 50 - Engagements hors bilan

a) Opérations spécifiques

Les engagements spécifiques aux opérations suivantes sont donnés dans les notes traitant des sujets concernés :

- titrisation de créances des activités industrielles et commerciales – note 22-a ;
- titrisation des créances des activités de financement – note 23-a ;
- engagements de retraites complémentaires, indemnités de départ et engagements sociaux assimilés – note 46 ;
- gestion des risques de taux de change et de taux d'intérêt – note 47

b) Opérations courantes

Pour les opérations courantes, le groupe est engagé à la clôture de l'exercice, pour les montants suivants :

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Commandes fermes pour l'acquisition d'actifs industriels	2 083	1 961	1 719
Commandes d'études et assimilés	40	-	-
Engagements de location non résiliables	416	363	308
Engagement de souscription et de rachat de titres (1)	217	-	-
	2 756	2 324	2 027
Engagements de financement en faveur de la clientèle des sociétés de financement	1 012	789	715
Avals, cautions et garanties donnés	202	245	114
Actifs nantis, gagés ou hypothéqués (2)	458	973	912

(1) En 2002, l'engagement porte sur la société chinoise mise en équivalence Dongfeng Citroën Automotive Corp. – DCAC.

(2) Détail des actifs nantis, gagés ou hypothéqués :

(en millions d'euros)	Date d'échéance	Montant de l'actif nanti	Total du bilan	%
Immobilisations incorporelles	N/A	N/A		
Immobilisations corporelles	Indéfini	22		
Immobilisations financières	2003	47		
	2004	47		
	2005	18		
	2006	1		
	2007	145		
	2008	73		
	2009	87		
	> 2009	18		
		436		
Total actifs nantis, gagés ou hypothéqués		458	56 008	0,8

c) Risques liés aux contrôles fiscaux

Les sociétés du groupe font l'objet périodiquement de contrôles fiscaux, tant en France que dans les pays où elles sont implantées. Les provisions nécessaires sont constituées pour les dettes d'impôts estimées qui pourraient en résulter. Les redressements fiscaux prononcés par les administrations fiscales des pays appartenant à l'Union Européenne portent principalement sur la contestation des prix de transfert. Le groupe considère qu'à l'issue des procédures amiables, prévues par les conventions internationales pour éviter la double imposition, il ne devrait pas avoir à supporter de charge d'impôt consécutive aux litiges concernant les prix de transfert.

d) Véhicules hors d'usage

La directive 2000/53/CE du Parlement Européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage prévoit en particulier que :

« Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que la remise du véhicule à une installation de traitement autorisée, (...), s'effectue sans aucun frais pour le dernier détenteur (...).

Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que les producteurs prennent à leur compte tout ou partie significative des coûts de la mise en place de cette mesure et/ ou la reprise gratuite des véhicules (...).

- à partir du premier juillet 2002 pour les véhicules mis sur le marché à partir de cette date ;

- à partir du premier janvier 2007 pour les véhicules mis sur le marché avant le premier juillet 2002. »

Au 31 décembre 2002, seuls quatre pays ont transposé dans son intégralité, cette directive dans leur législation nationale :

- pour l'Autriche et la Norvège, les effets pour le groupe ne sont pas significatifs ;

- pour l'Allemagne, une provision actualisée des coûts résiduels estimés de 6 millions d'euros a été comptabilisée au 31 décembre 2002. Elle tient compte pour 17 millions d'euros, de la possibilité de récupération des pots catalytiques par les opérateurs ;

- pour les Pays-Bas, un coût net résiduel pourrait rester à la charge du groupe et une provision actualisée de 37 millions d'euros a été comptabilisée au 31 décembre 2002.

Pour l'Espagne, le décret royal concernant la transposition de la directive européenne a été signé le 3 janvier 2003. Selon les estimations actuelles établies sur cette base, aucun coût résiduel significatif ne devrait rester à la charge du groupe.

Au 31 décembre 2002, la France n'a pas transposé la directive européenne dans sa législation nationale. Selon, les estimations actuelles établies sur la base de la dernière version connue du projet de décret, aucun coût résiduel significatif ne resterait à la charge du groupe.

Certains pays tels la Belgique, le Danemark et la Suède possèdent depuis plusieurs années une réglementation propre relative aux véhicules hors d'usage. Les obligations actuelles qui en résultent, ne génèrent pas de coût résiduel significatif pour le groupe.

Pour les autres pays, en l'absence de textes réglementaires, il n'est pas encore possible de déterminer avec certitude si un coût résiduel doit rester à la charge du groupe.

→ Note 51 - Echancier des obligations et engagements

L'échéancier des obligations et engagements du groupe, ventilé ci-dessous fait référence aux notes suivantes :

- Autres emprunts des activités industrielles et commerciales – note 34-a, 34-d
- Emprunts des activités de financement – note 36-a
- Lignes de crédit – note 41
- Engagements hors bilan – note 50

a) Obligations contractuelles

1. Activités industrielles et commerciales

<i>(en millions d'euros)</i>	Total	Paiements dus par période		
		A moins d'un an	De 1 à 5 ans	A plus de 5 ans
Emprunts	3 810	311	1 741	1 758
Obligations en matière de location financement	251	32	122	97
Contrat de location simple	416	72	167	177
Obligations d'achat irrévocables	2 340	2 340	-	-
Total	6 817	2 755	2 030	2 032

2. Activités de financement

<i>(en millions d'euros)</i>	Total	Paiements dus par période		
		A moins d'un an	De 1 à 5 ans	A plus de 5 ans
Emprunts	17 085	10 067	6 386	632
Total	17 085	10 067	6 386	632

b) Autres engagements commerciaux

1. Activités industrielles et commerciales

<i>(en millions d'euros)</i>	Total	Montant des engagements par période		
		A moins d'un an	De 1 à 5 ans	A plus de 5 ans
Ligne de crédit confirmées non utilisées - (engagements reçus)	(8 190)	(545)	(7 645)	-
Garanties - engagements donnés	660	114	278	268

2. Activités de financement

Les engagements de financement en faveur de la clientèle des sociétés de financement pour un montant de 1 012 millions d'euros sont à échéance non définie.

→ Note 52 - Résultat net par action

a) Le résultat net par action est calculé sur la base du nombre moyen pondéré d'actions en circulation dans le courant de l'exercice.

Le nombre moyen d'actions en circulation est calculé sur la base des différentes évolutions du capital social corrigées des détentions par le groupe d'actions propres autres que celles inscrites en "Titres de placement" (note 29-i).

Compte tenu de la division par 6 au 1^{er} juillet 2001 du nominal des actions, les calculs sont donnés pour l'année 2000 sur la base d'un nombre théorique d'actions de 1 euro.

b) Il est par ailleurs donné après effets de la conversion éventuelle de toutes les obligations convertibles et de la levée complète des options de souscription définies dans la note 29-e 1. Ces effets sont les suivants :

1. Effet sur le nombre moyen d'actions des conversions et levées d'options

	2002	2001	2000 proforma
Nombre moyen d'actions de 1 euro en circulation	254 201 332	263 357 148	261 283 962
Nombre moyen d'obligations 1994 susceptibles d'être converties	N/A	1 122 305	11 780 178
Effet dilutif moyen des options de souscription suivant la méthode du "Rachat d'actions"	N/A	N/A	22 212
Nombre moyen d'actions après dilution	254 201 332	264 479 453	273 086 352

2. Effet financier de la conversion des obligations sur le résultat net

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Résultat net consolidé	1 690	1 691	1 312
Effet financier net d'impôts de la conversion	-	1	9
Résultat net après dilution	1 690	1 692	1 321

→ Note 53 - Rémunération des dirigeants

(en millions d'euros)	2002	2001	2000
Montants des rémunérations allouées :			
- aux organes de Direction	7,8	6,7	6,3
- aux membres du Conseil de Surveillance	0,5	0,5	0,3
Total	8,3	7,2	6,6

→ Note 54 - Honoraires des Commissaires aux Comptes

Pour 2002, les honoraires versés aux Commissaires aux Comptes et aux autres cabinets d'audit se ventilent comme suit :

(en millions d'euros)	Pricewaterhouse Coopers	Constantin	Ernst & Young	Autres	Total
Audit					
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	7,3	0,9	0,8	0,1	9,1
Missions accessoires	2,2	-	0,3	-	2,5
Sous-total	9,5	0,9	1,1	0,1	11,6
Autres prestations					
Juridiques et fiscales	1,4	-	0,3	-	1,7
Audit interne	0,1	-	0,1	-	0,2
Autres prestations de conseil	0,1	-	0,1	-	0,2
Sous-total	1,6	-	0,5	-	2,1
Total	11,1	0,9	1,6	0,1	13,7
Dont - Division équipementier	5,0	-	1,6	-	6,6
- Autres divisions	6,1	0,9	-	0,1	7,1

→ Note 55 - Evénements postérieurs à la clôture

a) Dongfeng Peugeot Citroën Automobile - DPCA

Comme suite aux accords signés le 25 octobre 2002 entre PSA PEUGEOT CITROËN et Dongfeng Motors, la société Dongfeng Citroën Automotive Corp. - DCAC est devenue Dongfeng Peugeot Citroën Automobile - DPCA le 23 janvier 2003 et a vu son capital augmenté et la participation de chacun de ses deux actionnaires majoritaires portée à 32 %.

Courant 2003, le pourcentage du groupe devrait s'élever à 50 % après la reprise partielle des participations des banques partenaires.

Les organes de Direction du groupe sont le Directoire, le Comité Exécutif et l'Etat-Major.

Au 31 décembre 2002, les membres des organes de Direction détiennent 977 600 options d'achat d'actions de la société Peugeot S.A. attribuées lors des plans consentis depuis 1999 à certains membres du personnel salarié.

Au 31 décembre 2001, les membres des organes de Direction détenaient 711 600 options d'achat d'actions de la société Peugeot S.A. attribuées lors des plans consentis en 1999, 2000 et 2001.

Au 31 décembre 2000, les membres des organes de Direction détenaient l'équivalent de 405 600 options d'achat d'actions actuelles de la société Peugeot S.A. attribuées lors des plans consentis en 1999 et 2000.

b) Fermeture de la Fonderie de la Française de Mécanique

La société Française de Mécanique, filiale commune des groupes PSA PEUGEOT CITROËN et Renault a annoncé qu'elle envisageait de se désengager de son activité de fonderie début 2006, en cohérence avec la montée en puissance de ses activités mécaniques, alimentée en particulier par la fabrication du futur moteur à essence, fruit de la collaboration de PSA PEUGEOT CITROËN et BMW.

C comptes de résultats consolidés comparés sur cinq ans

<i>(en millions d'euros)</i>	2002	2001	2000	1999	1998
ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES					
Chiffre d'affaires net, hors taxes	52 906	50 288	42 978	36 740	33 076
Charges opérationnelles					
Coûts des biens et services vendus	(40 196)	(38 647)	(31 946)	(27 443)	(24 937)
Frais généraux et commerciaux	(8 251)	(7 504)	(7 550)	(6 408)	(5 937)
Frais d'études, de recherche et de développement	(1 865)	(1 733)	(1 625)	(1 457)	(1 301)
	(50 312)	(47 884)	(41 121)	(35 308)	(32 175)
Marge opérationnelle	2 594	2 404	1 857	1 432	901
Coût des départs anticipés de certains salariés	(158)	(31)	32	(431)	-
Autres produits et (charges)					
Frais de rationalisation des structures	(124)	(115)	(41)	(54)	(66)
Produits (Frais) financiers nets	(25)	(48)	86	(22)	(24)
Autres revenus et (charges) nets	22	193	21	(1)	(191)
	(127)	30	66	(77)	(281)
Résultat avant impôts des sociétés intégrées	2 309	2 403	1 955	924	620
Impôts sur les résultats	(666)	(750)	(601)	(251)	(252)
Résultat net des sociétés industrielles et commerciales intégrées	1 643	1 653	1 354	673	368
ACTIVITES DE FINANCEMENT					
Chiffre d'affaires					
Hors groupe	1 530	1 375	1 203	1 067	682
Intra groupe	170	212	184	127	160
	1 700	1 587	1 387	1 194	842
Charges opérationnelles	(1 381)	(1 339)	(1 123)	(952)	(651)
Marge opérationnelle	319	248	264	242	191
Autres produits et (charges)	(3)	(4)	(3)	(7)	(1)
Résultat avant impôts des sociétés intégrées	316	244	261	235	190
Impôts sur les résultats	(111)	(85)	(112)	(105)	(61)
Résultat net des sociétés de financement intégrées	205	159	149	130	129
Résultat net des sociétés intégrées du groupe	1 848	1 812	1 505	803	497
Part dans le résultat net des sociétés en équivalence	22	9	19	31	38
Amortissements des écarts d'acquisition	(163)	(140)	(199)	(60)	(41)
Résultat net de l'ensemble consolidé	1 707	1 681	1 323	774	494
Bénéfice revenant aux intérêts minoritaires	(17)	10	(11)	(45)	(10)
Résultat net- part du groupe	1 690	1 691	1 312	729	484
Résultat net par action de 1 euro					
- nombre d'actions moyen en circulation	254 201 332	263 357 148	261 283 962	284 425 614	300 675 288
- en euro par action	6,65	6,42	5,02	2,56	1,61

Bilans consolidés comparés sur cinq ans - Actif

(en millions d'euros)	2002	2001	2000	1999	1998
ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES					
Ecarts d'acquisition	2 120	2 225	1 054	1 215	892
Immobilisations incorporelles	194	183	136	105	19
Immobilisations corporelles	11 545	11 461	10 359	9 454	9 336
Immobilisations financières					
Créances et titres de détention durable	929	624	1 110	1 172	935
Titres mis en équivalence	351	215	203	194	196
Titres de participation	85	238	254	128	127
Prêts aux activités de financement	-	-	339	575	276
	1 365	1 077	1 906	2 069	1 534
Autres actifs immobilisés					
Impôts différés à long terme	308	184	86	118	297
Autres valeurs immobilisées	257	204	176	231	177
	565	388	262	349	474
Actifs d'exploitation et réalisables à court terme					
Valeurs d'exploitation	6 167	6 218	5 171	4 100	4 016
Clients et effets à recevoir	3 381	3 451	2 962	2 642	2 390
Impôts sur les sociétés à court terme	980	935	485	361	253
Autres débiteurs	2 619	2 585	2 207	1 794	1 119
A recevoir des activités de financement	238	306	311	162	166
	13 385	13 495	11 136	9 059	7 944
Actifs financiers à court terme					
Prêts	397	260	207	186	358
Titres de placement	1 089	1 013	1 246	1 030	865
Trésorerie	4 532	5 520	3 143	3 118	922
Comptes ordinaires et prêts aux activités de financement	97	123	1 077	1 707	2 190
	6 115	6 916	5 673	6 041	4 333
Total activités industrielles et commerciales	35 289	35 745	30 526	28 292	24 532
ACTIVITES DE FINANCEMENT					
Ecarts d'acquisition	80	86	90	95	104
Actifs immobilisés					
Immobilisations incorporelles	30	21	20	7	3
Immobilisations corporelles	51	52	131	126	117
Impôts différés à long terme	47	29	28	25	39
Autres	202	206	225	363	273
	330	308	404	521	432
Créances sur la clientèle					
Créances de financement	15 732	15 740	14 155	12 182	10 393
Autres prêts accordés à la clientèle	295	242	205	309	209
Créances sur les activités industrielles et commerciales	208	241	299	323	-
	16 235	16 223	14 659	12 814	10 602
Autres actifs d'exploitation					
Impôts sur les sociétés à court terme	63	53	16	17	14
Autres débiteurs	923	742	550	512	367
A recevoir des activités industrielles et commerciales	65	41	99	216	415
	1 051	836	665	745	796
Actifs financiers à court terme					
Placements	87	71	31	99	727
Trésorerie	2 936	2 146	251	231	156
A recevoir des activités industrielles et commerciales	-	1	13	-	-
	3 023	2 218	295	330	883
Total activités de financement	20 719	19 671	16 113	14 505	12 817
Total groupe	56 008	55 416	46 639	42 797	37 349

Bilans consolidés comparés sur cinq ans - Passif

(en millions d'euros)	2002	2001	2000	1999	1998
Capitaux propres - part du groupe					
Capital social	259	259	278	273	267
Primes d'émission, de fusion et d'apport	-	-	276	149	822
Réserves et résultats nets consolidés	11 875	10 479	9 515	8 583	7 698
Titres d'auto-contrôle	(568)	(51)	(507)	(250)	-
Ecarts de conversion	(582)	(405)	(201)	(223)	(285)
	10 984	10 282	9 361	8 332	8 502
ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES					
Intérêts minoritaires	640	689	579	585	493
Provisions et passifs à long terme					
Impôts différés à long terme	1 104	1 163	1 129	1 187	1 377
Provisions	1 727	1 394	1 322	1 459	1 118
Autres passifs à long terme	95	69	70	68	72
	2 926	2 626	2 521	2 714	2 567
Emprunts à long terme	3 499	3 635	1 977	2 653	2 539
Dettes d'exploitation à court terme					
Fournisseurs d'exploitation et effets à payer	9 912	9 173	8 503	7 117	5 854
Impôts sur les sociétés à court terme	646	808	625	185	126
Autres créanciers	5 228	5 409	4 413	4 389	3 283
Dû aux activités de financement	84	86	117	97	92
	15 870	15 476	13 658	11 788	9 355
Dettes financières à court terme					
Emprunt obligataire convertible	-	-	113	-	-
Autres emprunts à long terme partie à moins d'un an	311	299	408	566	232
Autres financements à court terme et découverts bancaires	2 451	3 920	2 924	2 470	1 568
Decouverts bancaires auprès des activités de financement	189	197	293	442	323
	2 951	4 416	3 738	3 478	2 123
Total activités industrielles et commerciales	25 886	26 842	22 473	21 218	17 077
ACTIVITES DE FINANCEMENT					
Intérêts minoritaires	91	103	79	64	42
Titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	183	183
Provisions et passifs long terme					
Impôts différés à long terme	150	122	119	81	61
Provisions	53	45	31	31	29
Autres dettes	-	14	-	-	-
	203	181	150	112	90
Dettes financières					
Emprunts	17 085	16 143	11 585	9 401	7 547
Autres financements	111	120	386	261	660
Comptes ordinaires créditeurs	86	125	68	91	81
Comptes courants créditeurs des activités industrielles et commerciales	45	109	1 438	2 041	-
	17 327	16 497	13 477	11 794	8 288
Dettes à la clientèle					
Dépôts de la clientèle	113	85	99	57	67
Dépôts des activités industrielles et commerciales	52	14	-	-	-
	165	99	99	57	67
Autres dettes d'exploitation					
Impôts sur les sociétés à court terme	64	106	43	49	52
Autres créanciers	1 050	1 000	667	585	416
Dû aux activités industrielles et commerciales	238	306	290	405	2 632
	1 352	1 412	1 000	1 037	3 100
Total activités de financement	19 138	18 292	14 805	13 247	11 770
Total groupe	56 008	55 416	46 639	42 797	37 349

T tableaux de flux de trésorerie consolidés comparés sur cinq ans

(en millions d'euros)	2002	2001	2000	1999	1998
ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES					
Résultat net des sociétés intégrées	1 643	1 653	1 354	673	368
Elimination des charges nettes sans effet sur la trésorerie					
- Dotations aux amortissements	2 165	1 974	1 877	1 771	1 805
- Dotations nettes aux provisions	352	8	(158)	264	(102)
- Variation des impôts différés à long terme	(80)	(107)	(32)	(14)	93
- Résultats sur cessions et autres	(17)	(88)	186	(17)	(176)
Dividendes reçus des sociétés en équivalence	(4)	-	(6)	5	(13)
Marge Brute d'Autofinancement	4 059	3 440	3 221	2 682	1 975
Variations des actifs et passifs d'exploitation	330	(422)	(238)	1 354	1 079
Flux des activités industrielles et commerciales liés à l'exploitation	4 389	3 018	2 983	4 036	3 054
Cessions de titres de participation	5	23	23	5	2
Cessions de sociétés consolidées	-	-	30	91	-
Cessions d'immobilisations corporelles	172	443	100	179	82
Investissements en immobilisations corporelles	(2 790)	(2 938)	(2 898)	(1 971)	(1 638)
Acquisitions de sociétés consolidées	(56)	(1 575)	(18)	(259)	(1 166)
Acquisitions de titres de participation	(25)	(33)	(164)	(5)	(19)
Changements de périmètre et autres	(268)	54	(134)	(31)	530
Flux des activités industrielles et commerciales liés aux investissements	(2 962)	(4 026)	(3 061)	(1 991)	(2 209)
ACTIVITES DE FINANCEMENT					
Résultat net des sociétés intégrées	205	159	149	130	129
Elimination des charges nettes sans effet sur la trésorerie	34	1	73	84	21
Marge Brute d'autofinancement	239	160	222	214	150
Variations des actifs et passifs d'exploitation	557	1 660	(887)	(344)	909
Flux des activités de financement liés à l'exploitation	796	1 820	(665)	(130)	1 059
Flux des activités de financement liés aux investissements	80	68	104	(56)	(501)
TOUTES ACTIVITES					
Dividendes versés					
- Aux actionnaires de Peugeot S.A.	(294)	(217)	(118)	(73)	(23)
- Aux minoritaires des filiales intégrées	(43)	(13)	(12)	(37)	(12)
Augmentations du capital et des primes	-	109	132	3	-
Acquisitions de titres d'auto-contrôle	(517)	(458)	(257)	(953)	-
Rachats d'obligations convertibles	-	-	(555)	-	-
Variations des autres actifs et passifs financiers	(1 666)	3 872	1 468	1 266	(1 773)
Autres	46	123	38	186	146
Flux des opérations financières	(2 474)	3 416	696	392	(1 662)
Mouvements de conversion	(27)	(24)	(12)	20	48
Augmentation (Diminution) de la trésorerie	(198)	4 272	45	2 271	(211)
Trésorerie au début de l'exercice	7 666	3 394	3 349	1 078	1 289
Trésorerie au 31 décembre	7 468	7 666	3 394	3 349	1 078

Liste des sociétés consolidées au 31 décembre 2002

I : intégration globale **E** : mise en équivalence

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
HOLDING ET AUTRES			
Peugeot S.A. Paris - France		-	-
Grande Armée Participations Paris - France	I	100,00	100,00
PSA International S.A. Genève - Suisse	I	99,87	99,87
G.I.E. PSA Trésorerie Paris - France	I	100,00	99,97
Financière Pergolèse Paris - France	I	100,00	100,00
D.J. 06 Paris - France	I	100,00	100,00
Pergolèse Investissement Paris - France	I	100,00	100,00
GIMP Paris - France	I	100,00	100,00
D.J. 10 Paris - France	I	100,00	100,00
Pergolèse Immobilier Paris - France	I	100,00	100,00
D.J. 11 Paris - France	I	100,00	100,00
Pergolèse International Paris - France	I	100,00	100,00
Société Anonyme de Réassurance Luxembourgeoise - Saral Luxembourg - Luxembourg	I	100,00	100,00
Process Conception Ingénierie S.A. Paris - France	I	100,00	100,00
Process Conception Ingénierie GmbH Wiesbaden - Allemagne	I	100,00	100,00
PCI do Brasil Ltda Rio de Janeiro - Brésil	I	100,00	100,00
PCI Argentina S.A. Buenos Aires - Argentine	I	100,00	100,00
Société de Construction d'Equipements de Mécanisations et de Machines - SCEMM Saint-Etienne - France	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Moteurs Nanterre - France	I	99,99	99,99
Société de Constructions Mécaniques Panhard & Levasor Paris - France	I	99,99	99,99
Peugeot Motocycles Mandeure - France	I	74,99	74,99
Peugeot Motocycles Italia S.p.A. Milan - Italie	I	100,00	76,24
Peugeot Motocycles Deutschland Walldorf - Allemagne	I	100,00	74,97

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
ACTIVITE AUTOMOBILE			
Peugeot Citroën Automobiles S.A. Paris - France	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Sochaux S.N.C. Paris - France	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Mulhouse S.N.C. Paris - France	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Aulnay S.N.C. Paris - France	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Rennes S.N.C. Paris - France	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Poissy S.N.C. Paris - France	I	100,00	99,99
Peugeot Citroën Mécanique du Nord Ouest S.N.C. Paris - France	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Mécanique de l'Est S.N.C. Paris - France	I	100,00	100,00
Société Mécanique Automobile de l'Est Trémery - France	I	100,00	100,00
Société Européenne de Véhicules Légers du Nord - Sevelnord Paris - France	E	50,00	50,00
Talbot Paris - France	I	100,00	99,99
Societa Europea Veicoli Leggeri - Sevel S.p.A. Atessa - Italie	E	50,00	50,00
G.I.E. PSA Peugeot Citroën Paris - France	I	100,00	100,00
Gisevel Paris - France	E	50,00	50,00
Sevelind Paris - France	E	50,00	50,00
Française de Mécanique Douvrin - France	E	50,00	50,00
Société de Transmissions Automatiques Barlin - France	E	20,00	20,00
Siemens Automotive Hydrolics Asnières - France	E	48,00	48,00
Sora S.A. Poissy - France	I	99,88	99,88
Peugeot Citroën Logistic Deutschland Saarbruck - Allemagne	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Automobiles UK Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Automoviles España S.A. Madrid - Espagne	I	100,00	100,00
Sogedac España Villaverde - Espagne	I	99,99	99,99
Toyota Peugeot Citroën Automobile Kolin - République Tchèque	E	50,00	50,00

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Peugeot Citroën do Brasil Automoveis São Paulo - Brésil	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Argentina S.A. Buenos Aires - Argentine	I	99,61	99,60
Cociar S.A. Buenos Aires - Argentine	I	100,00	99,60
Aupe S.A. Buenos Aires - Argentine	I	100,00	99,60
CISA Buenos Aires - Argentine	I	100,00	99,60
Dongfeng Citroën Automotive Corp. - DCAC Wuhan - Chine	E	26,88	26,88
Automobiles Peugeot Paris - France	I	100,00	100,00
Peugeot Motor Company Plc Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00
Peugeot Securities Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00
Société Commerciale Paris Franche-Comté Paris - France	I	99,99	99,99
Botzaris Automobiles Paris - France	I	99,99	99,99
Société Commerciale Automobile Paris - France	I	100,00	100,00
Parisud S.A. Malakoff - France	I	99,88	99,86
Sodexa Courbevoie - France	I	99,99	99,99
Seine et Marne Automobile Le Vert Saint-Denis - France	I	99,99	99,98
Société Brestoise des Garages de Bretagne Brest - France	I	100,00	100,00
Etablissements Boniface Saint-Etienne - France	I	99,92	99,92
Société Industrielle Automobile de Champagne Cormontreuil - France	I	99,76	99,76
Société Industrielle Automobile du Havre Le Havre - France	I	99,98	99,98
Société Industrielle Automobile du Languedoc Toulouse - France	I	99,89	99,89
Société Industrielle Automobile de Lorraine Vandoeuvre-Les-Nancy - France	I	99,99	99,99
Société Industrielle Automobile de Mulhouse Mulhouse - France	I	100,00	100,00
Société Industrielle Automobile du Nord Lille - France	I	99,99	99,99
Nord Cotentin Automobile Tourlaville - France	I	100,00	100,00
Peugeot Systèmes Paris - France	I	100,00	100,00

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Société Industrielle Automobile de Normandie Rouen - France	I	99,95	99,95
Société Industrielle Automobile de l'Ouest Orvault - France	I	99,99	99,99
Société Industrielle Automobile Paris Nord Paris - France	I	99,80	99,80
Société Industrielle Automobile de Provence Marseille - France	I	99,74	99,74
Société Industrielle Automobile du Sud-Ouest Le Bouscat - France	I	99,99	99,99
Société Lyonnaise d'Industrie et de Commerce Automobile Vénissieux - France	I	99,92	99,91
Régionale Française Automobile Cesson Sevigné - France	I	99,67	99,67
Grands Garages de l'Hérault Montpellier - France	I	99,99	99,99
Grands Garages de Nice et du Littoral Nice - France	I	99,90	99,90
Peugeot Belgique Luxembourg S.A. Nivelles - Belgique	I	100,00	100,00
S.A. Peugeot Distribution Service N.V. Bruxelles - Belgique	I	100,00	100,00
Peugeot Nederland N.V. Utrecht - Pays-Bas	I	100,00	100,00
Peugeot Deutschland GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	100,00
Peugeot Bayern GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Berlin Brandenburg GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Westfalen GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Niederrhein GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Main / Taunus GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Freiburg GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Hanse GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Nordhessen GmbH Nordhessen - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Hannover GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Rheinland GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Rein-Neckar GmbH Rein-Neckar - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Saartal GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Peugeot Sachsen GmbH Sachsen - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Schwaben GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Weser-Ems GmbH Weser-Ems - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Mainz Wiesbaden GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Automobili Italia S.p.A. Milan - Italie	I	100,00	100,00
Peugeot Milan Milan - Italie	I	100,00	99,98
Peugeot Gianicolo S.p.A. Rome - Italie	I	100,00	99,98
Talbot Exports Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00
Robins and Day Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00
Realtal UK Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00
Palmer (St Albans) Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	65,18	65,18
Melvin Motors Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00
Robins and Day Investments Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00
Boomcite Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00
Richard Rhodes (Wigan) Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	71,83	71,83
Mike Thompson (Stafford) Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	71,83	71,83
David Kerr (Chelmsford) Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	71,83	71,83
Peter Ambrose (Castleford) Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	80,00	80,00
Telford Motors Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	80,00	80,00
Peugeot España S.A. Madrid - Espagne	I	100,00	100,00
Urbanizadora Pozo Blanco Madrid - Espagne	I	100,00	100,00
Hispanomocion S.A. Madrid - Espagne	I	100,00	100,00
Peugeot Portugal Automoveis S.A. Lisbonne - Portugal	I	100,00	100,00
Peugeot (Suisse) S.A. Berne - Suisse	I	100,00	100,00
Lowen Garage AG Berne - Suisse	I	99,00	97,00
Acacias Motors S.A. Genève - Suisse	I	99,02	99,02

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Peugeot Austria GmbH Vienne - Autriche	I	100,00	100,00
Peugeot Autohaus GmbH Vienne - Autriche	I	100,00	100,00
Peugeot Polska S.p.Z.o.o. Varsovie - Pologne	I	100,00	100,00
Peugeot Ceska Republica S.r.o. Prague - République Tchèque	I	100,00	100,00
Peugeot Slovakia Bratislava - Slovaquie	I	100,00	100,00
Peugeot Hungaria Kft Budapest - Hongrie	I	100,00	100,00
Peugeot Slovenija d.o.o. P.Z.D.A. Ljubljana - Slovénie	I	100,00	100,00
Peugeot Hrvatska d.o.o. Zagreb - Croatie	I	100,00	100,00
Peugeot Otomotiv Pazarlama AS - POPAS Istanbul - Turquie	I	60,00	60,00
Peugeot Algérie S.p.A. Alger - Algérie	I	99,99	99,99
Peugeot Egypte S.A.E. Le Caire - Egypte	I	90,09	90,09
Peugeot Motors of America Little Falls - Etats-Unis d'Amérique	I	100,00	100,00
Peugeot Chile Santiago du Chili - Chili	I	96,92	96,92
Automotores Franco Chilena S.A. Santiago du Chili - Chili	I	100,00	99,73
Peugeot Mexico Mexico - Mexique	I	100,00	100,00
Peugeot Japan KK Co Ltd Tokyo - Japon	I	100,00	100,00
Peugeot Motors South-Africa Johannesburg - Afrique du Sud	I	100,00	100,00
Automobiles Citroën Paris - France	I	100,00	100,00
Société Commerciale Citroën Paris - France	I	99,96	99,96
Citroën Champ de Mars Paris - France	I	99,92	99,92
Citer Paris - France	I	98,34	98,34
Citroën Paris Paris - France	I	100,00	100,00
Citroën Belux S.A. - N.V. Bruxelles - Belgique	I	100,00	100,00
Société Belge des Automobiles Citroën Bruxelles - Belgique	I	100,00	100,00
Citroën Nederland B.V. Amsterdam - Pays-Bas	I	100,00	100,00
Citroën Deutschland AG Cologne - Allemagne	I	99,95	99,95

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Citroën Commerce GmbH Cologne - Allemagne	I	100,00	99,95
Citroën Italia S.p.A. Milan - Italie	I	100,00	100,00
Citroën U.K.Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00
Citroën Sverige AB Vallingby - Suède	I	100,00	100,00
Citroën Danmark A/S Copenhague - Danemark	I	100,00	100,00
Citroën Norge A/S Skaarer - Norvège	I	100,00	100,00
Citroën (Suisse) S.A. Genève - Suisse	I	100,00	100,00
Citroën Österreich GmbH Vienne - Autriche	I	100,00	100,00
Citroën Lusitania S.A. Mangualde - Portugal	I	84,48	84,39
Automoveis Citroën S.A. Lisbonne - Portugal	I	99,99	99,99
Automoviles Citroën España Madrid - Espagne	I	99,62	99,62
Comercial Citroën S.A. Madrid - Espagne	I	99,96	96,55
Autotransporte Turístico Español S.A. (Atesa) Madrid - Espagne	I	100,00	96,57
Garaje Eloy Granollers S.A. Granollers - Espagne	I	100,00	99,41
Motor Talavera Talavera - Espagne	I	100,00	99,41
Rafael Ferriol S.A. Alboraya - Espagne	I	100,00	99,41
Citroën Hungaria Kft Budapest - Hongrie	I	100,00	100,00
Citroën Polska S.p.Z.o.o. Varsovie - Pologne	I	100,00	100,00
Citroën Slovenija d.o.o. Komer - Slovénie	I	100,00	100,00
Citroën - Hrvatska d.o.o. Zagreb - Croatie	I	100,00	100,00
Citroën Slovakia S.r.o. Bratislava - Slovaquie	I	100,00	100,00
Citroën Tchèque Prague - République Tchèque	I	100,00	100,00
Citroën do Brasil São Paulo - Brésil	I	100,00	100,00

ACTIVITE EQUIPEMENT AUTOMOBILE

Faurecia Boulogne-Billancourt - France	I	71,50	71,50
Faurecia Investments Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,50

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Financière Faurecia Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,50
Société Financière pour l'Equipelement Automobile SFEA Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,50
Faurecia Sièges d'Automobiles S.A. Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,50
Faurecia Systèmes d'Echappement Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,50
Bleriot Investissements Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,50
Faurecia Services Groupe Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,50
Siemar Sandouville - France	I	100,00	71,50
Faurecia Industries Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,50
Trecia Etupes - France	I	100,00	71,50
Siebert Redon - France	I	100,00	71,50
Sielest Pulversheim - France	I	100,00	71,50
Siedoubs Montbeliard - France	I	100,00	71,50
Senior Lieu-Saint Amand - France	I	100,00	71,50
Sieval Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,50
Sieto Somain - France	I	100,00	71,50
Société de Textile de l'Ostrevant Sotexo Somain - France	I	100,00	71,50
Sieloir Romorantin - France	I	100,00	71,50
ECSA - Etudes et Construction de Sièges pour l'Automobile Crevin - France	I	100,00	71,50
EAK - Composants pour l'Automobile S.A. Valentigney - France	I	51,00	36,47
EAK - Composants pour l'Automobile S.N.C. Valentigney - France	I	51,00	36,47
Faurecia Automotive Intérieur France Nanterre - France	I	96,82	69,23
Faurecia Automotive Holding Nanterre - France	I	100,00	71,50
Faurecia Intérieur Industrie Nanterre - France	I	98,38	70,34
Faurecia Automotive Industrie Nanterre - France	I	98,38	70,34
SAI Automotive Sandouville Nanterre - France	I	96,82	69,23

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
SAS Automotive France Nanterre - France	E	48,41	34,61
Sté Automobile du Cuir de Vesoul Vesoul - France	I	100,00	71,50
Société Internationale de Participations S.I.P. Bruxelles - Belgique	I	100,00	71,50
Faurecia Industrie N.V. Gent - Belgique	I	96,82	69,23
SAI Automotive Silux Eselborn - Luxembourg	I	96,82	69,23
Faurecia Autositze GmbH & Co KG Stadthagen - Allemagne	I	100,00	71,50
Faurecia Kunststoffe Automobilsysteme GmbH Ingolstadt - Allemagne	I	100,00	71,50
Faurecia Abgastechnik GmbH Furth - Allemagne	I	100,00	71,50
Leistritz Abgastechnik Stollberg GmbH Pfaffenhain -Allemagne	I	100,00	71,50
Faurecia Deutschland Holding GmbH & Co KG Stadthagen - Allemagne	I	99,99	71,59
Faurecia Innenraum Systeme Koln GmbH Cologne - Allemagne	I	96,82	69,23
Faurecia Innenraum Systeme Emden GmbH Emden - Allemagne	I	100,00	71,50
ECIA GmbH Furth - Allemagne	I	100,00	71,50
SIP Verwaltungs GmbH Stadthagen - Allemagne	I	100,00	71,50
A.P. Parts Europe GmbH Aachen - Allemagne	I	100,00	71,50
A.P. Parts Europe Technical Center GmbH Aachen - Allemagne	I	100,00	71,50
SAI Automotive AG Frankfurt - Allemagne	I	96,82	69,23
SAI Automotive Worth Wörth am Rhein - Allemagne	I	96,82	69,23
SAI Automotive SAL GmbH Wörth am Rhein - Allemagne	I	96,82	69,23
SAI Automotive Peine GmbH Peine - Allemagne	I	96,82	69,23
SAI Automotive TDW GmbH Sassenburg - Allemagne	I	96,82	69,23
SAI Automotive VWM GmbH Hameln - Allemagne	I	96,82	69,23
SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG Karlsruhe - Allemagne	E	48,41	34,61
SAS Autosystemtechnik Verwaltung Karlsruhe - Allemagne	E	48,41	34,61
Faurecia Netherland Holding BV Roermond - Pays-Bas	I	100,00	71,50

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Faurecia Exhaust Systems BV Roermond - Pays-Bas	I	100,00	71,50
Faurecia Exhaust Systems AB Torsas - Suède	I	100,00	71,50
SAI Automotive SAL Sweden AB Torsas - Suède	I	96,82	69,23
United Parts Exhaust Systems AB Torsas - Suède	I	100,00	71,50
Faurecia Asientos para Automovil España Madrid - Espagne	I	100,00	71,50
Asientos de Castilla Leon S.A. Madrid - Espagne	I	100,00	71,50
Asientos de Galicia S.L. Vigo - Espagne	I	100,00	71,50
Asientos del Norte S.A. Vitoria - Espagne	I	100,00	71,50
Industrias Cousin Frères S.L. Burlada - Espagne	I	50,01	35,76
Tecnoconfort Pamplona - Espagne	I	50,00	35,75
Faurecia Sistemas de Escape España S.A. Vigo - Espagne	I	100,00	71,50
Armaduras de Asientos Ardas S.A. Burgos -Espagne	E	49,99	35,74
Faurecia Automotive España S.A. Madrid - Espagne	I	96,82	69,23
SAI Automotive Lignotock Valencia -Espagne	I	96,82	69,23
SAI Automotive SALC España S.A. Valencia -Espagne	I	96,82	69,23
Cartera e Inversiones Enrich S.A. Madrid - Espagne	I	96,82	69,23
Component de Vehiculos de Galicia Porrino - Espagne	E	48,41	34,61
Copo Iberica S.A. Vigo - Espagne	E	34,00	24,31
SAS Autosystem Technick S.A. Pamplona - Espagne	E	48,41	34,61
Valencia Modulos de Puerta S.L. Valence - Espagne	I	100,00	71,50
Faurecia Assentos de Automovel Limitada Saint Jean de Madere - Portugal	I	99,99	71,49
Faurecia Sistemas de Escape Portugal LDA Concelho de Bragança - Portugal	I	100,00	71,50
Sasal Saint Jean de Madere - Portugal	I	99,99	71,49
Vanpro Assentos Limitada Palmela - Portugal	E	50,00	35,75
SAI Automotive Portugal Palmela - Portugal	I	96,82	69,23
SAS Palmela Palmela - Portugal	E	48,41	34,61

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Faurecia Automotiv Seating UK Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	71,50
Faurecia Midlands Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	71,50
SAI Automotive Telford Ltd Telford - Royaume-Uni	I	96,82	69,23
SAI Automotive Fradley Ltd Fradley - Royaume-Uni	I	96,82	69,23
SAI Automotive Washington Ltd Washington - Royaume-Uni	I	96,82	69,23
SAI Automotive SAL UK Ltd Billericay - Royaume-Uni	I	96,82	69,23
Faurecia Fotele Samachodowe Sp.Zo.o. Grojec - Pologne	I	100,00	71,50
Faurecia Walbrzych Sp.Zo.o. Walbrzych - Pologne	I	100,00	71,50
Faurecia Gorzow Sp.Zo.o. Gorzow - Pologne	I	96,82	69,23
SAI Automotive Polska Sp.Zo.o. Legntza - Pologne	I	96,82	69,23
Faurecia Systemy Klerowricze Sp.Zo.o. Walbrzych - Pologne	I	100,00	71,50
SAI Automotive Bratislava S.r.o. Bratislava - Slovaquie	I	96,82	69,23
Faurecia Magyarorszag Kipufogo-Rendszer Kft Vasvar - Hongrie	I	100,00	71,50
Faurecia Exhaust Systems S.r.o. Bakov - République Tchèque	I	100,00	71,50
Faurecia Lecotex Tabor - République Tchèque	I	95,93	68,59
SAI Automotive Bohemia S.r.o. Mlada Boleslav - République Tchèque	I	96,82	69,23
SAS Autosystemtechnik S.r.o. Mlada Boleslav - République Tchèque	E	48,41	34,61
Teknik Malzeme Bursa - Turquie	E	50,00	35,75
Sté Tunisienne d'Equipements d'Automobile Ben Arous - Tunisie	I	100,00	71,50
SAI Automotive Polifleks Istanbul - Turquie	I	96,82	69,23
Faurecia Automotive Seating Canada Ltd Mississauga - Canada	I	100,00	71,50
Faurecia Canada Investment Company Montréal - Canada	I	100,00	71,50
WBF Technologies Mississauga - Canada	E	49,99	35,74
Faurecia USA Holding Inc Wilmington - Etats-Unis d'Amérique	I	100,00	71,50
Faurecia Automotive Holding Inc Wilmington - Etats-Unis d'Amérique	I	100,00	71,50
Faurecia Automotiv Seating Inc Troy - Etats-Unis d'Amérique	I	100,00	71,50

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Dynamec Inc Wilmington - Etats-Unis d'Amérique	I	50,00	35,75
Faurecia E.S. Holdings Dover - Etats-Unis d'Amérique	I	100,00	71,50
Faurecia Exhaust Systems Inc Wilmington - Etats-Unis d'Amérique	I	100,00	71,50
SAI Automotive USA Inc Farnington Hills - Etats-Unis d'Amérique	I	96,82	69,23
SAI Automotive Fountain INN Fountain INN - Etats-Unis d'Amérique	I	96,82	69,23
SAI Automotive USA-SAL INC Wilmington - Etats-Unis d'Amérique	I	96,82	69,23
Faurecia Bancos para Automoveis Ltda Quatro-Barras - Brésil	I	100,00	71,50
Faurecia Sistemas de Escapamento do Brasil Ltda São Paulo - Brésil	I	100,00	71,50
SAI Automotive do Brasil Ltda São Jose Dos Pinhais PR - Brésil	I	96,82	69,23
SAS Automotive SAL Americana Latina Ltd São Jose Dos Pinhais - Brésil	I	96,82	69,23
SAS Automotive do Brasil São Jose Dos Pinhais PR - Brésil	E	48,41	34,61
Faurecia Sistemas de Escape Argentina S.A. Buenos Aires - Argentine	I	100,00	71,50
Bertrand Faure Argentina S.A. Buenos Aires - Argentine	E	50,00	35,75
Pab S.A. Buenos Aires - Argentine	E	49,99	35,74
SAS Automotriz Argentina Buenos Aires - Argentine	E	48,41	34,61
Sommer Allibert Duroplast Puebla - Mexique	I	48,41	34,61
Servicios Sommer Allibert Puebla - Mexique	I	48,41	34,61
SAS Automotive Systems S.A. de C.V. Mexico - Mexique	E	100,00	71,50
SAI Automotive SAL de Mexico S.A. de C.V. Mexico - Mexique	I	100,00	71,50
SAI Automotive SAL Japan KK Tokyo - Japon	I	90,00	64,35
Daeki Faurecia Corp. Shiheung-City - Corée	E	49,00	35,04
Faurecia Automotiv Seating India Private Ltd Bangalore - Inde	I	100,00	71,50
Faurecia Exhaust Systems South Africa Ltd Johannesburg - Afrique du Sud	I	100,00	71,50
SAI Autoplastic Port Elisabeth - Afrique du Sud	I	96,82	69,23

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
ACTIVITE DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE			
Gefco			
Courbevoie - France	I	99,96	99,96
Gefco Benelux S.A.			
Ath - Belgique	I	100,00	99,93
Gefco Deutschland GmbH			
Morfelden - Allemagne	I	100,00	99,95
Gefco Deutschland GmbH & Co KG			
Morfelden - Allemagne	I	74,86	74,86
Gefco Suisse S.A.			
Fahy - Suisse	I	100,00	99,95
Gefco Italia S.p.A.			
Milan - Italie	I	100,00	99,93
Gefco UK Ltd			
Londres - Royaume-Uni	I	100,00	99,93
Gefco España S.A.			
Madrid - Espagne	I	100,00	99,93
Gefco Portugal			
Lisbonne - Portugal	I	100,00	99,94
Gefco Polska Sp. z o.o.			
Warszawa - Pologne	I	100,00	99,95
Gefco Maroc			
Casablanca - Maroc	I	100,00	99,95
Gefco Participacoes Ltda			
Rio de Janeiro - Brésil	I	100,00	99,95
Gefco do Brasil Ltda			
Rio de Janeiro - Brésil	I	100,00	99,95
Gefco Argentina S.A.			
Buenos Aires - Argentine	I	100,00	99,95
ACTIVITES DE FINANCEMENT			
Banque PSA Finance			
Paris - France	I	100,00	100,00
Société Financière de Banque - Sofib			
Paris - France	I	100,00	100,00
Sofira - Société de Financement des Réseaux Automobiles			
Paris - France	I	100,00	100,00
Société Nouvelle de Développement Automobile - SNDA			
Paris - France	I	100,00	100,00
Compagnie Générale de Crédit aux Particuliers - Crédipar			
Levallois-Perret - France	I	100,00	100,00
Dicoma			
Levallois-Perret - France	I	100,00	100,00
Loca-Din			
Levallois-Perret - France	I	100,00	100,00
Compagnie pour la Location de Véhicules - CLV			
Levallois-Perret - France	I	100,00	100,00

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Assupar			
Levallois-Perret - France	I	99,99	99,99
PSA Finance Belux			
Bruxelles - Belgique	I	100,00	100,00
PSA Finance Nederland B.V.			
Rotterdam - Pays-Bas	I	100,00	100,00
PSA Financial Holding B.V.			
Rotterdam - Pays-Bas	I	100,00	100,00
Peugeot Finance International N.V.			
Rotterdam - Pays-Bas	I	100,00	100,00
PSA Finance Deutschland GmbH			
Neu-Isenburg - Allemagne	I	100,00	100,00
Peugeot Commercial Paper GmbH			
Francfort - Allemagne	I	100,00	100,00
PSA Finance Italia S.p.A.			
Milan - Italie	I	100,00	100,00
PSA Gestcredit Italia S.p.A.			
Milan - Italie	I	100,00	100,00
PSA Wholesale Ltd			
Londres - Royaume-Uni	I	100,00	100,00
PSA Finance Plc			
Londres - Royaume-Uni	I	50,00	50,00
Vernon Wholesale Investments Co Ltd			
Londres - Royaume-Uni	I	100,00	100,00
PSA Finance Suisse S.A.			
Ostermudigen - Suisse	I	100,00	100,00
PSA Finance Austria Bank AG			
Vienne - Autriche	I	100,00	100,00
PSA Gestao Comercio e Aluger de Veiculos			
Lisbonne - Portugal	I	100,00	99,57
PSA Finance Polska			
Varsovie - Pologne	I	100,00	100,00
Banco PSA Finance Brasil S.A.			
São Paulo - Brésil	I	100,00	100,00
PSA Finance Arrendamiento Comercial			
São Paulo - Brésil	I	100,00	100,00
PSA Finance Argentina			
Buenos Aires - Argentine	I	50,00	50,00

Les indicateurs sociaux exposés ci-dessous correspondent à l'application du décret n° 2002-221 du 20 février 2002. Ils ont été établis sur le périmètre des sociétés consolidées par intégration globale du groupe PSA PEUGEOT CITROËN, hors Faurecia, division équipement automobile du groupe. Faurecia, société cotée dont Peugeot S.A. détient 72 % du capital et qui dispose, compte tenu de son activité, d'une complète autonomie de gestion, établit et publie dans son propre rapport annuel les indicateurs relevant de son activité.

1 Effectifs

1.1. Effectifs inscrits ⁽¹⁾

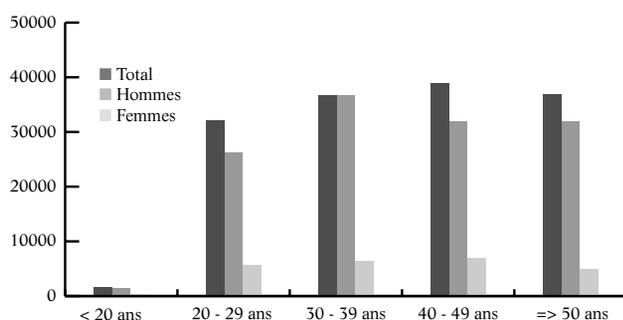
(Effectifs inscrits en 2002)	Europe hors		Hors	Total
	France	France	Europe	
Automobile	96 160	33 800	3 920	133 880
Financement	930	1 190	40	2 160
Transport et logistique	4 690	3 110	250	8 050
Autres	2 200	50	30	2 280
Total	103 980	38 150	4 240	146 370
<i>Rappel Equipement automobile</i>	<i>19 700</i>	<i>25 850</i>	<i>6 680</i>	<i>52 230</i>

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a connu une progression globale de ses effectifs de plus de 6 000 personnes au cours de l'année 2002. En cinq ans, les effectifs ont progressé de plus de 58 000 personnes dont 16 100 pour la division automobile.

Le groupe a recruté 16 700 personnes en 2002 et depuis le 1er janvier 1998, 70 500 personnes ont été embauchées.

A structure comparable, hors cessions et acquisitions, PSA PEUGEOT CITROËN est créateur d'emplois : sur les cinq dernières années, le groupe a créé 25 000 emplois, dont 14 000 dans la division automobile et principalement à l'international.

1.2. Effectif groupe par tranches d'âge



La représentation par âge des salariés du groupe est équilibrée. On observe que 34 000 salariés sont âgés de moins de trente ans.

⁽¹⁾ Périmètre monde : division automobile, activités de financement, transport et logistique, autres.

Effectifs inscrits qui comprennent environ 7 000 salariés en contrats à durée limitée (cf tableau 1.3).

1.3. Effectifs inscrits en contrats à durée limitée ⁽¹⁾

	France	Hors France	Total
Automobile	1 800	4 930	6 730
Financement	10	100	110
Transport et logistique	120	170	290
Autres	40	0	40
Total	1 970	5 200	7 170

⁽¹⁾ Moyenne annuelle

En 2002, on comptait 2 800 "salariés eventuales" en Espagne. Le site de Vigo, qui n'a pas recours au personnel intérimaire, a accueilli la majorité de ces salariés. Par ailleurs, les accords convenio triennaux prévoient l'embauche définitive de 1 300 "salariés eventuales" à Vigo et Madrid.

1.4. Effectifs intérimaires ⁽²⁾

	France	Hors France	Total
Automobile	12 100	350	12 450
Financement	20	20	40
Transport et logistique	720	420	1 140
Autres	20	0	20
Total	12 860	790	13 650

⁽²⁾ Moyenne annuelle

Le recours à des salariés en mission d'intérim ou en contrats à durée limitée est lié à des lancements de nouveaux véhicules, à la variabilité de la demande et au remplacement de salariés absents, en particulier lors des périodes de congés.

En 2002, pour le seul périmètre France, plus de 2 500 salariés ont été recrutés en contrat de travail à durée indéterminée après la réalisation d'une mission d'intérim ou d'un contrat à durée limitée. En quatre ans, le groupe a multiplié par cinq les recrutements faisant suite à un contrat à durée déterminée.

1.5. Effectifs inscrits en temps partiel

Un salarié à temps partiel est un salarié dont la durée normale de travail calculée sur une base hebdomadaire ou en moyenne sur une période d'emploi pouvant aller jusqu'à un an, est inférieure à celle d'un travailleur à temps plein comparable.

Effectifs inscrits en temps partiel en 2002	France	Hors France	Total
Automobile	2 190	1 830	4 020
Financement	30	170	200
Transport et logistique	0	140	140
Autres	100	0	100
Total	2 320	2 140	4 460

Sur les 1 830 salariés à temps partiel hors France, 1 610 sont des salariés en horaire de nuit à temps partiel situés à Vigo.

Dans la division automobile, 50 % des salariés à temps partiel travaillent à mi-temps et plus de 44 % en 4/5.

2 Recrutements ⁽¹⁾

2.1. Recrutements en 2002

Recrutements en 2002	Europe hors France		Hors Europe	Total
	France	France	Europe	
Automobile	6 120	2 860	820	9 800
Financement	130	110	10	250
Transport et logistique	510	530	60	1 100
Autres	80	10	0	90
Total	6 840	3 510	890	11 240
<i>Rappel Faurecia</i>				5 500

⁽¹⁾ Périmètre hors contrats à durée limitée et hors division équipement automobile.

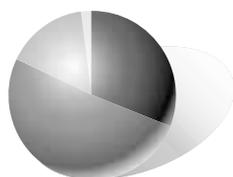
En quatre ans, plus de 44 000 ⁽²⁾ personnes ont été recrutées dans le groupe dont plus de 30 % hors France. Près de 30 % des recrutements réalisés au sein de la division automobile France concernent les études et la conception. Plus de 52 % des recrutements ont été effectués dans le secteur industriel, 16 % dans celui du commerce et 2 % dans les fonctions de support. Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN n'a pas rencontré de difficultés majeures à attirer des candidatures au regard des recrutements à effectuer.

En France, on observe que 21 160 salariés ont moins de quatre ans d'ancienneté dont 15 230 personnes âgées de moins de trente ans.

⁽²⁾ Le cumul des recrutements sur quatre ans s'élève à 59 450 avec la prise en compte de la division équipement automobile.

2.2. Recrutements par secteurs d'activité

Recrutements 2002



- 30 % Etudes et conception
- 52 % Industriel
- 16 % Commerce
- 2 % Fonctions de support

3 La sous-traitance

Les achats du groupe PSA PEUGEOT CITROËN portent principalement sur des pièces automobiles, tant pour les usines mécaniques que pour les usines terminales. Ces achats représentent environ 70 % du prix de revient de fabrication de nos véhicules, réalisés auprès de 850 fournisseurs. Pour le reste, il s'agit d'achats de biens d'équipements et de services.

Les conditions générales d'achats du groupe PSA PEUGEOT CITROËN respectent totalement les principes du développement durable.

Il est notamment demandé aux fournisseurs d'appliquer dans leurs domaines les lois et règlements en vigueur dans tous les pays, les meilleurs standards en matière environnementale ainsi que les conventions internationales de l'Organisation Internationale du Travail. Sont particulièrement visées, celles relatives à la protection des travailleurs, à l'interdiction du travail forcé et du travail des enfants, les règles relatives à la santé et à la sécurité au travail, ainsi que la préservation des droits des salariés.

4 Emploi du personnel handicapé

L'emploi du personnel handicapé	France	Hors France	Total
Automobile	4 550	520	5 070
Financement	5	10	15
Transport et logistique	80	40	120
Autres	90	0	90
Total	4 725	570	5 295

Dans le monde, le groupe emploie directement près de 5 300 salariés handicapés. La notion de salarié handicapé est définie par les différentes législations locales.

En France, le niveau d'emploi de personnes handicapées complété par des contrats de sous-traitance avec le secteur protégé, place l'entreprise à un taux d'emploi de 9,28 % bien au-delà du taux légal de 6 %.

5 Turnover

5.1. Démissions

en 2002	France	Hors France	Total
Industriel	760	430	1 190
Commercial	730	840	1 570
Financement	50	50	100
Transport et logistique	190	420	610
Autres	20	0	20
Total	1 750	1 740	3 490

Le volume de démissions enregistrées en 2002 représente près de 2,4 % de l'effectif total. Pour les ingénieurs et cadres, le taux de démissions se situe à 1,3 %.

5.2. Ruptures de contrats de travail et licenciements, à l'initiative de l'employeur

Ruptures de contrats de travail et licenciements individuels à l'initiative de l'employeur en 2002	France	Hors France	Total
Automobile	840	610	1 450
Financement	10	10	20
Transport et logistique	80	80	160
Autres	50	0	50
Total	980	700	1 680

Les données comprennent les ruptures de contrats liés aux procédures d'inaptitude, d'invalidité et de licenciements pour motifs personnels.

Licenciements pour motif économique en 2002	France	Hors France	Total
Automobile	0	1 070	1 070
Financement	50	0	50
Transport et logistique	5	5	10
Autres	0	0	0
Total	55	1 075	1 130

600 licenciements pour motif économique résultent des difficultés rencontrées en Argentine. Le marché automobile argentin a baissé de 53 % durant l'année. Les mesures de chômage partiel, 800 000 heures en 2002, ont permis de maintenir le potentiel industriel et d'être parmi les premières grandes entreprises à réinvestir en Argentine.

Des suppressions d'emplois ont été réalisées à Madrid du fait entre autres de l'arrêt d'une activité de maintenance de véhicules militaires.

En France, la réorganisation du réseau des agences Crédipar (16 agences au lieu de 32) a entraîné près de 80 mouvements géographiques. Chaque salarié s'est vu proposer au moins deux postes au sein des activités de financement comme dans l'ensemble du groupe. Les salariés qui n'ont pas accepté de mobilité interne se sont vus proposer des reclassements extérieurs et l'aide d'une antenne spécialisée.

6 Organisation du travail

6.1. Heures de chômage partiel

	France	Europe hors France	Hors Europe	Total
Automobile	275 750	0	802 350	1 078 100
Financement	0	370	0	370
Transport et logistique	0	670	7 800	8 470
Autres	10 450 ⁽¹⁾	0	0	10 450
Total	286 200	1 040	810 150	1 097 390

Dans la quasi totalité des pays, le temps de travail s'apprécie dans un cadre annualisé. Ainsi, les 1 097 390 heures chômées résultent des soldes annualisés.

Les heures de chômage partiel correspondent à 0,4 % des heures totales travaillées estimées à 270 millions. Plus de 80 % des heures de chômage partiel enregistrées par le groupe en 2002 résultent des difficultés conjoncturelles rencontrées en Argentine.

Ces 800 000 heures ont permis d'éviter 500 licenciements.

En France, les heures chômées concernent principalement l'usine de Rennes. Ces heures de chômage partiel correspondent à une baisse dans certains marchés européens de la gamme moyenne supérieure, ainsi qu'à des difficultés d'approvisionnement.

⁽¹⁾ Chiffre de PMTC

6.2. Heures supplémentaires

	France	Europe hors France	Hors Europe	Total
Automobile	1 576 360	1 517 800	258 520	3 352 680
Financement	1 920	16 760	0	18 680
Transport et logistique	338 640	35 790	15 000	389 430
Autres	25 780	100	0	25 880
Total	1 942 700	1 570 450	273 520	3 786 670

Dans la quasi totalité des pays, le temps de travail s'apprécie dans un cadre annualisé.

Le volume d'heures supplémentaires représente 1,5 % des heures de travail totales effectuées dans le groupe. Pour faire face à l'augmentation des ventes de plus de 40 % en quatre ans, des solutions structurelles ont été retenues : mise en place d'équipes supplémentaires, organisation du "non stop" pour les congés. Ainsi, les usines du groupe fonctionnent à 117 % de leur capacité de production par rapport au standard sur deux équipes.

6.3. Régimes horaires particuliers ⁽¹⁾

Régimes horaires particuliers	France	Europe hors France	Hors Europe	Total
Automobile	Doublage : 29 880	Doublage : 9 650	Doublage : 860 (Brésil 852)	40 390
	Triplage ou nuit : 16 270	Triplage ou nuit : 4 800	Triplage ou nuit : 10	21 080
	Fin de semaine : 3 690	Fin de semaine : 1 230		4 920
Financement	Pas de régimes horaires particuliers			
Transport et logistique	Doublage : 860	Doublage : 120	Doublage : 20	1 000
	Triplage ou nuit : 170	Triplage ou nuit : 360		530
	Fin de semaine : 10	Fin de semaine : 90		100
Autres	Doublage : 810			810
	Triplage ou nuit : 20			20
	Fin de semaine : 0			0

Doublage : travail en deux équipes.

Triplage : travail en trois équipes.

Fin de semaine : horaires réduits de fin de semaine (ex : VSD,...).

Afin de satisfaire la demande commerciale, des régimes de travail adaptés ont été mis en place. Ces derniers concernent essentiellement les centres de production. A titre d'exemple, des équipes de fin de semaine ont été mises en place à Sochaux et à Ryton en 2002.

⁽¹⁾ Les données correspondent à des effectifs.

7 Heures d'absences rémunérées hors congés

	Europe hors		Hors	Total
	France	France	Europe	
Automobile	4 631 750	1 787 160	121 870	6 540 780
Financement	85 080	48 100	0	133 180
Transport et logistique	238 540	80 020	1 630	320 190
Autres	140 390	1 110	0	141 500
Total	5 095 760	1 916 390	123 500	7 135 650

Ces chiffres correspondent au cumul des heures d'absences liées à la maternité, à la maladie et aux accidents du travail et de trajet. Sur environ 270 millions d'heures travaillées, l'absentéisme global hors congés s'établit autour de 2,5 %.

8 La formation

Principaux domaines de formation	% d'heures dans le total dispensé
Management	14,4 %
Accueil et intégration	13,4 %
Techniques industrielles et conduites machines	13,2 %
Informatique	11,3 %
Technique produit automobile	9,2 %
Sécurité	8,2 %
Formation diplômante	6,7 %
Formation qualité	4,9 %
Technique produit	3,3 %
Communication	3,0 %
Autres	12,4 %

Les réalisations du plan de formation 2002 représentent plus de 4 % de la masse salariale.

Sur l'année 2002, l'organisation de la formation a été complétée par la mise en place d'un réseau de formateurs internes occasionnels, experts dans leur métier. Près de 3 000 salariés dans le monde sont ainsi appelés régulièrement à former d'autres personnes du groupe.

4 000 000 d'heures de formation ont été dispensées au sein du groupe PSA PEUGEOT CITROËN.

Sur les trois dernières années, le nombre de personnes ayant suivi au moins une formation dans le périmètre industriel France est en progression :

2000 : 61 403

2001 : 64 862

2002 : 69 922

En 2002, le nombre moyen d'heures de formation suivies par les ouvriers du groupe s'élève en moyenne à 24 heures de travail effectif et à 45 heures pour les managers.

Près de 7 410 étudiants, via des stages, des contrats d'apprentissage et de qualification ont été accueillis au sein des établissements du groupe.

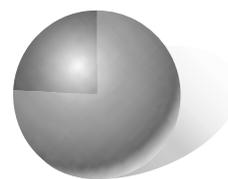
9 Accidents du travail, sécurité et conditions de travail

En 2002, le taux de fréquence des accidents du travail des activités industrielles s'établissait à 5,8. Sur le même périmètre, le nombre de journées perdues pour accident du travail par milliers d'heures travaillées est de 0,35 (taux de gravité).

A titre de comparaison, en 2000, les chiffres français de l'industrie métallurgique se situaient respectivement à 27,4 et 0,96.

10 La rémunération

10.1. La masse salariale



● 4 662 481 K€ France

● 1 495 457 K€ Hors France

En 2002, les rémunérations ont représenté 4 465 451 K€ et les charges sociales 1 692 489 K€. La masse salariale du groupe s'élève donc à 6 157 940 K€⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Masse salariale France : 4 662 481 K€,
masse salariale Europe hors France : 1 415 349 K€,
masse salariale hors Europe : 80 110 K€.

10.2. Intéressement / Participation

Compte tenu des résultats financiers de l'année 2002, les montants qui seront distribués aux salariés du groupe en 2003, en application des accords de participation et d'intéressement, s'élèvent au global à 245 millions d'euros.

(en millions d'euros) ⁽¹⁾	1998	1999	2000	2001	2002
Total France					
accord groupe					
intéressement-participation	18	78	145	196	205
Intéressement ou participation des autres filiales françaises	5	6	6	7	7
Intéressement des filiales étrangères	-	12	23	29	33
Total groupe	23	96	174	232	245

⁽¹⁾ Périmètre monde hors division équipement automobile, Sevelnord et Française de mécanique.

* L'ensemble des annexes rassemblées ici concernent le périmètre suivant : groupe PSA PEUGEOT CITROËN hors division équipement automobile hors Sevelnord et Française de Mécanique.

Indicateurs environnementaux

Consommations et émissions voitures

Cette liste ne vise pas l'exhaustivité. Deux critères de sélection ont été retenus : les meilleures ventes ; les performances environnementales.

Pour chaque modèle, la version essence et la version diesel la plus performante en termes d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant sont représentées dans ce tableau.

En caractère gras, apparaissent les modèles les plus vendus (sur la base des ventes totales en Europe, en 2002), en version essence et en version diesel.

Dans un certain nombre de cas (106 essence et 106 diesel ; 206 diesel ; 406 essence / Saxo essence et diesel ; C3 diesel ; C5 diesel ; Berlingo diesel et Berlingo essence), les modèles les plus vendus sont aussi les plus sobres.

Peugeot

Peugeot 106	Energie E/D	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kw)	Consommations			Emissions CO ₂ (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100km)	Extraurbaine (l/100km)	Mixte (l/100km)		
1,1l	E	1 124	44,1	8	5	6,1	145g/km	74
1,5l	D*	1 527	42	6,8	4,3	5,2	138g/km	72,6

Peugeot 206	Energie E/D	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kw)	Consommations			Emissions CO ₂ (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100km)	Extraurbaine (l/100km)	Mixte (l/100km)		
1,1l	E	1 124	44,1	8,2	5,0	6,2	148g/km	73,5
1,4l	E	1 360	55	8,4	5,0	6,3	149g/km	71,7
1,4l HDI	D	1 398	50	5,5	3,6	4,3	113g/km	71

Peugeot 307	Energie E/D	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kw)	Consommations			Emissions CO ₂ (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100km)	Extraurbaine (l/100km)	Mixte (l/100km)		
1,4l	E	1 360	55	8,7	5,5	6,7	159g/km	71,7
1,6l 16V	E	1 587	80	9,5	5,8	7,2	169g/km	72,4
1,4l HDI	D	1 398	50	5,5	4,0	4,5	120g/km	71,8
2,0l HDI 90cv	D	1 997	66	6,9	4,3	5,2	138g/km	72,8

Peugeot 406	Energie E/D	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kw)	Consommations			Emissions CO ₂ (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100km)	Extraurbaine (l/100km)	Mixte (l/100km)		
1,8l	E	1 761	66	11,8	6,4	8,4	205g/km	73,2
2,0l HPI	E	1 997	103	10,3	6	7,5	177g/km	73,5
2,0l HDI 110cv FAP⁽¹⁾	D	1 997	80	7,5	4,5	5,6	147g/km	72,9

Peugeot 607	Energie E/D	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kw)	Consommations			Emissions CO ₂ (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100km)	Extraurbaine (l/100km)	Mixte (l/100km)		
2,2l	E	2 230	116	12,7	7,2	9,2	219g/km	73,6
3,0l V6 BVA⁽²⁾	E	2 946	152	14,4	7,8	10,2	245g/km	72,9
2,0l HDI	D	1 997	80	7,9	4,7	5,9	157g/km	73,7
2,2l HDI FAP⁽¹⁾	D	2 179	98	8,9	5,5	6,7	178g/km	72,7

Peugeot 807	Energie E/D	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kw)	Consommations			Emissions CO ₂ (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100km)	Extraurbaine (l/100km)	Mixte (l/100km)		
2,0l	E	1 997	100	12,3	7,3	9,1	218g/km	71,5
2,2l	E	2 230	116	12,9	7,8	9,7	231g/km	72,8
2,0l HDI	D	1 997	80	9,2	5,9	7,0	186g/km	72,9
2,2l HDI FAP⁽¹⁾	D	2 179	94	10,1	5,9	7,4	199g/km	73,1

(1) FAP : Filtre à Particules

(2) BVA : Boîte de Vitesses Automatiques

En gras : véhicule le plus vendu de sa catégorie (version essence, version diesel)

En maigre : véhicule émettant le moins de CO₂, dans sa catégorie (version essence, version diesel)

* : une seule version diesel disponible

Citroën

Citroën Saxo	Energie E/D	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kw)	Consommations			Emissions CO ₂ (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100km)	Extraurbaine (l/100km)	Mixte (l/100km)		
1,1l	E	1 124	44,1	8,0	5,0	6,1	145g/km	73
1,5l D	D*	1 527	42	6,8	4,3	5,2	138g/km	73,8

Citroën Xsara	Energie E/D	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kw)	Consommations			Emissions CO ₂ (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100km)	Extraurbaine (l/100km)	Mixte (l/100km)		
1,4l	E	1 360	55	9,2	5,4	6,7	159g/km	73,5
1,6l 16V	E	1 587	80	9,3	5,5	6,9	160g/km	72,1
1,4l HDI	D	1 398	50	5,7	3,8	4,5	120g/km	71,6
2,0l HDI 90cv	D	1 997	66	7,3	4,2	5,4	141g/km	72,2

Citroën Xsara Picasso	Energie E/D	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kw)	Consommations			Emissions CO ₂ (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100km)	Extraurbaine (l/100km)	Mixte (l/100km)		
1,6l	E	1 587	70	10,0	6,1	7,5	178g/km	74
1,8l 16V	E	1 749	85	10,7	6,0	7,7	184g/km	74
2,0l HDI	D*	1 997	66	7,0	4,6	5,5	147g/km	72

Indicateurs environnementaux

Consommations et émissions voitures

Citroën C3	Energie E/D	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kw)	Consommations			Emissions CO ₂ (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100km)	Extraurbaine (l/100km)	Mixte (l/100km)		
1,1l	E	1 124	44,1	7,8	5,0	6,0	145g/km	70,8
1,4l	E	1 360	54	8,2	5,0	6,2	148g/km	71,8
1,4l HDI	D	1 398	50	5,1	3,8	4,2	110g/km	71,9

Citroën C5	Energie E/D	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kw)	Consommations			Emissions CO ₂ (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100km)	Extraurbaine (l/100km)	Mixte (l/100km)		
1,8l 16V	E	1 749	117	10,6	6,0	7,7	182g/km	73,2
2,0l HPI	E	1 997	143	10,3	6,0	7,5	177g/km	73
2,0l HDI 110cv	D	1 997	80	7,4	4,6	5,6	147g/km	74

Citroën C8	Energie E/D	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kw)	Consommations			Emissions CO ₂ (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100km)	Extraurbaine (l/100km)	Mixte (l/100km)		
2,0l 16V	E	1 997	100	12,3	7,3	9,1	218g/km	71,5
2,2l 16V	E	2 230	116	12,9	7,8	9,7	231g/km	72,8
2,0l HDI 16V	D	1 997	79	9,4	5,9	7,2	189g/km	73,4
2,2l HDI 16V	D	2 179	94	10,1	5,9	7,4	199g/km	73,4

Citroën Berlingo	Energie E/D	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kw)	Consommations			Emissions CO ₂ (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100km)	Extraurbaine (l/100km)	Mixte (l/100km)		
1,6l 16V	E	1 587	80	9,5	6,2	7,4	175g/km	71,2
2,0l HDI	D	1 997	66	7,2	4,9	5,7	152g/km	72,2

En gras: véhicule le plus vendu de sa catégorie (version essence, version diesel)

En maigre : véhicule émettant le moins de CO₂, dans sa catégorie (version essence, version diesel)

* : une seule version diesel disponible

Indicateurs environnementaux

Consommations et émissions usines

Les indicateurs environnementaux exposés ci-dessous correspondent à l'application du décret n° 2002-221 du 20 février 2002. Ils ont été établis sur le périmètre des sociétés consolidées par intégration globale du groupe PSA PEUGEOT CITROËN, hors Faurecia, division équipement automobile du groupe. Faurecia, société cotée dont Peugeot S.A. détient 72 % du capital et qui dispose, compte tenu de son activité, d'une complète autonomie de gestion, établit et publie dans son propre rapport annuel les indicateurs relevant de son activité.

1 Consommation de matières premières et principales émissions

Pour les besoins de sa production, et de ses salariés, PSA PEUGEOT CITROËN consomme des matières premières, qui sont principalement :

- l'eau, pour remplir les fonctions telles que l'usinage, le lavage, le refroidissement, les sanitaires, etc... Tenant compte de la disponibilité locale de cette ressource, l'alimentation des sites se fait à partir du réseaux de distribution public, ou de captages privés dans les nappes souterraines et les cours d'eau à proximité, le cas échéant ;
- les énergies (combustibles fossiles et énergie électrique) dont l'utilisation est le cœur même de certains process (par exemple, le traitement thermique, la fonderie, la cuisson des peintures, etc...) ou encore, indispensable au chauffage, à l'éclairage, la climatisation des locaux...

Prélèvement d'eau

Sous-groupe	Eau de ville (m ³)	Eau de surface (m ³)	Eau souterraine (m ³)	Total (m ³)
Peugeot Citroën Automobiles	3 777 921	8 806 617	10 358 077	22 942 615
SCMPL	13 490	-	-	13 490
PCI	26 028	-	-	26 028
PMTc	23 748	86 158	-	109 906
GEFCO	204 023	-	18 480	222 503
Total	4 045 210	8 892 775	10 376 557	23 314 542

Autosurveillance des rejets aqueux

Sous-groupe	DCO (kg/j) (1)	DBO5 (kg/j) (2)	MES (kg/j) (3)
Peugeot Citroën Automobiles	6 982,09	2 612,07	1 858,49
SCMPL	0,67	-	0,08
PCI	nc	nc	nc
PMTc	0,55	0,08	0,05
GEFCO	nc	nc	nc
Total	6 983,31	2 612,15	1 858,62

(1) : Demande Chimique en Oxygène - (2) : Demande Biochimique en Oxygène en 5 jours - (3) : Matières En Suspension

nc : non concerné

Nota : une part importante de ces rejets (environ 80 %) fait l'objet d'un traitement complémentaire en station d'épuration collective, avant rejet au milieu naturel.

Consommations énergétiques

Sous-groupe	Fuel lourd (t)	Fuel BTS (t) (1)	Fuel TBTS (t) (2)	FOD (m ³) (3)
Peugeot Citroën Automobiles	-	23 977	2 115	4 599
SCMPL	-	-	-	-
PCI	-	-	-	-
PMTc	-	-	-	3
GEFCO	-	-	-	1 088
Total	0	23 977	2 115	5 690

(1) : Fuel Basse Teneur en Soufre

(2) : Fuel Très Basse Teneur en Soufre

(3) : Fuel Domestique

Sous-groupe	Gaz nat. (MWh pci)	Electricité (MWh)	Charbon (t)	Coke (t)
Peugeot Citroën Automobiles	2 441 949	2 852 513	5 129	23 560
SCMPL	6 860	2 714	-	-
PCI	3 632	6 231	-	-
PMTC	13 514	15 609	-	-
GEFCO	18 856	35 013	-	-
Total	2 484 811	2 912 080	5 129	23 560

Emissions atmosphériques issues des installations de combustion

Sous-groupe	Gaz à effet de serre		
	CO ₂ (t)	N ₂ O (t)	CH ₄ (t)
Peugeot Citroën Automobiles	668 326,93	24,42	40,52
SCMPL	1 396,54	0,06	0,10
PCI	739,39	0,03	0,05
PMTC	2 759,06	0,12	0,20
GEFCO	6 712,04	0,23	0,33
Total	679 933,96	24,86	41,2
(en t eq. CO ₂)	679 934	7 707	865
		Soit un total de :	688 506 t eq. CO ₂

Sous-groupe	Autres gaz		
	SO ₂ (t)	NO ₂ (t)	HCl (t)
Peugeot Citroën Automobiles	1 098,69	747,60	17,23
SCMPL	0,01	1,48	-
PCI	0,01	0,78	-
PMTC	0,04	2,93	-
GEFCO	5,56	7,93	-
Total	1 104,31	760,72	17,23

Emissions de COV (1) des installations de peinture de carrosserie

Sous-groupe	Rejet COV (t)	Ratio (kg/véh.)
Peugeot Citroën Automobiles	15 862	5,65

Sous-groupe	Rejet COV (t)
PMTC	139
SCMPL	1

(1) : Composés Organiques Volatiles

Production de déchets

PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILES

Nature de déchets	Filères d'élimination				Total (t)
	Mise en décharge (t)	Valorisation (t)	Recyclage interne (t)	Autres traitements (t)	
Spécifiques fonderie	39 907	121 002	77 473	362	238 744
DIB (1)	32 158	106 691	4 684	757	144 290
Boues + Liquides + DIS (2)	11 891	33 085	248	36 588	81 812
Total	83 956	260 778	82 405	37 707	464 846

SCPML + PCI + PMTC

Nature de déchets	Filères d'élimination			Total (t)
	Mise en décharge (t)	Valorisation (t)	Autres traitements (t)	
Spécifiques fonderie	-	-	174	174
DIB (1)	801	1 318	193	2 312
Boues + Liquides + DIS (2)	9	371	1 033	1 413
Total	810	1 689	1 400	3 899

GEFCO

Nature de déchets	Total (t)
Spécifiques fonderie	-
DIB (1)	5 598
Boues + Liquides + DIS (2)	523
Total	6 121

(1) : Déchets Industriels Spéciaux

(2) : Déchets Industriels Banals

L'utilisation de ces matières premières et des produits entrant dans les process de fabrication tels que la ferraille en fonderie, les tôles d'acier et d'aluminium en emboutissage ou tels que les produits de traitement de surface, les peintures, les fluides de coupe, les colles, les mastics, etc... génère des sous-produits que les sites du groupe s'attachent à limiter et à maîtriser au mieux.

De même, pour leurs émissions dans l'air, l'eau, les sols.

Autres aspects environnementaux

Prise en compte de l'équilibre biologique et maîtrise des nuisances olfactives et sonores

Les exigences d'équilibre et de préservation des milieux naturels, de la flore et de la faune, et les mesures à prendre pour la tranquillité des riverains sont appréciées et arrêtées à l'occasion des études d'impact ou des compléments d'études d'impact. Ces études sont effectuées avant chaque installation nouvelle ou équipements nouveaux, implantés sur les sites industriels du groupe.

Ces études d'impact préalablement réalisées sont réglementairement soumises à l'avis du public et à l'approbation des autorités administratives.

Indemnités versées en exécution d'une décision judiciaire pour atteinte à l'environnement

A ce titre, le groupe n'a eu à verser aucune indemnité en 2002.

Commentaires sur les comptes et le bilan de la société Peugeot S.A.

La société Peugeot S.A., société centrale du groupe PSA PEUGEOT CITROËN, n'exerce pas d'activité industrielle ou commerciale. Elle assure, pour les sociétés du groupe, des fonctions d'état-major et de contrôle et elle leur fournit des services pour lesquels elle est rémunérée par une redevance forfaitaire.

Ses actifs sont constitués :

- des titres représentant ses participations dans des filiales directes ;
- et d'immeubles de bureaux loués à des filiales.

Peugeot S.A. est également la société pivot pour l'intégration fiscale des sociétés françaises du groupe contrôlées à plus de 95 %.

→ Résultats

Résultat d'exploitation

Les produits d'exploitation, qui comprennent essentiellement les redevances perçues des principales filiales et les revenus du patrimoine immobilier, se sont élevés à 129 millions d'euros en 2002, contre 133 millions d'euros en 2001 et 127 millions d'euros en 2000.

Les redevances, destinées à couvrir les charges d'exploitation supportées par la société dans ses fonctions d'état-major, s'élèvent à 123 millions d'euros en 2002, stables par rapport aux 124 millions d'euros de 2001. Les loyers encaissés s'élèvent à 5 millions d'euros pour 2002, contre 8 millions d'euros en 2001, après la cession en 2001 de l'ensemble immobilier de Neuilly-sur-Seine et Levallois-Perret.

Les charges d'exploitation ont représenté 161 millions d'euros contre 121 millions d'euros en 2001. Elles incluent, pour 38 millions d'euros, la couverture des engagements de retraite de la société : les obligations de la société au titre des droits acquis avant le 30 juin 2002 par les salariés âgés de moins de 59 ans dans l'ancien régime à prestations définies ont fait l'objet d'une externalisation complète sous forme du paiement d'une prime unique et définitive de 31 millions d'euros à une compagnie d'assurance vie de premier plan ; 7 millions d'euros ont été versés dans des fonds externes pour couvrir les engagements de la société au titre de l'ancien régime à prestations définies dont continuent à bénéficier certains salariés.

Le résultat d'exploitation ressort ainsi négatif de 32 millions d'euros à comparer à un solde positif de 12 millions d'euros en 2001 et négatif de 11 millions d'euros en 2000.

Résultat financier

Les produits financiers sont essentiellement constitués des revenus des titres de participation.

Les produits des participations ont représenté 1 255 millions d'euros, contre 1 159 millions d'euros en 2001 et 387 millions d'euros en 2000.

Le montant des autres intérêts et produits assimilés est stable, à 8 millions d'euros en 2002, par rapport à 8 millions d'euros en 2001 et 9 millions d'euros en 2000.

Les frais financiers, de leur côté, s'élèvent à 20 millions d'euros, contre 26 millions d'euros en 2001.

Les dotations aux amortissements et provisions s'élèvent à 121 millions d'euros, contre 17 millions d'euros en 2001. Elles comprennent, à hauteur de 54 millions d'euros, une provision pour dépréciation sur actions propres immobilisées reflétant l'écart entre la valeur historique des titres et le cours moyen de bourse de décembre 2002 (41,11 euros).

Le résultat financier ressort ainsi à 1 104 millions d'euros, contre un bénéfice de 1 172 millions d'euros en 2001 et 461 millions d'euros en 2000.

Résultat

Compte tenu d'un produit net d'impôt sur les résultats de 119 millions d'euros, déterminé conformément aux règles de l'intégration fiscale de Peugeot S.A. et de ses filiales contrôlées à plus de 95 %, le résultat net de la société s'établit en bénéfice de 1 190 millions d'euros, à comparer à un bénéfice de 1 373 millions d'euros en 2001 et 331 millions d'euros en 2000.

→ Bilan

Actif

Les titres de participation constituent la majeure partie des actifs immobilisés. Leur montant net au 31 décembre 2002 s'élève à 5 302 millions d'euros, contre 5 267 millions d'euros en 2001 et 3 952 millions d'euros en 2000. L'évolution entre 2000 et 2001 résultait essentiellement de l'augmentation de la participation de Peugeot S.A. dans Faurecia, consécutive à l'apport à Faurecia, pour 1 170 millions d'euros, de la SIT, société dont l'actif principal était constitué d'une participation de 37,9 % dans le capital de Sommer Allibert.

Passif

Avant affectation du résultat, les capitaux propres de la société au 31 décembre 2002 s'établissent à 5 478 millions d'euros, contre 4 581 millions d'euros au 31 décembre 2001 et 4 231 millions d'euros au 31 décembre 2000.

Au cours de l'exercice 2002, Peugeot S.A. a racheté, en net, 12 231 422 actions propres dans le cadre des autorisations données par les Assemblées Générales des 16 mai 2001 et 15 mai 2002. 12 425 509 actions sont inscrites au poste "Autres titres immobilisés" pour un montant de 565 millions d'euros et 2 785 200 actions, inscrites en "Valeurs mobilières de placement", sont affectées aux plans d'options d'achat d'actions accordées à certains cadres dirigeants et supérieurs du groupe.

Les titres subordonnés correspondent au solde de l'émission à durée indéterminée (T.S.D.I.) réalisée en 1989 et sont considérés comme des autres fonds propres. Au 31 décembre 2002, ils représentent un montant de 47 millions d'euros, inchangé par rapport à 2001 et 2000.

Les emprunts et dettes assimilés s'établissent à 402 millions d'euros. Ils sont constitués, à hauteur de 69 millions d'euros par un emprunt obligataire indexé émis en mai 1998, et à hauteur de 334 millions d'euros

par les emprunts à court terme contractés auprès du GIE PSA Trésorerie, lequel assure la gestion de la trésorerie de l'ensemble des filiales industrielles et commerciales du groupe dans la zone Euro.

Les dettes diverses incluent, pour 20 millions d'euros, les dettes auprès des principales filiales françaises du groupe, constituées selon les mécanismes du régime d'intégration fiscale pour lequel le groupe a opté et pour l'application duquel la société Peugeot S.A. joue le rôle de pivot.

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2002	Exercice 2001	Exercice 2000
PRODUITS D'EXPLOITATION			
Chiffres d'affaires			
Production vendue - Services	128 392	132 368	126 458
Reprises sur amortissements et provisions, transferts de charges	303	340	769
Autres produits	16	117	235
Total	128 711	132 825	127 462
CHARGES D'EXPLOITATION			
Autres achats et charges externes	62 008	30 056	49 097
Impôts, taxes et versements assimilés	5 852	6 373	5 013
Salaires et traitements	60 303	58 376	55 289
Charges sociales	31 858	25 372	24 175
Dotations d'exploitation :			
- aux amortissements des immobilisations	79	171	387
- aux amortissements des charges à répartir	-	182	2 442
- aux provisions pour risques et charges	-	-	1 982
Autres charges	614	624	500
Total	160 714	121 154	138 885
RESULTAT D'EXPLOITATION	(32 003)	11 671	(11 423)
PRODUITS FINANCIERS			
Produits financiers de participations	1 235 101	1 158 870	387 131
Produits des autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	-	2 054	4 915
Autres intérêts et produits assimilés	8 233	7 622	9 058
Reprises sur provisions et transferts de charges	1 519	45 923	87 257
Différences positives de change	11	21	36
Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement	-	46	696
Total	1 244 864	1 214 536	489 093
CHARGES FINANCIERES			
Dotations financières aux amortissements et provisions	121 383	17 135	13 830
Intérêts et charges assimilées	19 895	25 597	14 406
Différences négatives de change	11	42	31
Total	141 289	42 774	28 267
RESULTAT FINANCIER	1 103 575	1 171 762	460 826
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	1 071 572	1 183 433	449 403
PRODUITS EXCEPTIONNELS			
Produits exceptionnels sur opérations de gestion	353	424	139
Produits exceptionnels sur opérations en capital	251	275 244	32 184
Reprises sur provisions et transferts de charges	490	2 899	2 255
Total	1 094	278 567	34 578
CHARGES EXCEPTIONNELLES			
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	176	4 151	1 047
Charges exceptionnelles sur opérations en capital	193	17 634	278 563
Dotations exceptionnelles aux amortissements et provisions	163	6 520	1 265
Total	532	28 305	280 875
Participation des salariés	1 313	2 580	1 039
IMPOTS SUR LES BENEFICES	(119 132)	58 014	(129 203)
RESULTAT NET DE L'EXERCICE	1 189 953	1 373 101	331 270

T ableau de financement

<i>(en milliers d'euros)</i>	Exercice 2002	Exercice 2001	Exercice 2000
Résultat net de l'exercice	1 189 953	1 373 101	331 270
Amortissements des immobilisations	79	171	387
Amortissements des charges à répartir	-	182	3 274
Variations nettes des provisions	129 218	17 685	(36 358)
Résultats sur cessions d'immobilisations	(250)	(259 285)	50 381
Résultat sur rachats d'obligations émises par l'entreprise (net de la reprise de provision)	-	-	152 030
Marge brute d'autofinancement	1 319 000	1 131 854	500 984
(Augmentation) / Diminution Clients et comptes rattachés	-	5	(5)
(Augmentation) / Diminution Autres débiteurs	(36 963)	106 350	57 796
Augmentation / (Diminution) Fournisseurs et comptes rattachés	76	(10 178)	9 246
Augmentation / (Diminution) Autres créditeurs	(198 344)	(131 281)	316 560
VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	(235 231)	(35 104)	383 597
FLUX FINANCIERS DE L'EXPLOITATION	1 083 769	1 096 750	884 581
Prix de cessions des immobilisations corporelles	-	271 207	-
Prix de cessions des titres de participation	-	2	31 557
Investissements en immobilisations corporelles	-	-	(12 912)
Acquisitions de titres de participation	(101 061)	(1 303 693)	(151 855)
Autres	-	-	3 523
Flux financiers liés aux investissements	(101 061)	(1 032 484)	(129 687)
Dividendes versés	(293 720)	(217 448)	(117 827)
Augmentation / (Diminution) des fonds propres	-	(804 946)	131 966
Acquisitions de titres d'auto-contrôle	(558 583)	(503 534)	(282 630)
Annulation de titres d'auto-contrôle	-	914 002	-
Remboursements d'emprunts	-	(112 790)	(130 602)
Rachats d'obligations émises par l'entreprise	-	-	(555 216)
Augmentation / (Diminution) des autres dettes à long terme	1 013	613	42
(Augmentation) / Diminution des prêts et créances à long terme	(218)	68 400	120 036
Autres	(41 227)	12 271	(141 975)
FLUX DES OPERATIONS FINANCIERES	(892 735)	(643 432)	(976 206)
TOTAL DES FLUX	89 973	(579 166)	(221 312)
VARIATION DE LA TRESORERIE	89 973	(579 166)	(221 312)
Trésorerie au début de l'exercice	(414 898)	164 268	385 580
TRESORERIE AU 31 DECEMBRE	(324 925)	(414 898)	164 268

Bilan au 31 décembre 2002

(en milliers d'euros)

ACTIF	Exercice 2002			Exercice 2001	Exercice 2000
	Montants bruts	Amortissements et provisions	Montants nets	Montants nets	Montants nets
ACTIF IMMOBILISE					
Immobilisations corporelles					
Terrains	8 088	-	8 088	8 088	13 014
Constructions	26 842	26 825	17	96	7 697
Autres immobilisations corporelles	17	17	-	-	381
	34 947	26 842	8 105	8 184	21 092
Immobilisations financières					
Participations	5 436 189	133 993	5 302 196	5 267 135	3 951 949
Créances rattachées à des participations	23	-	23	25	3 842
Autres titres immobilisés	564 572	53 755	510 817	48 653	504 563
Prêts	1 117	681	436	335	69 251
Autres immobilisations financières	9	-	9	8	8
	6 001 910	188 429	5 813 481	5 316 156	4 529 613
Total	6 036 857	215 271	5 821 586	5 324 340	4 550 705
ACTIF CIRCULANT					
Créances					
Avances et acomptes versés sur commandes	44	-	44	27	756
Créances clients et comptes rattachés	-	-	-	-	5
Autres créances	177 707	-	177 707	127 513	241 867
Valeurs mobilières de placement	294 572	4 713	289 859	218 332	170 944
Placements de trésorerie	-	-	-	-	165 252
Banques, caisses et comptes rattachés	1 691	-	1 691	575	147
Total	474 014	4 713	469 301	346 447	578 971
Charges constatées d'avance	120	-	120	137	167
Total	474 134	4 713	469 421	346 584	579 138
Charges à répartir sur plusieurs exercices	-	-	-	-	185
Total de l'actif	6 510 991	219 984	6 291 007	5 670 924	5 130 026

Bilan au 31 décembre 2002

(en milliers d'euros)

PASSIF	Exercice 2002	Exercice 2001	Exercice 2000
CAPITAUX PROPRES			
Capitaux			
Capital social	259 109	259 109	278 224
Primes d'émission, de fusion, d'apport	-	-	275 612
Ecarts de réévaluation	469 302	469 302	469 302
Réserves			
Réserve légale	27 822	27 822	26 740
Réserves réglementées	961 421	961 422	884 968
Autres réserves	2 259 847	1 259 847	1 760 066
Report à nouveau	309 095	229 714	203 428
Résultat de l'exercice	1 189 953	1 373 101	331 270
Provisions réglementées	970	1 067	1 245
Total	5 477 519	4 581 384	4 230 855
Titres subordonnés à durée indéterminée	47 152	47 152	47 152
Total	47 152	47 152	47 152
Provisions pour risques	286 411	276 930	246 769
Provisions pour charges	1 121	965	1 397
Total	287 532	277 895	248 166
DETTES			
Emprunts et dettes assimilées			
Emprunts obligataires convertibles	-	-	115 046
Autres emprunts obligataires	68 616	68 616	68 616
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	14	535	628
Emprunts et dettes financières divers	333 588	419 133	1 186
	402 218	488 284	185 476
Dettes d'exploitation			
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 634	2 558	12 736
Dettes fiscales et sociales	33 395	214 008	376 511
	36 029	216 566	389 247
Dettes diverses			
Autres dettes	40 557	59 643	29 130
Total	478 804	764 493	603 853
Total du passif	6 291 007	5 670 924	5 130 026

Les informations ci-après constituent l'Annexe au Bilan avant répartition de l'exercice clos le 31 décembre 2002, dont le total est de 6 291 007 milliers d'euros et au Compte de Résultat de l'exercice, présenté sous forme de liste, dégageant un bénéfice de 1 189 953 milliers d'euros. L'exercice a une durée de douze mois, recouvrant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2002.

Les notes et les tableaux n° 1 à 26, ci-après, font partie intégrante des comptes annuels.

Ces comptes ont été arrêtés le 31 janvier 2003 par le Directoire.

➔ Note 1 - Règles et méthodes comptables

Les conventions générales comptables ont été appliquées, dans le respect du principe de prudence, conformément aux hypothèses de base qui ont pour objet de fournir une image fidèle de l'entreprise :

- continuité de l'exploitation ;
- permanence des méthodes comptables d'un exercice à l'autre ;
- indépendance des exercices,

et conformément aux règles générales d'établissement et de présentation des comptes annuels (PCG 99).

La méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode des coûts historiques.

Les principales méthodes utilisées sont les suivantes :

a) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition (prix d'achat et frais accessoires, hors frais d'acquisition des immobilisations), à l'exception des immobilisations acquises avant le 31 décembre 1976 qui ont fait l'objet d'une réévaluation légale.

Les amortissements pour dépréciation sont calculés suivant le mode linéaire en fonction de la durée de vie économique des immobilisations. Ces amortissements pour dépréciation sont comptabilisés au bilan, en minoration de l'actif, et au compte de résultat, en dotation d'exploitation aux amortissements. Lorsque des amortissements dégressifs sont calculés sur les biens ouvrant droit à cette mesure fiscale, au bilan, l'écart entre amortissements linéaires et amortissements dégressifs est classé dans les capitaux propres en provisions réglementées, et au compte de résultat, en charges exceptionnelles.

Les principales durées de vie retenues sont :

- Constructions	20 à 30 ans
- Installations générales et agencements	10 ans
- Mobilier de bureau	10 ans

b) Participations

La valeur brute des participations est constituée par leur coût d'achat hors frais accessoires à l'exception des titres de participation acquis avant le 31/12/1976 qui ont fait l'objet de la réévaluation légale.

La valeur d'inventaire des participations retenues pour la consolidation est déterminée par la valeur d'utilité fondée généralement sur la quote-part d'actif net retraité conformément aux principes comptables du groupe, ou consolidé lorsqu'il s'agit des sociétés-mères des sous-groupes. Les autres participations et titres immobilisés sont estimés d'après leur valeur d'usage, cette dernière étant fondée sur une analyse multi-critères tenant compte notamment de l'actif net social et des perspectives de rentabilité.

En cas de baisse durable de la valeur d'inventaire et si celle-ci est inférieure à la valeur brute, une provision pour dépréciation est constituée du montant de la différence.

Lorsque la valeur d'inventaire est négative, et si la situation le justifie, une provision pour risques est constituée.

c) Autres titres immobilisés

Ce poste, qui comprend essentiellement, les actions Peugeot S.A., acquises conformément aux autorisations octroyées par l'Assemblée Générale, hormis les actions affectées aux plans d'options attribués à certains salariés, est évalué au prix d'acquisition des actions. Une provision pour dépréciation est constatée si le cours moyen de bourse du mois précédant la clôture des comptes est inférieur à la valeur comptable.

d) Prêts et créances

Les prêts et créances sont valorisés à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable.

e) Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement sont comptabilisées à leur prix d'acquisition.

Les actions propres, destinées aux plans d'options attribuées à certains salariés sont provisionnées, si nécessaire, à hauteur du prix de levée de l'option d'achat ou de la valeur d'inventaire si celle-ci est inférieure. Les autres valeurs mobilières de placement font également l'objet d'une provision pour dépréciation si, à la clôture de l'exercice, la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable.

f) Provisions réglementées

Les provisions réglementées figurant au bilan comprennent l'écart de réévaluation légale 1976 des immobilisations amortissables, les plus-values réinvesties sur titres de participation (ancien article 40 du Code Général des Impôts) et les provisions pour investissement liées au régime dérogatoire de participation des salariés.

g) Opérations en devises

Les charges et produits en devises sont enregistrés pour leur contre-valeur à la date de l'opération. Les dettes, créances, disponibilités en devises figurent au bilan pour leur contre-valeur au cours de fin d'exercice. La différence résultant de l'évaluation des dettes et créances en devises à ce dernier cours est portée au bilan en "Ecart de conversion". Les pertes latentes de change non compensées font l'objet d'une provision pour risques. Lorsque, pour des opérations dont les termes sont suffisamment voisins, les pertes et les gains latents peuvent être considérés comme concourant à une position globale de change, le montant de la dotation est limité à l'excédent des pertes sur les gains.

h) Opérations de couverture du risque de taux d'intérêt

La société Peugeot S.A. optimise son coût de refinancement en utilisant des instruments financiers de couverture.

Sur le plan des principes de comptabilisation, les résultats dégagés par ces opérations de couverture sont enregistrés de manière symétrique à celle des résultats sur les éléments couverts.

i) Impôts sur les résultats

Depuis le 1^{er} janvier 2000, Peugeot S.A. a renouvelé son option pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95 %, prévu à l'article 225A du Code Général des Impôts.

Pour la société Peugeot S.A., l'effet d'impôt au titre de l'exercice, inscrit au compte de résultat est composé :

- du produit global, égal à la somme des impôts versés par les filiales bénéficiaires ;
- de la charge nette d'impôt, ou du produit de la créance de report en arrière, résultant de la déclaration d'intégration fiscale ;
- de la charge d'impôt correspondant aux éventuels reversements

- d'économie d'impôt faits aux filiales déficitaires, ou au produit d'impôt correspondant à leurs remboursements par les filiales ;
- des régularisations éventuelles sur la charge d'impôt d'exercices antérieurs ;
- de la provision pour économie d'impôt à reverser (cf note11) ;
- et des provisions pour risques constituées pour faire face aux charges nettes d'impôt estimées, consécutives aux contrôles fiscaux périodiques des filiales.

j) Changements de méthode d'évaluation

Aucun changement de méthode d'évaluation n'est intervenu au cours de l'exercice.

→ Note 2 - Immobilisations : valeurs brutes au 31 décembre 2002

(en milliers d'euros)	Valeurs brutes au début de l'exercice	Augmentation par		Diminution par		Valeurs brutes en fin d'exercice	Valeurs d'origine hors réévaluation (*)
		Acquisition et nouveaux prêts	Autres variations nettes	Cessions et remboursements de prêts	Autres variations nettes		
Immobilisations corporelles							
Terrains	8 088	-	-	-	-	8 088	5 454
Constructions :							
- sur sol propre	21 023	-	-	-	-	21 023	10 865
- installations générales et agencements	5 819	-	-	-	-	5 819	5 014
Autres immobilisations corporelles	17	-	-	-	-	17	-
Sous-total	34 947	-	-	-	-	34 947	-
Immobilisations financières							
Participations	5 335 128	101 061	-	-	-	5 436 189	4 950 854
Créances rattachées à des participations	25	-	-	-	2	25	-
Autres titres immobilisés	48 653	558 583	-	3 032	39 632	564 572	-
Prêts	900	217	-	-	-	1 117	-
Autres immobilisations financières	8	1	-	-	-	9	-
Sous-total	5 384 714	659 862	-	3 032	39 634	6 001 910	-
Total	5 419 661	659 862	-	3 032	39 634	6 036 857	-

(*) pour les postes concernés par la réévaluation seulement.

→ Note 3 - Amortissements au 31 décembre 2002

<i>(en milliers d'euros)</i>	Amortissements au début de l'exercice	Dotations de l'exercice	Amortissements afférents aux cessions et mises hors service	Amortissements en fin d'exercice
Immobilisations corporelles				
Constructions :				
- sur sol propre	20 930	78	-	21 008
- installations générales et agencements	5 816	1	-	5 817
Autres immobilisations corporelles				
Mobilier de bureau	17			17
Total	26 763	79	-	26 842

→ Note 4 - Titres de participation

a) Valeurs brutes

1. Suite à la restructuration des activités industrielles et commerciales espagnoles, intervenue en 2001, Automobiles Peugeot et Automobiles Citroën ont attribué gratuitement à Peugeot S.A. en 2002, les actions Peugeot Citroën Automobiles qu'elles avaient reçues en rémunération de leurs apports partiels d'actif intervenus en date du 18/12/2001.

Peugeot S.A. a reçu respectivement 189 541 titres Peugeot Citroën Automobiles attribués par Automobiles Peugeot et 204 125 titres Peugeot Citroën Automobiles attribués par Automobiles Citroën.

Dans les comptes de Peugeot S.A., la valeur comptable des titres Automobiles Peugeot et Automobiles Citroën a été affectée aux titres Peugeot Citroën Automobiles, en fonction du poids relatif de la valeur réelle des titres PCA dans les sous-groupes Automobiles Peugeot et Automobiles Citroën.

2. Les autres principaux mouvements de l'exercice concernent les souscriptions à l'augmentation de capital de Banque PSA Finance pour 100 000 milliers d'euros et à celle d'Automobiles Citroën pour 1 000 milliers d'euros.

b) Provisions pour dépréciation

Les principaux mouvements de provisions pour dépréciation des titres de participation sont :

- une dotation aux provisions sur les titres Peugeot Motocycles à hauteur de 8 500 milliers d'euros ;
- une dotation aux provisions sur les titres Process Conception Ingénierie pour 59 000 milliers d'euros ;
- une reprise de provision sur les titres de la Société de Constructions Mécaniques Panhard et Levassor pour 1 500 milliers d'euros.

→ Note 5 - Actions propres

a) Mouvements de l'exercice

La société Peugeot S.A. a poursuivi au cours de l'exercice 2002, son programme de rachat d'actions conformément aux autorisations qui lui ont été octroyées par les Assemblées Générales du 16 mai 2001 et du 15 mai 2002.

Les achats nets de l'exercice ont porté sur 12 231 422 actions pour une valeur de 555 551 milliers d'euros.

Selon décision du Directoire du 20 août 2002, 860 100 options d'achat d'actions ont été attribuées à certains salariés du groupe.

b) Situation au 31 décembre 2002

Titres immobilisés :

la société possède 12 425 509 actions pour un montant de 564 568 milliers d'euros.

Une provision de 53 755 milliers d'euros a été constatée pour ramener leur valeur au cours moyen de bourse de décembre 2002.

Valeurs mobilières de placement :

la société possède 2 783 200 actions pour une valeur nette de 96 698 milliers d'euros, réservées au titre des plans d'options 1999, 2000, 2001, et 2002 selon les caractéristiques suivantes, compte-tenu de la division du nominal par six en 2001 :

	Plan 2002	Plan 2001	Plan 2000	Plan 1999
Date de décision du Directoire	20.08.2002	20.11.2001	05.10.2000	31.03.1999
Date de maturité	20.08.2005	20.11.2004	05.10.2002	31.03.2001
Date d'expiration	20.08.2009	19.11.2008	04.10.2008	30.05.2007
Nombre de bénéficiaires	178	147	154	97
Prix d'exercice en euros	46,28	46,86	35,46	20,83
Nombre d'options accordées	860 100	798 600	709 200	462 900

Pour l'ensemble de ces plans, l'évolution du nombre d'options (actions de 1 euro) en cours de validité est la suivante :

<i>(en nombre d'options)</i>	2002	2001	2000
Total à l'ouverture de l'exercice	1 940 100	1 166 100	456 900
Options attribuées	860 100	798 600	709 200
Options levées	(17 000)	(24 600)	-
Total à la clôture de l'exercice	2 783 200	1 940 100	1 166 100
Dont Plan 1999	415 300	432 300	456 900
Plan 2000	709 200	709 200	709 200
Plan 2001	798 600	798 600	
Plan 2002	860 100		

→ Note 6 - Provisions inscrites au bilan au 31 décembre 2002

(en milliers d'euros)	Montants au début de l'exercice	Dotations de l'exercice	Utilisations de l'exercice	Reprises de l'exercice	Autres mouvements (hors résultats)	Montants en fin d'exercice
Provisions réglementées						
Provisions spéciales de réévaluation	31	-	28	-	-	3
Plus-values réinvesties	673	-	-	-	-	673
Provisions pour investissement (participation)	363	-	-	69	-	294
Sous-total	1 067	-	28	69	-	970
Provisions pour risques et charges						
Provisions pour impôts	256 901	11 699	-	-	-	268 600
Provisions pour risques fiscaux	13 509	-	1 996	22	-	11 491
Provisions pour départs anticipés des salariés âgés	830	163	-	-	-	993
Autres provisions pour risques et charges	6 655	128	200	-	(135)	6 448
Sous-total	277 895	11 990	2 196	22	(135)	287 532
Provisions pour dépréciation						
Sur immobilisations financières :						
- participations	67 993	67 500	-	1 500	-	133 993
- autres titres immobilisés	-	53 755	-	-	-	53 755
- prêts	565	-	-	19	135	681
Sur actif circulant :						
- valeurs mobilières de placement	4 906	-	193	-	-	4 713
Sous-total	73 464	121 255	193	1 519	135	193 142
Total	352 426	133 245	2 417	1 610	0	481 644
Dont dotations et reprises :						
- financières	-	121 383	-	1 519	-	-
- exceptionnelles	-	163	421	69	-	-
- d'impôt sur les résultats	-	11 699	1 996	22	-	-

→ Note 7 - Incidence des réévaluations au 31 décembre 2002

a) Variation de la provision spéciale de réévaluation

(en milliers d'euros)	Constructions	Installations générales et agencements	Total
Détermination des écarts			
Augmentation des montants bruts	10 158	805	10 963
Augmentation des amortissements	3 170	389	3 559
Utilisation de la marge supplémentaire d'amortissement au cours de l'exercice			
Supplément d'amortissement	28	-	28
Diminution due aux cessions	-	-	-
Montant cumulé en fin d'exercice	6 986	415	7 401
Montant de la provision en fin d'exercice	2	1	3

b) Variation de la réserve de réévaluation

(en milliers d'euros)	Terrains	Participations	Autres titres immobilisés	Total
Montant au début de l'exercice	2 634	466 668	-	469 302
Diminution due aux cessions	-	-	-	-
Autres variations	-	-	-	-
Montant en fin d'exercice	2 634	466 668	-	469 302

→ Note 8 - Charges à répartir sur plusieurs exercices

Les frais d'émission des emprunts qui avaient fait l'objet, sur option de l'entreprise, d'un étalement linéaire, par fractions égales, sur la durée de vie des emprunts, ont été totalement amortis sur l'exercice 2001.

Les frais d'émission du crédit syndiqué de 2 400 000 milliers d'euros émis le 15 mars 2001, ont été intégralement portés dans les charges de l'exercice 2001.

(en milliers d'euros)	31.12. 2002	31.12. 2001	31.12. 2000
Frais d'émission des emprunts	-	1 277	1 277
Prime sur titres de créances négociables	-	-	-
Valeur brute à la fin de l'exercice	-	1 277	1 277
Amortissements cumulés	-	(1 277)	(1 094)
Valeur nette à la fin de l'exercice	-	-	183

→ Note 9 - Composition du capital social

	2002	2001	2000
Nombre d'actions composant le capital social au début de l'exercice	259 109 146	46 370 605	45 491 008
Levées d'options (plan 1995)	-	-	14 050
Conversions d'obligations 2 % 1994/2001	-	722 586	865 547
Création d'actions par réduction du nominal de 6 à 1 €	-	235 465 955	-
Réduction de capital par annulation d'actions	-	(23 450 000)	-
Nombre d'actions composant le capital social à la fin de l'exercice	259 109 146	259 109 146	46 370 605

Au 31 décembre 2002 le capital social de Peugeot S.A. se compose de 259 109 146 actions intégralement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro chacune.

Le 23 novembre 2001, Peugeot S.A. avait procédé à l'annulation de 23 450 000 actions.

→ Note 10 - Titres subordonnés à durée indéterminée

Dans le cadre de l'extinction par délégation parfaite de dettes envers le Crédit National s'élevant à 263 279 milliers d'euros le 27 février 1989, la société Peugeot S.A. a émis des titres subordonnés à durée indéterminée du même montant. Après une première période d'intérêts calculés jusqu'au 6 décembre 1992 au taux fixe de 8,501 %, ces titres ont produit un intérêt à taux variable basé sur le PIBOR plus 0,001 % entre le 7 décembre 1992 et le 26 février 1997, date d'échéance de l'opération.

La technique financière mise en oeuvre a entraîné un reversement initial effectif de 135 077 milliers d'euros, qui a été déduit de la valeur nominale des titres dans le bilan. La valeur portée au bilan a été ensuite amortie chaque année de la fraction non déductible des intérêts servis, inhérente au reversement initial. Ces amortissements cumulés de 1989 à 1997 se sont élevés à 81 050 milliers d'euros. Les titres figurent ainsi pour une valeur de 47 152 milliers d'euros au bilan du 31 décembre 2002 et sont considérés comme des autres fonds propres.

→ Note 11 - Provision pour économie d'impôt à reverser

Une provision pour impôt à reverser figure au bilan arrêté au 31 décembre 2002, pour un montant de 268 600 milliers d'euros. Cette provision a pour origine les économies d'impôt provenant de l'utilisation, par la société Peugeot S.A., des déficits fiscaux de ses filiales intégrées. Cette provision sera reprise dans les années à venir, au fur et à mesure que les filiales intégrées, à l'origine des déficits utilisés au niveau du groupe, redeviendront bénéficiaires.

→ Note 12 - Emprunt obligataire convertible

La société Peugeot S.A. avait émis en mars 1994 un emprunt obligataire convertible à tout moment à raison d'une action pour une obligation. Cet emprunt convertible d'un montant initial de 603 698 milliers d'euros, représenté par quatre millions d'obligations d'une valeur unitaire de souscription de 150,92 euros, est arrivé à échéance le 1^{er} janvier 2001.

→ Note 13 - Emprunt obligataire indexé

En mai 1998, la société Peugeot S.A. a procédé à l'émission d'un emprunt obligataire indexé sur le cours de bourse de l'action Peugeot S.A.

Cet emprunt d'un montant de 68 602 milliers d'euros, est représenté par 45 000 obligations d'une valeur nominale de 1 524,49 euros.

Ces obligations, zéro coupon, viennent à échéance le 18 mai 2006. Leur remboursement in fine, indexé sur le cours de bourse de l'action Peugeot S.A., est plafonné à 231 % du nominal, le capital étant garanti.

Deux swaps ont été conclus d'un montant total de 68 602 milliers d'euros, pour couvrir le risque lié à l'indexation, en contrepartie d'une rémunération à Euribor 3 mois - 0,15 % sur 38 112 milliers d'euros et Euribor 3 mois - 0,20 % sur 30 490 milliers d'euros.

Un swap permettant de porter le taux d'intérêts sur Eonia - 0,12 % contre Euribor 3 mois, a été conclu en 2002.

→ Note 14 - Emprunts et dettes financières divers

Ce poste est essentiellement constitué des emprunts de trésorerie contractés auprès du GIE PSA Trésorerie, organisme de centralisation de la trésorerie des filiales industrielles et commerciales du groupe, pour un montant de 326 461 milliers d'euros.

→ Note 15 - Echéances des créances et dettes du bilan au 31 décembre 2002

Etat des créances

<i>(en milliers d'euros)</i>	Montants bruts	A moins d'un an	A plus d'un an
Créances de l'actif immobilisé			
Créances rattachées à des participations	23	23	-
Prêts	1 117	-	1 117
Autres immobilisations financières	9	-	9
Sous-total	1 149	23	1 126
Créances de l'actif circulant			
Avances et acomptes versés sur commandes	44	44	-
Créances clients et comptes rattachés			
Personnel et comptes rattachés	384	384	-
Etat et collectivités publiques :			
- impôt sur les sociétés	104 487	104 487	-
- taxe sur la valeur ajoutée	1 419	1 419	-
Autres taxes	3 657	3 657	-
Groupe et associés	67 423	67 423	-
Débiteurs divers	337	337	-
Placements de trésorerie			
Sous-total	177 751	177 751	-
Charges constatées d'avance	120	120	-
Total	179 020	177 894	1 126

Etat des dettes

<i>(en milliers d'euros)</i>	Montants bruts	A moins d'un an	De un à cinq ans	A plus de cinq ans
Emprunts et dettes assimilées				
Emprunts obligataires convertibles	-	-	-	-
Autres emprunts obligataires	68 616	14	68 602	-
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	14	14	-	-
Emprunts et dettes financières divers	333 588	330 873	2 715	-
Sous-total	402 218	330 901	71 317	-
Dettes d'exploitation				
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 634	2 634	-	-
Personnel et comptes rattachés	15 961	15 961	-	-
Sécurité Sociale et autres organismes sociaux	11 788	11 788	-	-
Etat et collectivités publiques :				
- impôt sur les sociétés : régime d'intégration fiscale	-	-	-	-
- taxe sur la valeur ajoutée	4 662	4 662	-	-
Autres impôts, taxes et versements assimilés	984	984	-	-
Sous-total	36 029	36 029	-	-
Dettes diverses				
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés				
Groupe et associés	19 579	19 222	357	-
Créditeurs divers	20 978	20 978	-	-
Sous-total	40 557	40 200	357	-
Produits constatés d'avance				
Total	478 804	407 130	71 674	-

→ Note 16 - Produits à recevoir et charges à payer

Montants des produits à recevoir et charges à payer inclus dans les postes suivants du bilan :

<i>(en milliers d'euros)</i>	31.12. 2002	31.12. 2001	31.12. 2000	<i>(en milliers d'euros)</i>	31.12. 2002	31.12. 2001	31.12. 2000
PRODUITS A RECEVOIR				CHARGES A PAYER			
Intérêts courus non échus des :				Intérêts courus non échus des :			
- Créances rattachées à des participations	-	-	5 823	- Emprunt obligataire convertible	-	-	2 256
- Autres titres immobilisés	-	-	-	- Emprunts et dettes financières divers	1 017	1 289	51
- Prêts et autres immobilisations financières	-	-	399	Autres charges à payer :			
Autres produits à recevoir :				- Fournisseurs	793	812	11 778
- Clients et autres créances	251	246	240	- Dettes fiscales et sociales	23 302	21 559	15 271
- Valeurs mobilières de placement	1 008	807	867	- Autres dettes	8 581	1 009	2 114
- Placements de trésorerie	-	-	370	Total	33 693	24 669	31 470
Total	1 259	1 033	5 699				

→ Note 17 - Eléments concernant les entreprises liées et les participations au 31 décembre 2002

<i>(en milliers d'euros)</i>	Montants concernant des entreprises	
	liées ⁽¹⁾	avec lesquelles la société a un lien de participation
POSTES DU BILAN		
Actif		
Participations	5 435 952	237
Créances rattachées à des participations	-	-
Prêts	-	-
Autres créances	67 373	302
Placements de trésorerie	-	-
Banques, caisses et comptes rattachés	1 539	-
Passif		
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	-	-
Emprunts et dettes financières diverses	330 742	-
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	993	113
Autres dettes	28 088	488
POSTES DU COMPTE DE RESULTAT		
Charges financières	14 824	-
Produits de participation	1 235 051	50
Autres produits financiers	2 037	-

⁽¹⁾ Entreprises entrant dans le périmètre de consolidation du groupe PSA PEUGEOT CITROËN, y compris les sociétés mises en équivalence.

→ Note 18 - Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de l'exercice se répartit comme suit :

a) Par secteur d'activité

(en milliers d'euros)	2002	2001	2000
Prestations de services	123 203	124 092	110 070
Loyers immobiliers	5 189	8 276	16 388
Total	128 392	132 368	126 458

Les prestations de services s'entendent essentiellement d'une participation aux frais d'études, de gestion et de fonctionnement du groupe facturée par la société-mère à ses filiales.

b) Par marché géographique

La quasi-totalité du chiffre d'affaires est réalisée en France.

→ Note 19 - Crédit-bail immobilier

L'option d'achat du contrat de crédit-bail immobilier portant sur les constructions sises à Neuilly-sur-Seine, a été levée par anticipation le 1^{er} juillet 2000.

Cet ensemble immobilier a été cédé au cours du 1^{er} semestre 2001.

(en milliers d'euros)	2002	2001	2000
Valeur d'origine	-	-	77 749
Redevances payées (H.T.) :			
- cumul exercices antérieurs	-	-	142 638
- au cours de l'exercice	-	-	4 179
Total	-	-	146 817
Redevances restant à payer	-	-	-

→ Note 20 - Impôt sur les sociétés

Le régime fiscal de groupe (cf note 1-i) aboutit à l'effet suivant sur le poste d'impôt sur les bénéfices :

(en milliers d'euros)	2002	2001	2000
Impôts versés à Peugeot S.A. par les filiales intégrées bénéficiaires	557 429	516 791	462 926
Retour économie d'impôt, antérieurement versée par Peugeot S.A., par les filiales intégrées bénéficiaires	24 465	11 458	24 438
Effet d'impôt groupe estimé de l'exercice	(450 655)	(537 262)	(369 172)
Régularisation sur charge d'impôt d'exercices antérieurs	(5 238)	(7 552)	4 029
Variation de la provision pour économie d'impôt à reverser (cf note 11)	(6 891)	(46 310)	3 964
Variation de la provision pour risques fiscaux	22	4 861	3 018
Effet net d'impôt	119 132	(58 014)	129 203

→ Note 21 - Engagements financiers

Opérations courantes

a) Engagements reçus

(en milliers d'euros)	31.12. 2002	31.12. 2001	31.12. 2000
- Crédit syndiqué ⁽¹⁾	2 400 000	2 400 000	-
- Crédit syndiqué 1 400 000 milliers USD	-	-	1 504 672
- Lignes de crédit	-	-	213 429
- Caution bancaire	6 749	6 749	-
Total	2 406 749	2 406 749	1 718 101

(1) Le crédit syndiqué de 1 400 000 milliers d'USD 1995-2002 et les lignes de crédit de 213 429 milliers d'euros ont été renouvelés en 2001 par la mise en place d'un crédit syndiqué de 2 400 000 milliers d'euros d'une durée de 5 ans. Il n'a pas été utilisé, ni en 2001 ni en 2002.

b) Engagements donnés

(en milliers d'euros)	31.12. 2002	31.12. 2001	31.12. 2000
Avals et cautions accordés en faveur de :			
- nos filiales	2 348 998	2 343 387	777 938
- autres entreprises	182 670	205 655	197 670
Total	2 531 668	2 549 042	975 608
Autres engagements donnés :			
- prime de remboursement sur emprunt obligataire convertible en actions	-	-	26 659
- engagements sur emprunts obligataires transférés à d'autres sociétés du groupe	50	51	53
Total	2 531 718	2 549 093	1 002 320

c) Engagements réciproques

(en milliers d'euros)	31.12. 2002	31.12. 2001	31.12. 2000
Opérations de couverture de change des :			
- créances diverses	3 654	3 153	2 948
Opérations de gestion de risque de taux :			
- échanges de conditions d'intérêts	137 204	68 602	68 602
Total	140 858	71 755	71 550

Ces engagements concernent les filiales et autres entreprises liées pour :

(en milliers d'euros)	31.12. 2002	31.12. 2001	31.12. 2000
Engagements donnés	2 348 998	2 343 438	777 991
Engagements réciproques	72 256	3 153	2 948

→ Note 22 - Engagements de retraite

a) Modification du régime de compléments de retraite

Le régime de compléments de retraite des principales sociétés françaises du groupe, hors division équipement automobile, a été modifié par accords d'entreprises en date des 2 et 13 mai 2002. En conséquence de cette modification :

- Les salariés nés avant 1943 bénéficient du maintien du régime de compléments de retraite prévalant antérieurement.
- Les salariés nés en 1943 ou plus tard bénéficient d'un complément de retraite correspondant au régime prévalant antérieurement lorsqu'ils cessent leurs activités et liquident leur pension de Sécurité Sociale. Toutefois ils cessent à compter du 30 juin 2002 d'acquiescer tout droit nouveau au titre de ce régime.
Pour couvrir le complément de retraites de ces salariés, le groupe a souscrit, auprès d'un organisme d'assurances habilité, une convention d'assurance collective avec constitution d'un fonds collectif de retraite, ce fonds étant alimenté par le règlement par Peugeot S.A. d'une prime unique définitive totale de 31 048 milliers d'euros.
Le versement le 28 juin 2002 de cette prime unique définitive a eu pour effet de transférer à cet organisme d'assurance les engagements de Peugeot S.A. à l'égard des salariés concernés.
- Un nouveau régime de retraite complémentaire à cotisations définies a été mis en place à partir du 1^{er} juillet 2002.

Ce système procurera aux salariés concernés un supplément de retraite si leur rémunération a été supérieure au plafond de la Sécurité Sociale pendant tout ou partie de leur carrière à compter de la mise en place de ce système. Les droits des salariés concernés résultant des cotisations versées leur seront définitivement acquis. Les cotisations sont réparties pour deux tiers à la charge de l'employeur et un tiers à la charge du salarié.

b) Autres engagements

La société Peugeot S.A. accorde aux salariés de l'entreprise des indemnités de départ à la retraite, et garantit à certains bénéficiaires (cf. ci-dessus), sous certaines conditions, un niveau minimum de retraite. Au 31 décembre 2002, la valeur actuelle estimée de la partie courue des prestations futures qui s'élève à 64 654 milliers d'euros n'a pas fait l'objet de provision. Ce montant est couvert à hauteur de 36 840 milliers d'euros par des versements dans des fonds externes.

Pour l'exercice 2002, le montant des versements effectués dans des fonds externes et comptabilisé en charges s'élève à 6 415 milliers d'euros.

L'ensemble des versements de l'exercice pour charges de retraite a généré une charge fiscale de 3 081 milliers d'euros et une charge sociale complémentaire de 1 500 milliers d'euros.

→ Note 23 - Situation fiscale latente

Les décalages dans le temps entre le régime fiscal et le traitement comptable des produits et charges se traduisent par un actif d'impôt différé de 4 123 milliers d'euros au 31 décembre 2002.

Par ailleurs, les moins values à long terme dégagées par Peugeot S.A. ont été utilisées dans le cadre du régime de l'intégration fiscale.

→ Note 24 - Rémunérations des dirigeants

(en milliers d'euros)	2002	2001	2000
Montants des rémunérations allouées :			
- aux organes de Direction	7 832	6 725	6 272
- aux membres du Conseil de Surveillance	450	458	352
Total	8 282	7 183	6 624

Les membres du Directoire, du Comité Exécutif et de l'Etat-Major composent les organes de Direction.

Au 31 décembre 2002, les membres des organes de Direction détenaient 977 600 options d'achat d'actions de la société Peugeot S.A. attribuées lors des plans d'option consentis de 1999 à 2002 à certains membres du personnel salarié.

→ Note 25 - Effectif moyen

L'effectif moyen mis à la disposition de l'entreprise évolue ainsi :

	2002	2001	2000
Cadres	597	616	551
Cadres A, A1, A2*	-	37	83
ETAM	243	266	272
Total	840	919	906

Au 1^{er} novembre 2002, 364 personnes, dont 134 Etam et 230 Cadres, ont été mutées de Peugeot S.A. à Peugeot Citroën Automobiles.

* A compter de l'année 2001, les cadres A ont intégré la population des cadres.

→ Note 26 - Evénements postérieurs à la clôture

Néant.

Résultats financiers de la société au cours des cinq derniers exercices

(articles D 133, D 135, D 148 du décret du 23 mars 1967)

(en euros)	2002	2001	2000	1999	1998
Situation financière en fin d'exercice					
Capital social ⁽¹⁾	259 109 146	259 109 146	278 223 630	272 946 048	267 397 253
Nombre d'actions émises	259 109 146	259 109 146	46 370 605	45 491 008	50 114 600
Nombre maximal d'actions futures à créer :					
- par conversion d'obligations	-	-	747 329	3 993 508	3 999 996
- par exercice d'options de souscription	-	-	-	19 950	39 870
Résultat global des opérations de l'exercice					
Produits des activités courantes hors taxes	1 371 743 105	1 301 076 844	528 494 513	644 947 787	322 161 692
Résultat avant impôts, participation des salariés, amortissements et provisions	1 191 750 093	1 408 880 735	133 501 174	555 215 755	214 255 027
Participation des salariés (charge de l'exercice)	(1 312 818)	(2 579 763)	(1 039 052)	(862 539)	(137 508)
Impôts sur les bénéfices ⁽²⁾	119 131 622	(58 014 158)	129 203 159	97 604 910	92 885 489
Résultat après impôts, participation des salariés, amortissements et provisions	1 189 952 655	1 373 101 164	331 270 338	1 051 231 309	254 743 594
Dividendes	349 797 347	297 975 518	231 853 025	122 825 722	75 171 900
Résultat des opérations réduit à une seule action ⁽³⁾					
Résultat après impôts, participation des salariés, mais avant amortissements et provisions	5,05	5,20	5,64	14,33	6,13
Résultat après impôts, participation des salariés, amortissements et provisions	4,59	5,30	7,14	23,11	5,08
Dividende attribué à chaque action :					
- dividende net distribué	1,35	1,15	5,00	2,70	1,50
- impôt déjà payé au Trésor (avoir fiscal)	0,675	0,58	2,50	1,35	0,75
Revenu global	2,025	1,73	7,50	4,05	2,25
Personnel					
Effectif moyen des salariés	840	919	906	868	506
Montant de la masse salariale	54 045 246	54 028 719	50 284 280	44 958 488	29 563 201
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux (Sécurité Sociale, oeuvres sociales, etc.)	31 857 840	25 372 077	24 175 258	20 688 244	13 734 005

(1) Entre 1998 et 2002, les mouvements sur le capital résultent :

- de levées d'options de souscription d'actions ;
- de la conversion d'obligations 2 % 1994 - 2001 ;
- de l'augmentation de la valeur nominale portée à 6 euros en 1999 ;
- de l'annulation d'actions suite à leur rachat en Bourse ;
- de la réduction de la valeur nominale à 1 euro en 2001.

(2) Depuis le 1^{er} janvier 1990, la société a opté pour le régime de l'Intégration Fiscale articles 223 A et suivants du CGI applicable aux filiales françaises contrôlées à plus de 95 %. Tous les mouvements d'impôt sur les bénéfices sont enregistrés sur la ligne impôts sur les bénéfices y compris les variations de provisions pour impôts.

(3) Pour mémoire, le nombre d'actions a été multiplié par six le 2 juillet 2001 par réduction de la valeur nominale de 6 à 1 euro.

Filiales et participations au 31 décembre 2002

(en milliers d'euros ou en milliers d'unités de monnaies nationales)

SOCIETES OU GROUPES DE SOCIETES	Capital	Réserves et report à nouveau avant affectation des résultats	Quote-part de capital détenue en %
---------------------------------	---------	--	---

I. RENSEIGNEMENTS DETAILLES SUR LES TITRES DONT LA VALEUR BRUTE EXCEDE 1 % DU CAPITAL SOCIAL

A) Filiales (50 % au moins du capital détenu par la société)

Peugeot Citroën Automobiles route de Gizy , 78943 Vélizy (Hauts-de-Seine)	EUR 295 304	3 857 869	100,00
Faurecia 2, rue Hennape , 92000 Nanterre (Hauts-de-Seine)	EUR 169 220	799 394	71,50
Grande Armée Participations 75, avenue de la Grande-Armée, Paris 75116	EUR 60 435	404 787	100,00
Banque PSA Finance 75, avenue de la Grande-Armée, Paris 75116	EUR 177 408	743 524	74,93
Automobiles Citroën 12, rue Fructidor, Paris 75017	EUR 16 000	217 142	99,99
Automobiles Peugeot 75, avenue de la Grande-Armée, Paris 75116	EUR 171 285	190 437	99,99
Process Conception Ingénierie 9, avenue du Maréchal Juin, 92048 Meudon-la-Forêt (Hauts-de-Seine)	EUR 22 954	79 416	84,54
Peugeot Motocycles 103, rue du 17 Novembre - 25350 Mandeure (Doubs)	EUR 7 142	43 626	74,98
Gefco 77 à 81, rue des Lilas d'Espagne, 92400 Courbevoie (Hauts-de-Seine)	EUR 8 000	137 142	99,94
Société de Constructions Mécaniques Panhard et Levassor 18, avenue d'Ivry, Paris 75013	EUR 800	9 444	99,99
PSA International S.A. 62, quai Gustave Ador, 1207 Genève (Suisse)	CHF 5 979 EUR 4 116	185 852 127 962	- 99,92
Peugeot Citroën Moteurs 49, rue Noël Pons, 92000 Nanterre (Hauts-de-Seine)	EUR 880	5 619	100,00

B) Participations (10 à 50 % du capital détenu par la société)

II. RENSEIGNEMENTS GLOBAUX SUR LES AUTRES TITRES DONT LA VALEUR BRUTE N'EXCEDE PAS 1 % DU CAPITAL SOCIAL :

A) Filiales non reprises au paragraphe I

- Filiales françaises (ensemble)
- Filiales étrangères (ensemble)

B) Participations non reprises au paragraphe I

- Dans des sociétés françaises (ensemble)
- Dans des sociétés étrangères (ensemble)

Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et avals donnés par la société	Chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice écoulé	Bénéfice/ (Perte) du dernier exercice clos	Dividendes encaissés par la société au cours de l'exercice	Observations
Brute	Nette						
2 606 246	2 606 038	-	689 662	60 949 477	916 586	823 357	
1 262 691	1 262 283	-	-	51 199	25 157	15 730	
408 923	408 923	-	-	n/s	89 341	41 870	
380 084	380 084	-	-	n/s	11 933	29 200	
257 654	257 654	-	-	13 688 692	214 228	11 750	
180 797	180 745	-	-	22 310 301	140 271	192 213	
170 304	94 777	-	-	274 999	18 758	71 703	
72 017	46 517	-	-	242 319	(15 397)	-	
32 191	32 191	-	-	1 750 723	60 236	37 976	
51 471	18 500	-	-	64 694	(452)	-	
-	-	-	-	n/s	13 303	-	1 EUR = 1,4524 CHF
6 843	6 843	-	-	-	9 159	10 409	
4 374	4 374	-	-	110 223	2 075	841	
242	242	-	1 500 000	-	-	50	
2 127	2 127	-	-	-	-	-	
6	6	-	-	-	-	-	
219	219	-	-	-	-	3	

Inventaire des valeurs mobilières en portefeuille au 31 décembre 2002

			<i>(en milliers d'euros)</i>			
			Valeur brute	Amortissements, dépréciations ou plus-values réinvesties	Valeur nette	
	(en euros)	Sociétés				
2 666 310	actions de	110	Peugeot Citroën Automobiles	2 606 246	207	2 606 039
17 285 597	actions de	7	Faurecia	1 262 691	408	1 262 285
395 000	actions de	153	Grande Armée Participations	408 923	-	408 923
8 307 994	actions de	16	Banque PSA Finance	380 084	-	380 084
1 249 996	actions de	12,8	Automobiles Citroën	257 654	-	257 654
19 030 968	actions de	9	Automobiles Peugeot	180 798	53	180 745
192 131	actions de	101	Process Conception Ingénierie	170 304	75 528	94 776
334 731	actions de	16	Peugeot Motocycles	72 017	25 500	46 517
499 680	actions de	16	Gefco	32 191	-	32 191
49 996	actions de	16	Société de Constructions Mécaniques Panhard & Levassor	51 471	32 971	18 500
5 974	actions de	1 000 CHF	PSA International S.A.	6 843	-	6 843
55 000	actions de	16	Peugeot Citroën Moteurs	4 374	-	4 374
89 999	actions de	15	Société Anonyme de Réassurance Luxembourgeoise	2 117	-	2 117
Actions propres			564 568	53 755	510 813	
Titres dont la valeur d'inventaire est inférieure à 2 000 000 d'euros (montant global)			480	-	480	
Total			6 000 761	188 422	5 812 339	

Inventaire établi conformément à l'article 34-1 de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales.
Les valeurs n'ayant pas une importance significative ont été inscrites pour un montant global.

Organes de Surveillance et de Direction

Mandats exercés au cours de l'exercice 2002

Les mandats exercés au cours de l'exercice 2002 par les membres du Conseil de Surveillance, les censeurs et les membres du directoire sont les suivants :

Conseil de Surveillance

Thierry Peugeot

Président du Conseil de Surveillance

Coopté le 19 décembre 2002

Echéance du mandat en cours : 2004

Agé de 45 ans, M. Thierry Peugeot est également président de Immeubles et Participations de l'Est, vice-président des Etablissements Peugeot Frères, administrateur de la Société Foncière, Financière et de Participations – FFP, de L.F.P.F.- La Française de Participations Financières, de la Société Anonyme de Participations SAPAR et de la Compagnie Industrielle de Delle, représentant permanent de la Compagnie Industrielle de Delle au Conseil d'Administration de Lisi.

Jean Boillot

Vice-président du Conseil de Surveillance

Date du premier mandat au Conseil de Surveillance : 18 avril 1990

Echéance du mandat en cours : 2007

Agé de 77 ans, M. Jean Boillot a été administrateur jusqu'en février 2005 de Peugeot Motor Company Plc.

Jean-Philippe Peugeot

Vice-président du Conseil de Surveillance

Date du premier mandat au Conseil de Surveillance : 16 mai 2001

Echéance du mandat en cours : 2007

Président des Etablissements Peugeot Frères

Agé de 50 ans, M. Jean-Philippe Peugeot est également président du Conseil d'Administration de Nutrition et Communication, vice-président de la Société Foncière, Financière et de Participations – FFP et administrateur de L.F.P.F.- La Française de Participations Financières et de Immeubles et Participations de l'Est.

Pierre Banzet

Membre du Conseil de Surveillance

Date du premier mandat au Conseil de Surveillance : 23 juin 1994

Echéance du mandat en cours : 2005

Agé de 73 ans, M. Pierre Banzet est Professeur de médecine honoraire, membre de l'Académie de Médecine.

Jean-Louis Dumas

Membre du Conseil de Surveillance

Date du premier mandat au Conseil de Surveillance : 16 mai 2001

Echéance du mandat en cours : 2007

Gérant et associé commandité de Hermès International

Agé de 65 ans, M. Jean-Louis Dumas est également administrateur de L'Oréal et membre du comité consultatif de la Banque de France.

Marc Friedel

Membre du Conseil de Surveillance

Date du premier mandat au Conseil de Surveillance : 26 juin 1996

Echéance du mandat en cours : 2008

Consultant

Agé de 54 ans, M. Marc Friedel est également membre du Conseil de Surveillance des Presses Universitaires de France et représentant permanent de SOFINACTION (Groupe CIC) au Conseil d'Administration de la Société Nancéienne Varin-Bernier (SNVB).

Jean-Louis Masurel

Membre du Conseil de Surveillance

Date du premier mandat au Conseil de Surveillance : 27 août 1987

Echéance du mandat en cours : 2005

Agé de 62 ans, M. Jean-Louis Masurel est gérant de la Société des Vins de Fontfroide. Il est également président de Arcos Investissements S.A., membre du Conseil de Surveillance de Oudart S.A. et administrateur de la Société des Bains de Mer à Monaco (S.B.M.) et de la Banque du Gothard Sam (Monaco).

François Michelin

Membre du Conseil de Surveillance

Date du premier mandat au Conseil de Surveillance : 21 octobre 1992

Echéance du mandat en cours : 2006

Ancien gérant de la Compagnie Générale des Etablissements Michelin

Agé de 76 ans, M. François Michelin est également président de Participation et Développement Industriels S.A. – PARDEVI et gérant de Michelin Reifenwerke (Allemagne) et de Compagnie Financière Michelin (Suisse).

Jean-Paul Parayre

Membre du Conseil de Surveillance

Date du premier mandat au Conseil de Surveillance : 11 décembre 1984

Echéance du mandat en cours : 2005

Président du Conseil de Surveillance de Vallourec

Agé de 65 ans, M. Jean-Paul Parayre est également membre du Conseil Consultatif de V & M do Brasil (Brésil), et administrateur de Bolloré Investissement, de Carillion Plc (GB), de Sea Invest France, de Seabulk (France), de SDV Cameroun, de SDV Congo, de SNEF, de Stena Line (Suède), de Stena Maritime et de Stena UK (GB).

Marie-Hélène Roncoroni

Membre du Conseil de Surveillance

Date du premier mandat au Conseil de Surveillance : 2 juin 1999

Echéance du mandat en cours : 2005

Agé de 42 ans, Mme Marie-Hélène Roncoroni est également vice-président de la Société Foncière, Financière et de Participations – FFP, administrateur de L.F.P.F.- La Française de Participations Financières, de la Société Anonyme de Participations – SAPAR, des Etablissements Peugeot Frères et de Immeubles et Participations de l'Est, et représentant permanent de la Société Anonyme de Participations SAPAR au Conseil d'Administration de la Société des Immeubles de Franche-Comté et de la Société des Immeubles de Franche-Comté au Conseil d'Administration de la Société Anonyme Comtoise de Participation.

Organes de Surveillance et de Direction

Mandats exercés au cours de l'exercice 2002

Ernest-Antoine Seillière de Laborde

Membre du Conseil de Surveillance
Date du premier mandat au Conseil de Surveillance : 22 juin 1994
Echéance du mandat en cours : 2006
Président du Mouvement des Entreprises de France – MEDEF et président de Wendel Investissement
Agé de 65 ans, M. Ernest-Antoine Seillière de Laborde est également vice-président du Conseil de Surveillance de Cap Gemini, président du Conseil de Surveillance de Trader.com N.V., membre du Conseil de Surveillance de Hermès International S.A. et de Oranje – Nassau Groep B.V., administrateur de Société Lorraine de Participations Sidérurgiques – SLPS et représentant permanent de SOFISERVICE au Conseil de Surveillance de Bureau Veritas.

Joseph F. Toot Jr

Membre du Conseil de Surveillance
Date du premier mandat au Conseil de Surveillance : 24 mai 2000
Echéance du mandat en cours : 2006
Agé de 67 ans, M. Joseph F. Toot Jr est également administrateur de Rockwell Automation, de Rockwell Collins et de Timken Company.

Bertrand Peugeot

Censeur
Date du premier mandat au Conseil de Surveillance : 8 juin 1999
Echéance du mandat en cours : 2005
Agé de 79 ans, M. Bertrand Peugeot est également administrateur des Etablissements Peugeot Frères, de Paris Loire et de L.F.P.F. – La Française de Participations Financières.

Roland Peugeot

Censeur
Date du premier mandat au Conseil de Surveillance : 16 mai 2001
Echéance du mandat en cours : 2007
Agé de 77 ans, M. Roland Peugeot est également président d'honneur des Etablissements Peugeot Frères et du Football Club Section Montbéliard - FCSC S.A. et représentant permanent des Etablissements Peugeot Frères au Conseil d'Administration de L.F.P.F. – La Française de Participations Financières.

Chaque membre du Conseil de Surveillance doit détenir au moins 25 actions Peugeot S.A..

Au regard de l'indépendance des membres du Conseil de Surveillance et par référence aux critères proposés pour les sociétés à Conseil d'Administration par le rapport du groupe de travail présidé par M. Daniel Bouton, le Conseil de Surveillance retient les critères d'indépendance proposés, à l'exception toutefois de celui concernant la durée limitée à douze ans pour les mandats successifs, ainsi que de celui concernant le fait de ne pas avoir été, au cours des cinq dernières années, mandataire d'une société consolidée.

Il apparaît en effet au Conseil que l'expérience de l'industrie automobile acquise au cours des mandats est particulièrement souhaitable, s'agissant en particulier d'une activité reposant sur le moyen et le long terme et que le fait d'avoir été, à une époque récente, administrateur d'une société n'emporte aucun risque quant aux conflits d'intérêts que les règles sur l'indépendance entendent prévenir.

En application de la recommandation COB du 17 janvier 2003, le Conseil de Surveillance a procédé à un examen de sa composition et considère que sont qualifiés d'indépendants MM. Jean Boillot, Jean-Louis Dumas, Jean-Louis Masurel et Joseph Toot Jr.

Il est précisé qu'aucun membre du Conseil de Surveillance n'exerce une fonction de direction générale ou une fonction salariée dans une société du groupe.

Lorsque, dans le futur, des nominations de nouveaux membres du Conseil de Surveillance seront proposées à l'assemblée des actionnaires, le Conseil de Surveillance, à la suite des travaux du comité des rémunérations et des nominations, apportera toute l'attention requise dans la sélection du ou des candidats retenus, notamment au regard des critères d'indépendance sus-indiqués.

Directoire

Jean-Martin Folz

Président du Directoire
Date du premier mandat au Directoire : 30 septembre 1997
Echéance du mandat en cours : 24 avril 2004
Agé de 56 ans, M. Jean-Martin Folz est également président de Automobiles Peugeot et de Automobiles Citroën et administrateur de Banque PSA Finance, de Peugeot Citroën Automobiles, de Faurecia, de Saint-Gobain et de Solvay (Belgique).

Frédéric Saint-Geours

Membre du Directoire
Date du premier mandat au Directoire : 1^{er} juillet 1998
Echéance du mandat en cours : 24 avril 2004
Directeur Général de la société Automobiles Peugeot
Agé de 53 ans, M. Frédéric Saint-Geours est également président de Peugeot Motor Company Plc, membre du Conseil de Surveillance de Peugeot Deutschland GmbH, administrateur de Peugeot España S.A. et représentant permanent de Automobiles Peugeot aux Conseils d'Administration de Gefco et de Banque PSA Finance.

Claude Satinet

Membre du Directoire
Date du premier mandat au Directoire : 1^{er} juillet 1998
Echéance du mandat en cours : 24 avril 2004
Directeur Général de la société Automobiles Citroën
Agé de 58 ans, M. Claude Satinet est également membre du Conseil de Surveillance de Citroën Deutschland AG, président de Citer, de Citroën Belux, de Société Belge des Automobiles Citroën, de Citroën Danmark A/S, de Citroën Italia, de Citroën Lusitania, de Citroën UK Limited et de Citroën (Suisse) S.A., président du Conseil des Commissaires à Citroën Nederland B.V., administrateur de Automobiles Citroën España, de Autotransporte Turístico Español S.A., de Comercial Citroën S.A. et de Citroën Sverige AB, et représentant permanent de Automobiles Citroën aux Conseils d'Administration de Gefco, de Banque PSA Finance et de Automobiles Citroën.

Organes de Surveillance et de Direction

REMUNERATIONS PERCUES AU COURS DE L'EXERCICE 2002

Rémunérations totales, directes ou indirectes, et avantages en nature versés par les sociétés du groupe aux membres du Conseil de Surveillance et aux Censeurs :

	Fonction	
M. Pierre Peugeot	Président du Conseil de Surveillance	212 328 euros
M. Jean Boillot	Vice-Président du Conseil de Surveillance	40 420 euros
M. Pierre Banzet	Membre du Conseil de Surveillance	13 750 euros
M. Jean-Louis Dumas	Membre du Conseil de Surveillance	13 750 euros
M. Marc Friedel	Membre du Conseil de Surveillance	13 750 euros
M. Jean-Louis Masurel	Membre du Conseil de Surveillance	13 750 euros
M. François Michelin	Membre du Conseil de Surveillance	21 370 euros
M. Jean-Paul Parayre	Membre du Conseil de Surveillance	17 560 euros
M. Jean-Philippe Peugeot	Membre du Conseil de Surveillance	13 750 euros
Mme Marie-Hélène Roncoroni	Membre du Conseil de Surveillance	13 750 euros
M. Ernest-Antoine Seillière de Laborde	Membre du Conseil de Surveillance	21 370 euros
M. Joseph F. Toot	Membre du Conseil de Surveillance	13 750 euros
M. Roland Peugeot	Censeur	13 750 euros
M. Bertrand Peugeot	Censeur	13 750 euros

Les rémunérations ci-dessus, versées par Peugeot S.A., comprennent, outre les jetons de présence des membres du Conseil de Surveillance, les rémunérations particulières versées au Président et au Vice-Président du Conseil de Surveillance, ainsi que celles versées aux Présidents et Membres des Comités Stratégique et des Rémunérations.

Rémunérations totales, directes ou indirectes et avantages en nature versés par les sociétés du groupe aux membres du Directoire :

	Rémunération totale	Dont part variable
M. Jean-Martin Folz, Président	1 904 765 euros	53,74 %
M. Frédéric Saint-Geours	810 825 euros	43,74 %
M. Claude Satinet	809 825 euros	43,76 %

En outre, M. Jean-Martin Folz a perçu une rémunération de 7 625 euros au titre de son mandat d'administrateur de la société Faurecia et une rémunération de 32 857 euros au titre de son mandat d'administrateur de la société Saint-Gobain.

OPERATIONS CONCLUES AVEC LES ORGANES DE SURVEILLANCE ET DE DIRECTION

A la date du présent document de référence, il n'existe pas d'opérations conclues avec les membres du Conseil de Surveillance, les membres du Directoire ou un actionnaire détenant plus de 5 % du capital de la société, qui ne présentent pas le caractère d'opérations courantes. En particulier, aucun prêt, ni aucune garantie n'ont été consentis par la société en faveur des membres du Conseil de Surveillance ou du Directoire.

Options d'achat d'actions consenties et levées au cours de l'exercice 2002

Options d'achat d'actions attribuées à, et levées par les membres du Directoire en 2002 :

	Options attribuées				Actions achetées			
	Plan	Nombre	Date d'échéance	Prix d'achat	Plan	Nombre	Date d'échéance	Prix d'achat
M. Jean-Martin Folz, Président	20.08.2002	60 000	20.08.2009	46,28 €	-	-	-	-
M. Frédéric Saint-Geours	20.08.2002	33 000	20.08.2009	46,28 €	-	-	-	-
M. Claude Satinet	20.08.2002	33 000	20.08.2009	46,28 €	-	-	-	-

Options d'achat d'actions attribuées globalement en 2002 aux onze premiers attributaires salariés non mandataires sociaux :

Plan	Nombre total	Date d'échéance	Prix d'achat
20.08.2002	227 000	20.08.2009	46,28 €

Options d'achat d'actions attribuées antérieurement et levées en 2002 par les salariés non mandataires sociaux (quatre salariés) :

Plan	Nombre total	Date d'échéance	Prix d'achat
31.03.1999	17 000	30.03.2007	20,83 €

Renseignements concernant le capital

Capital

Le capital s'élève au 31 décembre 2002 à 259 109 146 €, divisé en 259 109 146 actions de 1 € nominal, entièrement libérées et toutes de même catégorie.

Les actions sont nominatives ou au porteur suivant le choix de l'actionnaire.

Conditions statutaires spécifiques concernant les modifications du capital et des droits sociaux

Néant.

Autorisation de rachat d'actions de la société

Le Directoire soumet à l'Assemblée Générale du 28 mai 2003 un programme de rachat d'actions en vue :

- soit de l'optimisation du résultat par action ;
- soit de la régularisation du cours de Bourse, par intervention systématique en contre-tendance ;
- soit de la gestion des fonds propres ou de la trésorerie ;
- soit de la remise d'actions dans le cadre d'opérations financières donnant accès au capital ;

- soit de la distribution d'actions à des salariés, dirigeants ou mandataires sociaux de la société ou de sociétés ou groupements qui lui sont liés lors de l'exercice d'options d'achat d'actions.

L'autorisation donnée pour une période de 18 mois, porte sur un nombre maximum de 25 000 000 actions, avec un prix maximum d'achat fixé à 65 € et un prix minimum de vente de 40 €.

Ce nouveau programme fera l'objet d'une note d'information, revêtue du visa de la Commission des Opérations de Bourse, selon la réglementation en vigueur.

Titres non représentatifs de capital

Néant.

Titres donnant accès au capital

Options d'achat réservées au personnel

Des options d'achat d'actions ont été attribuées à des cadres dirigeants et supérieurs du groupe en 2002 et au cours des années passées. Le nombre d'options non encore exercées s'élevait à 2 783 200 au 31 décembre 2002.

Plans d'options d'achats en vigueur au 31 décembre 2002

Date de réunion du Directoire	Nombre total d'actions pouvant être obtenues (dont attribuées aux organes de Direction ⁽¹⁾)	Nombre de bénéficiaires membres des organes de Direction ⁽¹⁾	Point de départ de l'exercice des options	Date d'expiration des options	Prix d'achat	Nombre d'options exercées au cours de l'exercice 2002	Nombre d'options restant à exercer au 31/12/2002
31 mars 1999	462 900 (183 000)	14	31.03.2001	30.03.2007	20,83 €	17 000	415 300
5 octobre 2000	709 200 (237 000)	13	05.10.2002	04.10.2008	35,45 €	0	709 200
20 novembre 2001	798 600 (330 000)	13	20.11.2004	19.11.2008	46,86 €	0	798 600
20 août 2002	860 100 (335 000)	13	20.08.2005	20.08.2009	46,28 €	0	860 100

(1) Les organes de Direction sont constitués du Directoire, du Comité Exécutif et de l'Etat-Major.

Evolution du capital

(en nombre d'actions ajusté de la division du nominal)	2002	2001	2000	1999	1998
Nombre d'actions au début de l'exercice	259 109 146	278 223 630	272 946 048	300 687 600	300 664 968
- Levées d'options	-	-	84 300	119 520	22 620
- Conversions d'obligations	-	4 335 516	5 193 282	38 928	12
- Annulation de titres	-	(23 450 000)	-	(27 900 000)	-
Nombre d'actions en fin d'exercice	259 109 146	259 109 146	278 223 630	272 946 048	300 687 600
Droits de vote en fin d'exercice	313 211 826	330 352 845	354 896 226	359 047 518	396 637 224

(en euros)	2002	2001	2000	1999	1998
Capital au début de l'exercice	259 109 146	278 223 630	272 946 048	267 397 253	267 377 127
- Conversion du capital en euros	-	-	-	33 290 347	-
- Levées d'options	-	-	84 300	119 520	20 115
- Conversions d'obligations	-	4 335 516	5 193 282	38 928	11
- Annulation de titres	-	(23 450 000)	-	(27 900 000)	-
Capital en fin d'exercice	259 109 146	259 109 146	278 223 630	272 946 048	267 397 253

Capital potentiel

Au 31 décembre 2002, il n'existe pas de forme de capital potentiel.

Identification des actionnaires (Article 7 des statuts)

La société est en droit de demander l'identification des détenteurs des titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses propres assemblées, ainsi que les quantités détenues, le tout dans les conditions prévues par la législation en vigueur.

Contrôle du capital

Au 31 décembre 2002, le capital est réparti entre 93 135 701 actions nominatives détenues par 576 actionnaires et 165 973 445 actions au porteur.

(Principaux actionnaires identifiés)	31 décembre 2002			31 décembre 2001			31 décembre 2000 ⁽¹⁾		
	Nombre d'actions	% du capital	% des droits de vote	Nombre d'actions	% du capital	% des droits de vote	Nombre d'actions	% du capital	% des droits de vote
Etablissements Peugeot Frères	6 923 760	2,67	4,42	6 923 760	2,67	4,19	6 923 760	2,49	3,90
La Française de Participations Financières - LFPP	9 797 880	3,78	6,26	9 797 880	3,78	5,93	9 797 880	3,52	5,52
Foncière, Financière et de Participations - FFP	51 792 738	19,99	30,99	51 792 738	19,99	29,38	45 601 500	16,39	25,60
Comtoise de Participation	36 000	0,01	0,01	36 000	0,01	0,01	36 000	0,01	0,01
Cogevam	-	-	-	-	-	-	6 191 238	2,23	3,49
Groupe familial Peugeot	68 550 378	26,46	41,68	68 550 378	26,46	39,52	68 550 378	24,64	38,53
Groupe Michelin	2 826 000	1,09	1,80	2 826 000	1,09	1,71	9 590 100	3,45	5,40
Groupe Société Générale	2 371 973	0,92	1,08	8 103 600	3,13	4,22	9 302 130	3,34	4,26
Groupe Caisse des Dépôts	7 323 494	2,83	2,34	7 939 981	3,06	2,40	8 847 594	3,18	2,49
Groupe Lafarge	-	-	-	-	-	-	5 280 750	1,90	2,98
Auto-détention	15 208 709	5,87	-	2 994 287	1,16	-	16 044 378	5,77	-
Fonds Commun de Placement PSA	3 614 676	1,40	1,15	2 739 376	1,06	0,83	2 088 726	0,75	0,59

(1) Nombre d'actions ajusté de la division du nominal intervenue le 1^{er} juillet 2001.

Autres actionnaires

Une enquête demandée à Euroclear France en date du 31 mars 2002, auprès des intermédiaires détenant plus de 150 000 actions, a pu déterminer le nombre approximatif d'actionnaires au porteur détenant plus de 50 actions, soit 40 935 actionnaires.

Il n'existe pas de pacte d'actionnaires.

Intérêts des dirigeants dans le capital de l'émetteur

Les intérêts des dirigeants dans le capital de l'émetteur sous la forme d'actions inscrites en comptes nominatifs ou d'options d'achat d'actions représentent moins de 1 % des actions formant le capital.

Rapport des Commissaires aux Comptes sur les comptes consolidés

Exercices clos les 31 décembre 2002, 2001 et 2000

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée Générale, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la société Peugeot S.A. établis en euros, relatifs aux exercices clos les 31 décembre 2002, 2001 et 2000, tels qu'ils sont joints au présent rapport. Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Directoire. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêt des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation à la fin de cet exercice et des deux exercices précédents.

Par ailleurs, nous avons procédé à la vérification des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris, le 7 mars 2003

Les Commissaires aux Comptes

Constantin Associés

Jean-François Serval

Laurent Lévesque

Coopers & Lybrand Audit SARL
Membre de PricewaterhouseCoopers

Pierre-Bernard Anglade
Associé,
Mandataire social

Eric Bertier
Associé, Fondé de pouvoir
et Responsable Technique

Rapport général des Commissaires aux Comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2002

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée Générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2002 sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société Peugeot S.A., établis en euros, tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- les vérifications spécifiques et les informations prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Directoire. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

1. Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

2. Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Directoire et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels.

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle et à l'identité des détenteurs du capital (ou des droits de votes) vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Paris, le 7 mars 2003

Les Commissaires aux Comptes

Constantin Associés

Jean-François Serval

Laurent Lévesque

Coopers & Lybrand Audit SARL
Membre de PricewaterhouseCoopers

Pierre-Bernard Anglade
Associé,
Mandataire social

Eric Bertier
Associé, Fondateur de pouvoir
et Responsable Technique

Rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les conventions réglementées

Exercice clos le 31 décembre 2002

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de Commissaires aux Comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions réglementées.

1. Convention autorisée au cours de l'exercice

En application de l'article L.225-88 du Code de Commerce, nous avons été avisés d'une convention qui a fait l'objet de l'autorisation préalable de votre Conseil de Surveillance.

Il ne nous appartient pas de rechercher l'existence éventuelle d'autres conventions, mais de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles de celle dont nous avons été avisés, sans avoir à nous prononcer sur son utilité et son bien-fondé. Il vous appartient, selon les termes de l'article 117 du décret du 23 mars 1967, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de cette convention en vue de son approbation.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

Création d'un Comité Financier

Objet et nature de la convention

Par délibération en date du 22 octobre 2002, le Conseil de Surveillance a décidé de créer un Comité Financier consacré à l'examen des résultats et des modes de financement du groupe. Ce comité aura pour mission de mener des travaux destinés à préparer les délibérations du Conseil de Surveillance.

La rémunération globale des membres du Comité est fixé à 15 240 €.

Administrateurs concernés

Le Comité, présidé par Monsieur Marc Friedel, réunit également Monsieur Jean-Louis Masurel et Madame Marie-Hélène Roncoroni, tous membres du Conseil de Surveillance.

2. Conventions approuvées au cours d'exercices antérieurs dont l'exécution s'est poursuivie durant l'exercice

Par ailleurs, en application du décret du 23 mars 1967, nous avons été informés que l'exécution des conventions suivantes, approuvées au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours du dernier exercice.

2.1. Loyers

Les loyers perçus par votre société au titre de l'exercice 2002 se sont élevés à :

Locataire	Loyer 2002	Commentaire
Automobiles Peugeot	2 763 524 €	Locaux situés au 75 avenue de la Grande Armée, Paris 16
Peugeot Citroën Automobiles (PCA)	2 069 800 €	Locaux situés au 75 avenue de la Grande Armée, Paris 16

2.2. Avals, cautions et garanties

Nous résumons sous forme de tableau les avals, cautions et garanties donnés par votre société, en y indiquant le montant des encours au 31 décembre 2002 et les rémunérations perçues au titre de l'exercice.

Nature	Bénéficiaire de la garantie	Bénéficiaire du prêt	Montant initial du prêt dans sa devise d'origine	Encours au 31.12.02	Rémunération au titre de l'exercice
Garantie de remboursement d'un prêt	FDES	PCA	1 000 000 000 FRF	24 459 790 €	15 288 €
Caution solidaire et irrévocable et garantie par nantissement de titres	B.E.I	PCA	500 000 000 FRF	79 868 000 €	48 892 €
Caution solidaire et irrévocable garantie par nantissement de titres	B.E.I	PCA	500 000 000 FRF	79 524 000 €	48 680 €
Caution solidaire et irrévocable et garantie par nantissement de titres	B.E.I	PCA	1 200 000 000 FRF	175 711 000 €	117 400 €
Caution solidaire et irrévocable et garantie par nantissement de titres	B.E.I	PCA	199 430 000 €	184 473 000 €	123 252 €
Caution solidaire et irrévocable et garantie par nantissement de titres	B.E.I	PCA	120 000 000 €	112 836 000 €	51 875 €
Caution solidaire et irrévocable et garantie par nantissement de titres	B.E.I	PCA	1 300 000 000 FRF	32 790 000 €	21 908 €
Caution solidaire et irrévocable et garantie par nantissement de titres	B.E.I	GIE Vulcain		182 670 000 €	128 536 €

2.3. Lettres de confort

Votre Conseil de Surveillance a autorisé la constitution de garanties à hauteur de 100 000 000 DEM, au bénéfice de Commerzleasing und Immobilien GmbH, Deutsche Bank et Hypovereinsbank et de leurs filiales dans le cadre des financements que ces sociétés seraient amenés à consentir à Peugeot Deutschland GmbH.

Faisant usage de cette autorisation, votre société a délivré les lettres de confort suivantes dans le cadre de contrats de leasing immobilier :

Date	Montant de la garantie	Bénéficiaire de la garantie
12-04-2000	3 000 000 DEM	Commerzleasing & Immobilien GmbH
14-02-2001	9 450 000 DEM	BIL Leasing GmbH
7-09-2001	1 750 000 €	BIL Leasing GmbH
8-10-2001	2 300 813 €	BIL Leasing GmbH
10-12-2001	10 400 000 €	Rosaria
20-12-2001	1 900 000 €	Rosaria
14-03-2002	1 900 000 €	Commerzleasing & Immobilien GmbH

Les commissions perçues en 2002 pour ces lettres de confort se sont élevées à un total de 14 196 €.

2.4. Participation aux frais d'étude, de gestion et de fonctionnement du groupe

Les sommes reçues au titre de la participation des filiales aux frais d'étude, de gestion et de fonctionnement du groupe se sont élevées pour l'exercice 2002 à 122 499 845 €. L'abaissement du taux de commission de 0,29 % à 0,21 % comparé à l'exercice antérieur est essentiellement dû à la diminution des frais de personnel du fait du transfert de collaborateurs de PSA vers PCA (délocalisation à Poissy).

2.5. Mandat de gestion de trésorerie et d'opérations internationales conféré à PSA International S.A.

Le montant de la commission versée à PSA International S.A. s'élève à 1 578 € pour l'exercice 2002.

2.6. Rémunération du comité des rémunérations

La rémunération globale pour l'exercice 2002 des membres de la commission des rémunérations du Conseil de Surveillance s'est élevée à 19 054 €.

3. Rémunération du comité stratégique

La rémunération globale pour l'exercice 2002 du comité stratégique du Conseil de Surveillance s'est élevée à 22 860 €.

Paris, le 7 mars 2003

Les Commissaires aux Comptes

Constantin Associés

Jean-François Serval

Laurent Lévesque

Coopers & Lybrand Audit SARL
Membre de PricewaterhouseCoopers

Eric Bertier
Associé,
Fondé de pouvoir
et Responsable Technique

Pierre-Bernard Anglade
Associé
et Mandataire social

Rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur la réduction de capital en cas d'annulation des actions achetées

Aux Actionnaires de Peugeot S.A.,

En notre qualité de Commissaires aux Comptes de votre société et en exécution de la mission prévue à l'article L.225-209, al.4 du Code de Commerce, en cas de réduction du capital par annulation d'actions achetées, nous avons établi le présent rapport destiné à vous faire connaître notre appréciation sur les causes et conditions de la réduction du capital envisagée.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences conduisant à examiner si les causes et conditions de la réduction du capital envisagée sont régulières.

Cette opération s'inscrit dans le cadre de l'achat par votre société, dans la limite de 10 % de son capital, de ses propres actions, dans les conditions prévues à l'article L.225-209, al.4 du Code de Commerce. Cette autorisation d'achat est proposée par ailleurs à l'approbation de votre Assemblée Générale et serait donnée pour une période de 18 mois.

Votre Directoire vous demande de lui déléguer, au titre de la mise en œuvre de l'autorisation d'achat par votre société de ses propres actions, tous pouvoirs pour annuler, dans la limite de 10 % de son capital par période de 24 mois, les actions ainsi achetées.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur les causes et les conditions de la réduction du capital envisagée, étant rappelé que celle-ci ne peut être réalisée que dans la mesure où votre assemblée approuve au préalable l'opération d'achat, par votre société, de ses propres actions.

Paris, le 7 mars 2005

Les Commissaires aux Comptes

Constantin Associés

Jean-François Serval

Laurent Lévesque

Coopers & Lybrand Audit SARL
Membre de PricewaterhouseCoopers

Eric Bertier
Associé,
Fondé de pouvoir
et Responsable Technique

Pierre-Bernard Anglade
Associé
et Mandataire social

Rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur le projet d'augmentation de capital réservée aux salariés

Aux Actionnaires de Peugeot S.A.,

En notre qualité de Commissaires aux Comptes de votre société et en exécution de la mission prévue par l'article L. 225-135 du Code de Commerce et dans le cadre des dispositions de l'article 443-5 du Code du travail, nous vous présentons notre rapport sur le projet d'augmentation de capital réservée aux salariés, dès lors que ceux-ci adhèrent à un plan d'épargne entreprise du groupe, opération sur laquelle vous êtes appelés à vous prononcer.

Si votre Directoire en a l'autorisation, il pourra, pendant une période de 26 mois, procéder en une ou plusieurs fois à l'augmentation de capital réservée aux salariés adhérents à un plan d'épargne entreprise, pour un montant nominal maximum de 15 000 000 euros.

Votre Directoire vous propose, sur la base de son rapport, de lui déléguer le soin d'arrêter les modalités de cette opération et vous propose de supprimer votre droit préférentiel de souscription.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier les modalités de détermination du prix d'émission.

Sous réserve de l'examen ultérieur des conditions de l'augmentation de capital réservée proposée, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les modalités de détermination du prix d'émission données dans le rapport du Directoire.

Le montant du prix d'émission n'étant pas fixé, nous n'exprimons pas d'avis sur les conditions définitives dans lesquelles l'augmentation de capital réservée sera réalisée et, par voie de conséquence, sur la proposition de suppression du droit préférentiel de souscription qui vous est faite dont le principe entre cependant dans la logique de l'opération soumise à votre approbation.

Conformément à l'article 155-2 du décret du 23 mars 1967, nous établirons un rapport complémentaire lors de la réalisation de l'augmentation de capital par votre Directoire.

Paris, le 7 mars 2003

Les Commissaires aux Comptes

Constantin Associés

Jean-François Serval

Laurent Lévesque

Coopers & Lybrand Audit SARL
Membre de PricewaterhouseCoopers

Eric Bertier
Associé,
Fondé de pouvoir
et Responsable Technique

Pierre-Bernard Anglade
Associé
et Mandataire social

Rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les émissions de valeurs mobilières avec délégation

Aux Actionnaires de Peugeot S.A.,

En notre qualité de Commissaires aux Comptes de votre société et en exécution de la mission prévue par les articles L.228-92, L.228-95, L.225-135, L.225-150, L.225-161 et L.225-169 du Code de Commerce, nous vous présentons notre rapport sur les projets d'émissions :

- réservées ou non de valeurs mobilières pouvant conduire directement ou indirectement à une ou plusieurs augmentations de capital ultérieures ;
- réservées ou non de bons de souscription à des actions Peugeot S.A., soit autonomes, soit à attacher à des valeurs mobilières qui seraient émises par Peugeot S.A. ;
- réservées d'actions sur lesquelles vous êtes appelés à vous prononcer.

Si votre Directoire en a l'autorisation, il pourra pendant une période maximum de 26 mois procéder en une ou plusieurs fois, en France ou à l'étranger à l'émission d'actions ou du type de valeurs mobilières qu'il choisira.

Les augmentations de capital qui pourront résulter des émissions visées ci-dessus ne pourront avoir pour effet de porter le capital social à un montant supérieur à 400 millions d'euros. Elles pourront être réalisées en euros ou en devises étrangères.

Le montant nominal maximum des valeurs mobilières représentatives de créances sur la Société qui pourront être émises est fixé à 600 millions d'euros ou à la contre-valeur de ce montant.

Votre Directoire vous propose, sur la base de son rapport, de lui déléguer le soin d'arrêter les modalités de ces opérations.

Il vous demande, par ailleurs dans les neuvième et dixième résolutions de renoncer à votre droit préférentiel de souscription aux actions et aux valeurs mobilières qui pourraient être émises en vertu de la neuvième résolution, et à celles qui pourraient l'être par exercice des droits attachés.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier les modalités de détermination de fixation selon le cas du prix d'émission des actions, des bases de conversion, du prix d'exercice des droits de souscription ou du prix d'émission des titres de capital à émettre.

Sous réserve de l'examen ultérieur des conditions des émissions de valeurs mobilières et de la (ou des) augmentation(s) de capital, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les modalités de détermination du prix d'émission des actions ni sur les modalités de détermination des bases de conversion ou d'échange et du prix d'exercice du droit de souscription et de son montant, données dans le rapport du Directoire et dans la dixième résolution.

Le montant du prix d'émission des actions, des bases de conversion, du prix d'exercice des droits de souscription ou du prix d'émission des titres de capital à émettre n'étant pas fixé, nous n'exprimons pas d'avis sur les conditions définitives dans lesquelles les opérations seront réalisées et, par voie de conséquence, (pour les opérations concernées), sur la proposition de suppression du droit préférentiel de souscription qui vous est faite, dont le principe entre cependant dans la logique des opérations soumises à votre approbation.

Conformément à l'article 155-2 du décret du 23 mars 1967, nous établissons un rapport complémentaire lors de la réalisation des émissions par votre Directoire.

Paris, le 7 mars 2003

Les Commissaires aux Comptes

Constantin Associés

Jean-François Serval

Laurent Lévesque

Coopers & Lybrand Audit SARL
Membre de PricewaterhouseCoopers

Eric Bertier
Associé,
Fondé de pouvoir
et Responsable Technique

Pierre-Bernard Anglade
Associé
et Mandataire social

→ Bref historique

Fondée en 1896, la société a exercé une activité industrielle et commerciale jusqu'en 1965 au moment où, dans le cadre d'une réorganisation juridique et financière du groupe, elle a été transformée en société holding, ses activités étant poursuivies par sa filiale Automobiles Peugeot.

En décembre 1974, Peugeot S.A. s'est engagée dans le processus de rapprochement avec Automobiles Citroën, alors en prise à des difficultés liées à une conjoncture économique rendue très difficile par le premier choc pétrolier. Ce rapprochement a abouti progressivement à la prise de contrôle de l'intégralité du capital de Citroën S.A., puis à sa fusion avec Peugeot S.A., le 30 septembre 1976.

Au terme d'un accord intervenu le 10 août 1978, la société américaine Chrysler Corporation a apporté à Peugeot S.A. le contrôle de ses filiales industrielles et commerciales en Europe. L'activité de ces sociétés, poursuivie sous la marque Talbot, a été apportée, à la fin de 1980, à Automobiles Peugeot.

En 1979, ce dispositif a été complété par le rachat à Chrysler Financial Corporation de l'ensemble de ses filiales de financements commerciaux en Europe, opération qui a constitué une étape importante pour le développement des activités du groupe dans ce domaine.

PSA Finance Holding, dont les filiales assurent en Europe le financement des ventes de Peugeot et Citroën, a été transformé en banque en juin 1995. Sa dénomination est désormais Banque PSA Finance.

En 1987, Aciers et Outillage Peugeot et Cycles Peugeot forment Ecia et, après l'offre publique d'achat amicale sur les actions de l'équipementier Bertrand Faure en 1998, sa dénomination sociale devient Faurecia.

La réorganisation de la division automobile intervenue le 31 décembre 1998 a consisté à harmoniser les structures juridiques avec les nouveaux schémas d'organisation fonctionnelle mis en place depuis janvier 1998. Les sociétés Automobiles Peugeot et Automobiles Citroën ont apporté l'ensemble de leurs activités de développement et de fabrication de véhicules automobiles à la société Peugeot Citroën Automobiles, et leurs activités de conception et de fabrication de biens industriels à la société Process Conception Ingénierie.

Au premier semestre 2001, Faurecia réalise l'acquisition des activités automobiles de Sommer Allibert avec le soutien de Peugeot S.A.

→ Renseignements d'ordre juridique

Dénomination

PEUGEOT S.A.

Le nom générique de «PSA PEUGEOT CITROËN» est utilisé pour désigner l'ensemble du groupe constitué autour de la société holding Peugeot S.A..

Siège social et administratif

75, avenue de la Grande-Armée
75116 - Paris

Forme juridique

Société anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance, régie par le Code du Commerce.

Législation

Législation Française.

Durée

Date de constitution : 1896

Date d'expiration : 31 décembre 2058

(sauf dissolution ou prorogation)

Objet social (résumé de l'article 3 des statuts)

La société a pour objet de participer, directement ou indirectement, à toutes opérations industrielles, commerciales ou financières, en France ou à l'étranger, pouvant se rattacher :

- à la fabrication, la vente et la réparation de tous véhicules ;

- à la fabrication et la vente de tous produits sidérurgiques, de tous outils et outillages ;

- à la fabrication et la vente de tous matériels se rapportant à l'industrie et à la construction mécanique et électrique ;

- au crédit à la consommation ou à court, moyen et long terme, à l'achat et à la vente de toutes valeurs mobilières et à toutes opérations financières et bancaires ;

- à toutes activités de prestations de services, et notamment de transport ;

- à l'acquisition par tous moyens de tous immeubles et droits immobiliers ;

et plus généralement, de réaliser toutes opérations commerciales, industrielles, financières mobilières et immobilières se rattachant, directement ou indirectement, à l'un des objets ci-dessus précités et à tous objets qui seraient de nature à favoriser ou à développer les affaires de la société.

Registre du Commerce

Paris n° B 552 100 554

Code APE : 741 J

Consultation des documents juridiques

Les documents juridiques relatifs à la société, statuts, procès verbaux d'assemblées générales, rapports des contrôleurs légaux de tous documents mis à la disposition des actionnaires, peuvent être consultés au siège social.

Exercice social

Du 1^{er} janvier au 31 décembre.

Répartition statutaire des bénéfices (article 12 des statuts)

Le bénéfice distribuable, tel qu'il est défini par la loi, est à la disposition de l'assemblée générale. Sauf exceptions résultant des dispositions légales, l'assemblée générale décide souverainement de son affectation.

Faits exceptionnels ou litiges

Il n'existe actuellement aucun fait exceptionnel ou litige susceptible d'affecter substantiellement les résultats, l'activité, le patrimoine ou la situation financière de la société ou de son groupe.

→ **Assemblées Générales** *(article 11 des statuts)*

Convocation

Les réunions ont lieu soit au siège social, soit dans un autre lieu précisé dans l'avis de convocation, lequel est établi suivant les dispositions prévues par la loi.

Droit de vote double

Un droit de vote double est attribué aux actions nominatives entièrement libérées, inscrites au nom d'un même titulaire depuis quatre ans au moins.

Ce dispositif a été maintenu lors de la transformation en 1972 de la société en société anonyme à Conseil de Surveillance et Directoire. L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 29 juin 1987 a porté la durée de détention de deux à quatre ans. En cas d'augmentation du capital par incorporation de réserves, bénéfices ou primes, le droit de vote double sera conféré dès leur émission aux actions nominatives attribuées gratuitement à un actionnaire à raison d'actions anciennes pour lesquelles il bénéficie de ce droit. Il est rappelé que, conformément à la loi, le droit de vote double cesse pour toute action convertie au porteur ou transférée en propriété, sauf si ce transfert résulte d'une succession, d'une liquidation de communauté entre époux ou d'une donation au profit d'un conjoint ou d'un parent au degré successible.

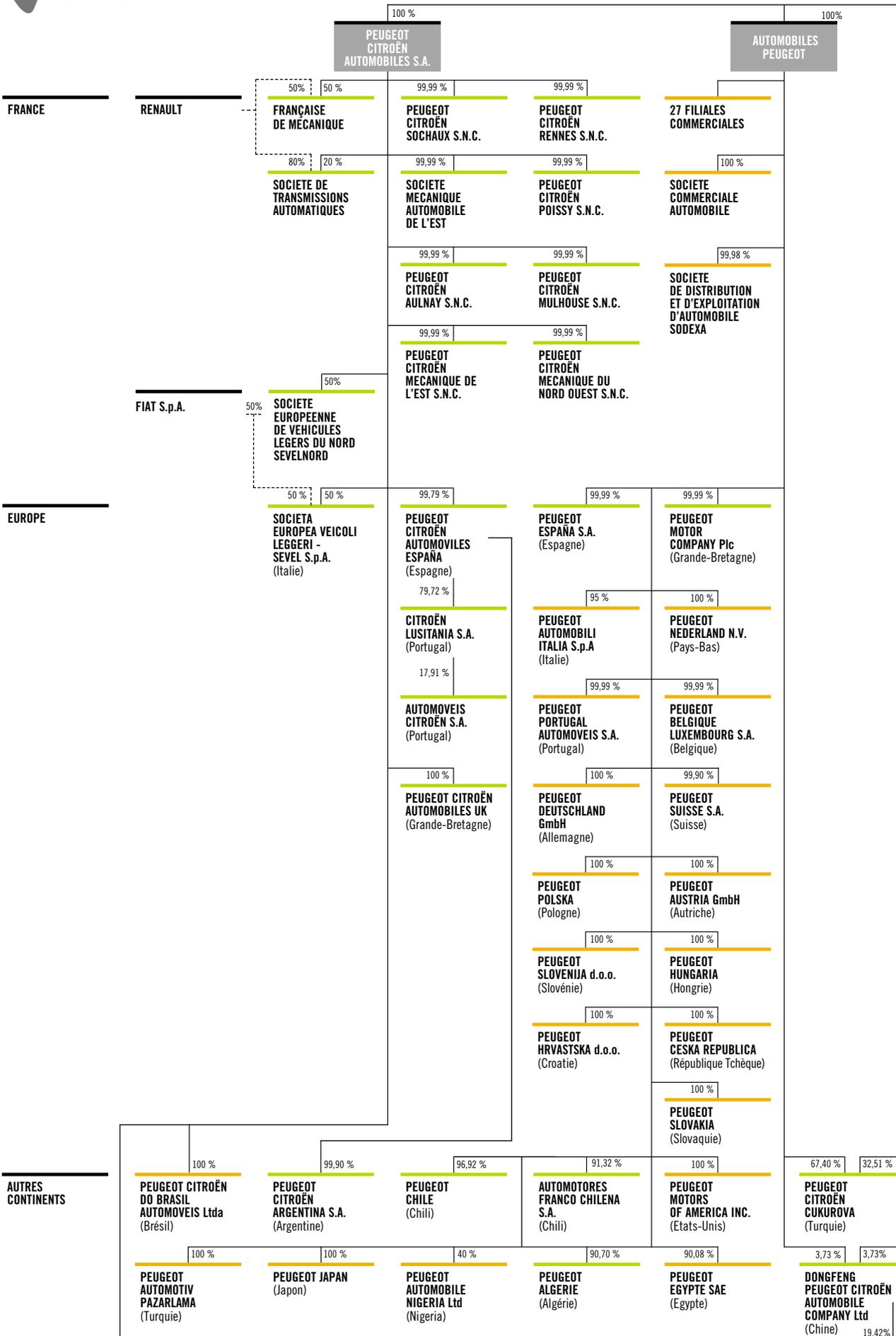
Déclarations de franchissement de seuil *(article 7 des statuts)*

Outre l'obligation légale d'information portant sur la détention d'actions de la société, toute personne physique ou morale qui vient à posséder, directement ou indirectement, un nombre d'actions représentant plus de 2 % du capital devra informer celle-ci, dans les cinq jours francs suivant l'inscription en compte desdites actions, du nombre total d'actions détenues, cette déclaration devant être renouvelée à chaque fois qu'un nouveau seuil de 1 % est franchi. Cette obligation statutaire s'applique même au-delà du premier seuil légal de 5 %.

A la demande d'un ou plusieurs actionnaires détenant ensemble au moins 5 % du capital, les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée à la société, dans le cadre de l'obligation de déclaration de franchissement des seuils ci-dessus, seront privées du droit de vote jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de la régularisation de la notification non effectuée.

Il n'existe aucune autre clause statutaire de limitation du droit de vote.

Organigramme résumé au 31 décembre 2002



PEUGEOT S.A.

100 %

**AUTOMOBILES
CITROËN**

71,50 %

FAURECIA

99,94 %

GEFCO

98,40 %

CITER

100 %

**CITROËN
CHAMP DE MARS**

100 %

**SOCIETE
COMMERCIALE
CITROËN**

**13 FILIALES
COMMERCIALES**

94,82 %

**CITROËN ITALIA
S.p.A.**
(Italie)

99,38 %

**AUTOMOVILES
CITROËN ESPANA**
(Espagne)

99,95 %

**CITROËN
DEUTSCHLAND AG**
(Allemagne)

95 %

**GEFCO ITALIA
S.p.A.**
(Italie)

100 %

GEFCO U.K. Ltd
(Grande-Bretagne)

99,75 %

**CITROËN
(SUISSE) S.A.**
(Suisse)

99,97 %

**AUTOMOVEIS
CITROËN S.A.**
(Portugal)

99,97 %

CITROËN U.K. Ltd
(Grande Bretagne)

100 %

**GEFCO
DEUTSCHLAND
GmbH**
(Allemagne)

70,59 %

**GEFCO BENELUX
S.A.**
(Belgique)

100 %

**CITROËN
DANMARK A/S**
(Danemark)

100 %

**CITROËN BELUX
S.A. - N.V.**
(Belgique)

100 %

**CITROËN
NEDERLAND B.V.**
(Pays-Bas)

97 %

**GEFCO PORTUGAL
TRANSITARIOS
LIMITADA**
(Portugal)

99,99 %

**GEFCO ESPAÑA
S.A.**
(Espagne)

100 %

**CITROËN
SVERIGE AB**
(Suède)

100 %

**CITROËN
OSTERREICH
GmbH**
(Autriche)

100 %

**CITROËN
NORGE A/S**
(Autriche)

100 %

**GEFCO POLSKA
Sp. z.o.o.**
(Pologne)

98,64 %

**GEFCO (SUISSE)
S.A.**
(Suisse)

100 %

**CITROËN
SLOVENIJA d.o.o.**
(Slovénie)

100 %

**CITROËN
POLSKA**
(Pologne)

100 %

**CITROËN
HUNGARIA**
(Hongrie)

100 %

**CITROËN
SLOVAKIA**
(Slovaquie)

100 %

**CITROËN
HRVATSKA d.o.o.**
(Croatie)

100 %

**CITROËN CESKA
REPUBLIKA**
(République Tchèque)

51 %

**CITROËN
DO BRASIL**
(Brésil)

100 %

CITROËN JAPON
(Japon)

100 %

**GEFCO
DO BRASIL
Ltda**
(Brésil)

99,99 %

**GEFCO
PARTICIPACOES
Ltda**
(Brésil)

100 %

**GEFCO
ARGENTINA S.A.**
(Argentine)

87,50 %

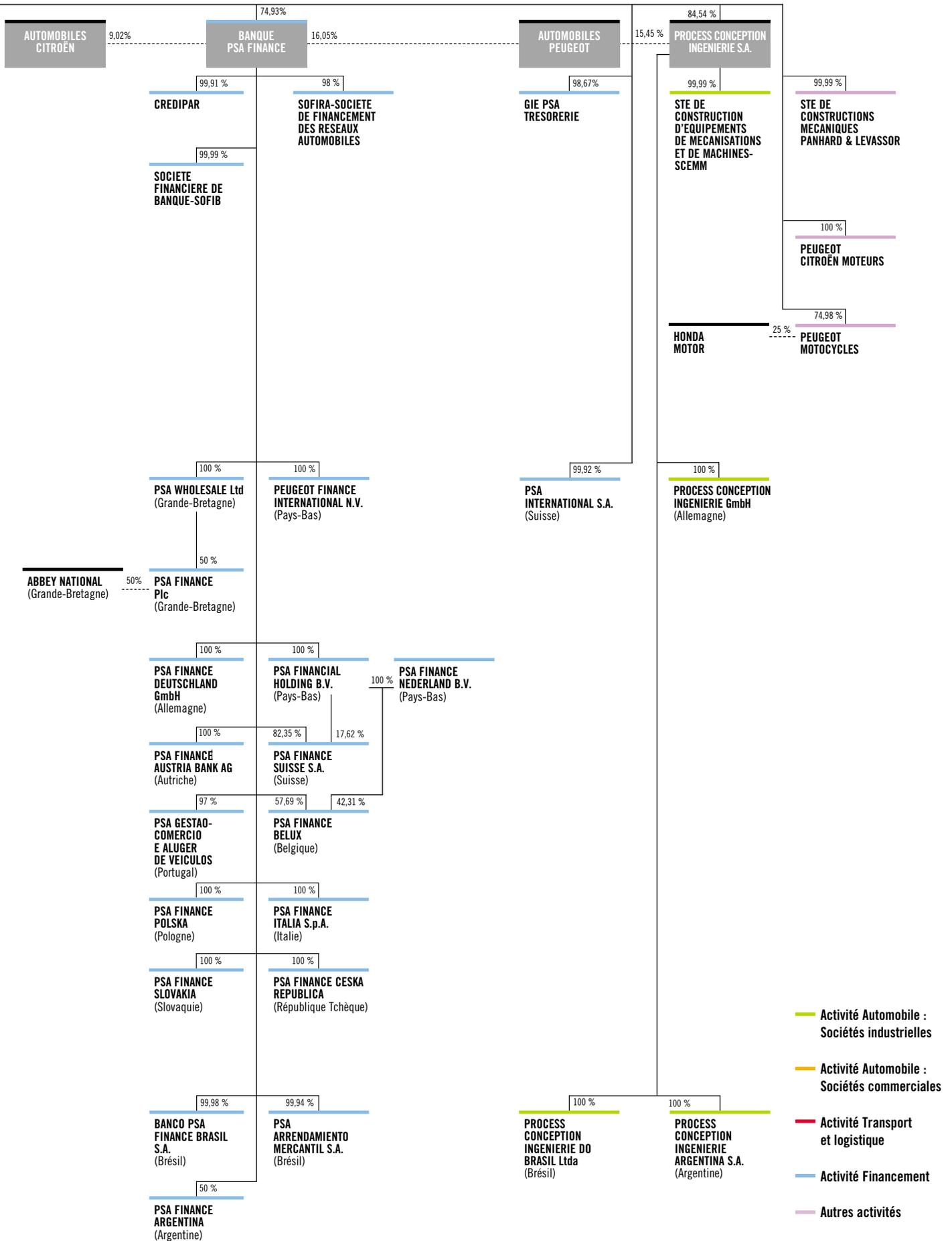
**GEFCO TASIMACILIK
VE LOJISTIK ANONIM
SIRKETI**
(Turquie)

46 %

GEFCO TUNISIE
(Tunisie)

99,92 %

GEFCO MAROC
(Maroc)



Informations boursières détaillées

(Source : Euronext)

Informations ajustées de la division du nominal

Cours

(en euros)	2002			2001			Variation en % 2002/2001 du dernier cours de l'année
	Plus haut	Plus bas	31.12.2002	Plus haut	Plus bas	28.12.2001	
Action	60,80	32,20	38,86	58,27	35,40	47,75	-18,62
Indice CAC 40	4 720,04	2 612,05	3 063,91	5 998,48	3 463,07	4 624,58	-33,75

Transactions

	2002		2001	
	Total	Moyenne journalière	Total	Moyenne journalière
En nombre d'actions	336 650 012	1 320 196	351 792 398	1 390 484
En capitaux (en millions d'euros)	16 159,1	65,1	17 325,3	68,5

Marché de l'action Peugeot S.A. sur la Bourse de Paris (Service de Règlement Différé)

	Cours de l'action (en euros)			Volumes échangés	
	Plus bas	Plus haut	Dernier	en nombre de titres	en capitaux moyens (en milliers d'euros)
2001					
Janvier	39,25	47,17	45,67	32 473 080	65 436,2
Février	44,77	53,55	49,12	29 443 974	71 851,0
Mars	44,17	53,67	47,83	28 236 036	62 213,6
Avril	44,83	54,33	53,65	26 922 000	71 878,9
Mai	51,80	58,27	54,48	30 096 246	74 358,1
Juin	52,00	56,48	53,45	38 092 098	102 521,1
Juillet	51,90	54,60	54,00	28 951 112	70 151,7
Août	51,05	55,10	52,45	25 690 157	59 345,2
Septembre	35,40	52,70	40,90	38 715 273	86 307,8
Octobre	40,00	47,74	45,15	29 150 276	56 255,5
Novembre	44,15	51,10	47,28	24 200 678	53 371,5
Décembre	44,00	48,40	47,75	19 821 468	51 437,4
2002					
Janvier	43,42	48,15	45,83	26 726 539	55 239,2
Février	43,50	50,30	50,30	28 419 056	66 966,7
Mars	50,05	57,10	56,60	28 873 327	77 086,2
Avril	52,40	58,15	55,20	27 325 038	71 394,4
Mai	55,55	60,80	56,50	38 009 422	101 388,8
Juin	50,35	57,85	52,55	26 515 899	70 876,2
Juillet	40,18	52,50	49,36	32 139 845	64 706,4
Août	43,30	49,95	45,62	26 291 008	55 546,2
Septembre	35,52	46,20	37,41	22 641 929	43 950,2
Octobre	32,20	44,85	42,84	34 282 121	58 766,3
Novembre	40,55	47,00	45,35	24 285 899	50 453,0
Décembre	37,56	46,10	38,86	21 139 929	43 552,1
2003					
Janvier	36,20	41,25	38,92	23 642 388	41 820,1
Février	36,42	41,48	41,00	27 563 032	54 118,6
Mars	33,53	41,30	35,84	26 972 150	48 091,3

P lace de cotation de l'action Peugeot S.A.

L'action Peugeot S.A. est cotée à la Bourse de Paris sur le Premier Marché et est éligible au Service de Règlement Différé (SRD). Elle est également cotée à la Bourse de Bruxelles. L'action Peugeot S.A. fait l'objet de cotations et d'échanges sur le marché SEAQ International et sur le marché hors cote (OTC) aux Etats-Unis sous forme d'American Depositary Receipts (ADR), un ADR représentant une action.

C oupons en cours de validité

Dividendes

	Nombre d'actions	Valeur nominale	Numéro du coupon	Date de mise en paiement	Date de prescription	Dividende net distribué	Impôts déjà payés au Trésor (avoir fiscal)	Revenu global par action
Actions	50 110 828	35 FRF	36	10.06.1998	10.06.2005	3,00 FRF	1,50 FRF	4,50 FRF
	50 114 600	6 €	37	09.06.1999	09.06.2004	1,50 €	0,75 €	2,25 €
	45 491 008	6 €	38	02.06.2000	02.06.2005	2,70 €	1,35 €	4,05 €
	46 370 605	6 €	39	23.05.2001	23.05.2006	5,00 €	2,50 €	7,50 €
	259 109 146	1 €	40	22.05.2002	22.05.2007	1,15 €	0,58 €	1,73 €

Autre droit

	Nombre d'actions	Valeur nominale	Numéro du coupon	Date de détachement	Nature de l'opération
Actions	18 479 370	70 FRF	26	15.07.1987	Droit d'attribution gratuite (1 action pour 5 anciennes)

T ableau des autorisations financières en vigueur

Autorisations financières en vigueur avant l'Assemblée Générale Ordinaire et Extraordinaire du 28 mai 2003						
	Du	Durée	Jusqu'au	Capital maximum	Endettement	Autorisation
1 – Assemblée Générale Ordinaire						
Obligations classiques (1)	24.05.2000	5 ans	24.05.2005		1 milliard €	
Rachat d'actions						Acquisition de 25 000 000 actions au plus prix maximum achat : 65 € prix minimum vente : 40 €
	15.05.2002	18 mois	15.11.2003			
2 – Assemblée Générale Extraordinaire						
Augmentation de capital numéraire avec ou sans DPS (1)	16.05.2001	26 mois	16.07.2003	400 millions € (2)		
Obligations convertibles avec ou sans DPS (1)	16.05.2001	26 mois	16.07.2003	400 millions € (2)	600 millions €(3)	
OBSA Peugeot S.A. avec ou sans DPS (1)	16.05.2001	26 mois	16.07.2003	400 millions € (2)	600 millions €(3)	
ABSA Peugeot S.A. avec ou sans DPS (1)	16.05.2001	26 mois	16.07.2003	400 millions € (2)	600 millions € (3)	
Bons autonomes avec ou sans DPS (1)	16.05.2001	26 mois	16.07.2003	400 millions € (2)	600 millions € (3)	
Options de souscription ou d'achat d'actions	15.05.2002	26 mois	31.07.2004	2 000 000 actions		
Augmentation de capital en période d'OPA/OPE	15.05.2002		31.05.2003	400 millions € (2)		
Annulation d'actions						10 % du capital par période de 24 mois
	16.05.2001	24 mois	16.05.2003			

DPS : Droit Préférentiel de Souscription.

OBSA : Obligation avec Bon de Souscription à des Actions.

ABSA : Actions avec Bon de Souscription à des Actions.

(1) Il est rappelé, pour mémoire, que cette énumération est donnée à titre indicatif et ne présente pas de caractère exhaustif.

(2) Les augmentations de capital qui pourront résulter de l'ensemble de ces émissions ne pourront avoir pour effet de porter le capital social à un montant supérieur à 400 000 000 e.

(3) Le montant nominal maximum des valeurs mobilières représentatives de créances sur la société qui pourront être émises est fixé à 600 000 000 e ou à la contre valeur de ce montant.

Autorisations financières résultant des résolutions soumises
à l'Assemblée Générale Ordinaire et Extraordinaire du 28 mai 2005

Du	Durée	Jusqu'au	Capital maximum	Endettement	Autorisation
24.05.2000	5 ans	24.05.2005		1 milliard €	
28.05.2003	18 mois	28.11.2004			Acquisition de 25 000 000 actions au plus prix maximum achat : 65 € prix minimum vente : 40 €
28.05.2003	26 mois	28.07.2005	400 millions € (2)		
28.05.2003	26 mois	28.07.2005	400 millions € (2)	600 millions € (3)	
28.05.2003	26 mois	28.07.2005	400 millions € (2)	600 millions € (3)	
28.05.2003	26 mois	28.07.2005	400 millions € (2)	600 millions € (3)	
28.05.2003	26 mois	28.07.2005	400 millions € (2)	600 millions € (3)	
15.05.2002	26 mois	31.07.2004	2 000 000 actions		
28.05.2003		31.05.2004	400 millions € (2)		
28.05.2003	24 mois	28.05.2005			10 % du capital par période de 24 mois

Assemblée délibérant comme Assemblée Générale Ordinaire :

Première résolution

Approbation du rapport de gestion et des comptes

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance des comptes annuels, du rapport de gestion du Directoire sur l'exercice écoulé, du rapport du Conseil de Surveillance, du rapport général des Commissaires aux Comptes, approuve dans toutes ses dispositions le rapport de gestion du Directoire.

L'Assemblée Générale approuve les comptes annuels de l'exercice 2002, qui font ressortir un bénéfice de 1 189 952 655,03 €.

Deuxième résolution

Approbation des comptes consolidés

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance des comptes consolidés, des commentaires du Directoire ainsi que du rapport des Commissaires aux Comptes sur les Comptes consolidés, approuve les comptes consolidés de l'exercice 2002, tels qu'ils viennent de lui être présentés.

Troisième résolution

Affectation du résultat

L'Assemblée Générale, constate que le bénéfice distribuable, constitué par le bénéfice de l'exercice de 1 189 952 655,03 €, majoré du report à nouveau bénéficiaire de l'exercice précédent, soit 309 094 914,66 €, s'élève à la somme de 1 499 047 569,69 €.

Elle décide d'affecter comme suit ce bénéfice distribuable :

- aux actions	349 797 347,10 €
- aux réserves réglementées	94 571 545,00 €
- aux autres réserves	600 000 000,00 €
- au report à nouveau	454 678 677,59 €

Le dividende de 1,35 €, assorti d'un avoir fiscal de 0,675 €, soit un revenu global de 2,025 € par action sera mis en paiement le 4 juin 2003.

L'Assemblée Générale prend note qu'au titre des exercices 1999, 2000 et 2001 les dividendes versés et les avoirs fiscaux correspondants ont été les suivants :

Exercice	Nombre d'actions	Dividende net	Impôt déjà payé au Trésor (avoir fiscal)	Revenu global
1999	45 509 460 actions de 6 €	2,70 €	1,35 €	4,05 €
2000	47 093 191 actions de 6 €	5 €	2,5 €	7,5 €
2001	255 409 004 actions de 1 €	1,15 €	0,58 €	1,73 €

Quatrième résolution

Approbation du rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les conventions réglementées

L'Assemblée Générale, après avoir entendu la lecture du rapport spécial présenté par les Commissaires aux Comptes sur les conventions réglementées, approuve ce rapport et les opérations qui y sont mentionnées.

Cinquième résolution

Ratification de la cooptation du mandat d'un membre du Conseil de Surveillance

L'assemblée générale décide de ratifier la cooptation en qualité de membre du Conseil de Surveillance de Monsieur Thierry Peugeot décidée par le Conseil de Surveillance, aux termes d'une délibération en date du 19 décembre 2002, en remplacement de Monsieur Pierre Peugeot, décédé, pour la durée restant à courir du mandat de ce dernier, soit jusqu'à l'Assemblée Générale Ordinaire qui statuera en 2004 sur les comptes de l'exercice 2003.

Sixième résolution

Nomination d'un nouveau Commissaire aux Comptes titulaire

L'Assemblée Générale décide de nommer comme Commissaire aux Comptes titulaire à compter du 30 juin 2003 la société Pricewaterhousecoopers Audit SA, dont le siège social est à Paris 17ème - 32, rue Guersant, en remplacement de Coopers & Lybrand Audit, démissionnaire, pour la durée du mandat de ce dernier, soit jusqu'à l'Assemblée Générale qui statuera en 2005 sur les comptes de l'exercice 2004.

Septième résolution

Nomination d'un nouveau Commissaire aux Comptes suppléant

L'Assemblée Générale décide de nommer comme Commissaire aux Comptes suppléant de la société Pricewaterhousecoopers Audit SA, à compter du 30 juin 2003 M. Yves Nicolas, domicilié à Paris 17ème - 32, rue Guersant, en remplacement de Monsieur Pierre-Louis Schneider, démissionnaire, pour la durée du mandat du Commissaire aux Comptes titulaire, soit jusqu'à l'Assemblée Générale qui statuera en 2005 sur les comptes de l'exercice 2004.

Huitième résolution

Autorisation d'un programme de rachat d'actions

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du Rapport du directoire, autorise le directoire à acquérir et à vendre des actions de la Société en vue soit de l'optimisation du résultat par action, soit de la régularisation du cours de Bourse, soit de l'attribution d'actions à des salariés, dirigeants ou mandataires sociaux de la société ou de sociétés ou de groupements qui lui sont liés lors de l'exercice d'options d'achat d'actions, soit de la gestion des fonds propres ou de la trésorerie, soit de la remise d'actions dans le cadre d'opérations financières donnant accès au capital. L'acquisition ou la cession de ces actions pourra être effectuée par tous moyens et à toute époque, sur le marché ou hors marché, y compris par l'utilisation de tous instruments financiers dérivés, négociés sur un marché réglementé ou de gré à gré et notamment par toutes options d'achat et de vente.

Le prix maximum d'achat est fixé à 65 € par action et le prix minimum de vente à 40 € par action. Toutefois si tout ou partie des actions acquises dans ces conditions était utilisé pour consentir des options d'achat d'actions, en application des articles L 225-179 et suivants du Code de Commerce, le prix serait alors déterminé conformément aux dispositions légales relatives aux options d'achat.

Le directoire pourra acquérir au maximum 25 000 000 actions en vertu de la présente autorisation qui lui est donnée pour une durée de dix-huit mois à compter du 28 mai 2003 et qui se substitue, à compter de la présente Assemblée, à l'autorisation conférée par l'Assemblée Générale du 15 mai 2002.

Assemblée délibérant comme Assemblée Générale Extraordinaire :

Neuvième résolution

Autorisation d'émettre des titres donnant directement ou indirectement accès au capital

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport du directoire ainsi que du rapport spécial des Commissaires aux comptes, et statuant en application des dispositions du paragraphe III alinéa 3 de l'article L 225-129 du Code de Commerce :

I. délègue au directoire, dans le cadre de l'article 9 des statuts, les pouvoirs nécessaires à l'effet de procéder dans un délai de 26 mois à compter de la présente Assemblée Générale, en une ou plusieurs fois, en France ou à l'étranger, à des augmentations de capital à réaliser au moyen de :

a) l'émission d'actions et/ou de valeurs mobilières conduisant directement ou indirectement à une augmentation de capital, et/ou de bons de souscription à des actions Peugeot S.A., soit autonomes, soit à attacher à des valeurs mobilières qui seraient émises par Peugeot S.A.

b) et/ou l'incorporation au capital de bénéfices, réserves ou primes d'émission, sous forme d'attribution d'actions gratuites ou d'élévation de la valeur nominale des actions existantes,

étant précisé :

- que les actions Peugeot S.A. à émettre en vertu de la présente autorisation, devront conférer à leurs titulaires les mêmes droits que les actions anciennes, sous réserve de la date de leur entrée en jouissance ;

- et que les émissions de valeurs mobilières conduisant indirectement à une augmentation de capital pourront être réalisées en euros ou en devises étrangères ;

II. décide :

a) que les augmentations de capital qui pourront résulter des émissions visées aux alinéas a) et b) ci-dessus (en ce compris les émissions d'actions à émettre éventuellement pour préserver les droits des titulaires de valeurs mobilières précédemment émises) ne pourront avoir pour effet de porter le capital social, actuellement fixé à 259 109 146 €, à un montant supérieur à 400 000 000 €.

b) et que le montant nominal maximum des valeurs mobilières représentatives de créances sur la Société qui pourront être émises dans le cadre de la présente délégation de pouvoirs est fixé à 600 000 000 € ou à la contrevaletur de ce montant,

le montant des primes d'émission et/ou de remboursement n'étant pas compris dans les plafonds ci-dessus fixés.

III. décide que :

a) si le directoire procède à l'émission d'actions avec maintien du droit préférentiel de souscription au profit des actionnaires, les actions non souscrites à titre irréductible seront attribuées aux actionnaires qui auront souscrit à titre réductible un nombre d'actions supérieur à celui qu'ils pouvaient souscrire à titre préférentiel, proportionnellement aux droits de souscription dont ils disposent et dans la limite de leurs demandes.

b) si les souscriptions à titre irréductible et réductible n'ont pas absorbé la totalité de l'augmentation de capital, le directoire pourra décider soit de limiter le montant de l'augmentation de capital au montant des souscriptions, sous la condition que ce montant atteigne les 3/4 au moins de l'augmentation de capital décidée, soit de répartir librement, en totalité ou en partie, les actions non souscrites, soit de les offrir au public.

c) en cas d'augmentation de capital par incorporation de bénéfices, réserves ou primes d'émission, les droits formant rompus ne seront pas négociables et les actions correspondantes seront vendues, les sommes provenant de la vente étant allouées aux titulaires des droits, 30 jours au plus tard après la date d'inscription à leur compte du nombre entier d'actions attribuées.

d) en cas d'émission de valeurs mobilières composées, les actionnaires ne disposeront d'aucun droit préférentiel de souscription sur les actions à émettre au profit des titulaires de ces valeurs mobilières.

IV. confère au directoire tous pouvoirs :

- pour décider du type de valeurs mobilières à émettre suivant les opportunités financières en France ou à l'étranger, fixer les caractéristiques et les modalités de leur émission en se conformant aux dispositions légales et réglementaires qui leur sont spécifiquement applicables.

- pour effectuer toutes formalités, notamment de publicité, conclure, s'il y a lieu, tout accord avec tout établissement de crédit pour garantir la bonne fin des émissions, apporter aux statuts les modifications qui en seront la conséquence et, généralement, faire le nécessaire.

V. La présente délégation se substitue aux délégations conférées au directoire par l'Assemblée Générale du 16 mai 2001 pour toute augmentation de capital.

Dixième résolution

Autorisation d'émettre des valeurs mobilières donnant accès au capital avec suppression du droit préférentiel de souscription

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport du Directoire et du rapport spécial des Commissaires aux Comptes, décide que les émissions d'actions, de valeurs mobilières ou de bons donnant accès, immédiatement ou à terme, à une quotité du capital social, visées dans la résolution précédente, pourront être réalisées, si le Directoire le juge opportun, en France ou à l'étranger, avec suppression du droit préférentiel de souscription, pour la totalité du plafond d'augmentation de capital fixé au paragraphe II a) de cette résolution.

L'Assemblée Générale déclare renoncer expressément à l'exercice de ce droit, pour le cas où le directoire userait de la faculté à lui conférée par la présente résolution, étant précisé que le prix d'émission pour chacune des actions qui seraient créées par souscription, conversion, échange ou exercice de bons de souscription, sera au moins égal à la moyenne des cours cotés à la Bourse de Paris, pendant 10 jours consécutifs choisis parmi les 20 jours qui précèdent le début de l'émission.

Onzième résolution

Autorisation d'augmenter le capital social en période d'OPA/OPE

L'Assemblée Générale décide que la délégation générale conférée au directoire aux termes des neuvième et dixième résolutions ci-dessus pour procéder à l'augmentation du capital social, avec ou sans droit préférentiel de souscription, jusqu'au montant maximum de 400 000 000 €, pourra être utilisée en période d'offre publique d'achat ou d'échange sur les titres de la société, jusqu'à la prochaine Assemblée

Générale appelée à statuer sur les comptes annuels de la société, à condition que l'augmentation envisagée ne soit pas réservée .

Douzième résolution

Autorisation d'augmenter le capital social réservée aux salariés

L'Assemblée Générale, statuant en application des dispositions de l'article L 225-129 – paragraphe VII du Code de Commerce, et après avoir pris connaissance du rapport du directoire et du rapport spécial des Commissaires aux Comptes, autorise le directoire, à augmenter le capital social, sur ses seules délibérations, en une ou plusieurs fois, dans les conditions prévues à l'article L 443-5 du Code du Travail, et dans la limite d'un montant nominal maximum de 15 000 000 €, par l'émission d'actions réservées aux salariés.

Elle confère tous pouvoirs au directoire aux fins de fixer souverainement le montant de l'augmentation ou des augmentations de capital dans la limite du plafond autorisé, l'époque de leur réalisation ainsi que les conditions et modalités de chaque augmentation. Il pourra arrêter le prix d'émission des actions nouvelles conformément aux dispositions de l'article L 443-5 du Code du Travail, leur mode de libération, les délais de souscription et les modalités de l'exercice du droit de souscription des salariés.

Le directoire disposera de tous pouvoirs nécessaires pour décider et exécuter tous actes, prendre toutes mesures, procéder à la modification corrélative des statuts et accomplir toutes formalités nécessaires en vue de la réalisation de l'augmentation de capital ainsi autorisée.

La présente autorisation est consentie pour une durée de vingt-six mois à compter de la présente assemblée.

Treizième résolution

Autorisation de réduire le capital par voie d'annulation d'actions rachetées par la société

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport du directoire et du rapport spécial des Commissaires aux Comptes, autorise le directoire à procéder sur ses seules délibérations à l'annulation des actions de la société qu'elle détient ou qu'elle pourrait détenir par suite d'achats réalisés dans le cadre de l'autorisation donnée par la huitième résolution ci-dessus, dans la limite de dix pour cent du capital de la société par périodes de vingt-quatre mois.

L'Assemblée Générale délègue tous pouvoirs au directoire pour procéder, s'il y a lieu, à une ou plusieurs réductions de capital en conséquence de l'annulation des actions précitées et en particulier modifier les statuts, effectuer toutes formalités de publicité et prendre toutes dispositions pour permettre directement ou indirectement la réalisation de cette ou ces réductions de capital.

Responsable du document de référence

Jean-Martin Folz
Président du Directoire de Peugeot S.A.

Attestation du responsable du document de référence

A notre connaissance, les données du présent document sont conformes à la réalité ; elles comprennent toutes les informations nécessaires aux investisseurs pour fonder leur jugement sur le patrimoine, l'activité, la situation financière, les résultats et les perspectives de l'émetteur ; elles ne comportent pas d'omissions de nature à en altérer la portée.

Le Président du Directoire
Jean-Martin Folz

Responsables du contrôle des comptes

Commissaires aux Comptes titulaires

Constantin Associés
14, rue Marius AUFAN
92300 Levallois-Perret

Coopers & Lybrand Audit
32, rue Guersant
75017 Paris

Date de début du premier mandat

Assemblée Générale Ordinaire
du 2 juin 1999

Assemblée Générale Ordinaire
du 25 juin 1997

Durée et date d'expiration des mandats

Du 2 juin 1999 jusqu'à l'Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice 2004

Commissaires aux Comptes suppléants

François-Xavier Ameye
26, rue de Marignan
75008 Paris

Louis-Pierre Schneider
32, rue Guersant
75017 Paris

Date de début du premier mandat

Assemblée Générale Ordinaire
du 2 juin 1999

Assemblée Générale Ordinaire
du 25 juin 1997

Durée et date d'expiration des mandats

Du 2 juin 1999 jusqu'à l'Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice 2004

Attestation des Commissaires aux Comptes

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de Commissaire aux Comptes de la société Peugeot S.A. et en application du règlement COB 98-01, nous avons procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes historiques donnés dans le présent document de référence.

Ce document a été établi sous la responsabilité du Président du Directoire. Il nous appartient d'émettre un avis sur la sincérité des informations qu'il contient portant sur la situation financière et les comptes.

Nos diligences ont consisté, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à apprécier la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes, à vérifier leur concordance avec les comptes ayant fait l'objet d'un rapport, à lire les autres informations contenues dans le document de référence, afin d'identifier le cas échéant, les incohérences significatives avec les informations sur la situation financière et les comptes, et de signaler les informations manifestement erronées que nous aurions relevées sur la base de notre connaissance générale de la société acquise dans le cadre de notre mission. Ce document ne contient pas d'informations prévisionnelles isolées résultant d'un processus d'élaboration structuré.

Les comptes annuels et les comptes consolidés pour les exercices clos le 31 décembre 2000, 2001 et 2002, arrêtés par le Directoire ont fait l'objet d'un audit par nos soins, selon les normes professionnelles applicables en France. Les comptes annuels et les comptes consolidés établis selon les principes comptables français ont été certifiés sans réserve ni observation à la fin de l'exercice 2002 et des deux exercices précédents.

Sur la base de ces diligences, nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes présentés dans ce document de référence.

Paris, le 30 avril 2003

Les Commissaires aux Comptes

Constantin Associés

Coopers & Lybrand Audit
Membre de PricewaterhouseCoopers

Jean-François Serval

Laurent Lévesque

Eric Bertier
Associé
Fondateur de Pouvoir
et Responsable Technique

Pierre-Bernard Anglade
Associé
et Mandataire social

Responsable de la Communication Financière

Valérie Magloire – Tél. : 01 40 66 54 59

T ableau de concordance du document de référence

Afin de faciliter la lecture du présent Rapport Annuel enregistré comme document de référence, le sommaire ci-dessous renvoie aux principales rubriques exigées dans le cadre du règlement 98-01 de la Commission des Opérations de Bourse et aux pages correspondantes du Rapport Annuel.

Sections	Rubriques	Pages
1.1	Noms et fonctions des responsables du document	245
1.2	Attestation des responsables	245
1.3	Nom et adresse des contrôleurs légaux	245
1.4	Politique d'information	23
3.1	Renseignements de caractère général concernant l'émetteur	234
3.2	Renseignements de caractère général concernant le capital	224
3.3	Répartition du capital et des droits de vote	225
3.4	Marché des titres de l'émetteur	239
3.5	Dividendes	25
4.1	Présentation de la Société et du Groupe	8 à 129
4.3	Effectifs	128
4.4	Politique d'investissement	39 et 111
4.7	Risques de l'émetteur	116 à 118 et 172 à 175
5.1	Comptes de l'émetteur et du Groupe	204 à 216 et 133 à 184
6.1	Composition et fonctionnement des organes de surveillance et de direction	18 à 22
6.2	Intérêts des dirigeants dans le capital	225
7.1	Evolution récente	119
7.2	Perspectives d'avenir	15

Thierry ARMENGAUD

Directeur Général
de Banque PSA Finance

Alain BALDEYROU

Direction Industrielle et des Fabrications,
Centre de Production de Trnava

Vincent BESSON

Direction Marque Citroën,
Produits Marchés

Michel BRICOUT

Direction Marque Citroën,
Commerce International

Patrick BRIENS

Direction Industrielle et des Fabrications,
Centre de Production de Mulhouse

Jean-Marie BROM

Direction Industrielle et des Fabrications,
Centre de Production de Poissy

Christian CARDOT

Direction Finance, Contrôle, Performance,
*Système Finances Gestion,
Comptabilité Automobile*

Alain CORDIER

Direction Finance, Contrôle, Performance,
Contrôle de Gestion

Louis DEFLINE

Président de Gefco

Yann DELABRIERE

Directeur de la Direction Finance,
Contrôle, Performance

Christian DELOUS

Direction Marque Peugeot,
Commerce International

Philippe DORGE

Direction des Relations et
Ressources Humaines,
Relations Sociales et Institutionnelles

Denis DUCHESNE

Direction Plates-Formes,
Techniques, Achats,
Plates-Formes en coopération

Xavier FELS

Directeur de la Direction
des Relations Extérieures

Jean-Martin FOLZ

Président du Directoire

Roger GARNIER

Direction Marque Peugeot,
Développement International

Pierre GOSSET

Direction Innovation et Qualité,
Qualité

Jean-Louis GREGOIRE

Directeur de la Direction
Politique Cadres

Bernard GUERREAU

Direction Marque Citroën,
Relations Institutionnelles

Bruno de GUIBERT

Direction Marque Peugeot,
Produits Marchés

Hervé GUYOT

Direction Plates-Formes,
Techniques, Achats,
Achats

Alain HAMM

Direction Industrielle et des Fabrications,
Centre de Production de Sochaux

Jean-Claude HANUS

Directeur de la Direction Juridique

Pascal HENAULT

Direction Innovation et Qualité,
Recherche et Innovation

Jean JACQUEMART

Direction Marque Citroën,
Commerce France

Yves JOUCHOUX

Direction Marque Peugeot,
Logistique Pièces de Rechange

Liliane LACOURT

Directeur de la Direction de
la Communication

Véronique LARRIEU-PELEGRY

Direction Marque Citroën,
Communication

Norbert LARTIGUE

Direction Plates-Formes,
Techniques, Achats,
Organes

Hubert LEHUCHER

Direction Marque Peugeot,
Commerce Europe

Jean-Paul LEVEL

Direction Plates-Formes,
Techniques, Achats,
Métiers Fonctionnels du Véhicule

HUBERT MAILLARD

Direction Plates-Formes,
Techniques, Achats,
Plate-Forme 1

Victor MALLO

Direction Stratégie et Produit Groupe,
Stratégie Industrielle

Daniel MARTEAU
Direction Stratégie et Produit Groupe,
Relations Constructeurs
et *Coopérations*

Gilles MICHEL
Directeur de la Direction Plates-Formes,
Techniques, Achats

Jean-Marc NICOLLE
Directeur de la Direction Stratégie
et Produit Groupe

Philippe PELLETIER
Direction Industrielle et des Fabrications,
Mécanique et Bruts

Bernard PELOUX
Direction Marque Citroën,
Pièces et Services

Christian PEUGEOT
Direction Marque Peugeot,
Marketing et Qualité

Robert PEUGEOT
Directeur de la Direction Innovation
et Qualité

Jacques PINAULT
Direction Plates-Formes,
Techniques, Achats,
Plate-Forme 2

Jean-Claude PLAY
Direction Industrielle et des Fabrications,
Coopération et Production Internationale

Yvan PLAZANET
Direction Industrielle et des Fabrications,
Centre de Production de Rennes

Jean-François POLUZOT
Direction Plates-Formes,
Techniques, Achats,
Plate-Forme 3

Jacques POMPANON
Direction des Relations et
Ressources Humaines,
Développement des Ressources Humaines

Corrado PROVERA
Direction Marque Peugeot,
Communication

Jean-Guy QUEROMES
Direction Plates-Formes,
Techniques, Achats,
Métiers Organiques du Véhicule

Jean-Louis REYNAL
Direction Plates-Formes,
Techniques, Achats,
Plate-Forme Organes

Javier RIERA NIEVES
Direction Industrielle et des Fabrications,
Centre de Production de Vigo

Gilles ROBERT
Direction Finance, Contrôle, Performance,
Finance Internationale

Alain ROJON
Direction Industrielle et des Fabrications,
Services Centraux

Sylvie RUCAR
Direction Finance, Contrôle, Performance,
Financement Trésorerie

Frédéric SAINT-GEOURS
Directeur Marque Peugeot

Henri SAINTIGNY
Chargé de Mission auprès du Président
du Conseil de Surveillance

Magda SALARICH
Direction Marque Citroën,
Marketing, Commerce Europe

Claude SATINET
Directeur Marque Citroën

Michel SCHREIBER
Direction Stratégie et Produit Groupe,
Produit et Marketing

Paul SEVIN
Direction Marque Peugeot,
Commerce France

François SOULMAGNON
Direction des Relations et
Ressources Humaines,
Formation et Conditions de Travail

Jean TANGUY
Direction Industrielle et des Fabrications,
Centre de Production d'Aulnay

Claude VAJSMAN
Direction Plates-Formes,
Techniques, Achats,
Gestion, Systèmes d'Information,
Moyens de Conception

Roland VARDANEGA
Directeur de la Direction Industrielle
et des Fabrications

Jean-Luc VERGNE
Directeur de la Direction des Relations
et Ressources Humaines

Daniel ZAMPARINI
Direction Innovation et Qualité,
Systèmes d'Information

Situation au 1^{er} mars 2005

Le présent rapport a été tiré 14 000 exemplaires.

Conception : Direction de la Communication de PSA PEUGEOT CITROËN

Photothèques : PSA PEUGEOT CITROËN - FAURECIA - Photo : X

Réalisation : Harrison&Wolf

Fabrication : ALTAVIA PRODITY

PEUGEOT S.A.

Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance
au capital de 259 109 146 Euros

Siège Social 75116 Paris - 75, avenue de La Grande-Armée
R.C.S. Paris B 552 100 554 - Siret 552 100 554 00021
Tél. : 33 (1) 40.66.55.11 - Fax : 33 (1) 40.66.54.11
internet : www.psa-peugeot-citroen.com