



Documents juridiques  
et financiers 2003



## Annexes au Rapport du Directoire

Comptes consolidés et notes aux états financiers consolidés	3
Comptes consolidés sur 5 ans	53
Liste des sociétés consolidées	57
Indicateurs sociaux et environnementaux	
Indicateurs sociaux	65
Indicateurs environnementaux – Consommations et émissions voitures	73
Indicateurs environnementaux – Consommations et émissions sites	75
Commentaires sur les comptes et le bilan de la société Peugeot S.A.	81
Comptes sociaux et Annexe	82
Comptes sociaux sur 5 ans	93
Filiales et participations au 31 décembre 2003	94
Inventaire des valeurs mobilières en portefeuille	96
Organes de Surveillance et de Direction	97
Renseignements concernant le capital	102

<b>Rapport du Président du Conseil de Surveillance sur le contrôle interne</b>	104
--	-----

## Rapports des Commissaires aux Comptes

Rapport des Commissaires aux Comptes sur les comptes consolidés	110
Rapport général des Commissaires aux Comptes sur les comptes annuels	111
Rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les conventions réglementées	112
Rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur le contrôle interne	114

## Informations sur la société Peugeot S.A.

Renseignements sur la société Peugeot S.A.	116
Organigramme	118
Informations boursières détaillées	120
Tableau des autorisations financières en vigueur	122

<b>Résolutions</b>	124
--------------------	-----

<b>Responsables du rapport et du contrôle des comptes - Visa AMF</b>	126
--	-----

<b>Table de concordance du document de référence</b>	128
--	-----

<b>Comité des Directeurs</b>	130
------------------------------	-----



# COMPTES DE RESULTATS CONSOLIDES

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES</b>			
<b>Chiffre d'affaires</b>	52 683	52 906	50 288
<b>Charges opérationnelles</b>			
Coûts des biens et services vendus	(40 558)	(40 196)	(38 647)
Frais généraux et commerciaux	(8 250)	(8 251)	(7 504)
Frais d'études, de recherche et de développement	(2 098)	(1 865)	(1 733)
	(50 906)	(50 312)	(47 884)
<b>Marge opérationnelle</b>	1 777	2 594	2 404
<b>Coût des départs anticipés de certains salariés</b>	(19)	(158)	(31)
<b>Autres produits et (charges)</b>			
Frais de rationalisation des structures (note 9)	(42)	(124)	(115)
Produits (frais) financiers nets (note 10)	(23)	(25)	(48)
Autres revenus et (charges) nets (note 11)	209	22	193
	144	(127)	30
<b>Résultat avant impôts des sociétés intégrées</b>	1 902	2 309	2 403
Impôts sur les résultats (note 13)	(563)	(666)	(750)
<b>Résultat net des sociétés industrielles et commerciales intégrées</b>	1 339	1 643	1 653
<b>ACTIVITES DE FINANCEMENT</b>			
<b>Chiffre d'affaires</b>			
Hors groupe	1 555	1 530	1 375
Intragroupe	169	170	212
	1 724	1 700	1 587
<b>Charges opérationnelles (note 12)</b>	(1 306)	(1 381)	(1 339)
<b>Marge opérationnelle</b>	418	319	248
<b>Autres produits et (charges)</b>	(5)	(3)	(4)
<b>Résultat avant impôts des sociétés intégrées</b>	413	316	244
Impôts sur les résultats (note 13)	(122)	(111)	(85)
<b>Résultat net des sociétés de financement intégrées</b>	291	205	159
<b>Résultat net des sociétés intégrées du groupe</b>	1 630	1 848	1 812
Part dans le résultat net des sociétés en équivalence (note 18 c)	46	22	9
Amortissements des écarts d'acquisition	(158)	(163)	(140)
<b>Résultat net de l'ensemble consolidé</b>	1 518	1 707	1 681
(Bénéfice) perte revenant aux intérêts minoritaires	(21)	(17)	10
<b>Résultat net - Part du groupe</b>	1 497	1 690	1 691
<b>Résultat net par action de 1 euro (note 51)</b>			
- nombre d'actions moyen en circulation	243 902 478	254 201 332	263 357 148
- en euros par action	6,14	6,65	6,42
<b>Résultat net dilué par action de 1 euro (note 51)</b>			
- nombre d'actions potentiel moyen	243 902 478	254 201 332	264 479 453
- en euros par action	6,14	6,65	6,40

Les notes figurant aux pages 9 à 51 font partie intégrante des états financiers consolidés.

# BILANS CONSOLIDÉS - ACTIF

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES</b>			
<b>Ecarts d'acquisition</b> (note 14)	1 964	2 120	2 225
<b>Immobilisations incorporelles</b> (note 15)	181	194	183
<b>Immobilisations corporelles</b> (note 16)	12 158	11 545	11 461
<b>Immobilisations financières</b>			
Créances et titres de détention durable (note 17)	591	929	624
Titres mis en équivalence (note 18)	550	351	215
Titres de participation (note 19)	63	85	238
	1 204	1 365	1 077
<b>Autres actifs immobilisés</b>			
Impôts différés à long terme	415	308	184
Autres valeurs immobilisées (note 20)	239	257	204
	654	565	388
<b>Actifs d'exploitation et réalisables à court terme</b>			
Valeurs d'exploitation (note 21)	6 660	6 167	6 218
Clients et effets à recevoir (note 22)	3 363	3 381	3 451
Impôts sur les sociétés à court terme (note 25)	702	980	935
Autres débiteurs (note 26)	2 636	2 619	2 585
<i>A recevoir des activités de financement</i>	210	238	306
	13 571	13 385	13 495
<b>Actifs financiers à court terme</b>			
Prêts	301	397	260
Titres de placement (note 27)	937	1 089	1 013
Trésorerie (note 28)	4 880	4 532	5 520
<i>Comptes ordinaires et prêts aux activités de financement</i>	205	97	123
	6 323	6 115	6 916
<b>Total activités industrielles et commerciales</b>	<b>36 055</b>	<b>35 289</b>	<b>35 745</b>
<b>ACTIVITES DE FINANCEMENT</b>			
<b>Ecarts d'acquisition</b> (note 14)	75	80	86
<b>Actifs immobilisés</b>			
Immobilisations incorporelles (note 15)	42	30	21
Immobilisations corporelles (note 16)	51	51	52
Titres de participation (note 19)	13	-	-
Impôts différés à long terme	40	47	29
Titres d'investissement	185	186	187
Autres	45	16	19
	376	330	308
<b>Créances sur la clientèle</b>			
Créances de financement (note 23)	17 185	15 732	15 740
Autres prêts accordés à la clientèle (note 24)	112	295	242
<i>Créances sur les activités industrielles et commerciales</i>	139	208	241
	17 436	16 235	16 223
<b>Autres actifs d'exploitation</b>			
Impôts sur les sociétés à court terme (note 25)	84	63	53
Autres débiteurs (note 26)	953	923	742
<i>A recevoir des activités industrielles et commerciales</i>	79	65	41
	1 116	1 051	836
<b>Actifs financiers à court terme</b>			
Titres de placement (note 27)	2 268	2 261	1 406
Trésorerie (note 28)	738	762	811
<i>A recevoir des activités industrielles et commerciales</i>	-	-	1
	3 006	3 023	2 218
<b>Total activités de financement</b>	<b>22 009</b>	<b>20 719</b>	<b>19 671</b>
<b>Total groupe</b>	<b>58 064</b>	<b>56 008</b>	<b>55 416</b>

Les notes figurant aux pages 9 à 51 font partie intégrante des états financiers consolidés.

# BILANS CONSOLIDÉS - PASSIF

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Capitaux propres - Part du groupe</b> (note 29)			
Capital social	243	259	259
Réserves et résultats nets consolidés	12 364	11 875	10 479
Titres d'autocontrôle	(16)	(568)	(51)
Ecart de conversion	(727)	(582)	(405)
	<b>11 864</b>	<b>10 984</b>	<b>10 282</b>
<b>ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES</b>			
<b>Intérêts minoritaires</b> (note 30)	617	640	689
<b>Provisions et passifs à long terme</b>			
Impôts différés à long terme	1 329	1 104	1 163
Provisions (note 31)	1 623	1 727	1 394
Autres passifs à long terme (note 32)	96	95	69
	<b>3 048</b>	<b>2 926</b>	<b>2 626</b>
<b>Emprunts à long terme</b> (note 33)	<b>3 609</b>	<b>3 499</b>	<b>3 635</b>
<b>Dettes d'exploitation à court terme</b>			
Fournisseurs d'exploitation et effets à payer	10 021	9 912	9 173
Impôts sur les sociétés à court terme (note 36)	368	646	808
Autres créanciers (note 37)	5 401	5 228	5 409
<i>Dû aux activités de financement</i>	<i>96</i>	<i>84</i>	<i>86</i>
	<b>15 886</b>	<b>15 870</b>	<b>15 476</b>
<b>Dettes financières à court terme</b>			
Emprunts à long terme partie à moins d'un an (note 33)	270	311	299
Autres financements à court terme et découverts bancaires (note 34)	2 350	2 451	3 920
<i>Découverts bancaires auprès des activités de financement</i>	<i>122</i>	<i>189</i>	<i>197</i>
	<b>2 742</b>	<b>2 951</b>	<b>4 416</b>
<b>Total activités industrielles et commerciales</b>	<b>25 902</b>	<b>25 886</b>	<b>26 842</b>
<b>ACTIVITES DE FINANCEMENT</b>			
<b>Intérêts minoritaires</b> (note 30)	70	91	103
<b>Provisions et passifs long terme</b>			
Impôts différés à long terme	170	150	122
Provisions (note 31)	53	53	45
Dettes subordonnées et autres	64	108	113
	<b>287</b>	<b>311</b>	<b>280</b>
<b>Dettes financières</b>			
Dettes envers les établissements de crédit	5 887	6 643	5 503
Autres emprunts	12 009	10 426	10 597
Comptes ordinaires créditeurs	169	145	172
	<b>18 065</b>	<b>17 214</b>	<b>16 272</b>
<b>Dettes à la clientèle</b>			
Dépôts de la clientèle	191	200	212
<i>Dépôts des activités industrielles et commerciales</i>	<i>132</i>	<i>97</i>	<i>123</i>
	<b>323</b>	<b>297</b>	<b>335</b>
<b>Autres dettes d'exploitation</b>			
Impôts sur les sociétés à court terme (note 36)	75	64	106
Autres créanciers (note 37)	1 195	923	890
<i>Dû aux activités industrielles et commerciales</i>	<i>283</i>	<i>238</i>	<i>306</i>
	<b>1 553</b>	<b>1 225</b>	<b>1 302</b>
<b>Total activités de financement</b>	<b>20 298</b>	<b>19 138</b>	<b>18 292</b>
<b>Total groupe</b>	<b>58 064</b>	<b>56 008</b>	<b>55 416</b>

Les notes figurant aux pages 9 à 51 font partie intégrante des états financiers consolidés.

# TABLEAUX DE FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDES

<i>(en millions d'euros)</i>	2003	2002	2001
<b>ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES</b>			
Résultat net des sociétés intégrées	1 339	1 643	1 653
Elimination des charges nettes sans effet sur la trésorerie			
- Dotations aux amortissements	2 214	2 165	1 974
- Dotations nettes aux provisions	(29)	352	8
- Variation des impôts différés à long terme	115	(80)	(107)
- Résultats sur cessions et autres	(113)	(38)	(97)
Dividendes reçus des sociétés en équivalence	21	17	9
<b>Marge brute d'autofinancement</b>	<b>3 547</b>	<b>4 059</b>	<b>3 440</b>
Variations des actifs et passifs d'exploitation (note 38)	(224)	330	(422)
<b>Flux des activités industrielles et commerciales liés à l'exploitation</b>	<b>3 323</b>	<b>4 389</b>	<b>3 018</b>
Cessions de titres de participation	6	5	23
Cessions d'immobilisations corporelles	142	172	443
Investissements en immobilisations corporelles	(3 007)	(2 790)	(2 938)
Acquisitions de sociétés consolidées	(225)	(56)	(1 575)
Acquisitions de titres de participation	(19)	(25)	(33)
Changements de périmètre et autres (note 39)	(20)	(268)	54
<b>Flux des activités industrielles et commerciales liés aux investissements</b>	<b>(3 123)</b>	<b>(2 962)</b>	<b>(4 026)</b>
<b>ACTIVITES DE FINANCEMENT</b>			
Résultat net des sociétés intégrées	291	205	159
Elimination des charges nettes sans effet sur la trésorerie	52	34	1
<b>Marge brute d'autofinancement</b>	<b>343</b>	<b>239</b>	<b>160</b>
Variations des actifs et passifs d'exploitation (note 38)	(92)	(282)	325
<b>Flux des activités de financement liés à l'exploitation</b>	<b>251</b>	<b>(43)</b>	<b>485</b>
<b>Flux des activités de financement liés aux investissements</b>	<b>(52)</b>	<b>80</b>	<b>68</b>
<b>TOUTES ACTIVITES</b>			
Dividendes versés			
- Aux actionnaires de Peugeot S.A.	(325)	(294)	(217)
- Aux minoritaires des filiales intégrées	(41)	(43)	(13)
Augmentations du capital et des primes	-	-	109
Acquisitions de titres d'autocontrôle	(147)	(517)	(458)
Variations des autres actifs et passifs financiers (note 40)	428	(1 666)	3 872
Autres	14	46	123
<b>Flux des opérations financières</b>	<b>(71)</b>	<b>(2 474)</b>	<b>3 416</b>
Mouvements de conversion	(4)	(27)	(24)
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie</b>	<b>324</b>	<b>(1 037)</b>	<b>2 937</b>
Trésorerie au début de l'exercice	5 294	6 331	3 394
<b>Trésorerie au 31 décembre</b>	<b>5 618</b>	<b>5 294</b>	<b>6 331</b>

Les notes figurant aux pages 9 à 51 font partie intégrante des états financiers consolidés.

# VARIATIONS 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
<b>Au 31 décembre 2000</b>	<b>9 361</b>	<b>278</b>	<b>276</b>	<b>9 515</b>	<b>(507)</b>	<b>(201)</b>
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'autocontrôle achetés	(458)	-	-	-	(458)	-
Titres d'autocontrôle annulés	-	(23)	(381)	(510)	914	-
Mouvement des écarts de conversion	(204)	-	-	-	-	(204)
<b>Au 31 décembre 2001</b>	<b>10 282</b>	<b>259</b>	<b>-</b>	<b>10 479</b>	<b>(51)</b>	<b>(405)</b>
Bénéfice de l'exercice 2002	1 690	-	-	1 690	-	-
Dividendes versés						
(1,15 euro par action de 1 euro)	(294)	-	-	(294)	-	-
Titres d'autocontrôle achetés	(517)	-	-	-	(517)	-
Mouvement des écarts de conversion	(177)	-	-	-	-	(177)
<b>Au 31 décembre 2002</b>	<b>10 984</b>	<b>259</b>	<b>-</b>	<b>11 875</b>	<b>(568)</b>	<b>(582)</b>
Bénéfice de l'exercice 2003	1 497	-	-	1 497	-	-
Dividendes versés						
(1,35 euro par action de 1 euro)	(325)	-	-	(325)	-	-
Titres d'autocontrôle achetés	(147)	-	-	-	(147)	-
Titres d'autocontrôle annulés	-	(16)	-	(683)	699	-
Mouvement des écarts de conversion	(145)	-	-	-	-	(145)
<b>Au 31 décembre 2003</b>	<b>11 864</b>	<b>243</b>	<b>-</b>	<b>12 364</b>	<b>(16)</b>	<b>(727)</b>

Les notes figurant aux pages 9 à 51 font partie intégrante des états financiers consolidés.

# NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDES

## POUR LES EXERCICES CLOS LES 31 DECEMBRE 2003, 2002 ET 2001

	Page
<b>Généralités</b>	
Note 1 - Principes comptables	9
Note 2 - Effets de l'application des US GAAP	12
Note 3 - Périmètre de consolidation	14
Note 4 - Information par secteurs d'activités et zones géographiques	15
Note 5 - Information de synthèse au niveau du groupe	18
<b>Comptes de résultats</b>	
Note 6 - Chiffres d'affaires trimestriels	19
Note 7 - Frais de personnel	19
Note 8 - Dotations aux amortissements des immobilisations corporelles des activités industrielles et commerciales	19
Note 9 - Frais de rationalisation des structures des activités industrielles et commerciales	19
Note 10 - Produits (frais) financiers nets des activités industrielles et commerciales	19
Note 11 - Autres revenus et (charges) nets des activités industrielles et commerciales	20
Note 12 - Charges opérationnelles des activités de financement	20
Note 13 - Impôts sur les résultats	20
<b>Bilans - Actif</b>	
Note 14 - Ecart d'acquisition	21
Note 15 - Immobilisations incorporelles	22
Note 16 - Immobilisations corporelles	23
Note 17 - Créances et titres de détention durable	24
Note 18 - Titres mis en équivalence	24
Note 19 - Titres de participation	25
Note 20 - Autres valeurs immobilisées	26
Note 21 - Valeurs d'exploitation	26
Note 22 - Clients et effets à recevoir nets	26
Note 23 - Créances de financement	27
Note 24 - Autres prêts accordés à la clientèle par les activités de financement	28
Note 25 - Actifs d'impôts sur les sociétés à court terme	28
Note 26 - Autres débiteurs	28
Note 27 - Titres de placement	29
Note 28 - Trésorerie	29
<b>Bilans - Passif</b>	
Note 29 - Capitaux propres - Part du groupe	29
Note 30 - Intérêts minoritaires	31
Note 31 - Provisions à long terme	31
Note 32 - Autres passifs à long terme des activités industrielles et commerciales	32
Note 33 - Emprunts à long terme des activités industrielles et commerciales	32
Note 34 - Autres financements à court terme et découverts bancaires des activités industrielles et commerciales	33
Note 35 - Emprunts des activités de financement	33
Note 36 - Passifs d'impôts sur les sociétés à court terme	35
Note 37 - Autres créanciers	35
<b>Tableaux de flux de trésorerie</b>	
Note 38 - Variation des actifs et passifs d'exploitation	35
Note 39 - Changements de périmètre et autres	37
Note 40 - Variation des autres actifs et passifs financiers	37
<b>Informations complémentaires</b>	
Note 41 - Position financière nette des activités industrielles et commerciales	37
Note 42 - Lignes de crédit	37
Note 43 - Rentabilité des capitaux employés	38
Note 44 - Départs anticipés de certains salariés	39
Note 45 - Engagements de retraites complémentaires, indemnités de départ et engagements sociaux assimilés	40
Note 46 - Gestion des risques de change et de taux d'intérêt	43
Note 47 - Risque actions	46
Note 48 - Evaluation des instruments financiers	47
Note 49 - Engagements hors bilan et facteurs de risques	48
Note 50 - Echancier des obligations et engagements	49
Note 51 - Résultat net par action	50
Note 52 - Rémunération des dirigeants	50
Note 53 - Honoraires des Commissaires aux Comptes	51
Note 54 - Evénements postérieurs à la clôture	51

## → 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.

Les comptes consolidés de l'exercice 2003 ainsi que les notes annexes y afférant ont été arrêtés par le Directoire de Peugeot S.A. le 2 février 2004.

### 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.

Certaines sociétés qui répondent à ces principes ne sont pas consolidées dans la mesure où aucun des critères suivants n'est atteint :

- chiffre d'affaires : 50 millions d'euros,
- total du bilan : 20 millions d'euros,
- endettement financier : 5 millions d'euros.

Dans ce cas leurs titres 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 ELEMENTS 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 ;
- 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 A DES ESTIMATIONS DANS L'ARRETE 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, dans la limite du profit net global de l'opération.

L'éventuel produit complémentaire de cession finale est constaté sur la période sur laquelle intervient la vente du véhicule d'occasion.

Si la marge nette globale 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 les 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 cédées 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.

Ceux d'entre eux dont le montant variable est lié au chiffre d'affaires sont enregistrés en diminution de celui-ci.

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 et des pièces détachées 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'ETUDES, DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT**

Les frais d'études, de recherche et de développement, y compris ceux de la recherche en méthode de production sont passés en charges 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 OPERATIONNELLE**

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) ECARTS 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.

Par ailleurs, le groupe effectue sur les unités de reporting des tests de perte de valeur qui peuvent déboucher sur d'éventuels amortissements exceptionnels de ces écarts d'acquisition.

#### **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 - 30
Matériels et outillages	4 - 16
Matériels informatiques	3 - 4
Matériels de transport et de manutention	4 - 7
Agencements et installations	10 - 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 33 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 ELEMENTS DE L'ACTIF IMMOBILISE**

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 (note 14 a) 2).

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.

## **N) IMPOSITION DIFFEREE**

### **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 CREANCES 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) TRESORERIE**

Ce poste est exclusivement constitué de liquidités en comptes courants bancaires, de parts d'OPCVM de trésorerie et de titres de créances négociables, qui sont mobilisables ou cessibles à très court terme et ne présentent pas de risque significatif de perte de valeur en cas d'évolution des taux d'intérêt. Depuis 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.

Le montant concerné en 2001, peu significatif, n'a pas été reclassé (note 28 a).

A compter de l'exercice 2003, les réserves de sécurité disponibles à tout moment, constituées par le groupe Banque PSA Finance dans le cadre de sa stratégie de financement, investies en OPCVM et en titres de créances négociables ne sont plus comptabilisées en trésorerie mais en placements à court terme. Les montants concernés sont indiqués en note 27 b).

## **R) RETRAITES COMPLEMENTAIRES, INDEMNITES DE DEPART ET ENGAGEMENTS SOCIAUX ASSIMILES**

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 45.

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 45 b),
- pour certaines filiales implantées aux Etats-Unis d'Amérique, la couverture des frais médicaux (note 45 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'autocontrôle 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'autocontrôle.

Le produit de la cession éventuelle des actions d'autocontrôle 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 RESULTAT NET DU GROUPE

L'application des principes comptables généralement admis aux Etats-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 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)	2003	2002	2001
<b>Contrepartie</b>			
- Actif incorporel	36	54	33
- Capitaux propres	789	587	80
<b>Total provision</b>	<b>825</b>	<b>641</b>	<b>113</b>

#### *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 l'activation de cette nature de frais si certaines conditions ne sont pas remplies.

#### *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 1<sup>er</sup> 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.

En l'absence d'amortissement exceptionnel dans les comptes aux normes françaises, il convient d'annuler les amortissements courants, effectués depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002.

Dans le cas d'un amortissement exceptionnel, les comptes aux normes US enregistrent tout ou partie des amortissements courants jusque-là non reconnus.

#### *Titrization*

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 pertes 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 46.

L'application de la norme FAS 133 a été évaluée en distinguant les effets au 1<sup>er</sup> janvier 2001 de ceux des différents exercices postérieurs au 1<sup>er</sup> janvier 2001.

L'effet en résultat correspond d'une part à l'inefficacité de la couverture sur des couvertures de juste valeur et, d'autre part, à la variation de la juste valeur d'instruments non désignés comme couverture au sens du FAS 133.

#### *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**

<i>(en millions d'euros)</i>	2003	2002	2001
<b>Capitaux propres suivant les règles françaises</b>	<b>11 864</b>	<b>10 984</b>	<b>10 282</b>
Provision complémentaire sur les engagements de retraites	(789)	(587)	(80)
Frais de restructuration			
- Evaluation des plans	12	43	21
- Frais de restructuration affectés aux écarts d'acquisition	(12)	(12)	(12)
Frais de développement refacturables inclus dans les stocks			
- Produits par le groupe	(166)	(143)	(91)
- Reçus en apport	(1)	(1)	(1)
Ecart d'acquisition			
- Nouveaux écarts	(94)	(94)	-
- Amortissement des écarts antérieurement constatés	256	128	-
Titrisation	56	46	23
Instruments dérivés et couvertures			
- Effet au 1 <sup>er</sup> janvier 2001	(13)	(13)	(13)
- Effet postérieur	88	35	13
Valorisation des titres de placement	209	292	483
Titres d'autocontrôle affectés aux plans d'options	(150)	(112)	(64)
Impôts	135	41	(130)
Intérêts minoritaires	9	34	17
<b>Situation nette suivant les US GAAP</b>	<b>11 404</b>	<b>10 641</b>	<b>10 448</b>

### 3. Effets sur le résultat

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Résultat net suivant les règles françaises</b>	<b>1 497</b>	<b>1 690</b>	<b>1 691</b>
Frais de restructuration			
- Evaluation des plans	(31)	22	21
- Frais de restructuration affectés aux écarts d'acquisition	-	-	(12)
Frais de développement refacturables inclus dans les stocks			
- Produits par le groupe	(23)	(52)	(75)
- Reçus en apport	-	-	(1)
Écarts d'acquisition			
- Nouveaux écarts	-	(94)	-
- Amortissement des écarts antérieurement constatés	128	128	-
Titrisation	10	23	23
Provision pour risque de non conversion	-	-	(27)
Instruments dérivés et couvertures			
- Effet au 1 <sup>er</sup> janvier 2001	-	-	(13)
- Effet postérieur			
• Inefficacité de la couverture	12	(3)	(3)
• Non couverture au sens de FAS 133	41	25	16
Impôts	(1)	(60)	21
Intérêts minoritaires	(24)	9	9
<b>Résultat net suivant les US GAAP</b>	<b>1 609</b>	<b>1 688</b>	<b>1 650</b>
<b>Résultat par action de 1 euro en circulation (*)</b>	<b>6,68</b>	<b>6,70</b>	<b>6,29</b>
<b>Résultat par action de 1 euro après dilution (*)</b>	<b>6,68</b>	<b>6,70</b>	<b>6,27</b>

(\*) La moyenne des actions en circulation (note 51) est recalculée sous déduction des actions propres inscrites en "Titres de placement".

### B) DETERMINATION DU RESULTAT 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)	2003	2002	2001
<b>Résultat net suivant les US GAAP</b>	<b>1 609</b>	<b>1 688</b>	<b>1 650</b>
Mouvements des écarts de conversion	(145)	(177)	(204)
Provision complémentaire sur les engagements de retraite	(202)	(507)	(80)
Provision pour risque de non conversion	-	-	27
Valorisation des titres de placement	(83)	(191)	483
Impôts différés	95	232	(155)
Intérêts minoritaires	(1)	8	-
<b>Résultat global (comprehensive income)</b>	<b>1 273</b>	<b>1 053</b>	<b>1 721</b>

### → NOTE 3 - Périmètre de consolidation

#### A) NOMBRE DE SOCIETES CONSOLIDEES

##### 1. Ventilation à la clôture

	2003	2002	2001
<b>Intégration globale</b>			
Sociétés industrielles et commerciales	306	288	265
Sociétés de financement	26	27	28
	<b>332</b>	<b>315</b>	<b>293</b>
<b>Mise en équivalence</b>			
Sociétés industrielles et commerciales	31	29	24
	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>24</b>
<b>Nombre de sociétés à la clôture</b>	<b>363</b>	<b>344</b>	<b>317</b>

##### 2. Evolution durant l'exercice

	2003	2002	2001
<b>Nombre de sociétés à l'ouverture</b>	<b>344</b>	<b>317</b>	<b>257</b>
Nouvelles sociétés			
- Constructeurs automobiles	1	2	-
- Importateurs automobiles	1	4	3
- Concessionnaires automobiles	10	4	5
- Equipementiers automobiles	13	12	57
- Transporteurs	1	-	2
- Autres sociétés industrielles et commerciales	4	14	1
- Sociétés de financement	-	1	2
Sociétés déconsolidées	(1)	(4)	(6)
Sociétés absorbées et autres	(10)	(6)	(4)
<b>Nombre de sociétés à la clôture</b>	<b>363</b>	<b>344</b>	<b>317</b>

#### B) EVOLUTIONS SIGNIFICATIVES DU PERIMETRE EN 2003

##### 1. Dongfeng Peugeot Citroën Automobile - DPCA

Comme suite aux accords signés le 25 octobre 2002 entre PSA PEUGEOT CITROËN et Dongfeng Motor, 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 ces deux actionnaires de référence portée à 32 %. Cette participation passera à 50 % dès validation par les autorités chinoises des contrats de rachat par ces deux actionnaires, des participations au capital de DPCA détenues par les banques françaises et les institutions financières chinoises.

La mise en équivalence a évolué à due concurrence.

Au 31 décembre 2003, les comptes de cette société retraités aux normes du groupe ne sont plus en décalage par rapport à la date de clôture des comptes du groupe. A fin décembre 2002, le décalage était de trois mois. Les comptes de l'exercice 2003 enregistrent en conséquence les résultats de l'activité de quinze mois (octobre 2002 à décembre 2003).

## 2. PCA Slovakia SRO / Trnava Invest 1

Afin de compléter son dispositif de production européen, le groupe a retenu le site de Trnava situé près de Bratislava pour y implanter une usine de production de petits véhicules de la plateforme 1 dont l'activité démarrera en 2006.

La société PCA Slovakia SRO a été créée le 1<sup>er</sup> octobre 2003 ; elle a acquis le même jour la société Trnava Invest1 propriétaire des terrains.

Le premier bâtiment est en cours de construction ; l'investissement total prévu est de 700 millions d'euros.

### C) IMPACTS DES CHANGEMENTS DE PERIMETRES DE CONSOLIDATION SUR LES DONNEES CONSOLIDEES

L'impact des changements de périmètres de consolidation sur les données consolidées de résultat n'est pas significatif.

## → NOTE 4 - Information par secteurs d'activités et zones géographiques

### A) SECTEURS D'ACTIVITES

#### 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 équipement automobile, constituée du groupe Faurecia, spécialisée 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 spécialisée 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 :

2003 (en millions d'euros)	Automobile	Equipelement automobile	Transport et logistique	Autres	Eliminations	Total
Chiffre d'affaires						
- de l'activité (hors groupe)	43 453	7 733	988	509	-	52 683
- ventes interactivités (groupe)	231	2 390	1 754	459	(4 834)	-
<b>Total</b>	<b>43 684</b>	<b>10 123</b>	<b>2 742</b>	<b>968</b>	<b>(4 834)</b>	<b>52 683</b>
Coûts opérationnels	(42 172)	(7 430)	(845)	(459)	-	(50 906)
Marge opérationnelle	1 281	303	143	50	-	1 777
Produits (frais) financiers nets	33	(83)	(9)	36	-	(23)
Bénéfice avant impôts des sociétés intégrées	1 337	187	132	246	-	1 902
Résultat brut des sociétés mises en équivalence	53	4	-	-	-	57
Immobilisations incorporelles	125	20	36	-	-	181
Immobilisations corporelles	10 262	1 484	282	130	-	12 158
Investissements en immobilisations corporelles	2 574	354	54	25	-	3 007
Dotations aux amortissements des immobilisations corporelles, y compris outillages spécifiques	1 843	316	35	20	-	2 214
Frais d'études, de recherche et de développement	1 840	241	-	17	-	2 098
Marge brute d'autofinancement	2 888	411	130	118	-	3 547

<b>2002</b> <i>(en millions d'euros)</i>	Automobile	Equipement automobile	Transport et logistique	Autres	Eliminations	Total
Chiffre d'affaires						
- de l'activité (hors groupe)	43 727	7 662	979	538	-	52 906
- ventes interactivités (groupe)	224	2 204	1 667	465	(4 560)	-
<b>Total</b>	<b>43 951</b>	<b>9 866</b>	<b>2 646</b>	<b>1 003</b>	<b>(4 560)</b>	<b>52 906</b>
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

<b>2001</b> <i>(en millions d'euros)</i>	Automobile	Equipement automobile	Transport et logistique	Autres	Eliminations	Total
Chiffre d'affaires						
- de l'activité (hors groupe)	41 306	7 452	983	547	-	50 288
- ventes interactivités (groupe)	218	2 159	1 660	429	(4 466)	-
<b>Total</b>	<b>41 524</b>	<b>9 611</b>	<b>2 643</b>	<b>976</b>	<b>(4 466)</b>	<b>50 288</b>
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	-	-	183
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

## 2. 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 GEOGRAPHIQUES

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
<b>2003</b>					
Chiffre d'affaires	44 190	2 416	1 162	4 915	52 683
Immobilisations incorporelles	165	2	2	12	181
Immobilisations corporelles	11 437	240	317	164	12 158
Investissements	2 796	104	56	50	3 007
<b>2002</b>					
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
<b>2001</b>					
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

## 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

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Chiffre d'affaires</b>			
Activités industrielles et commerciales	52 683	52 906	50 288
Activités de financement hors groupe	1 555	1 530	1 375
<b>Chiffre d'affaires consolidé (note 6)</b>	<b>54 238</b>	<b>54 436</b>	<b>51 663</b>
- Europe de l'Ouest	45 712	46 874	44 750
- Autres pays d'Europe	2 416	2 174	1 670
- Amérique latine	1 195	1 276	1 541
- Reste du monde	4 915	4 112	3 702
<b>Marge opérationnelle</b>			
Activités industrielles et commerciales	1 777	2 594	2 404
Activités de financement hors groupe	418	319	248
<b>Marge opérationnelle consolidée</b>	<b>2 195</b>	<b>2 913</b>	<b>2 652</b>
<b>Résultat avant impôt des sociétés intégrées</b>			
Activités industrielles et commerciales	1 902	2 309	2 403
Activités de financement hors groupe	413	316	244
<b>Résultat avant impôt des sociétés intégrées</b>	<b>2 315</b>	<b>2 625</b>	<b>2 647</b>
<b>Impôt groupe</b>	<b>(685)</b>	<b>(777)</b>	<b>(835)</b>
<b>Résultat net des sociétés intégrées</b>	<b>1 630</b>	<b>1 848</b>	<b>1 812</b>
<b>Immobilisations incorporelles</b>	<b>223</b>	<b>224</b>	<b>204</b>
<b>Immobilisations corporelles</b>	<b>12 209</b>	<b>11 596</b>	<b>11 513</b>
<b>Total bilan</b>			
Cumul des activités industrielles et commerciales et des activités de financement	58 064	56 008	55 416
Elimination des comptes interactifs	(633)	(608)	(712)
<b>Total bilan consolidé toutes activités</b>	<b>57 431</b>	<b>55 400</b>	<b>54 704</b>
<b>Investissements en immobilisations corporelles</b>			
Activités industrielles et commerciales	3 007	2 790	2 938
Activités de financement	13	12	9
<b>Investissements consolidés</b>	<b>3 020</b>	<b>2 802</b>	<b>2 947</b>
<b>Cessions d'immobilisations corporelles</b>			
Activités industrielles et commerciales	142	172	443
Activités de financement	7	5	7
<b>Cessions consolidées</b>	<b>149</b>	<b>177</b>	<b>450</b>
<b>Dotations aux amortissements des immobilisations corporelles</b>	<b>2 221</b>	<b>2 174</b>	<b>1 980</b>
<b>Marge brute d'autofinancement</b>			
Activités industrielles et commerciales	3 547	4 059	3 440
Activités de financement	343	239	160
<b>Marge brute d'autofinancement consolidée</b>	<b>3 890</b>	<b>4 298</b>	<b>3 600</b>

## → NOTE 6 - Chiffres d'affaires trimestriels

Les chiffres d'affaires du groupe se répartissent comme suit par trimestre :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
1 <sup>er</sup> trimestre	13 841	13 439	12 746
2 <sup>e</sup> trimestre	13 922	13 932	13 466
3 <sup>e</sup> trimestre	12 360	12 804	11 917
4 <sup>e</sup> trimestre	14 115	14 261	13 534
<b>Total</b>	<b>54 238</b>	<b>54 436</b>	<b>51 663</b>

## → NOTE 7 - Frais de personnel

Les frais de personnel inscrit à l'effectif des sociétés du groupe se ventilent comme suit :

### A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Automobile	5 775	5 569	5 339
Équipement automobile	1 863	1 877	1 745
Transport et logistique	320	290	276
Autres	150	184	178
<b>Total</b>	<b>8 108</b>	<b>7 920</b>	<b>7 538</b>

### B) ACTIVITES DE FINANCEMENT

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
	109	115	111

## → 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)	2003	2002	2001
Outillages spécifiques	666	681	518
Autres immobilisations corporelles	1 555	1 491	1 468
Subventions d'équipements	(7)	(7)	(12)
<b>Total</b>	<b>2 214</b>	<b>2 165</b>	<b>1 974</b>

## → NOTE 9 - Frais de rationalisation des structures des activités industrielles et commerciales

### A) VENTILATION PAR NATURE

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Coûts de réduction d'effectifs	39	114	104
Coûts d'arrêt de production	3	10	11
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>124</b>	<b>115</b>

### B) EFFECTIFS CONCERNES PAR LES REDUCTIONS

(en nombre de personnes)	2003	2002	2001
France	376	500	339
Espagne	17	583	279
Royaume-Uni	10	87	-
Autres pays d'Europe	619	840	541
États-Unis	-	31	373
Chili	99	-	-
Argentine	15	588	444
Autres pays hors Europe	7	-	-
<b>Total</b>	<b>1 143</b>	<b>2 629</b>	<b>1 976</b>

## → 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)	2003	2002	2001
Frais financiers	(526)	(516)	(502)
Produits financiers	458	447	404
Intérêts intercalaires capitalisés	45	44	50
<b>Total</b>	<b>(23)</b>	<b>(25)</b>	<b>(48)</b>

## → 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)	2003	2002	2001
Plus-values nettes sur cessions d'éléments d'actif	184	89	214
Modification des régimes de retraite complémentaire	2	(101)	-
Reprise de provision sur obligations converties	-	-	27
Produits (pertes) de change nets	23	22	(24)
Dotations nettes aux provisions pour risques et dépréciation d'actifs long terme	(8)	(8)	(15)
Revenus des titres de participation	8	20	5
Autres	-	-	(14)
<b>Total</b>	<b>209</b>	<b>22</b>	<b>193</b>

Les plus-values nettes sur cessions d'éléments d'actif comprennent :

- en 2003 et 2002, des profits sur cessions de titres de placement court terme pour des montants respectifs de 160 millions d'euros et 89 millions d'euros ;
- en 2001, un profit sur cessions d'un ensemble d'immeubles situés en région parisienne pour 228 millions d'euros.

La modification des régimes de retraite complémentaire avait engendré en 2002, une charge de 101 millions d'euros ; les modalités ont été définies dans la note 46 a) des états financiers de l'exercice 2002.

## → NOTE 12 - Charges opérationnelles des activités de financement

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Intérêts et charges bancaires	(680)	(783)	(791)
Commissions d'apporteurs	(233)	(212)	(192)
Autres coûts d'acquisition	(18)	(21)	(18)
Frais de structure	(299)	(303)	(270)
Pertes nettes sur créances douteuses	(76)	(62)	(68)
<b>Total</b>	<b>(1 306)</b>	<b>(1 381)</b>	<b>(1 339)</b>

## → 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)	2003	2002	2001
<b>Impôts courants</b> (note 13 b)			
- Impôts sur les bénéfices	(530)	(726)	(982)
- Impôts sur distributions intragroupe effectuées	(6)	(8)	(3)
<b>Impôts différés</b>			
- Impôts différés de la période	(122)	(30)	135
- Impôts sur distributions intragroupe prévues	(2)	4	4
- Provisions sur actifs d'impôts différés (note 13 d)	(25)	(17)	(16)
- Effets de changement de taux en France (note 13 c)	-	-	27
<b>Total</b>	<b>(685)</b>	<b>(777)</b>	<b>(835)</b>
Activités industrielles et commerciales	(563)	(666)	(750)
Activités de financement	(122)	(111)	(85)

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<sup>er</sup> janvier 2000, la société Peugeot S.A. a renouvelé son option pour le régime d'intégration fiscale de droit commun prévu à l'article 223 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 n).

Le taux de base de l'impôt sur les sociétés en France est de 33,33 %.

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 %.

La loi de finance n° 2000-1352 du 30 décembre 2000 a diminué le taux de la contribution additionnelle initialement fixé à 10 % de l'impôt de base dû. De 6 % en 2001, elle est passée à 3 % depuis 2002. Les encours nets d'impôts différés ont été diminués en conséquence au 31 décembre 2001.

D) Au 31 décembre, les actifs d'impôts différés sur déficits s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Valeurs brutes	430	419	263
Provisions pour dépréciation	(216)	(165)	(132)
Valeurs nettes	214	254	131

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)	2003	2002	2001
<b>Taux d'impôt légal en France pour l'exercice</b>	(35,4)	(35,4)	(36,4)
- Changement du taux en France (note 13 c)	-	-	1,0
- Différences permanentes	(0,1)	(0,9)	(0,5)
- Résultat taxable à taux réduit (France)	1,9	1,4	0,6
- Crédits d'impôts	1,9	0,9	0,8
- Effet des différences de taux à l'étranger et autres	3,2	5,1	3,6
- Actifs sur déficits provisionnés (note 13 d)	(1,1)	(0,7)	(0,6)
<b>Total</b>	<b>(29,6)</b>	<b>(29,6)</b>	<b>(31,5)</b>

## → NOTE 14 - Ecarts d'acquisition

### A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

#### 1. Détail par société détenue

2003 (en millions d'euros)	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Faurecia			
- sur opération Bertrand Faure	839	(255)	584
- sur opération Sommer Allibert	166	(21)	145
Groupe Sommer Allibert	1 212	(173)	1 039
Faurecia Exhaust Systems	171	(34)	137
Autres filiales de Faurecia	54	(19)	35
Gefco GmbH & Co KG	36	(36)	-
Dongfeng Peugeot Citroën Automobile	12	(1)	11
Peugeot Automotiv Pazarlama AS (Popas)	12	(1)	11
Automoviles Citroën España	2	-	2
<b>Total</b>	<b>2 504</b>	<b>(540)</b>	<b>1 964</b>

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 GmbH & Co KG	36	(7)	29
Peugeot Automotiv Pazarlama AS (Popas)	12	-	12
<b>Total</b>	<b>2 543</b>	<b>(423)</b>	<b>2 120</b>

(\*) En 2002, les actifs et passifs identifiables ont été 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 GmbH & Co KG	36	(5)	31
<b>Total</b>	<b>2 796</b>	<b>(571)</b>	<b>2 225</b>

## 2. Evolution du poste écarts d'acquisition

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Valeurs nettes à l'ouverture</b>	<b>2 120</b>	<b>2 225</b>	<b>1 054</b>
Acquisition de Sommer Allibert	1	99	1 112
Apport des titres SIT (Sommer Allibert) à Faurecia	-	-	166
Autres nouveaux écarts	32	14	69
Effets de la conversion	(32)	(58)	17
Amortissements courants	(129)	(128)	(118)
Amortissements exceptionnels	(28)	(32)	(75)
<b>Valeurs nettes à la clôture</b>	<b>1 964</b>	<b>2 120</b>	<b>2 225</b>

### Faurecia

En 2003, la valeur comptable des actifs de chacun des métiers de Faurecia, incluant les écarts d'acquisition, a fait l'objet d'une comparaison avec la somme des flux de trésorerie futurs, actualisés, issus des dernières prévisions.

L'extrapolation des prévisions de la dernière année du plan 2007, projetée à l'infini, est déterminée en appliquant un taux de croissance de 1,5 %.

Des experts indépendants ont été consultés. Les différentes hypothèses retenues ont permis de déterminer des taux d'actualisation s'établissant entre 6,3 % et 8,0 %.

La comparaison des valeurs comptables de ces actifs, au 31 décembre 2003, aux sommes des flux de trésorerie actualisés correspondants, calculés en utilisant ces différents taux, ne justifie pas de dépréciation des écarts d'acquisition inscrits au bilan.

En 2002, la comparaison effectuée sur la base des prévisions 2006 du plan à moyen terme, d'un taux de croissance de 1,5 % et d'un taux d'actualisation de 7,5 % avait conduit à la même conclusion.

#### **Gefco GmbH & Co KG**

En 2003, la valeur comptable des actifs de Gefco GmbH & Co KG incluant les écarts d'acquisition, a 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 7,8 % et l'extrapolation de la dernière année du plan 2006 projetée à l'infini est déterminée en appliquant un taux de croissance de 2 %.

Cette comparaison a conduit à pratiquer un amortissement exceptionnel complémentaire.

A la clôture de l'exercice, la totalité de l'écart d'acquisition dégagé à l'origine est ramené à une valeur nulle.

#### **Peugeot Citroën Argentina**

Les amortissements exceptionnels en 2001 concernent Peugeot Citroën Argentina et comprennent :

- 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 I).

#### **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) ACTIVITES DE FINANCEMENT**

Ce poste ne concerne que la société Crédipar.

Il s'élève à une valeur brute de 100 millions d'euros, amortie sur 20 ans, à hauteur de 25 millions d'euros au 31 décembre 2003, soit une valeur nette de 75 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 g).

La ventilation des immobilisations incorporelles se présente comme suit :

### **A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES**

<b>2003</b> <i>(en millions d'euros)</i>	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Logiciels	355	(213)	142
Autres immobilisations incorporelles	154	(115)	39
<b>Total</b>	<b>509</b>	<b>(328)</b>	<b>181</b>

<b>2002</b> <i>(en millions d'euros)</i>	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Logiciels	325	(170)	155
Autres immobilisations incorporelles	153	(114)	39
<b>Total</b>	<b>478</b>	<b>(284)</b>	<b>194</b>

<b>2001</b> <i>(en millions d'euros)</i>	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Logiciels	265	(107)	158
Autres immobilisations incorporelles	60	(35)	25
<b>Total</b>	<b>325</b>	<b>(142)</b>	<b>183</b>

### **B) ACTIVITES DE FINANCEMENT**

<b>2003</b> <i>(en millions d'euros)</i>	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Logiciels	62	(20)	42
Autres immobilisations incorporelles	5	(5)	-
<b>Total</b>	<b>67</b>	<b>(25)</b>	<b>42</b>

<b>2002</b> <i>(en millions d'euros)</i>	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Logiciels	36	(7)	29
Autres immobilisations incorporelles	6	(5)	1
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>(12)</b>	<b>30</b>

<b>2001</b> <i>(en millions d'euros)</i>	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Logiciels	26	(7)	19
Autres immobilisations incorporelles	6	(4)	2
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>(11)</b>	<b>21</b>

## → NOTE 16 - Immobilisations corporelles

### A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

#### 1. Valeur des immobilisations corporelles

2003 (en millions d'euros)	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Terrains	396	(11)	385
Constructions	4 687	(2 406)	2 281
Matériels et outillages	14 457	(9 137)	5 320
Matériels de transport et de manutention	489	(369)	120
Agencement, installations et autres	890	(568)	322
Immobilisations en cours	2 003	-	2 003
	<b>22 922</b>	<b>(12 491)</b>	<b>10 431</b>
Véhicules donnés en location	292	(70)	222
Outillages spécifiques	7 564	(6 059)	1 505
	<b>7 856</b>	<b>(6 129)</b>	<b>1 727</b>
<b>Total</b>	<b>30 778</b>	<b>(18 620)</b>	<b>12 158</b>

2002 (en millions d'euros)	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Terrains	382	(10)	372
Constructions	4 376	(2 244)	2 132
Matériels et outillages	14 020	(8 862)	5 158
Matériels de transport et de manutention	514	(382)	132
Agencement, installations et autres	844	(548)	296
Immobilisations en cours	1 564	-	1 564
	<b>21 700</b>	<b>(12 046)</b>	<b>9 654</b>
Véhicules donnés en location	306	(72)	234
Outillages spécifiques	7 400	(5 743)	1 657
	<b>7 706</b>	<b>(5 815)</b>	<b>1 891</b>
<b>Total</b>	<b>29 406</b>	<b>(17 861)</b>	<b>11 545</b>

2001 (en millions d'euros)	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Terrains	364	(9)	355
Constructions	4 292	(2 146)	2 146
Matériels et outillages	13 779	(8 596)	5 183
Matériels de transport et de manutention	613	(400)	213
Agencement, installations et autres	816	(502)	314
Immobilisations en cours	1 321	-	1 321
	<b>21 185</b>	<b>(11 653)</b>	<b>9 532</b>
Véhicules donnés en location	253	(65)	188
Outillages spécifiques	7 253	(5 512)	1 741
	<b>7 506</b>	<b>(5 577)</b>	<b>1 929</b>
<b>Total</b>	<b>28 691</b>	<b>(17 230)</b>	<b>11 461</b>

#### 2. Intérêts intercalaires capitalisés au cours de l'exercice

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
	45	44	50

#### 3. Variation du poste immobilisations corporelles

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Valeur brute</b>			
A l'ouverture de l'exercice	29 406	28 691	26 584
Acquisitions	3 007	2 790	2 938
Cessions	(1 458)	(1 406)	(1 573)
Variation du périmètre et divers	(48)	(43)	993
Ecart de conversion	(129)	(626)	(251)
<b>A la clôture de l'exercice</b>	<b>30 778</b>	<b>29 406</b>	<b>28 691</b>
<b>Amortissements</b>			
A l'ouverture de l'exercice	17 861	17 230	16 225
Dotations de l'exercice	2 221	2 172	1 985
Reprises sur cessions	(1 340)	(1 234)	(1 354)
Variation du périmètre et divers	(65)	(58)	502
Ecart de conversion	(57)	(249)	(128)
<b>A la clôture de l'exercice</b>	<b>18 620</b>	<b>17 861</b>	<b>17 230</b>

### B) ACTIVITES DE FINANCEMENT

La valeur des immobilisations corporelles des activités de financement se présente comme suit :

2003 (en millions d'euros)	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Constructions	48	(16)	32
Matériels et autres	52	(33)	19
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>(49)</b>	<b>51</b>

2002 (en millions d'euros)	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Constructions	48	(15)	33
Matériels et autres	52	(34)	18
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>(49)</b>	<b>51</b>

2001 (en millions d'euros)	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Constructions	48	(13)	35
Matériels et autres	52	(35)	17
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>(48)</b>	<b>52</b>

## → NOTE 17 - Créances et titres de détention durable

Les créances et titres de détention durable comprennent :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Titres d'investissement (note 1 m) 1)	-	6	4
Créances rattachées à des participations	44	53	71
Prêts "Aide à la construction"	43	37	29
Autres prêts et créances	61	51	77
	148	147	181
Titres de placement à plus d'un an (note 1 m) 3)			
- Placements à liquidité restreinte	66	66	66
- Autres	377	716	377
<b>Total</b>	<b>591</b>	<b>929</b>	<b>624</b>

Les plus-values latentes au 31 décembre sur les placements à liquidité restreinte s'élèvent à :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
	105	67	106

## → 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'EQUIVALENCE

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>A l'ouverture de l'exercice</b>	351	215	203
Dividendes et transferts de résultat	(21)	(17)	(9)
Quote-part du résultat net	47	22	9
Entrées en consolidation et augmentations de capital			
- Dongfeng Peugeot Citroën Automobile	58	104	N/A
- Toyota Peugeot Citroën Automobile	118	33	N/A
- Sevelnord	20	-	-
Acquisitions	13	13	15
Sorties	-	-	(1)
Mouvements de conversion	(36)	(19)	(2)
<b>A la clôture de l'exercice</b>	<b>550</b>	<b>351</b>	<b>215</b>

### B) QUOTE-PART DES CAPITAUX PROPRES DES SOCIETES MISES EN EQUIVALENCE

(en millions d'euros)	Dernier % de détention	2003	2002	2001
<b>Coopération avec Renault</b>				
Française de Mécanique	50	72	93	85
Société de Transmissions Automatiques	20	3	3	3
<b>Coopération avec Fiat</b>				
Sevelnord	50	55	19	35
Gisevel	50	8	6	5
Sevelind	50	(41)	(58)	(74)
Sevel Spa	50	106	120	130
<b>Coopération avec Toyota</b>				
Toyota Peugeot Citroën Automobile	50	144	33	N/A
<b>Dongfeng Peugeot Citroën Automobile</b>				
	32	152	92	N/A
<b>Autres</b>				
Siemens Automotiv Hydraulics	48	3	3	3
Sociétés du groupe Faurecia		48	40	28
<b>Total</b>		<b>550</b>	<b>351</b>	<b>215</b>

### C) QUOTE-PART DES RESULTATS NETS DES SOCIETES MISES EN EQUIVALENCE

(en millions d'euros)	Dernier % de détention	2003	2002	2001
<b>Coopération avec Renault</b>				
Française de Mécanique	50	(11)	16	12
Société de Transmissions Automatiques	20	-	-	-
<b>Coopération avec Fiat</b>				
Sevelnord	50	16	(15)	(3)
Gisevel	50	2	1	1
Sevelind	50	17	15	12
Sevel Spa	50	(9)	(10)	(15)
<b>Coopération avec Toyota</b>				
Toyota Peugeot Citroën Automobile	50	(2)	-	N/A
<b>Dongfeng Peugeot Citroën Automobile (*)</b>				
	32	32	10	N/A
<b>Autres</b>				
Siemens Automotiv Hydraulics	48	-	-	-
Sociétés du groupe Faurecia		1	5	2
<b>Total</b>		<b>46</b>	<b>22</b>	<b>9</b>
Soit :	Résultat brut	57	16	2
	Impôts	(11)	6	7
	Résultat net	46	22	9

(\*) Comme indiqué en note 3 b) 1, la part de résultat correspond pour 2002 à la période d'octobre 2001 à septembre 2002 et pour 2003 à celle d'octobre 2002 à décembre 2003. Rapporté à une activité propre à chaque exercice (hors charges exceptionnelles non récurrentes), le résultat de 2003 serait de 27 millions d'euros et celui de 2002 de 26 millions d'euros.

## D) QUOTE-PART DES ELEMENTS FINANCIERS CARACTERISTIQUES DES SOCIETES MISES EN EQUIVALENCE

### 1. Information globale

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Capitaux employés</b>			
- Immobilisations corporelles	896	886	633
- Besoin en fonds de roulement	389	383	424
- Autres capitaux employés	(19)	6	(31)
<b>Total</b>	<b>1 266</b>	<b>1 275</b>	<b>1 026</b>
<b>Investissements en immobilisations corporelles</b>	<b>233</b>	<b>159</b>	<b>145</b>
<b>Position financière nette</b>			
- Dettes à long et moyen termes	(323)	(297)	(300)
- Autres éléments financiers	(242)	(435)	(287)
<b>Total</b>	<b>(565)</b>	<b>(732)</b>	<b>(587)</b>

### 2. Détail par société des éléments significatifs

Capitaux employés totaux :

(en millions d'euros)	Dernier % de détention	2003	2002	2001
<b>Coopération avec Renault</b>				
Française de Mécanique	50	214	278	284
Société de Transmissions Automatiques	20	11	14	16
<b>Coopération avec Fiat</b>				
Sevelnord	50	147	193	213
Gisevel	50	51	54	56
Sevellind	50	127	165	207
Sevel Spa	50	212	218	222
<b>Coopération avec Toyota</b>				
Toyota Peugeot Citroën Automobile	50	143	26	N/A
<b>Dongfeng Peugeot Citroën Automobile</b>				
	32	319	259	N/A
<b>Autres</b>				
Siemens Automotiv Hydraulics	48	3	2	3
Sociétés du groupe Faurecia		39	66	25
<b>Total</b>		<b>1 266</b>	<b>1 275</b>	<b>1 026</b>

Position financière nette :

(en millions d'euros)	Dernier % de détention	2003	2002	2001
<b>Coopération avec Renault</b>				
Française de Mécanique	50	(115)	(162)	(178)
Société de Transmissions Automatiques	20	(3)	(7)	(8)
<b>Coopération avec Fiat</b>				
Sevelnord	50	(86)	(161)	(178)
Gisevel	50	(33)	(36)	(39)
Sevellind	50	(82)	(108)	(137)
Sevel Spa	50	(97)	(74)	(52)
<b>Coopération avec Toyota</b>				
Toyota Peugeot Citroën Automobile	50	-	7	N/A
<b>Dongfeng Peugeot Citroën Automobile</b>				
	32	(159)	(168)	N/A
<b>Autres</b>				
Siemens Automotiv Hydraulics	48	(1)	-	(2)
Sociétés du groupe Faurecia		11	(23)	7
<b>Total</b>		<b>(565)</b>	<b>(732)</b>	<b>(587)</b>

## E) DETTES ET CREANCES VIS-A-VIS DES SOCIETES MISES EN EQUIVALENCE

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Prêts - Part à plus d'un an	36	45	53
Prêts - Part à moins d'un an	98	118	10
Avances de trésorerie	-	-	83
Créances d'exploitation	275	192	134
Dettes d'exploitation	(1 134)	(945)	(776)
Crédits à court terme	(81)	(30)	(24)

## → NOTE 19 - Titres de participation

### A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

#### 1. Valeur des titres de participation

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Valeurs brutes	104	131	640
Provisions	(41)	(46)	(402)
<b>Valeurs nettes</b>	<b>63</b>	<b>85</b>	<b>238</b>

## 2. Ventilation de la valeur nette par titre

(en millions d'euros)	Dernier % de détention	2003	2002	2001
Dongfeng Peugeot Citroën Automobile	32	Consolidée	Consolidée	109
Financière Pergolèse	100	Consolidée	Consolidée	17
Circulos de Inversiones - Cisa	100	Consolidée	Consolidée	7
Peugeot Motors of America	100	Consolidée	Consolidée	7
Société Industrielle de Poissy	N/A	Absorbée	Absorbée	6
Establecimientos Mecanicos - Jeppener	100	Consolidée	5	12
Koyo Steering Dijon Saint-Etienne	N/A	Cédée	5	11
Football Club de Sochaux Montbéliard	100	14	4	4
Peugeot Automobile Nigeria	40	8	8	8
Concessionnaires non consolidés		16	18	14
Portefeuille du groupe Faurecia		6	17	14
Autres titres		19	28	29
<b>Total</b>		<b>63</b>	<b>85</b>	<b>238</b>

## 3. Evolution de la valeur nette

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Valeurs nettes à l'ouverture</b>	<b>85</b>	<b>238</b>	<b>254</b>
Titres acquis ou souscrits	19	25	33
Titres reçus en apports	3	9	2
Première consolidation	(32)	(179)	(9)
Titres cédés	(6)	(6)	(10)
Dotations nettes aux provisions	(5)	(3)	(30)
Variation de conversion et autres	(1)	1	(2)
<b>Valeurs nettes à la clôture</b>	<b>63</b>	<b>85</b>	<b>238</b>

## B) ACTIVITES DE FINANCEMENT

Au 31 décembre 2003, le poste "Titres de participation" des activités de financement correspond pour plus de 12 millions d'euros sur un total de 13 millions d'euros, à la souscription en novembre 2003 à l'augmentation de capital de la société PSA Finance Ceska Republika qui sera consolidée dès sa mise en activité en 2004.

## → NOTE 20 - Autres valeurs immobilisées

Cette rubrique comprend :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Excédents versés sur engagements de retraites (note 45 a) 3)	142	167	107
Autres	97	90	97
<b>Total</b>	<b>239</b>	<b>257</b>	<b>204</b>

## → NOTE 21 - Valeurs d'exploitation

Celles-ci comprennent :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Valeurs brutes</b>			
Matières premières et approvisionnements	872	865	864
Produits semi-ouvrés et encours	1 281	1 298	1 282
Marchandises et véhicules d'occasion	1 373	1 144	1 153
Produits finis et pièces de rechange	3 648	3 429	3 446
	<b>7 174</b>	<b>6 736</b>	<b>6 745</b>
<b>Provisions pour dépréciation</b>	<b>(514)</b>	<b>(569)</b>	<b>(527)</b>
<b>Total</b>	<b>6 660</b>	<b>6 167</b>	<b>6 218</b>

Le détail de l'évolution du poste est donné en note 38 a) 2.

## → NOTE 22 - Clients et effets à recevoir nets

### A) TITRISATIONS

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 2003, l'encours de financement total de ces programmes, net du dépôt subordonné, représentait 679 millions d'euros, dont 295 millions d'euros de créances cédées mais non recouvrées, contre respectivement 651 et 281 millions d'euros au 31 décembre 2002. Le dépôt subordonné s'élève à 101 millions d'euros contre 106 millions d'euros au 31 décembre 2002. Il est inscrit en "Débiteurs divers".

Du fait de la constatation d'une dette financière à court terme de 176 millions d'euros en 2003 (167 millions d'euros en 2002), en contrepartie de la reconsolidation des créances réciproques titrisées, l'effet résiduel sur l'endettement financier du groupe PSA PEUGEOT CITROËN au 31 décembre n'est pas significatif.

## B) DETAIL

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Clients et effets en portefeuille	3 486	3 520	3 642
Provisions pour créances douteuses	(123)	(139)	(191)
<b>Total</b>	<b>3 363</b>	<b>3 381</b>	<b>3 451</b>

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".

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, sont classés en "Clients et effets à recevoir".

Le détail de l'évolution du poste est donné en note 38 a) 2.

## → NOTE 23 - Créances de financement

### A) TITRISATIONS

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, fusionnées le 1<sup>er</sup> janvier 2002 avec Crédipar, 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 Crédipar. Un dépôt de garantie de 20 millions d'euros versé par Crédipar permet de garantir les parts prioritaires et subordonnées.

Le fonds qui procédait mensuellement, jusqu'en juillet 2003, à l'acquisition de créances additionnelles auprès de Crédipar afin de maintenir l'encours global à 1 milliard d'euros est maintenant en phase d'amortissement pendant une durée prévisionnelle de trois ans.

Au 31 décembre 2003, cet encours est de 721 millions d'euros.

Le 11 juillet 2002, 550 millions d'euros et 950 millions d'euros de créances de financement automobile ont été cédés respectivement par Crédipar, 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 (30 000 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 Crédipar 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)	2003	2002	2001
Crédits à la clientèle finale	14 395	12 301	13 000
Crédits aux réseaux de distribution	4 420	4 653	4 196
	<b>18 815</b>	<b>16 954</b>	<b>17 196</b>
Revenus différés	(1 444)	(1 033)	(1 197)
Provisions pour créances douteuses	(186)	(189)	(259)
<b>Total</b>	<b>17 185</b>	<b>15 732</b>	<b>15 740</b>

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)	2003	2002	2001
	<b>2 659</b>	<b>2 774</b>	<b>2 425</b>

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)	2003	2002	2001
	<b>126</b>	<b>157</b>	<b>190</b>

### 3. Echanciers des créances brutes

2003 (en millions d'euros)	2004	2005	2006	Années ultérieures	Total
Crédits à la clientèle finale	5 622	4 394	2 168	2 211	14 395
Crédits aux réseaux de distribution	4 401	8	5	6	4 420
<b>Total</b>	<b>10 023</b>	<b>4 402</b>	<b>2 173</b>	<b>2 217</b>	<b>18 815</b>

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
<b>Total</b>	<b>9 166</b>	<b>3 771</b>	<b>2 479</b>	<b>1 538</b>	<b>16 954</b>

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
<b>Total</b>	<b>8 460</b>	<b>3 650</b>	<b>3 010</b>	<b>2 076</b>	<b>17 196</b>

### 4. Evolution des provisions pour créances douteuses

#### 2003

(en millions d'euros)	Crédits à la clientèle finale	Crédits aux réseaux	Total
Solde à l'ouverture	147	42	189
Mouvements de l'exercice	-	(3)	(3)
<b>Solde à la clôture</b>	<b>147</b>	<b>39</b>	<b>186</b>

#### 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)
<b>Solde à la clôture</b>	<b>147</b>	<b>42</b>	<b>189</b>

En 2002, la reprise de provision sur les crédits à la clientèle est la conséquence du passage en perte par la société Crédipar, des créances douteuses de plus de 150 jours qui étaient totalement provisionnées.

#### 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	-	(6)	(6)
<b>Solde à la clôture</b>	<b>223</b>	<b>36</b>	<b>259</b>

### → 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)	2003	2002	2001
Moins d'un an	92	131	94
De un à cinq ans	20	151	133
Plus de cinq ans	-	13	15
<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>295</b>	<b>242</b>

### → NOTE 25 - Actifs d'impôts sur les sociétés à court terme

#### A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Impôts courants : acomptes	387	657	492
Impôts différés	315	323	443
<b>Total</b>	<b>702</b>	<b>980</b>	<b>935</b>

#### B) ACTIVITES DE FINANCEMENT

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Impôts courants : acomptes	48	27	13
Impôts différés	36	36	40
<b>Total</b>	<b>84</b>	<b>63</b>	<b>53</b>

### → NOTE 26 - Autres débiteurs

#### A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Etats et collectivités publiques hors impôts sur les sociétés	1 275	1 311	1 311
Véhicules sous clause de rachat	439	426	485
Personnel	183	179	155
Fournisseurs débiteurs	164	155	158
Débiteurs divers	575	548	476
<b>Total</b>	<b>2 636</b>	<b>2 619</b>	<b>2 585</b>

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) ACTIVITES DE FINANCEMENT

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Charges constatées d'avance	566	586	503
Débiteurs divers	387	337	239
<b>Total</b>	<b>953</b>	<b>923</b>	<b>742</b>

## → NOTE 27 - Titres de placement

### A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Titres affectés aux plans d'options accordés aux salariés			
- Actions Peugeot S.A.	135	97	57
- Actions Faurecia	15	15	11
Autres actions cotées	137	236	277
Autres titres de placement	650	741	668
<b>Total</b>	<b>937</b>	<b>1 089</b>	<b>1 013</b>

Les plus-values latentes sur les autres actions cotées s'élèvent à :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
	209	292	483

### B) ACTIVITES DE FINANCEMENT

A compter de l'exercice 2003, les réserves de sécurité disponibles à tout moment, constituées par le groupe Banque PSA Finance dans le cadre de sa stratégie de financement, sous forme de liquidités investies en OPCVM et titres de créances négociables, ne sont plus comptabilisées en trésorerie. Elles s'élèvent au 31 décembre 2003 à 2 236 millions d'euros. Les montants concernés en 2002 et 2001 ont été reclassés pour respectivement 2 261 millions d'euros et 1 406 millions d'euros.

## → NOTE 28 - Trésorerie

Celle-ci, telle que définie dans la note 1 q) comprend :

### A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Placements à court terme	4 294	3 856	4 550
Avances consenties aux sociétés mises en équivalence	-	-	83
Comptes courants bancaires et caisses	586	676	887
<b>Total</b>	<b>4 880</b>	<b>4 532</b>	<b>5 520</b>

A partir de 2002, les avances consenties aux sociétés mises en équivalence sont inscrites dans les prêts à court terme.

### B) ACTIVITES DE FINANCEMENT

(en millions d'euros)	2002	2001
Créances sur établissements de crédit	544	529
Comptes courants des banques centrales et valeurs reçues à l'encaissement	162	282
<b>Total</b>	<b>738</b>	<b>811</b>

Pour les reclassements 2002 et 2001, voir plus haut note 27 b).

## → NOTE 29 - Capitaux propres - Part du groupe

### A) COMPOSITION DU CAPITAL

Le capital au 31 décembre 2003 est fixé à 243 109 246 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)	2003	2002	2001
<b>A l'ouverture de l'exercice</b>	<b>259 109 146</b>	259 109 146	278 223 630
Annulation d'actions (note 29 d)	(16 000 000)	-	(23 450 000)
Conversions d'obligations	N/A	N/A	4 335 516
<b>A la clôture de l'exercice</b>	<b>243 109 146</b>	259 109 146	259 109 146

### 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) REDUCTIONS DE CAPITAL

Dans le cadre de l'autorisation donnée par l'Assemblée délibérant comme Assemblée Générale Extraordinaire du 28 mai 2003 dans sa treizième résolution, le groupe a annulé, le 24 novembre 2003, 16 000 000 actions de un euro. La différence entre le coût d'acquisition et la valeur nominale des titres a été imputée sur les réserves pour 683 millions d'euros.

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, 23 450 000 actions de un 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 D'ACHATS D'ACTIONS PAR CERTAINS SALARIES

Le Directoire de Peugeot S.A. a consenti, chaque année depuis 1999, au profit de certains membres du personnel salarié et de certains dirigeants et mandataires sociaux de la société et de ses filiales, des plans d'achats 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 2003	Plan 2002	Plan 2001	Plan 2000	Plan 1999
Date de décision du Directoire	21/08/2003	20/08/2002	20/11/2001	05/10/2000	31/03/1999
Date de maturité	21/08/2006	20/08/2005	20/11/2004	05/10/2002	31/03/2001
Date d'expiration	20/08/2011	20/08/2009	19/11/2008	04/10/2008	31/03/2007
Nombre de bénéficiaires	184	178	147	154	97
Prix d'exercice en euros	39,09	46,28	46,86	35,46	20,83
Nombre d'options accordées	996 500	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)	2003	2002	2001
<b>Total à l'ouverture de l'exercice</b>	2 783 200	1 940 100	1 166 100
Options attribuées	996 500	860 100	798 600
Options levées	(16 500)	(17 000)	(24 600)
<b>Total à la clôture de l'exercice</b>	3 763 200	2 783 200	1 940 100
Dont :			
Plan 1999	401 800	415 300	432 300
Plan 2000	706 200	709 200	709 200
Plan 2001	798 600	798 600	798 600
Plan 2002	860 100	860 100	-
Plan 2003	996 500	-	-

## 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		
		2003	2002	2001
<b>Détentions à l'ouverture</b>		15 208 709	2 994 287	16 044 378
<b>Achats d'actions</b>				
Assemblée Générale Ordinaire du 24 mai 2000	29 400 000	N/A	N/A	1 249 068
Assemblée Générale Ordinaire du 16 mai 2001	10 % du capital	N/A	789 000	9 625 441
Assemblée Générale Ordinaire du 15 mai 2002	25 000 000	3 095 007	11 511 167	N/A
Assemblée Générale Ordinaire du 28 mai 2003	25 000 000	1 799 668	N/A	N/A
<b>Annulations d'actions (note 29 d)</b>				
Assemblée Générale Extraordinaire du 16 mai 2001	10 % du capital	-	-	(23 450 000)
Assemblée Générale Extraordinaire du 28 mai 2003	10 % du capital	(16 000 000)	-	-
<b>Ventes d'actions</b>				
Levées d'options d'achat		(16 500)	(17 000)	(24 600)
Autres		-	(68 745)	(450 000)
<b>Détentions à la clôture</b>		4 086 884	15 208 709	2 994 287
- Options d'achat (note 29 e)		3 763 200	2 783 200	1 940 100
- Autocontrôle (note 29 h)		323 684	12 425 509	1 054 187

## G) RESERVES ET RESULTATS NETS CONSOLIDES

Les différents éléments constituant les réserves consolidées, qui comprennent le résultat de l'exercice, sont les suivants :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Réserve légale de Peugeot S.A.	28	28	28
Autres réserves et résultats sociaux de Peugeot S.A.	5 342	4 721	3 825
Autres réserves et résultats consolidés	6 994	7 126	6 626
<b>Total</b>	<b>12 364</b>	<b>11 875</b>	<b>10 479</b>

Au 31 décembre, les autres réserves sociales de Peugeot S.A. comprennent :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Réserves distribuables</b>			
- Libre d'impôt sur les sociétés	2 144	2 062	1 513
- Après déduction d'un complément d'impôt	1 056	961	961
- Après versement du précompte	2 142	1 698	1 351
<b>Total</b>	<b>5 342</b>	<b>4 721</b>	<b>3 825</b>
Impôt dû sur distribution hors précompte	229	210	210

## H) TITRES D'AUTOCONTROLE

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).

## I) ECARTS 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 :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Filiales étrangères de la zone euro	(249)	(249)	(249)
Filiales étrangères hors zone euro			
- Argentine	(395)	(373)	(205)
- Autres	(83)	40	49
<b>Total</b>	<b>(727)</b>	<b>(582)</b>	<b>(405)</b>

## → NOTE 30 - Intérêts minoritaires

La variation du poste intérêts minoritaires s'analyse comme suit :

### A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>A l'ouverture de l'exercice</b>	<b>640</b>	<b>689</b>	<b>579</b>
Part du résultat des filiales	8	(4)	(26)
Dividendes versés aux minoritaires	(14)	(12)	(13)
Souscriptions des minoritaires aux augmentations de capital des filiales	5	2	4
Changements de structure et autres mouvements	2	(8)	146
Mouvements des écarts de conversion	(24)	(27)	(1)
<b>Total à la clôture</b>	<b>617</b>	<b>640</b>	<b>689</b>

## B) ACTIVITES DE FINANCEMENT

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>A l'ouverture de l'exercice</b>	<b>91</b>	<b>103</b>	<b>79</b>
Part du résultat des filiales	13	21	16
Dividendes versés aux minoritaires	(27)	(31)	-
Souscriptions des minoritaires aux augmentations de capital des filiales	-	-	9
Changements de structure et autres mouvements	-	-	-
Mouvements des écarts de conversion	(7)	(2)	(1)
<b>Total à la clôture</b>	<b>70</b>	<b>91</b>	<b>103</b>

## → NOTE 31 - Provisions à long terme

### A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

#### 1. Détail des provisions à long terme

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Provisions pour charges opérationnelles à plus d'un an</b>			
Retraites et assimilées (note 45)	300	240	238
Personnel hors retraites	111	90	91
Litiges	73	71	77
Garantie à plus d'un an	333	279	120
Ventes avec clause de rachat (*)	48	60	39
Risque véhicules hors d'usage	45	43	-
Risque Argentine	31	47	50
Pertes futures sur contrats	46	63	93
Autres	184	232	216
	<b>1 171</b>	<b>1 125</b>	<b>924</b>
<b>Autres provisions à long terme</b>			
Départs anticipés de certains salariés (note 44)	317	400	323
Restructuration	65	127	63
Autres	70	75	84
	<b>452</b>	<b>602</b>	<b>470</b>
<b>Total</b>	<b>1 623</b>	<b>1 727</b>	<b>1 394</b>

(\*) 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)	2003	2002	2001
<b>A l'ouverture de l'exercice</b>	<b>1 727</b>	<b>1 394</b>	<b>1 322</b>
<b>Variations par résultat</b>			
- Dotations	387	861	522
- Utilisations	(414)	(412)	(373)
- Reprises de provisions	(61)	(89)	(163)
	<b>(88)</b>	<b>360</b>	<b>(14)</b>
<b>Autres variations</b>			
Ecart de conversion	(17)	(69)	(22)
Variation de périmètre et autres	1	42	108
<b>Total à la clôture</b>	<b>1 623</b>	<b>1 727</b>	<b>1 394</b>

Les reprises de provisions significatives concernent :

- en 2003, pour 33 millions d'euros, la taxe professionnelle de 2000 de Peugeot Citroën Automobiles et, pour 8 millions d'euros, différents risques chez Peugeot Citroën Argentina ;
- 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 1994 de Peugeot S.A.

## B) ACTIVITES DE FINANCEMENT

Les provisions à long terme des activités de financement comprennent :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Provisions pour charges opérationnelles à plus d'un an</b>			
Retraites et assimilées (note 45)	7	7	6
Autres	36	38	28
	43	45	34
<b>Autres provisions à long terme</b>			
Autres	10	8	11
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>53</b>	<b>45</b>

## → NOTE 32 - Autres passifs à long terme des activités industrielles et commerciales

Ce poste comprend :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Subventions d'équipement nettes	81	51	45
Autres passifs	15	44	24
<b>Total</b>	<b>96</b>	<b>95</b>	<b>69</b>

## → NOTE 33 - Emprunts à long terme des activités industrielles et commerciales

### A) ECHEANCES DES EMPRUNTS A LONG TERME

Les échéances des emprunts à long terme sont les suivantes :

#### 2003

(en millions d'euros)	Emprunts obligataires	Autres emprunts	Total
2005	-	207	207
2006	69	108	177
2007	-	772	772
2008	-	123	123
Années ultérieures	2 090	240	2 330
	2 159	1 450	3 609
Partie à moins d'un an	-	270	270
<b>Total</b>	<b>2 159</b>	<b>1 720</b>	<b>3 879</b>

#### 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
<b>Total</b>	<b>1 559</b>	<b>2 251</b>	<b>3 810</b>

#### 2001

(en millions d'euros)	Emprunts obligataires	Autres emprunts	Total
2003	-	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
<b>Total</b>	<b>1 559</b>	<b>2 375</b>	<b>3 934</b>

### B) DEVICES DE REMBOURSEMENT

La part à long terme des emprunts hors emprunt convertible s'analyse comme suit par devise de remboursement :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Euros	3 198	2 892	2 830
Livres sterling	307	492	421
Dollars US	-	-	7
Francs suisses	-	-	152
Reals brésiliens	95	100	206
Autres	9	15	19
<b>Total</b>	<b>3 609</b>	<b>3 499</b>	<b>3 635</b>

### C) TAUX MOYEN D'INTERET

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 :

	2003	2002	2001
	5,07 %	5,03 %	5,31 %

## D) DETTES SUR LOCATIONS CAPITALISEES

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)	2003	2002	2001
2002	-	-	33
2003	-	32	32
2004	31	32	30
2005	29	30	30
2006	30	30	-
2007	29	-	-
Années ultérieures	100	127	154
	219	251	279
Moins frais financiers inclus	(24)	(30)	(37)
<b>Valeur actualisée des loyers futurs</b>	<b>195</b>	<b>221</b>	<b>242</b>

## E) DETAIL DE LA PART LONG TERME DES EMPRUNTS OBLIGATAIRES

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
GIE PSA Trésorerie			
- emprunt 2001 à taux fixe, échéance 2011	1 491	1 490	1 490
- emprunt 2003 à taux fixe, échéance 2033	599	-	-
Peugeot S.A. - emprunt 1998 indexé sur le cours de bourse de l'action Peugeot S.A.	69	69	69
<b>Total</b>	<b>2 159</b>	<b>1 559</b>	<b>1 559</b>

## → NOTE 34 - Autres financements à court terme et découverts bancaires des activités industrielles et commerciales

### A) DETAIL DU POSTE

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Créances négociables (note 34 b)	850	664	738
Crédits à court terme	977	1 142	694
Banques créditrices	523	645	2 488
<b>Total</b>	<b>2 350</b>	<b>2 451</b>	<b>3 920</b>

### B) CREANCES NEGOCIABLES

(en millions d'euros)	Monnaie d'émission	2003	2002	2001
<b>Billets de Trésorerie</b>				
- Faurecia	EUR	850	664	718
<b>Papier Commercial</b>				
- Citroën Polska	PLN	-	-	14
- Peugeot Polska	PLN	-	-	6
<b>Total</b>		<b>850</b>	<b>664</b>	<b>738</b>

## → NOTE 35 - Emprunts des activités de financement

### A) ECHEANCES DES EMPRUNTS A LONG TERME

#### 2003

(en millions d'euros)	Emprunts obligataires	Autres dettes constituées par un titre	Dettes envers les établissements de crédit	Total
2005	-	3 246	1 302	4 548
2006	91	1 538	937	2 566
2007	-	1 099	327	1 426
2008	-	1 237	163	1 400
Années ultérieures	-	437	54	491
	91	7 557	2 783	10 431
Partie à moins d'un an	-	4 361	3 104	7 465
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>11 918</b>	<b>5 887</b>	<b>17 896</b>

#### 2002

(en millions d'euros)	Emprunts obligataires	Autres dettes constituées par un titre	Dettes envers les établissements de crédit	Total
2004	-	1 142	1 558	2 700
2005	-	1 199	135	1 334
2006	91	902	473	1 466
2007	-	729	146	875
Années ultérieures	-	532	100	632
	91	4 504	2 412	7 007
Partie à moins d'un an	-	5 831	4 231	10 062
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>10 335</b>	<b>6 643</b>	<b>17 069</b>

#### 2001

(en millions d'euros)	Emprunts obligataires	Autres dettes constituées par un titre	Dettes envers les établissements de crédit	Total
2003	-	1 771	215	1 986
2004	-	416	980	1 396
2005	-	577	85	662
2006	91	671	404	1 166
Années ultérieures	-	34	90	124
	91	3 469	1 774	5 334
Partie à moins d'un an	-	7 037	3 729	10 766
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>10 506</b>	<b>5 503</b>	<b>16 100</b>

## B) DEVICES DE REMBOURSEMENT

La part à plus d'un an des emprunts s'analyse comme suit par devise de remboursement :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Euros	9 196	6 072	3 735
Livres sterling	843	577	1 173
Dollars US	174	200	261
Yens	144	71	30
Autres	74	87	135
<b>Total</b>	<b>10 431</b>	<b>7 007</b>	<b>5 334</b>

## C) DETAIL DE LA PART A PLUS D'UN AN DES EMPRUNTS OBLIGATAIRES NON CONVERTIBLES

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Banque PSA Finance (emprunt 1998 à 0,57 % indexé sur l'indice CAC 40)	91	91	91
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>91</b>

## D) DETAIL DES AUTRES DETTES CONSTITUEES PAR UN TITRE

### 1. Part à plus d'un an

(en millions d'euros)	Monnaie d'émission	2003	2002	2001
<b>BMTN à plus d'un an</b>				
- Peugeot Finance International	EUR	-	1	1
- Crédipar	EUR	75	82	124
- Banque PSA Finance	EUR	616	586	496
<b>EMTN à plus d'un an</b>				
- Peugeot Finance International	USD	-	9	34
	EUR	154	17	32
- Banque PSA Finance	USD	174	191	227
	EUR	5 955	3 214	2 015
	CZK	55	48	94
	JPY	144	71	30
	GBP	234	31	197
	HKD	-	12	14
<b>Titres subordonnés remboursables</b>				
- Banque PSA Finance		150	150	150
- Autres		-	92	55
<b>Total</b>		<b>7 557</b>	<b>4 504</b>	<b>3 469</b>

### 2. Part à moins d'un an

(en millions d'euros)	Monnaie d'émission	2003	2002	2001
<b>Billets de trésorerie</b>				
- Sofira	EUR	1 025	1 332	1 349
<b>Papier Commercial</b>				
- Peugeot Commercial Paper	EUR	-	-	30
- Peugeot Finance International	EUR	-	30	162
<b>Bills of Exchange</b>				
- PSA Wholesale Ltd	GBP	-	-	202
<b>BMTN à moins d'un an</b>				
- Crédipar	EUR	10	42	173
- Banque PSA Finance	EUR	28	183	105
<b>EMTN à moins d'un an</b>				
- Peugeot Finance International	EUR	2	31	10
	USD	8	19	-
	JPY	-	-	303
	GBP	-	-	7
	ITL	-	-	15
- Banque PSA Finance	EUR	1 951	1 516	928
	USD	78	48	-
	GBP	31	154	82
	JPY	349	806	1 858
	CZK	33	47	-
	CHF	19	-	-
	HKD	10	-	-
	PLN	-	-	36
<b>Certificats de dépôts</b>				
- Banque PSA Finance	EUR	815	1 620	1 776
<b>Autres dettes représentées par un titre</b>				
- Banco PSA Finance Brasil	BRL	2	3	-
<b>Bons de caisses</b>				
- Banque PSA Finance	CHF	-	-	1
<b>Total</b>		<b>4 361</b>	<b>5 831</b>	<b>7 037</b>

→ NOTE 36 - Passifs d'impôts sur les sociétés à court terme

**A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES**

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Impôts courants dus	344	633	796
Impôts différés sur distributions intra-groupe prévues	4	3	6
Autres impôts différés	20	10	6
<b>Total</b>	<b>368</b>	<b>646</b>	<b>808</b>

**B) ACTIVITES DE FINANCEMENT**

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Impôts courants dus	46	30	59
Autres impôts différés	29	34	47
<b>Total</b>	<b>75</b>	<b>64</b>	<b>106</b>

→ NOTE 37 - Autres créanciers

**A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES**

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Etats et collectivités publiques hors impôts sur les sociétés	955	986	1 005
Départs anticipés de certains salariés	106	86	62
Personnel	965	988	897
Fournisseurs d'immobilisations	568	525	496
Véhicules sous clause de rachat	603	584	661
Clients créditeurs	468	537	460
Garantie à moins d'un an	578	505	475
Dettes aux organismes sociaux	506	483	398
Produits constatés d'avance	252	205	173
Charges à payer sur emprunts et découverts bancaires	74	80	85
Créditeurs divers	326	249	697
<b>Total</b>	<b>5 401</b>	<b>5 228</b>	<b>5 409</b>

Comme indiqué dans la note 1d), 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.

**B) ACTIVITES DE FINANCEMENT**

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Produits constatés d'avance et charges à payer	690	456	496
Créditeurs divers	505	467	394
<b>Total</b>	<b>1 195</b>	<b>923</b>	<b>890</b>

→ NOTE 38 - Variation des actifs et passifs d'exploitation

**A) ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES**

**1. Détail des flux liés à l'exploitation**

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Augmentation des valeurs d'exploitation	(521)	(129)	(802)
Augmentation des clients	(32)	(56)	(23)
Augmentation des fournisseurs	171	954	177
Variation des impôts	6	(204)	(173)
Autres variations	110	(300)	425
<i>Diminution (Augmentation) des créances nettes sur les activités de financement</i>	<i>42</i>	<i>65</i>	<i>(26)</i>
<b>Total</b>	<b>(224)</b>	<b>330</b>	<b>(422)</b>

## 2. Détail de la variation des postes de bilan

### 2003

<i>(en millions d'euros)</i>	Ouverture	Flux d'exploitation	Changement de périmètre	Ecart de conversion	Clôture
Valeurs d'exploitation	(6 167)	(521)	(70)	98	(6 660)
Clients	(3 381)	(32)	6	44	(3 363)
Fournisseurs	9 912	171	31	(93)	10 021
Impôts	(334)	6	(4)	(2)	(334)
Autres	2 609	110	62	(16)	2 765
<i>Créances nettes sur les activités de financement</i>	<i>(155)</i>	<i>42</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>(113)</i>
<b>Total</b>	<b>2 484</b>	<b>(224)</b>	<b>25</b>	<b>31</b>	<b>2 316</b>

### 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>
<b>Total</b>	<b>1 981</b>	<b>330</b>	<b>45</b>	<b>128</b>	<b>2 484</b>

### 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>
<b>Total</b>	<b>2 500</b>	<b>(422)</b>	<b>(229)</b>	<b>132</b>	<b>1 981</b>

## B) ACTIVITES DE FINANCEMENT

Le détail des flux liés à l'exploitation est le suivant :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Augmentation des créances de financement des ventes (Augmentation) Diminution des placements à court terme	(1 684)	(260)	(1 483)
Augmentation des dettes financières	1 026	1 188	4 320
Variation des impôts	(5)	(54)	(6)
Autres variations	413	(217)	82
<i>Augmentation (Diminution) des dettes nettes vis-à-vis des activités industrielles et commerciales</i>	<i>133</i>	<i>(84)</i>	<i>(1 182)</i>
<b>Total</b>	<b>(92)</b>	<b>(282)</b>	<b>325</b>

## → NOTE 39 - 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 :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Variations de la trésorerie liées aux changements de périmètre	7	(95)	134
Investissements en immobilisations incorporelles	(68)	(85)	(89)
Augmentation de capital de Banque PSA Finance souscrite par Peugeot S.A.	-	(100)	-
Divers	41	12	9
<b>Total</b>	<b>(20)</b>	<b>(268)</b>	<b>54</b>

## → NOTE 40 - Variation des autres actifs et passifs financiers

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Augmentation des emprunts	716	337	1 868
Remboursement des emprunts et conversion d'obligations (Augmentation) Diminution des prêts et créances long terme	(648)	(346)	(745)
Diminution des placements à court terme	312	(430)	100
Augmentation (Diminution) des financements à court terme	323	12	510
<i>Augmentation (Diminution) du financement net de l'activité de financement par les activités industrielles et commerciales</i>	<i>(100)</i>	<i>(1 258)</i>	<i>931</i>
	<i>(175)</i>	<i>19</i>	<i>1 208</i>
<b>Total</b>	<b>428</b>	<b>(1 666)</b>	<b>3 872</b>

## → NOTE 41 - Position financière nette des activités industrielles et commerciales

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Position hors groupe</b>			
Trésorerie	4 880	4 532	5 520
Placements à court terme	937	1 089	1 013
Financements à court terme et découverts bancaires	(2 350)	(2 451)	(3 920)
Emprunts à long terme - partie à moins d'un an	(270)	(311)	(299)
Prêts à moins d'un an	301	397	260
Emprunts à long terme	(3 609)	(3 499)	(3 635)
Créances et titres de détention durable	591	929	624
	480	686	(437)
<b>Position vis-à-vis des sociétés de financement</b>			
Actifs financiers à court terme	205	97	123
Dettes financières à court terme	(122)	(189)	(197)
	83	(92)	(74)
<b>Total</b>	<b>563</b>	<b>594</b>	<b>(511)</b>

## → NOTE 42 - Lignes de crédit

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN bénéficie, dans le cadre des lignes de crédits renouvelables dont les échéances s'échelonnent jusqu'en 2008, de possibilités d'emprunt dans les limites suivantes :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Peugeot S.A. et GIE PSA Trésorerie	2 400	2 400	2 400
Faurecia	1 545	1 545	1 420
Groupe Banque PSA Finance	5 700	4 850	5 585
<b>Lignes de crédits confirmées</b>	<b>9 645</b>	<b>8 795</b>	<b>9 405</b>

Le groupe utilise ces possibilités à hauteur de :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Faurecia	450	605	562
Groupe Banque PSA Finance	-	-	94
<b>Utilisations</b>	<b>450</b>	<b>605</b>	<b>656</b>

## → NOTE 43 - 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.

Les capitaux employés s'établissent en conséquence comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	2003	2002	2001
<b>Activités industrielles et commerciales</b>			
Écarts d'acquisition			
- Valeur nette	1 964	2 120	2 225
- Annulation des amortissements exceptionnels	28	32	19
Immobilisations incorporelles	181	194	183
Immobilisations corporelles	12 158	11 545	11 461
Titres de participation	63	85	238
Autres valeurs immobilisées	239	257	204
Valeurs d'exploitation	6 660	6 167	6 218
Clients	3 363	3 381	3 451
Créances sur les concessionnaires hors groupe, cédées aux sociétés de financement, dont le coût de financement est pris en charge par la division automobile	2 659	2 774	2 425
Autres débiteurs	2 636	2 619	2 585
Provisions pour charges opérationnelles	(1 171)	(1 125)	(924)
Subventions d'équipements	(81)	(51)	(45)
Fournisseurs	(10 021)	(9 912)	(9 173)
Autres créanciers hors coût de départ anticipé de certains salariés	(5 295)	(5 142)	(5 347)
Quote-part du groupe dans les capitaux employés par les sociétés mises en équivalence	1 266	1 275	1 026
Provision pour restructuration	(65)	(127)	(63)
<b>Activités de financement</b>			
Quote-part de fonds propres de Banque PSA Finance	1 456	1 315	1 171
<b>Total</b>	<b>16 040</b>	<b>15 407</b>	<b>15 654</b>

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.

## B) RESULTAT ECONOMIQUE

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)	2003	2002	2001
Marge opérationnelle des activités industrielles et commerciales	1 777	2 594	2 404
Marge opérationnelle des activités de financement	418	319	248
<b>Marge opérationnelle du groupe</b>	<b>2 195</b>	<b>2 913</b>	<b>2 652</b>
Coûts de financement des créances sur les concessionnaires hors groupe	126	157	190
Différence de change	23	22	(24)
Frais de rationalisation	(42)	(125)	(120)
Amortissements des écarts d'acquisition			
- Amortissements de l'exercice	(158)	(163)	(140)
- Annulation de l'effet des amortissements exceptionnels (note 14 a)	28	32	19
Quote-part du résultat brut des sociétés en équivalence (note 18 c)	57	16	2
Revenus des titres de participation	8	20	5
<b>Total</b>	<b>2 237</b>	<b>2 872</b>	<b>2 584</b>

## C) RENTABILITE DES CAPITAUX EMPLOYES

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 pourcentage)	2003	2002	2001
	13,9	18,6	16,5

## → NOTE 44 - 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 ESTIMEE

### 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 3 % et intègre une hypothèse d'inflation de 2 %. 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" pour les paiements postérieurs.

### 2. Evolution

(en millions d'euros)	Autres créanciers	Provisions long terme	Total
<b>Au 31 décembre 2002</b>	86	400	486
Reprises liées aux utilisations de l'année	(82)	-	(82)
Sorties et révision de l'effectif concerné	-	1	1
Ajustement de l'actualisation	(4)	22	18
Transfert de plus à moins d'un an	106	(106)	-
<b>Au 31 décembre 2003</b>	<b>106</b>	<b>317</b>	<b>423</b>

La charge de 19 millions d'euros se compose sur l'exercice des effets cumulés de la révision de l'effectif pour 1 million d'euros et de l'actualisation de 18 millions d'euros. La reprise de 82 millions d'euros est compensée par une charge qui correspond aux sommes versées au fonds Unedic qui doit servir les allocations aux bénéficiaires, diminuées de celles reçues de l'Etat au titre des mesures d'accompagnement.

### C) EFFECTIF CONCERNE

A la clôture de l'exercice, 12 994 personnes sont concernées par ces accords dont 746 au titre du groupe Faurecia.

## → NOTE 45 - Engagements de retraites complémentaires, indemnités de départ et engagements sociaux assimilés

### A) ENGAGEMENTS DE RETRAITES ET D'INDEMNITES DE DEPART

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 2003 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 aux éléments différés non encore comptabilisés. La part des fonds externes qui couvre tout ou partie des éléments différés est inscrite 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 :

	Zone euro	Royaume-Uni
<b>Taux d'actualisation</b>		
2003	4,50 %	5,00 %
2002	5,25 %	6,00 %
2001	5,75 %	6,00 %
<b>Taux d'inflation</b>		
2003	2,00 %	2,25 %
2002	1,75 %	2,25 %
2001	1,75 %	2,00 %
	<b>France</b>	<b>Royaume-Uni</b>
<b>Taux de rendement attendu</b>		
2003	6,00 %	7,00 %
2002	6,50 %	7,25 %
2001	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.

Après examen de la loi Fillon (loi n° 2003-775 du 21 août 2003), les hypothèses actuarielles retenues pour l'évaluation des engagements du groupe n'ont pas été modifiées.

### 3. Engagements, montants des fonds et provisions nettes

#### Montants à la clôture

<i>(en millions d'euros)</i>		2003	2002	2001
<b>Valeur actuelle des prestations pour services rendus</b>				
Sociétés françaises		1 209	1 047	1 288
Sociétés étrangères		1 985	1 678	1 591
	<b>Total A</b>	<b>3 194</b>	<b>2 725</b>	<b>2 879</b>
<b>Couverture des engagements</b>				
<i>Valeur vénale au 31 décembre des fonds constitués les années antérieures</i>				
Sociétés françaises		634	636	909
Sociétés étrangères		1 095	947	1 139
	<b>Total (1)</b>	<b>1 729</b>	<b>1 583</b>	<b>2 048</b>
<i>Montants versés dans des fonds externes au cours de l'exercice</i>				
Sociétés françaises		8	9	1
Sociétés étrangères		55	76	59
	<b>Total (2)</b>	<b>63</b>	<b>85</b>	<b>60</b>
<i>Total des fonds externes au 31 décembre</i>				
Sociétés françaises		642	645	910
Sociétés étrangères		1 150	1 023	1 198
	<b>Total B = (1)+(2)</b>	<b>1 792</b>	<b>1 668</b>	<b>2 108</b>
<b>Éléments différés</b>				
<i>Ecart de transition</i>				
Sociétés françaises		2	5	8
Sociétés étrangères		(2)	(14)	(25)
	<b>Total (3)</b>	<b>-</b>	<b>(9)</b>	<b>(17)</b>
<i>Coûts des services passés</i>				
Sociétés françaises		12	13	(81)
Sociétés étrangères		13	17	21
	<b>Total (4)</b>	<b>25</b>	<b>30</b>	<b>(60)</b>
<i>Ecart actuariels</i>				
Sociétés françaises		496	377	405
Sociétés étrangères		721	583	310
	<b>Total (5)</b>	<b>1 217</b>	<b>960</b>	<b>715</b>
Sociétés françaises		510	395	332
Sociétés étrangères		732	586	306
	<b>Total C = (3)+(4)+(5)</b>	<b>1 242</b>	<b>981</b>	<b>638</b>
<b>Total net</b>	<b>D = A-B-C</b>	<b>160</b>	<b>76</b>	<b>133</b>
<b>Éléments comptabilisés au bilan</b>				
<b>Provisions</b>				
Sociétés françaises		171	113	101
Sociétés étrangères		136	134	143
	<b>Total</b>	<b>307</b>	<b>247</b>	<b>244</b>
	Dont activités industrielles et commerciales	300	240	238
	Dont activités de financement	7	7	6
<b>Excédents des fonds externes</b>				
Sociétés françaises		112	107	55
Sociétés étrangères		35	64	56
	<b>Total</b>	<b>147</b>	<b>171</b>	<b>111</b>
	Dont activités industrielles et commerciales	142	167	107
	Dont activités de financement	5	4	4
<b>Total net au bilan</b>		<b>160</b>	<b>76</b>	<b>133</b>

## Evolution durant l'exercice 2003

(en millions d'euros)

### Valeur actuelle des prestations pour services rendus

A l'ouverture de l'exercice	2 725
Droits supplémentaires acquis et actualisation d'une année	220
Prestations servies sur l'exercice	(124)
Ecart de réestimation 2003	478
Change et autres variations	(105)

**A la clôture de l'exercice** **A** **3 194**

### Couverture des engagements

A l'ouverture de l'exercice	1 668
Rendement attendu des fonds	111
Dotations et prestations versées sur l'exercice	(35)
Ecart de réestimation 2003	114
Change et autres variations	(66)

**A la clôture de l'exercice** **B** **1 792**

### Éléments différés

A l'ouverture de l'exercice	981
Amortissement des éléments différés sur l'exercice	(57)
Nouveaux éléments différés 2003	364
Change et autres variations	(46)

**A la clôture de l'exercice** **C** **1 242**

### Éléments comptabilisés au bilan

A l'ouverture de l'exercice	76
Dotations de l'exercice	165
Versements aux fonds externes	(63)
Change et autres variations	(18)

**A la clôture de l'exercice** **D** **160**

Aucune modification de régime n'a été effectuée sur l'exercice 2003.

#### 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, l'écart entre le rendement réel (soit 5,92 % en 2003 pour les fonds français et 13,58 % pour ceux du Royaume-Uni) et le rendement attendu étant porté en écart actuariel.

Ces charges font partie intégrante des charges de personnel du groupe. Les charges de retraite sont ventilées pour chaque exercice comme suit :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Sociétés françaises	(40)	(37)	(41)
Sociétés étrangères	(43)	(44)	(42)
<b>Droits acquis par les salariés pendant l'exercice</b>	<b>(83)</b>	<b>(81)</b>	<b>(83)</b>
Sociétés françaises	(48)	(64)	(71)
Sociétés étrangères	(89)	(90)	(90)
<b>Actualisation des droits acquis</b>	<b>(137)</b>	<b>(154)</b>	<b>(161)</b>
Sociétés françaises	40	58	70
Sociétés étrangères	71	82	87
<b>Rendement des fonds</b>	<b>111</b>	<b>140</b>	<b>157</b>
Sociétés françaises	(26)	(21)	(16)
Sociétés étrangères	(31)	(14)	13
<b>Amortissement des éléments différés</b>	<b>(57)</b>	<b>(35)</b>	<b>(3)</b>
Sociétés françaises	-	(82)	-
Sociétés étrangères	1	1	-
<b>Effets des fermetures et modifications de régimes</b>	<b>1</b>	<b>(81)</b>	<b>-</b>
Sociétés françaises	(74)	(146)	(58)
Sociétés étrangères	(91)	(65)	(32)
<b>Total</b>	<b>(165)</b>	<b>(211)</b>	<b>(90)</b>
Dont activités industrielles et commerciales	(162)	(208)	(89)
Dont activités de financement	(3)	(3)	(1)

## B) MEDAILLES 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-dessus. Ces engagements sont entièrement provisionnés dans les comptes consolidés.

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Sociétés françaises	23	22	19
Sociétés étrangères	3	3	2
<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>25</b>	<b>21</b>

## C) FRAIS MEDICAUX

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 :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
	19	24	28

## → NOTE 46 - Gestion des risques de change et de taux d'intérêt

### A) PRINCIPES GENERAUX

#### 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 et en livres sterling (note 46 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 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 en 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) REGLES 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) ACTIVITES 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)	2003	2002	2001
<b>Risque de change</b>			
Contrats sur transactions commerciales			
- Contrats de change à terme	1 006	1 116	1 121
- Options de change	125	164	230
<b>Total</b>	<b>1 131</b>	<b>1 280</b>	<b>1 351</b>
Contrats sur opérations financières			
- Contrats de change à terme	449	261	744
- Options de change	-	-	5
- Swaps de devises	659	647	531
<b>Total</b>	<b>1 108</b>	<b>908</b>	<b>1 280</b>
<b>Risque de taux d'intérêts</b>			
Contrats sur opérations financières			
- Swaps de taux d'intérêts	7 685	9 574	6 919
- Achats de caps	3 779	2 229	1 855
- Collars	100	45	30
- FRA / Forward	3 315	100	-
<b>Total</b>	<b>14 879</b>	<b>11 948</b>	<b>8 804</b>

### 2. Echéances des contrats au 31 décembre 2003

(en millions d'euros)	Total	Inférieures à 1 an	1 à 5 ans	Supérieures à 5 ans
<b>Risque de change</b>				
Contrats sur transactions commerciales				
- Contrats de change à terme	1 006	1 006	-	-
- Options de change	125	125	-	-
<b>Total</b>	<b>1 131</b>	<b>1 131</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Contrats sur opérations financières				
- Contrats de change à terme	449	449	-	-
- Swaps de devises	659	184	265	210
<b>Total</b>	<b>1 108</b>	<b>633</b>	<b>265</b>	<b>210</b>
<b>Risque de taux d'intérêts</b>				
Contrats sur opérations financières				
- Swaps de taux d'intérêts	7 685	4 885	609	2 191
- Achats de caps	3 779	1 979	1 800	-
- Collars	100	100	-	-
- FRA / Forward	3 315	3 237	78	-
<b>Total</b>	<b>14 879</b>	<b>10 201</b>	<b>2 487</b>	<b>2 191</b>

### 3. Contrats de couverture d'opérations futures

Afin d'assurer un taux minimum de change pour ses ventes de véhicules au Japon, le groupe a acquis des options de vente de yens contre euros. A la clôture, les montants nominaux couverts sont les suivants :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
	511	706	453

Afin d'assurer un minimum de change pour ses transactions en livres sterling, le groupe a acquis des options de vente de livres sterling contre euros. Les montants nominaux couverts sont les suivants :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
	2 312	-	-

Le groupe Faurecia utilise des contrats de change à terme ferme et optionnels pour couvrir des transactions commerciales non encore dénouées et des opérations prévisionnelles. A la clôture, les montants nominaux couverts pour les opérations prévisionnelles sont les suivants :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
	145	135	122

## 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	313	73	267	137	30	7	450
Total passifs	(719)	(1)	(110)	(10)	-	(10)	(91)
<b>Position nette avant gestion</b>	<b>(406)</b>	<b>72</b>	<b>157</b>	<b>127</b>	<b>30</b>	<b>(3)</b>	<b>359</b>
Position hors bilan	420	(72)	(154)	(86)	(30)	3	(347)
<b>Position nette après gestion</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>41</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>12</b>

Il s'agit de la position du groupe induite par toutes les opérations comptabilisées au bilan au 31 décembre 2003. Par ailleurs, le groupe a acquis des options de vente de yens contre euros pour ses ventes futures de véhicules au Japon et des options de vente de livres sterling pour l'ensemble de ses transactions en livres sterling (note 46 c) 3).

## 6. Risque de taux

(en millions d'euros)	Du jour le jour à 1 an	De 1 à 5 ans	Supérieur à 5 ans	Total
Total actifs	6 289	43	50	6 382
Total passifs	(3 599)	(547)	(2 205)	(6 351)
<b>Position nette avant gestion</b>	<b>2 690</b>	<b>(504)</b>	<b>(2 155)</b>	<b>31</b>
Position hors bilan	(2 302)	212	2 090	-
<b>Position nette après gestion</b>	<b>388</b>	<b>(292)</b>	<b>(65)</b>	<b>31</b>

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 2 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 237 millions d'euros et aux dettes sur locations capitalisées pour 148 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 2003, le résultat enregistré sur les opérations hors couverture de taux de change est un profit avant impôt de 5,1 millions d'euros (4,6 millions d'euros en 2002 et 5,5 millions d'euros en 2001).

## D) ACTIVITES 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)	2003	2002	2001
<b>Risque de change</b>			
Swaps de devises	1 050	1 488	2 749
Contrats de change à terme	877	1 253	552
<b>Total</b>	<b>1 927</b>	<b>2 741</b>	<b>3 301</b>
<b>Risque de taux d'intérêts</b>			
Contrats sur opérations financières			
- Swaps de taux d'intérêts	23 857	23 120	17 547
- Achats de caps et collars	-	192	372
- Futures	14	340	-
- Swaptions	-	-	518
<b>Total</b>	<b>23 871</b>	<b>23 652</b>	<b>18 437</b>

## 2. Echéances des contrats au 31 décembre 2003

(en millions d'euros)	Echéances			
	Total	Inférieures à 1 an	1 à 5 ans	Supérieures à 5 ans
<b>Risque de change</b>				
Swaps de devises	1 050	676	374	-
Contrats de change à terme	877	877	-	-
<b>Total</b>	<b>1 927</b>	<b>1 553</b>	<b>374</b>	<b>-</b>
<b>Risque de taux d'intérêts</b>				
Contrats sur opérations financières				
- Swaps de taux d'intérêts	23 857	9 671	13 886	300
- Achats de caps et collars	-	-	-	-
- Futures	14	14	-	-
<b>Total</b>	<b>23 871</b>	<b>9 685</b>	<b>13 886</b>	<b>300</b>

## 3. Risque de change

La position nette des activités de financement dans les principales devises étrangères est la suivante :

(en millions d'euros)	GBP	YEN	USD	CHF	Autres
Total actifs	750	-	7	289	-
Total passifs	-	(487)	(256)	(19)	(96)
<b>Position nette avant gestion</b>	<b>750</b>	<b>(487)</b>	<b>(249)</b>	<b>270</b>	<b>(96)</b>
Position hors bilan	(749)	487	249	(267)	96
<b>Position nette après gestion</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>-</b>

## 4. Risque de taux

(en millions d'euros)	Du jour le jour			Total
	à 1 an	De 1 à 5 ans	Supérieur à 5 ans	
Total actifs	13 231	7 173	-	20 404
Total passifs	(14 314)	(3 364)	(300)	(17 978)
<b>Position nette avant gestion</b>	<b>(1 083)</b>	<b>3 809</b>	<b>(300)</b>	<b>2 426</b>
Position hors bilan	1 012	(1 326)	300	(14)
<b>Position nette après gestion</b>	<b>(71)</b>	<b>2 483</b>	<b>-</b>	<b>2 412</b>

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 0,2 million 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 47 - Risque actions

Le risque action est le risque lié à une variation défavorable du prix de titres de capital détenus.

(en millions d'euros)	Portefeuille d'actions	
	tierces ou OPCVM actions	Portefeuille d'actions propres
<b>Position à l'actif nette</b>	<b>237</b>	<b>150</b>
Hors bilan	-	-
<b>Position nette globale</b>	<b>237</b>	<b>150</b>
Sensibilité	(3)	(5)

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 137 millions d'euros (note 27) et de 34 millions d'actions détenues dans le cadre de mandats de gestion.

Le portefeuille d'actions propres a été constitué pour satisfaire aux besoins des plans d'options d'achats 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 8 millions d'euros.

## → Note 48 - 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 m), 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 :

	2003		2002		2001	
	Valeur au bilan	Juste valeur	Valeur au bilan	Juste valeur	Valeur au bilan	Juste valeur
<i>(en millions d'euros)</i>						
<b>ACTIF</b>						
<b>Activités industrielles et commerciales</b>						
Créances et titres de détention durable	591	696	929	996	624	730
Titres de participation	63	63	85	85	238	238
Prêts à court terme	301	301	397	397	260	260
Titres de placement court terme	937	1 146	1 089	1 381	1 013	1 496
Trésorerie	4 880	4 880	4 532	4 532	5 520	5 520
<b>Activités de financement</b>						
Titres d'investissement et prêts long terme	225	225	196	196	201	201
Créances de financement	17 185	17 211	15 732	15 926	15 740	15 861
Autres prêts accordés à la clientèle	112	112	295	295	242	242
Titres de placement	2 268	2 268	2 261	2 261	1 406	1 406
Trésorerie	738	738	762	762	811	811
<b>PASSIF</b>						
<b>Activités industrielles et commerciales</b>						
Autres emprunts long terme	3 609	3 596	3 499	3 481	3 635	3 635
Autres emprunts long terme part à court terme	270	270	311	311	299	299
Autres financements court terme et découverts bancaires	2 350	2 350	2 451	2 451	3 920	3 920
<b>Activités de financement</b>						
Dettes envers les établissements de crédit	5 887	5 887	6 643	6 643	5 503	5 503
Autres emprunts	12 009	12 009	10 426	10 426	10 597	10 597

## 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 :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Montant nominal	511	765	453
Primes payées	11	20	12
Juste valeur	53	43	17

- des options de ventes de livres sterling dont les caractéristiques sont les suivantes :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Montant nominal	2 312	N/A	N/A
Primes payées	50	N/A	N/A
Juste valeur	58	N/A	N/A

Les contrats de change à terme ferme et optionnels contractés par Faurecia pour couvrir des transactions commerciales de l'année 2003 mais non encore dénouées et des opérations prévisionnelles de l'année 2004 ont les caractéristiques suivantes :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Montant nominal	145	135	122
Primes payées	-	-	-
Juste valeur	4	-	(1)

## → NOTE 49 - Engagements hors bilan et facteurs de risques

### A) OPERATIONS SPECIFIQUES

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 45.
- Gestion des risques de taux de change et de taux d'intérêt - note 46.
- Risque actions - note 47.

## B) OPERATIONS COURANTES

### 1. Engagements à la clôture

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Activités industrielles et commerciales</b>			
Commandes fermes pour l'acquisition d'actifs industriels	1 750	2 083	1 961
Commandes d'études et assimilés	37	40	-
Engagements de location non résiliables	845	767	632
Engagement de souscription et de rachat de titres <sup>(1)</sup>	131	217	-
<b>Total</b>	<b>2 763</b>	<b>3 107</b>	<b>2 593</b>
<b>Activités de financement</b>			
Engagements de financement en faveur de la clientèle	1 045	1 012	789
Engagements de garantie d'ordre de la clientèle et d'établissement de crédit	101	69	69
Autres engagements donnés sur titres	-	290	-
<b>Total</b>	<b>1 146</b>	<b>1 371</b>	<b>858</b>
Avals, cautions et garanties donnés	246	202	245
Actifs nantis, gagés ou hypothéqués	498	458	973

(1) L'engagement porte sur la société chinoise mise en équivalence Dongfeng Peugeot Citroën Automobile - DPCA.

### 2. Détail des actifs nantis, gagés ou hypothéqués au 31 décembre 2003

(en millions d'euros)	Date d'échéance	Montant
Immobilisations incorporelles	N/A	N/A
Immobilisations corporelles	Indéfini	21
Immobilisations financières		
	2 004	57
	2 005	21
	2 006	4
	2 007	129
	2 008	94
	>2008	172
		477
<b>Total</b>		<b>498</b>
<b>Total du bilan</b>		<b>58 064</b>
	<b>Pourcentage</b>	<b>0,9 %</b>

## C) AUTRES FACTEURS DE RISQUES

### 1. 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'impôts consécutive aux litiges concernant les prix de transfert.

### 2. 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 1<sup>er</sup> juillet 2002 pour les véhicules mis sur le marché à partir de cette date ;
- à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007 pour les véhicules mis sur le marché avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002."

Au 31 décembre 2003, huit pays ont transposé dans son intégralité cette directive dans leur législation nationale :

- Pour la France, l'Espagne, l'Italie, le Portugal, l'Autriche et la Norvège les estimations actuelles montrent qu'aucun coût résiduel significatif ne devrait rester à la charge du groupe.
- Pour l'Allemagne et les Pays-Bas, la provision actualisée s'élève à 45 millions d'euros.

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.

En novembre 2003, le Royaume-Uni a transposé la directive mais uniquement pour les véhicules mis sur le marché depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2002. Pour ces derniers, aucun coût résiduel significatif ne devrait rester à la charge du groupe.

Pour les véhicules mis sur le marché au Royaume-Uni avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002 comme pour les autres pays, en l'absence de texte réglementaire, il n'est pas encore possible de déterminer avec certitude si un coût résiduel doit rester à la charge du groupe.

### 3. Enquête en cours de la Commission Européenne

A la suite des premières vérifications menées en 1999 chez Automobiles Peugeot et Automobiles Citroën, la Commission Européenne a procédé, en 2003, à de nouvelles investigations chez Automobiles Peugeot, ses filiales allemande et néerlandaise afin de rechercher d'éventuelles pratiques visant à limiter les ventes transfrontalières en Europe. Aucune notification de griefs n'a été reçue par Automobiles Peugeot à la clôture de l'exercice.

## → NOTE 50 - Echancier des obligations et engagements

L'échéancier des obligations et engagements du groupe, ventilé ci-dessous, fait référence aux notes suivantes :

- Emprunts à long terme des activités industrielles et commerciales - notes 33 a) et 33 d).
- Emprunts des activités de financement - note 35 a).
- Lignes de crédit - note 42.
- Engagements hors bilan - note 49.

## A) OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

### 1. Activités industrielles et commerciales

(en millions d'euros)	Total	Paiements dus par période		
		A moins d'1 an	De 1 à 5 ans	A plus de 5 ans
Emprunts	3 879	270	1 279	2 330
Obligations en matière de location financement	219	31	88	100
Contrat de location simple	845	146	376	323
Obligations d'achat irrévocables	1 918	1 900	18	-
<b>Total</b>	<b>6 861</b>	<b>2 347</b>	<b>1 761</b>	<b>2 753</b>

## 2. Activités de financement

<i>(en millions d'euros)</i>	Total	Paiements dus par période		
		A moins d'1 an	De 1 à 5 ans	A plus de 5 ans
Emprunts	17 896	7 465	9 940	491
<b>Total</b>	<b>17 896</b>	<b>7 465</b>	<b>9 940</b>	<b>491</b>

## B) AUTRES ENGAGEMENTS COMMERCIAUX

### 1. Activités industrielles et commerciales

<i>(en millions d'euros)</i>	Total	Montants des engagements par période		
		A moins d'1 an	De 1 à 5 ans	A plus de 5 ans
Lignes de crédit confirmées non utilisées - (engagements reçus)	(9 195)	(545)	(8 650)	-
Garanties - engagements donnés	744	133	384	227

## 2. Activités de financement

Les engagements de financement en faveur de la clientèle des sociétés de financement pour un montant de 1 045 millions d'euros sont à échéance non définie.

## → NOTE 51 - 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).

b) En 2003 comme en 2002, il n'y a pas d'instrument dilutif du résultat. En 2001, l'effet dilutif résiduel de l'emprunt obligataire convertible, venu à échéance au 31 décembre 2000, était de 0,02 euro ramenant le résultat par action de 6,42 euros à un résultat dilué de 6,40 euros.

## → NOTE 52 - Rémunération des dirigeants

<i>(en millions d'euros)</i>	2003	2002	2001
<b>Montants des rémunérations allouées au titre de l'année</b>			
- aux organes de Direction	7,3	7,8	6,7
- aux membres du Conseil de Surveillance	0,7	0,5	0,5
<b>Total</b>	<b>8,0</b>	<b>8,3</b>	<b>7,2</b>
<b>Montants des rémunérations versées dans l'année</b>			
- aux organes de Direction	8,1	5,5	6,8
- aux membres du Conseil de Surveillance	0,7	0,5	0,5
<b>Total</b>	<b>8,8</b>	<b>6,0</b>	<b>7,3</b>

Les organes de Direction du groupe sont le Directoire, le Comité Exécutif et l'Etat-Major.

Au 31 décembre 2003, les membres des organes de Direction détenaient 1 373 600 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 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 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.

## → NOTE 53 - Honoraires des Commissaires aux Comptes

Pour 2003, les honoraires versés aux Commissaires aux Comptes et aux autres cabinets d'audit se ventilent comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	Pricewaterhouse Coopers		Constantin		Ernst & Young		Autres		Total	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002
<b>AUDIT</b>										
Commissariat aux Comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	7,9	7,3	1,1	0,9	0,8	0,8	0,1	0,1	9,9	9,1
Missions accessoires	1,4	2,2	-	-	0,1	0,3	-	-	1,5	2,5
<b>Sous-total</b>	<b>9,3</b>	<b>9,5</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>1,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>11,4</b>	<b>11,6</b>
<i>Part du total</i>	<i>84 %</i>	<i>86 %</i>	<i>100 %</i>	<i>100 %</i>	<i>69 %</i>	<i>69 %</i>	<i>100 %</i>	<i>100 %</i>	<i>84 %</i>	<i>85 %</i>
<b>AUTRES PRESTATIONS</b>										
Juridiques et fiscales	1,7	1,4	-	-	0,3	0,3	-	-	2,0	1,7
Audit interne	-	0,1	-	-	0,1	0,1	-	-	0,1	0,2
Autres prestations de conseil	0,1	0,1	-	-	-	0,1	-	-	0,1	0,2
<b>Sous-total</b>	<b>1,8</b>	<b>1,6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2,2</b>	<b>2,1</b>
<i>Part du total</i>	<i>16 %</i>	<i>14 %</i>	<i>0 %</i>	<i>0 %</i>	<i>31 %</i>	<i>31 %</i>	<i>0 %</i>	<i>0 %</i>	<i>16 %</i>	<i>15 %</i>
<b>Total</b>	<b>11,1</b>	<b>11,1</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>	<b>1,3</b>	<b>1,6</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>13,6</b>	<b>13,7</b>
<i>Dont Equipementier</i>	<i>4,0</i>	<i>5,0</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>1,2</i>	<i>1,6</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>5,2</i>	<i>6,6</i>
<i>Dont autres divisions</i>	<i>7,1</i>	<i>6,1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,9</i>	<i>0,1</i>	<i>-</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>8,4</i>	<i>7,1</i>

## → NOTE 54 - Evénements postérieurs à la clôture

Néant.



# COMPTES DE RESULTATS CONSOLIDES COMPARES SUR CINQ ANS

(en millions d'euros)	2003	2002	2001	2000	1999
<b>ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES</b>					
<b>Chiffre d'affaires</b>	52 683	52 906	50 288	42 978	36 740
<b>Charges opérationnelles</b>					
Coûts des biens et services vendus	(40 558)	(40 196)	(38 647)	(31 946)	(27 443)
Frais généraux et commerciaux	(8 250)	(8 251)	(7 504)	(7 550)	(6 408)
Frais d'études, de recherche et de développement	(2 098)	(1 865)	(1 733)	(1 625)	(1 457)
	(50 906)	(50 312)	(47 884)	(41 121)	(35 308)
<b>Marge opérationnelle</b>	1 777	2 594	2 404	1 857	1 432
<b>Coût des départs anticipés de certains salariés</b>	(19)	(158)	(31)	32	(431)
<b>Autres produits et (charges)</b>					
Frais de rationalisation des structures	(42)	(124)	(115)	(41)	(54)
Produits (frais) financiers nets	(23)	(25)	(48)	86	(22)
Autres revenus et (charges) nets	209	22	193	21	(1)
	144	(127)	30	66	(77)
<b>Résultat avant impôts des sociétés intégrées</b>	1 902	2 309	2 403	1 955	924
Impôts sur les résultats	(563)	(666)	(750)	(601)	(251)
<b>Résultat net des sociétés industrielles et commerciales intégrées</b>	1 339	1 643	1 653	1 354	673
<b>ACTIVITES DE FINANCEMENT</b>					
<b>Chiffre d'affaires</b>					
Hors groupe	1 555	1 530	1 375	1 203	1 067
Intragroupe	169	170	212	184	127
	1 724	1 700	1 587	1 387	1 194
<b>Charges opérationnelles</b>	(1 306)	(1 381)	(1 339)	(1 123)	(952)
<b>Marge opérationnelle</b>	418	319	248	264	242
<b>Autres produits et (charges)</b>	(5)	(3)	(4)	(3)	(7)
<b>Résultat avant impôts des sociétés intégrées</b>	413	316	244	261	235
Impôts sur les résultats	(122)	(111)	(85)	(112)	(105)
<b>Résultat net des sociétés de financement intégrées</b>	291	205	159	149	130
<b>Résultat net des sociétés intégrées du groupe</b>	1 630	1 848	1 812	1 503	803
Part dans le résultat net des sociétés en équivalence	46	22	9	19	31
Amortissements des écarts d'acquisition	(158)	(163)	(140)	(199)	(60)
<b>Résultat net de l'ensemble consolidé</b>	1 518	1 707	1 681	1 323	774
(Bénéfice) Perte revenant aux intérêts minoritaires	(21)	(17)	10	(11)	(45)
<b>Résultat net - Part du groupe</b>	1 497	1 690	1 691	1 312	729
<b>Résultat net par action de 1 euro</b>					
- nombre d'actions moyen en circulation	243 902 478	254 201 332	263 357 148	261 283 962	284 425 614
- en euros par action	6,14	6,65	6,42	5,02	2,56

# BILANS CONSOLIDÉS COMPARÉS SUR CINQ ANS

## ACTIF

(en millions d'euros)	2003	2002	2001	2000	1999
<b>ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES</b>					
<b>Ecarts d'acquisition</b>	1 964	2 120	2 225	1 054	1 215
<b>Immobilisations incorporelles</b>	181	194	183	136	105
<b>Immobilisations corporelles</b>	12 158	11 545	11 461	10 359	9 454
<b>Immobilisations financières</b>					
Créances et titres de détention durable	591	929	624	1 110	1 172
Titres mis en équivalence	550	351	215	203	194
Titres de participation	63	85	238	254	128
Prêts aux activités de financement	-	-	-	339	575
	1 204	1 365	1 077	1 906	2 069
<b>Autres actifs immobilisés</b>					
Impôts différés à long terme	415	308	184	86	118
Autres valeurs immobilisées	239	257	204	176	231
	654	565	388	262	349
<b>Actifs d'exploitation et réalisables à court terme</b>					
Valeurs d'exploitation	6 660	6 167	6 218	5 171	4 100
Clients et effets à recevoir	3 363	3 381	3 451	2 962	2 642
Impôts sur les sociétés à court terme	702	980	935	485	361
Autres débiteurs	2 636	2 619	2 585	2 207	1 794
A recevoir des activités de financement	210	238	306	311	162
	13 571	13 385	13 495	11 136	9 059
<b>Actifs financiers à court terme</b>					
Prêts	301	397	260	207	186
Titres de placement	937	1 089	1 013	1 246	1 030
Trésorerie	4 880	4 532	5 520	3 143	3 118
Comptes ordinaires et prêts aux activités de financement	205	97	123	1 077	1 707
	6 323	6 115	6 916	5 673	6 041
<b>Total activités industrielles et commerciales</b>	<b>36 055</b>	<b>35 289</b>	<b>35 745</b>	<b>30 526</b>	<b>28 292</b>
<b>ACTIVITES DE FINANCEMENT</b>					
<b>Ecarts d'acquisition</b>	75	80	86	90	95
<b>Actifs immobilisés</b>					
Immobilisations incorporelles	42	30	21	20	7
Immobilisations corporelles	51	51	52	131	126
Titres de participation	13	-	-	-	-
Impôts différés à long terme	40	47	29	28	25
Titres d'investissement	185	186	187	187	344
Autres	45	16	19	38	19
	376	330	308	404	521
<b>Créances sur la clientèle</b>					
Créances de financement	17 185	15 732	15 740	14 155	12 182
Autres prêts accordés à la clientèle	112	295	242	205	309
Créances sur les activités industrielles et commerciales	139	208	241	299	323
	17 436	16 235	16 223	14 659	12 814
<b>Autres actifs d'exploitation</b>					
Impôts sur les sociétés à court terme	84	63	53	16	17
Autres débiteurs	953	923	742	550	512
A recevoir des activités industrielles et commerciales	79	65	41	99	216
	1 116	1 051	836	665	745
<b>Actifs financiers à court terme</b>					
Titres de placement	2 268	2 261	1 406	31	99
Trésorerie	738	762	811	251	231
A recevoir des activités industrielles et commerciales	-	-	1	13	-
	3 006	3 023	2 218	295	330
<b>Total activités de financement</b>	<b>22 009</b>	<b>20 719</b>	<b>19 671</b>	<b>16 113</b>	<b>14 505</b>
<b>Total groupe</b>	<b>58 064</b>	<b>56 008</b>	<b>55 416</b>	<b>46 639</b>	<b>42 797</b>

# BILANS CONSOLIDÉS COMPARES SUR CINQ ANS

## PASSIF

(en millions d'euros)	2003	2002	2001	2000	1999
<b>Capitaux propres - Part du groupe</b>					
Capital social	243	259	259	278	273
Primes d'émission, de fusion et d'apport	-	-	-	276	149
Réserves et résultats nets consolidés	12 364	11 875	10 479	9 515	8 383
Titres d'autocontrôle	(16)	(568)	(51)	(507)	(250)
Ecart de conversion	(727)	(582)	(405)	(201)	(223)
	<b>11 864</b>	<b>10 984</b>	<b>10 282</b>	<b>9 361</b>	<b>8 332</b>
<b>ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES</b>					
<b>Intérêts minoritaires</b>	617	640	689	579	585
<b>Provisions et passifs à long terme</b>					
Impôts différés à long terme	1 329	1 104	1 163	1 129	1 187
Provisions	1 623	1 727	1 394	1 322	1 459
Autres passifs à long terme	96	95	69	70	68
	<b>3 048</b>	<b>2 926</b>	<b>2 626</b>	<b>2 521</b>	<b>2 714</b>
<b>Emprunts à long terme</b>	<b>3 609</b>	<b>3 499</b>	<b>3 635</b>	<b>1 977</b>	<b>2 653</b>
<b>Dettes d'exploitation à court terme</b>					
Fournisseurs d'exploitation et effets à payer	10 021	9 912	9 173	8 503	7 117
Impôts sur les sociétés à court terme	368	646	808	625	185
Autres créanciers	5 401	5 228	5 409	4 413	4 389
<i>Dû aux activités de financement</i>	96	84	86	117	97
	<b>15 886</b>	<b>15 870</b>	<b>15 476</b>	<b>13 658</b>	<b>11 788</b>
<b>Dettes financières à court terme</b>					
Emprunt obligataire convertible	-	-	-	113	-
Autres emprunts à long terme partie à moins d'un an	270	311	299	408	566
Autres financements à court terme et découverts bancaires	2 350	2 451	3 920	2 924	2 470
<i>Découverts bancaires auprès des activités de financement</i>	122	189	197	293	442
	<b>2 742</b>	<b>2 951</b>	<b>4 416</b>	<b>3 738</b>	<b>3 478</b>
<b>Total activités industrielles et commerciales</b>	<b>25 902</b>	<b>25 886</b>	<b>26 842</b>	<b>22 473</b>	<b>21 218</b>
<b>ACTIVITES DE FINANCEMENT</b>					
<b>Intérêts minoritaires</b>	70	91	103	79	64
<b>Titres subordonnés à durée indéterminée</b>	-	-	-	-	183
<b>Provisions et passifs long terme</b>					
Impôts différés à long terme	170	150	122	119	81
Provisions	53	53	45	31	31
Dettes subordonnées et autres	64	108	113	113	110
	<b>287</b>	<b>311</b>	<b>280</b>	<b>263</b>	<b>222</b>
<b>Dettes financières</b>					
Dettes envers les établissements de crédit	5 887	6 643	5 503	4 084	3 268
Autres emprunts	12 009	10 426	10 597	7 451	6 133
Comptes ordinaires créditeurs	169	145	172	440	242
<i>Comptes courants créditeurs des activités industrielles et commerciales</i>	-	-	-	1 279	1 730
	<b>18 065</b>	<b>17 214</b>	<b>16 272</b>	<b>13 254</b>	<b>11 373</b>
<b>Dettes à la clientèle</b>					
Dépôts de la clientèle	191	200	212	161	57
<i>Dépôts des activités industrielles et commerciales</i>	132	97	123	159	311
	<b>323</b>	<b>297</b>	<b>335</b>	<b>320</b>	<b>368</b>
<b>Autres dettes d'exploitation</b>					
Impôts sur les sociétés à court terme	75	64	106	43	49
Autres créanciers	1 195	923	890	556	585
<i>Dû aux activités industrielles et commerciales</i>	283	238	306	290	403
	<b>1 553</b>	<b>1 225</b>	<b>1 302</b>	<b>889</b>	<b>1 037</b>
<b>Total activités de financement</b>	<b>20 298</b>	<b>19 138</b>	<b>18 292</b>	<b>14 805</b>	<b>13 247</b>
<b>Total groupe</b>	<b>58 064</b>	<b>56 008</b>	<b>55 416</b>	<b>46 639</b>	<b>42 797</b>

# TABLEAUX DE FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDES COMPARES SUR CINQ ANS

(en millions d'euros)	2003	2002	2001	2000	1999
<b>ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES</b>					
Résultat net des sociétés intégrées	1 339	1 643	1 653	1 354	673
Elimination des charges nettes sans effet sur la trésorerie					
- Dotations aux amortissements	2 214	2 165	1 974	1 877	1 771
- Dotations nettes aux provisions	(29)	352	8	(158)	264
- Variation des impôts différés à long terme	115	(80)	(107)	(32)	(14)
- Résultats sur cessions et autres	(113)	(38)	(97)	186	(17)
Dividendes reçus des sociétés en équivalence	21	17	9	(6)	5
Marge brute d'autofinancement	3 547	4 059	3 440	3 221	2 682
Variations des actifs et passifs d'exploitation	(224)	330	(422)	(238)	1 354
<b>Flux des activités industrielles et commerciales liés à l'exploitation</b>	<b>3 323</b>	<b>4 389</b>	<b>3 018</b>	<b>2 983</b>	<b>4 036</b>
Cessions de titres de participation	6	5	23	23	5
Cessions de sociétés consolidées	-	-	-	30	91
Cessions d'immobilisations corporelles	142	172	443	100	179
Investissements en immobilisations corporelles	(3 007)	(2 790)	(2 938)	(2 898)	(1 971)
Acquisitions de sociétés consolidées	(225)	(56)	(1 575)	(18)	(259)
Acquisitions de titres de participation	(19)	(25)	(33)	(164)	(5)
Changements de périmètre et autres	(20)	(268)	54	(134)	(31)
<b>Flux des activités industrielles et commerciales liés aux investissements</b>	<b>(3 123)</b>	<b>(2 962)</b>	<b>(4 026)</b>	<b>(3 061)</b>	<b>(1 991)</b>
<b>ACTIVITES DE FINANCEMENT</b>					
Résultat net des sociétés intégrées	291	205	159	149	130
Elimination des charges nettes sans effet sur la trésorerie	52	34	1	73	84
Marge brute d'autofinancement	343	239	160	222	214
Variations des actifs et passifs d'exploitation	(92)	(282)	325	(887)	(344)
<b>Flux des activités de financement liés à l'exploitation</b>	<b>251</b>	<b>(43)</b>	<b>485</b>	<b>(665)</b>	<b>(130)</b>
<b>Flux des activités de financement liés aux investissements</b>	<b>(52)</b>	<b>80</b>	<b>68</b>	<b>104</b>	<b>(56)</b>
<b>TOUTES ACTIVITES</b>					
Dividendes versés					
- Aux actionnaires de Peugeot S.A.	(325)	(294)	(217)	(118)	(73)
- Aux minoritaires des filiales intégrées	(41)	(43)	(13)	(12)	(37)
Augmentations du capital et des primes	-	-	109	132	3
Acquisitions de titres d'autocontrôle	(147)	(517)	(458)	(257)	(953)
Rachats d'obligations convertibles	-	-	-	(555)	-
Variations des autres actifs et passifs financiers	428	(1 666)	3 872	1 468	1 266
Autres	14	46	123	38	186
<b>Flux des opérations financières</b>	<b>(71)</b>	<b>(2 474)</b>	<b>3 416</b>	<b>696</b>	<b>392</b>
Mouvements de conversion	(4)	(27)	(24)	(12)	20
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie</b>	<b>324</b>	<b>(1 037)</b>	<b>2 937</b>	<b>45</b>	<b>2 271</b>
Trésorerie au début de l'exercice	5 294	6 331	3 394	3 349	1 078
<b>Trésorerie au 31 décembre</b>	<b>5 618</b>	<b>5 294</b>	<b>6 331</b>	<b>3 394</b>	<b>3 349</b>

# LISTE DES SOCIETES CONSOLIDEES AU 31 DECEMBRE 2003

I : intégration globale

E : mise en équivalence

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
<b>HOLDING ET AUTRES</b>			
Peugeot S.A. Paris - France		-	-
Grande Armée Participations Paris - France	I	100,00	100,00
PSA International S.A. Genève - Suisse	I	99,92	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. Meudon - France	I	100,00	100,00
PCI Industrielagen 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	99,99
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	100,00	99,99
Société de Constructions Mécaniques Panhard & Levasor Paris - France	I	99,99	99,99
Peugeot Motocycles Mandeure - France	I	74,98	74,99
Peugeot Motocycles Italia S.p.A. Milan - Italie	I	100,00	76,24
Peugeot Motocycles Deutschland GmbH Walldorf - Allemagne	I	100,00	74,97

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
<b>ACTIVITE AUTOMOBILE</b>			
Peugeot Citroën Automobiles S.A. Vélizy-Villacoublay - France	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Sochaux S.N.C. Sochaux - France	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Mulhouse S.N.C. Sausheim - France	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Aulnay S.N.C. Aulnay-sous-Bois - France	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Rennes S.N.C. Chartres-de-Bretagne - France	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Poissy S.N.C. Poissy - France	I	100,00	99,99
Peugeot Citroën Mécaniques et Bruts du Nord-Ouest S.N.C. Paris - France	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Mécaniques et Bruts du Grand-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
Società 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
Peugeot Citroën Logistic Deutschland GmbH Saarbrücken - 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
Peugeot Citroën Automoveis Mangualde - Portugal	I	100,00	100,00
Toyota Peugeot Citroën Automobiles Czech s.r.o. Kolin - République tchèque	E	50,00	50,00
Pca Slovakia s.r.o. Trnava - Slovaquie	I	100,00	100,00

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Trnava Invest 1			
Trnava - Slovaquie	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën do Brasil Automoveis Ltda			
São-Paulo - Brésil	I	100,00	100,00
Peugeot Citroën Argentina S.A.			
Buenos Aires - Argentine	I	99,90	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
Arc de Triomphe S.A.			
Buenos Aires - Argentine	I	100,00	99,60
Establecimientos Mecanicos Jeppener			
Buenos Aires - Argentine	I	100,00	99,60
Dongfeng Peugeot Citroën Automobile			
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	100,00	99,99
Botzaris Automobiles			
Paris - France	I	100,00	99,99
Société Commerciale Automobile			
Paris - France	I	100,00	100,00
Parisud S.A.			
Malakoff - France	I	100,00	99,86
Sodexa			
Courbevoie - France	I	99,99	99,99
Seine-et-Marne Automobile			
Cesson - France	I	100,00	99,98
Société Brestoise des Garages de Bretagne			
Brest - France	I	100,00	100,00
Etablissements Boniface			
Saint-Etienne - France	I	100,00	99,92
Société Industrielle Automobile de Champagne-Ardennes			
Cormontreuil - France	I	100,00	99,76
Société Industrielle Automobile du Havre			
Le Havre - France	I	100,00	99,98
Société Industrielle Automobile du Languedoc			
Toulouse - France	I	99,89	99,89
Société Industrielle Automobile de Lorraine			
Vandœuvre-lès-Nancy - France	I	100,00	99,99

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Société Industrielle Automobile de Mulhouse			
Mulhouse - France	I	100,00	100,00
Société Industrielle Automobile du Nord			
Lille - France	I	100,00	99,99
Nord Cotentin Automobile			
Tourlaville - France	I	100,00	100,00
Peugeot Moteur et Systèmes			
Paris - France	I	100,00	100,00
Société Industrielle Automobile de Normandie			
Rouen - France	I	100,00	99,95
Société Industrielle Automobile de l'Ouest			
Orvault - France	I	100,00	99,99
Société Industrielle Automobile Paris-Nord S.A.			
Paris - France	I	100,00	99,80
Société Industrielle Automobile de Provence			
Marseille - France	I	100,00	99,74
Société Industrielle Automobile du Sud-Ouest			
Le Bouscat - France	I	100,00	99,99
Société Lyonnaise d'Industrie et de Commerce Automobile			
Vénissieux - France	I	99,94	99,91
Régionale Française Automobile			
Cesson-Sevigné - France	I	100,00	99,67
Grands Garages de l'Hérault			
Montpellier - France	I	100,00	99,99
Grands Garages de Nice et du Littoral			
Nice - France	I	100,00	99,90
Grands Garages du Limousin			
Limoge - France	I	100,00	100,00
Peugeot Azur			
Mougins - France	I	100,00	100,00
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			
Munich - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Berlin Brandenburg GmbH			
Berlin - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Westfalen GmbH			
Dortmund - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Niederrhein GmbH			
Düsseldorf - Allemagne	I	100,00	99,99
Peugeot Main / Taunus GmbH			
Francfort - Allemagne	I	100,00	99,99

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé	Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Peugeot Sudbaden GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99	Peter Ambrose (Castleford) Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	60,00	80,00
Peugeot Hanse GmbH Hambourg - Allemagne	I	100,00	99,99	Telford Motors Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	60,00	80,00
Peugeot Nordhessen GmbH Lohfendel - Allemagne	I	100,00	99,99	Peugeot España S.A. Madrid - Espagne	I	100,00	100,00
Peugeot Hannover GmbH Hannovre - Allemagne	I	100,00	99,99	Hispanomocion S.A. Madrid - Espagne	I	100,00	100,00
Peugeot Rheinland GmbH Cologne - Allemagne	I	100,00	99,99	Peugeot Portugal Automoveis S.A. Lisbonne - Portugal	I	100,00	100,00
Peugeot Rein-Neckar GmbH Rein-Neckar - Allemagne	I	100,00	99,99	Peugeot (Suisse) S.A. Berne - Suisse	I	99,92	100,00
Peugeot Saartal GmbH Saarbrücken - Allemagne	I	100,00	99,99	Lowen Garage AG Berne - Suisse	I	100,00	97,00
Peugeot Sachsen GmbH Dresde - Allemagne	I	100,00	99,99	Acacias Motors S.A. Genève - Suisse	I	64,48	99,02
Peugeot Schwaben GmbH Stuttgart - Allemagne	I	100,00	99,99	Peugeot Austria GmbH Vienne - Autriche	I	100,00	100,00
Peugeot Weser-Ems GmbH Brême - Allemagne	I	100,00	99,99	Peugeot Autohaus GmbH Vienne - Autriche	I	100,00	100,00
Peugeot Mainz Wiesbaden GmbH Wiesbaden - Allemagne	I	100,00	99,99	Peugeot Polska S.p.z.o.o. Varsovie - Pologne	I	100,00	100,00
Peugeot Automobili Italia S.p.A. Milan - Italie	I	100,00	100,00	Peugeot Ceska Republica s.r.o. Prague - République tchèque	I	100,00	100,00
Peugeot Milan Milan - Italie	I	100,00	99,98	Peugeot Slovakia s.r.o. Bratislava - Slovaquie	I	100,00	100,00
Peugeot Gianicolo S.p.A. Rome - Italie	I	100,00	99,98	Peugeot Hungaria Kft Budapest - Hongrie	I	100,00	100,00
Talbot Exports Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00	Peugeot Slovenija d.o.o. P.Z.D.A. Ljubljana - Slovénie	I	100,00	100,00
Robins and Day Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00	Peugeot Hrvatska d.o.o. Zagreb - Croatie	I	100,00	100,00
Realtal UK Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00	Peugeot Otomotiv Pazarlama AS - POPAS Istanbul - Turquie	I	100,00	60,00
Palmer (St-Albans) Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	50,49	65,18	Peugeot Algérie S.p.A. Alger - Algérie	I	99,99	99,99
Melvin Motors Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00	Peugeot Egypte S.A.E. Le Caire - Egypte	I	90,09	90,09
Robins and Day Investments Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	98,00	100,00	Peugeot Motors of America Little Falls - Etats-Unis d'Amérique	I	100,00	100,00
Boomcite Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	100,00	Peugeot Chile Santiago du Chili - Chili	I	100,00	96,92
Richard Rhodes (Wigan) Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	60,00	71,83	Automotores Franco Chilena S.A. Santiago du Chili - Chili	I	100,00	99,73
Mike Thompson (Stafford) Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	60,00	71,83	Peugeot Mexico S.A. de CV Mexico - Mexique	I	100,00	100,00
David Kerr (Chelmsford) Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	62,50	71,83	Peugeot Japan KK Co Ltd Tokyo - Japon	I	100,00	100,00

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
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	100,00	99,96
Citroën Champ de Mars Paris - France	I	100,00	99,92
Citroën Dunkerque Dunkerque - France	I	100,00	100,00
Citer Paris - France	I	98,40	98,34
Citroën Paris Paris - France	I	100,00	100,00
Société Nouvelle Armand Escalier Antibes - France	I	100,00	100,00
Citroën Pau Bizanos - France	I	100,00	100,00
Lm2b Sarcelles - France	I	99,92	99,92
Centrauto Sarcelles - France	I	99,96	99,96
Prince S.A. Aulnay-sous-Bois - France	I	99,96	99,96
Citroën Argenteuil Bois-Colombes - France	I	100,00	100,00
Citroën Orléans Olivet-La Source - France	I	99,98	99,98
Cie Picarde de Logistique Automobile Beauvais - France	I	100,00	100,00
Citroën Belux S.A. - NV 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	100,00	99,95
Citroën Commerce GmbH Cologne - Allemagne	I	100,00	99,95
Citroën Italia S.p.A. Milan - Italie	I	100,00	100,00
Citroën UK 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

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Citroën Norge A/S Skaarer - Norvège	I	100,00	100,00
Citroën (Suisse) S.A. Genève - Suisse	I	99,75	100,00
Citroën Osterreich GmbH Vienne - Autriche	I	100,00	100,00
Automoveis Citroën S.A. Lisbonne - Portugal	I	99,99	99,99
Automoviles Citroën España Madrid - Espagne	I	99,94	99,62
Comercial Citroën S.A. Madrid - Espagne	I	100,00	96,53
Autotransporte Turistico 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 - Sloveenie	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 Ceska Republica s.r.o. Prague - République tchèque	I	100,00	100,00
Citroën do Brasil São Paulo - Brésil	I	51,00	51,00
Citroën Japon Tokyo - Japon	I	100,00	100,00

#### ACTIVITE EQUIPEMENT AUTOMOBILE

Faurecia Boulogne-Billancourt - France	I	71,41	71,41
Faurecia Investments Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,41
Financière Faurecia Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,41
Société Financière pour l'Équipement Automobile - SFEA Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,41
Faurecia Sièges d'Automobile S.A. Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,41

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé	Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Faurecia Systèmes d'Echappement Boulogne - Billancourt - France	I	100,00	71,41	Faurecia Exhaust International Nanterre - France	I	100,00	71,41
Blériot Investissements Boulogne - Billancourt - France	I	100,00	71,41	Faurecia Automotive Industrie Nanterre - France	I	98,38	70,25
Faurecia Services Groupe Boulogne - Billancourt - France	I	100,00	71,41	Automotive Sandouville Nanterre - France	I	96,82	69,14
Faurecia Global Purchasing Boulogne - Billancourt - France	I	100,00	71,41	SAS Automotive France Nanterre - France	E	48,41	34,57
Siemar Sandouville - France	I	100,00	71,41	Sté Automobile du Cuir de Vesoul Vesoul - France	I	100,00	71,41
Faurecia Industries Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,41	Société Internationale de Participations - SIP Bruxelles - Belgique	I	100,00	71,41
Trecia Etupes - France	I	100,00	71,41	Faurecia Industrie N.V. Gent - Belgique	I	96,82	69,14
Siebert Redon - France	I	100,00	71,41	SAI Automotive Silux S.A. Eselborn - Luxembourg	I	96,82	69,14
Sielest Pulversheim - France	I	100,00	71,41	Faurecia Autositze GmbH & Co KG Stadthagen - Allemagne	I	100,00	71,41
Siedoubs Montbéliard - France	I	100,00	71,41	Faurecia Kunststoffe Automobilsysteme GmbH Ingolstadt - Allemagne	I	100,00	71,41
Sienor Lieu-Saint-Amand - France	I	100,00	71,41	Faurecia Abgastechnik GmbH Furth - Allemagne	I	100,00	71,41
Sieval Boulogne-Billancourt - France	I	100,00	71,41	Leistriz Abgastechnik Stollberg GmbH Pffaffenhain - Allemagne	I	100,00	71,41
Sieto Somain - France	I	100,00	71,41	Faurecia Deutschland Holding GmbH & Co KG Stadthagen - Allemagne	I	99,99	71,40
Société de Textile de l'Ostrevant Sotexo Somain - France	I	100,00	71,41	Faurecia Innenraum Systeme Koln GmbH Cologne - Allemagne	I	96,82	69,14
Sieloir Romorantin - France	I	100,00	71,41	Faurecia Innenraum Systeme Emden GmbH Emden - Allemagne	I	100,00	71,41
ECSA - Etudes et Construction de Sièges pour l'Automobile Crevin - France	I	100,00	71,41	Ecia GmbH Furth - Allemagne	I	100,00	71,41
EAK - Composants pour l'Automobile S.A. Valentigney - France	I	51,00	36,42	SIP Verwaltungs GmbH Stadthagen - Allemagne	I	100,00	71,41
EAK - Composants pour l'Automobile S.N.C. Valentigney - France	I	51,00	36,42	A.P. Parts Europe GmbH Aachen - Allemagne	I	100,00	71,41
Faurecia Automotive Intérieur France Nanterre - France	I	96,82	69,14	SAI Automotive AG Frankfurt - Allemagne	I	96,82	69,14
Faurecia Automotive Holdings Nanterre - France	I	100,00	71,41	SAI Automotive Worth Wörth Am Rhein - Allemagne	I	96,82	69,14
Faurecia Bloc Avant Nanterre - France	I	100,00	71,41	Faurecia Innenraum Systeme GmbH Hagenbach - Allemagne	I	96,82	69,14
Faurecia Intérieur Industrie Nanterre - France	I	98,38	70,25	Industriepark Sassenburg GmbH Sassenburg - Allemagne	I	96,82	69,14
Faurecia Systèmes de Direction Nanterre - France	I	100,00	71,41	SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG Karlsruhe - Allemagne	E	48,41	34,57
				SAS Autosystemtechnik Verwaltung GmbH Karlsruhe - Allemagne	E	48,41	34,57

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé	Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Faurecia Netherlands Holding BV Roermond - Pays-Bas	I	100,00	71,41	Faurecia Sistemas de Escape Portugal LDA Concelho de Bragança - Portugal	I	100,00	71,41
Faurecia Automotive Seating BV Roermond - Pays-Bas	I	100,00	71,41	Sasal Saint-Jean-de-Madère - Portugal	I	99,99	71,40
Faurecia Exhaust Systems AB Torsas - Suède	I	100,00	71,41	Vanpro Assentos Limitada Palmela - Portugal	E	50,00	35,71
Faurecia Interior Systeme Sweden AB Torsas - Suède	I	96,82	69,14	SAI Automotive Portugal Palmela - Portugal	I	96,82	69,14
United Parts Exhaust Systems AB Torsas - Suède	I	100,00	71,41	SAS Palmela Palmela - Portugal	E	48,41	34,57
Faurecia Asientos para Automovil España S.A. Madrid - Espagne	I	100,00	71,41	EDA - Estofagem de Assentos LDA Palmela - Portugal	I	99,99	71,40
Asientos de Castilla Leon S.A. Madrid - Espagne	I	100,00	71,41	Faurecia Automotiv Seating UK Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	71,41
Asientos de Galicia S.L. Vigo - Espagne	I	100,00	71,41	Faurecia Midlands Ltd Coventry - Royaume-Uni	I	100,00	71,41
Asientos del Norte S.A. Vitoria - Espagne	I	100,00	71,41	SAI Automotive Fradley Ltd Fradley - Royaume-Uni	I	96,82	69,14
Industrias Cousin Frères S.L. Burlada - Espagne	I	50,01	35,71	SAI Automotive Washington Ltd Washington - Royaume-Uni	I	96,82	69,14
Tecnoconfort Pamplona - Espagne	I	50,00	35,71	Faurecia Fotele Samachodowe S.p.z.o.o. Grojec - Pologne	I	100,00	71,41
Faurecia Sistemas de Escape España S.A. Vigo - Espagne	I	100,00	71,41	Faurecia Walbrzych S.p.z.o.o. Walbrzych - Pologne	I	100,00	71,41
Armaduras de Asientos Ardas S.A. Burgos - Espagne	E	49,99	35,70	Faurecia Gorzow S.p.z.o.o. Gorzow - Pologne	I	96,82	69,14
Faurecia Automotive España S.A. Madrid - Espagne	I	96,82	69,14	SAI Automotive Polska S.p.z.o.o. Legntza - Pologne	I	96,82	69,14
SAI Automotive Lignotock S.A. Valencia - Espagne	I	96,82	69,14	Faurecia Systemy Klerowricze S.p.z.o.o. Walbrzych - Pologne	I	100,00	71,41
SAI Automotive SALC España S.L. Valencia - Espagne	I	96,82	69,14	Arced d.o.o. Novo Mesto - Slovénie	E	50,00	35,71
Cartera e Inversiones Enrich S.A. Madrid - Espagne	I	96,82	69,14	SAI Automotive Bratislava s.r.o. Bratislava - Slovaquie	I	96,82	69,14
Component de Vehiculos de Galicia Porrino - Espagne	E	48,41	34,57	Faurecia Magyarország Kipufogo - Rendszer Kft Vasvar - Hongrie	I	100,00	71,41
Copo Iberica Vigo - Espagne	E	50,00	35,71	Faurecia Exhaust Systems s.r.o. Bakov - République tchèque	I	100,00	71,41
SAS Autosystem Technik S.A. Pamplona - Espagne	E	48,41	34,57	Faurecia Lecotex AS Tabor - République tchèque	I	95,93	68,50
Valencia Modulos de Puerta S.L. Valence - Espagne	I	100,00	71,41	SAI Automotive Bohemia s.r.o. Mlada Boleslav - République tchèque	I	96,82	69,14
Faurecia Assentos de Automovel Limitada Saint-Jean-de-Madère - Portugal	I	99,99	71,40	SAS Autosystemtechnik s.r.o. Mlada Boleslav - République tchèque	E	48,41	34,57

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Teknik Malzeme Bursa - Turquie	E	50,00	35,71
SAI Automotive Polifleks AS Istanbul - Turquie	I	96,82	69,14
Sté Tunisienne d'Equipements d'Automobile Ben Arous - Tunisie	I	100,00	71,41
Faurecia Automotive Seating Canada Ltd Mississauga - Canada	I	100,00	71,41
Faurecia Canada Investment Company Montréal - Canada	I	100,00	71,41
WBF Technologies Mississauga - Canada	E	49,99	35,70
Faurecia USA Holdings Inc Wilmington - Etats-Unis d'Amérique	I	100,00	71,41
Faurecia Automotive Holdings Inc Wilmington - Etats-Unis d'Amérique	I	100,00	71,41
Faurecia Automotiv Seating Inc Troy - Etats-Unis d'Amérique	I	100,00	71,41
Dynamec Inc Wilmington - Etats-Unis d'Amérique	I	50,00	35,71
Faurecia Riverside LLC Wilmington - Etats-Unis d'Amérique	I	50,00	35,71
Faurecia Exhaust Systems Inc Wilmington - Etats-Unis d'Amérique	I	100,00	71,41
SAI Automotive USA Inc Farnington Hills - Etats-Unis d'Amérique	I	96,82	69,14
SAI Automotive USA Fountain Inn Inc Fountain Inn - Etats-Unis d'Amérique	I	96,82	69,14
SAI Automotive USA SAL Inc Wilmington - Etats-Unis d'Amérique	I	96,82	69,14
Faurecia Automotive do Brasil Ltda Quatro-Barras - Brésil	I	100,00	71,41
Faurecia Sistemas de Escapamento do Brasil Ltda São Paulo - Brésil	I	100,00	71,41
SAS Automotive do Brasil São Jose Dos Pinhais PR - Brésil	E	48,41	34,57
Faurecia Sistemas de Escape Argentina S.A. Buenos Aires - Argentine	I	100,00	71,41
Bertrand Faure Argentina S.A. Buenos Aires - Argentine	E	50,00	35,71
PAB S.A. Buenos Aires - Argentine	E	49,99	35,70
SAS Automotriz Argentina Buenos Aires - Argentine	E	48,41	34,57
Sommer Allibert Duroplast Mexico S.A. de C.V. Puebla - Mexique	I	48,41	34,57
Servicios Sommer Allibert S.A. de C.V. Puebla - Mexique	I	48,41	34,57

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
SAI Automotive SAL de Mexico S.A. de C.V. Mexico - Mexique	I	96,82	69,14
Faurecia Interior System KK Tokyo - Japon	I	90,00	64,25
Faurecia Japon KK Tokyo - Japon	I	100,00	71,41
Faurecia NHK Co Ltd Tokyo - Japon	E	50,00	35,71
Faurecia NHK Kyushu Ltd Tokyo - Japon	E	50,00	35,71
Cfxas - Changchun Faurecia Xuyang Automotive Seat Company Ltd Changchun - Chine	I	60,00	42,85
Scheesc - Shanghai Honghu Ecia Exhaust Systems Company Ltd Shanghai - Chine	I	51,00	36,42
Teec - Wuhan Tongda-Ecia Exhaust Company Ltd Wuhan - Chine	E	60,00	42,85
Faurecia Exhaust Systems Changchun Changchun - Chine	E	50,00	35,71
Daeki Faurecia Corp Shiheung City - Corée	E	49,00	35,00
Faurecia Exhaust System Korea Shiheung City - Corée	I	96,82	69,14
Faurecia Automotive Seating India Private Ltd Bangalore - Inde	I	100,00	71,41
Faurecia Exhaust Systems South Africa Ltd Johannesburg - Afrique du Sud	I	100,00	71,41
SAI Automotive Autoplasic (Pty) Ltd Port Elisabeth - Afrique du Sud	I	96,82	69,14

#### ACTIVITE DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Gefco Courbevoie - France	I	99,97	99,96
Gefco Benelux S.A. Ath - Belgique	I	100,00	99,93
Gefco Deutschland GmbH Morfelden - Allemagne	I	100,00	99,95
Gefco Suisse S.A. Fahy - Suisse	I	98,64	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 Transitarios Ltd Lisbonne - Portugal	I	100,00	99,94
Gefco Polska S.p.z.o.o. Warszawa - Pologne	I	100,00	99,95

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
Gefco Tasimacilik VE Logistik AS Istanbul - Turquie	I	100,00	99,95
Gefco Maroc Casablanca - Maroc	I	99,96	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 Levallois-Perret - France	I	100,00	100,00
Sofira - Société de Financement des Réseaux Automobiles Levallois-Perret - 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 Gestion Levallois-Perret - France	I	99,98	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
Assupar Levallois-Perret - France	I	99,99	99,99
PSA Finance Belux Bruxelles - Belgique	I	100,00	100,00

Sociétés	I/E	% de contrôle	% consolidé
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 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	99,98	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	99,98	100,00
PSA Finance Arrendamiento Comercial São Paulo - Brésil	I	99,94	100,00
PSA Finance Argentina Buenos Aires - Argentine	I	50,00	50,00

# INDICATEURS SOCIAUX

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 - à l'exception des tableaux relatifs à l'emploi. 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.

## → Une politique active de l'emploi

### 1. LA DYNAMIQUE DE L'EMPLOI

• Une croissance des effectifs de plus de 20 % sur quatre ans

Evolution des effectifs sur cinq ans par divisions  
(situation au 31 décembre de l'année)

	1999	2000	2001	2002	2003
Automobile	127 060	128 510	130 640	133 880	135 180
Banque PSA Finance	2 040	2 070	2 140	2 160	2 150
Gefco	6 710	7 490	7 680	8 050	8 360
Autres activités	2 460	2 500	2 300	2 280	2 360
Rappel Faurecia	27 520	31 870	49 690	52 230	51 860
<b>Total</b>	<b>165 790</b>	<b>172 440</b>	<b>192 450</b>	<b>198 600</b>	<b>199 910</b>

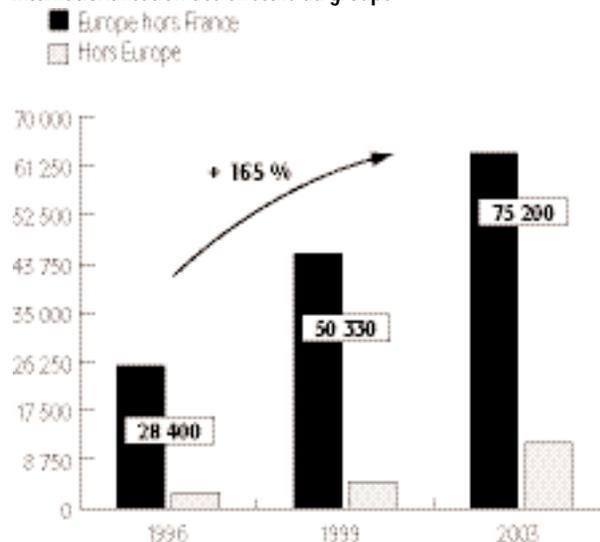
Evolution des effectifs par zones géographiques  
(situation au 31 décembre de l'année)

Zones géographiques	1999	2003	Variation 1999/2003
France	115 460	124 710	+ 8 %
Europe occidentale (hors France)	44 070	57 870	+ 31,3 %
Europe centrale	1 520	5 650	+ 273 %
Afrique	0	1 200	-
Amérique du Sud	3 470	5 470	+ 57,4 %
Amérique du Nord et centrale	1 170	4 630	+ 297 %
Asie	100	380	+ 280 %
<b>Total</b>	<b>165 790</b>	<b>199 910</b>	<b>+ 20,6 %</b>

Le renforcement de la présence du groupe dans le monde se traduit par une internationalisation croissante des effectifs : 37,6 % des salariés travaillent dans un autre pays que la France, contre 28 % en 1998.

75 200 salariés travaillent aujourd'hui hors de France contre 28 400 en 1996.

### Internationalisation des effectifs du groupe



### • La dynamique des recrutements

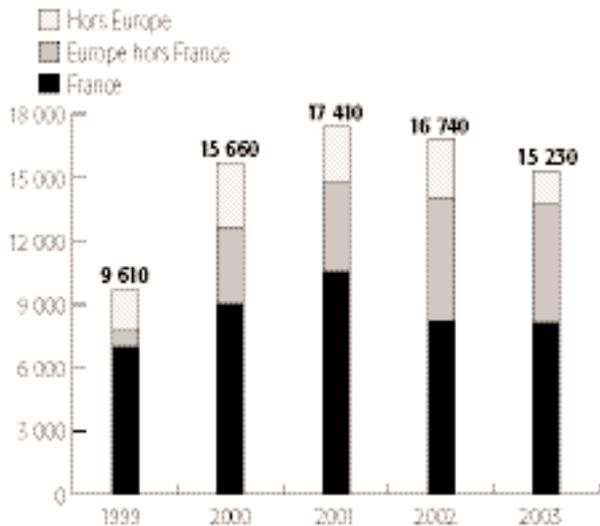
Recrutements en contrats de travail à durée indéterminée (CDI)

	Années	Europe			Total	Cumul entre 99/03
		France	hors France	Hors Europe		
Automobile	2003	5 690	2 480	515	8 685	47 140
	2002	6 120	2 860	820	9 800	
Banque PSA Finance	2003	45	80	10	135	845
	2002	130	110	10	250	
Gefco	2003	500	455	60	1 015	5 510
	2002	510	530	60	1 100	
Faurecia	2003	1 770	2 590	970	5 330	20 710
	2002	-	-	-	5 500	
Autres activités	2003	55	5	5	65	440
	2002	80	10	0	90	
<b>Total</b>	<b>2003</b>	<b>8 060</b>	<b>5 610</b>	<b>1 560</b>	<b>15 230</b>	<b>74 640</b>
	<b>2002</b>	<b>6 840</b>	<b>3 510</b>	<b>890</b>	<b>16 740</b>	

La stratégie de croissance déployée par l'entreprise est portée par le recrutement de plus de 74 600 personnes, en contrats permanents, sur cinq ans.

Le taux de recrutements en contrats à durée indéterminée (rapport recrutements CDI/effectif total) atteint 7,6 % en 2003.

**Evolution des recrutements CDI sur cinq ans par zones géographiques (total groupe)**



**• La diversité des recrutements et le développement de la mixité de l'emploi**

**Evolution du taux de féminisation des effectifs inscrits sur quatre ans au sein du périmètre industriel France**

	2000	2001	2002	2003
Ouvriers	12,26 %	12,03 %	12,54 %	13,43 %
ETAM	20,23 %	20,75 %	20,52 %	20,66 %
Cadres	13,95 %	15,05 %	15,63 %	16,66 %
<b>Total</b>	<b>14,20 %</b>	<b>14,36 %</b>	<b>14,77 %</b>	<b>15,55 %</b>

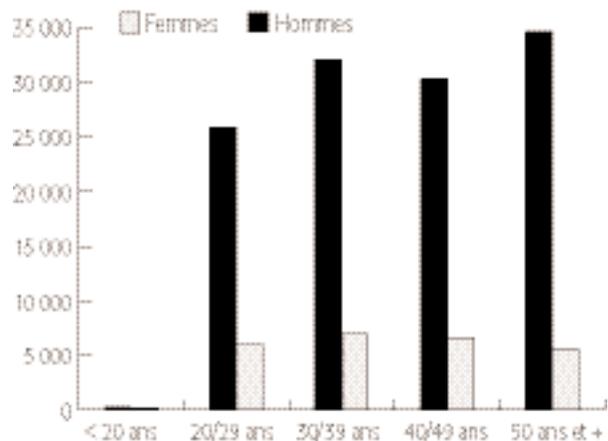
**Evolution du nombre et du taux de féminisation des recrutements en contrats à durée indéterminée sur quatre ans au sein du périmètre industriel France**

	Ouvriers		ETAM		Cadres		Total	
	Femmes	%	Femmes	%	Femmes	%	Femmes	%
2000	160	4,7	251	25,7	277	22,8	688	11,7
2001	322	9	298	27,7	354	27	974	16,3
2002	445	20	173	22,5	222	23,2	840	21,3
<b>2003</b>	<b>567</b>	<b>21,6</b>	<b>170</b>	<b>23,9</b>	<b>252</b>	<b>23,9</b>	<b>989</b>	<b>22,5</b>

En 2003, près de 23 % des recrutements réalisés dans le monde au sein des différentes divisions concernent des femmes. Le taux de féminisation des recrutements atteint près de 22 % pour les ingénieurs et cadres, plus de 33 % pour les ETAM et plus de 15 % pour le personnel ouvrier.

**• Le renouvellement des générations**

**Effectifs en contrats à durée indéterminée par tranches d'âge (hors Faurecia)**



Compte tenu du nombre de recrutements réalisés depuis la fin des années 1990, le groupe connaît un profond renouvellement des générations. Près d'un salarié sur deux a rejoint le groupe au cours des sept dernières années.

**• L'emploi à durée déterminée**

**Effectifs inscrits en contrats à durée limitée 2003 (nombre moyen annuel)**

	Hors France		Total
	France	Europe hors France	
<b>Automobile</b>	<b>1 615</b>	<b>4 750</b>	<b>6 675</b>
Rappel 2002	1 800	4 930	6 730
<b>Banque PSA Finance</b>	<b>10</b>	<b>110</b>	<b>120</b>
Rappel 2002	10	100	110
<b>Gefco</b>	<b>140</b>	<b>155</b>	<b>300</b>
Rappel 2002	120	170	290
<b>Autres activités</b>	<b>45</b>	<b>5</b>	<b>55</b>
Rappel 2002	40	0	40
<b>Total 2003</b>	<b>1 810</b>	<b>5 020</b>	<b>7 150</b>
Total 2002	1 970	5 200	7 170

Fin 2003, on comptait 2 600 "salariés eventuales" en Espagne. Le site de Vigo, qui n'a pas recours au personnel intérimaire, a accueilli la majorité de ces salariés (2 400). Les accords "convenio triennaux" prévoient l'embauche définitive de 1 300 "salariés eventuales" à Vigo et Madrid.

En France, le nombre de salariés en contrats à durée déterminée est resté stable en 2003 : 1 810 en moyenne contre 1 970 en 2002.

## • Une gestion responsable du travail temporaire

### Nombre de travailleurs temporaires 2003 (nombre moyen annuel)

	Hors France			Total
	France	Europe hors France	Hors Europe	
<b>Automobile</b>	<b>9 600</b>	<b>1 020</b>	<b>95</b>	<b>10 715</b>
Rappel 2002	11 350		350	11 700
<b>Banque PSA Finance</b>	<b>15</b>	<b>40</b>	<b>-</b>	<b>55</b>
Rappel 2002	20		20	40
<b>Gefco</b>	<b>920</b>	<b>400</b>	<b>35</b>	<b>1 355</b>
Rappel 2002	720		420	1 140
<b>Autres activités</b>	<b>325</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>325</b>
Rappel 2002	20		-	20
<b>Total 2003</b>	<b>10 860</b>	<b>1 460</b>	<b>130</b>	<b>12 450</b>
Total 2002	12 110		790	12 900

En France, pour la division automobile, le nombre moyen de travailleurs temporaires s'établissait à 9 600 en 2003 (indicateur bilan social : nombre d'heures facturées par an, rapporté à la durée annuelle du travail des salariés). En données brutes - nombre de travailleurs temporaires présents en moyenne hebdomadaire ayant eu au moins un contrat -, ce nombre s'élève à 11 150.

En 2003, pour le périmètre monde, près de 4 200 salariés, recrutés en contrats à durée indéterminée, avaient réalisé antérieurement une mission de travail temporaire ou une activité en contrat à durée déterminée.

## • Autres indicateurs emploi

### Démissions en 2003

	Hors France			Total
	France	Europe hors France	Hors Europe	
<b>Automobile :</b>				
<b>industriel</b>	<b>670</b>	<b>30</b>	<b>55</b>	<b>755</b>
Rappel 2002	760		430	1 190
<b>Automobile :</b>				
<b>commercial</b>	<b>665</b>	<b>505</b>	<b>50</b>	<b>1 220</b>
Rappel 2002	730		840	1 570
<b>Banque PSA Finance</b>	<b>20</b>	<b>70</b>	<b>5</b>	<b>95</b>
Rappel 2002	50		50	100
<b>Gefco</b>	<b>120</b>	<b>290</b>	<b>30</b>	<b>440</b>
Rappel 2002	190		420	610
<b>Autres activités</b>	<b>20</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>30</b>
Rappel 2002	20		0	20
<b>Total 2003</b>	<b>1 495</b>	<b>900</b>	<b>145</b>	<b>2 540</b>
Total 2002	1 750		1 740	3 490

Le volume de démissions enregistrées en 2003 représente 1,7 % de l'effectif total contre 2,4 % en 2002. Pour les ingénieurs et cadres, le taux de démission se situe à 1,7 % contre 1,3 % en 2002.

## • Ruptures de contrats de travail et licenciements à l'initiative de l'employeur en 2003

	Hors France			Total
	France	Europe hors France	Hors Europe	
<b>Automobile</b>	<b>775</b>	<b>385</b>	<b>210</b>	<b>1 370</b>
Rappel 2002	840		610	1 450
<b>Banque PSA Finance</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>30</b>
Rappel 2002	10		10	20
<b>Gefco</b>	<b>85</b>	<b>150</b>	<b>15</b>	<b>250</b>
Rappel 2002	80		80	160
<b>Autres activités</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>
Rappel 2002	50		0	50
<b>Total 2003</b>	<b>890</b>	<b>550</b>	<b>230</b>	<b>1 670</b>
Total 2002	980		700	1 680

Les données comprennent les ruptures de contrats liées aux procédures d'inaptitude, d'invalidité et de licenciements pour motifs personnels. Les chiffres sont stables par rapport à 2002.

### Licenciements pour motif économique en 2003

	Hors France			Total
	France	Europe hors France	Hors Europe	
<b>Automobile</b>	<b>5</b>	<b>50</b>	<b>20</b>	<b>75</b>
Rappel 2002	0		1 070	1 070
<b>Banque PSA Finance</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>
Rappel 2002	50		0	50
<b>Gefco</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>
Rappel 2002	5		5	10
<b>Total 2003</b>	<b>25</b>	<b>50</b>	<b>20</b>	<b>95</b>
Total 2002	55		1 075	1 130

Le nombre de licenciements pour motif économique en 2002 résultait principalement des difficultés rencontrées en Argentine. En 2003, le nombre des licenciements pour motif économique se situe à un niveau très faible.

## 2. L'ENRICHISSEMENT PERMANENT DES COMPETENCES ET LA VALORISATION DU CAPITAL HUMAIN

### • Une gestion internationale des compétences et des ressources humaines

En 2003, 2 900 salariés étaient détachés ou en mission longue durée (2 200), hors de leur pays d'origine.

Sur les 718 experts et cadres supérieurs en détachement, 529 sont originaires de France.

### • Préparer les compétences de demain par la formation continue

#### Nombre d'heures moyen de formation par salarié en 2003

	France	Europe hors France	Hors Europe	Moyenne monde
Nombre d'heures moyen	26	21	59	26

#### Nombre d'heures moyen de formation par catégories socioprofessionnelles (périmètre industriel France)

	Ouvriers	Employés, techniciens, agents de maîtrise	Ingénieurs et cadres	Moyenne
Nombre d'heures moyen de formation par salarié	25	33	43	30

#### Réalisation du plan de formation

	Nombre d'heures total de formation	Nombre d'heures moyen de formation par salarié	Dépenses de formation
France	2 784	26,5	123 506 €
Europe hors France	810	21,2	23 386 €
Hors Europe	277	59,2	1 743 €
<b>Total</b>	<b>3 871</b>	<b>26,1</b>	<b>148 635 €</b>

En moyenne, chaque salarié du groupe a suivi 26 heures de formation durant l'année 2003.

Les réalisations du plan de formation 2003 représentent près de 4 % de la masse salariale pour le périmètre industriel de la division automobile dans le monde.

Principaux domaines de formation	% d'heures dans le total dispensé en 2003
Management	13,1
Langues	3
Accueil et intégration	10
Techniques industrielles, machines et production	20,8
Techniques produits	12,3
Informatique/bureautique	9
Sécurité	8,3
Qualité	5,3
Formation diplômante	6,2
Communication	2,6
Commerce	5,3
Autres	4,1

Sur l'année 2003, 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 3 300 salariés dans le monde sont ainsi appelés régulièrement à former d'autres personnes du groupe.

Près de 4 000 000 heures de formation ont été dispensées au sein du groupe PSA PEUGEOT CITROËN.

Durant l'année 2003, 7 600 jeunes ont été accueillis comme stagiaires, dont 28 % de femmes (contre 6 740 en 2002). Ils sont venus perfectionner leur formation initiale dans l'une de nos entités dans le monde.

L'intégration des jeunes dans l'entreprise se concrétise également par les formules en alternance, telles que l'apprentissage : 1 087 jeunes ont été concernés en 2003, dont 19 % de femmes.

## → Des organisations souples et adaptées aux enjeux de l'entreprise, avec des standards élevés pour les conditions de travail

### 1. NEGOCIER DE NOUVELLES ORGANISATIONS DU TRAVAIL, POUR UNE FLEXIBILITÉ MAITRISEE

#### • Des durées de travail toujours inférieures aux durées légales et professionnelles

#### Durée du travail hebdomadaire en vigueur au 31 décembre 2003

	Durée légale dans le pays	Durée appliquée chez PSA PEUGEOT CITROËN
Argentine	48	45 (42,5 heures pour la modulation)
Brésil	44	42
Espagne	40	38,75
France	35	35
Portugal	40	40
Royaume-Uni	48	37,5

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a appliqué, en France, les dispositions réglementaires relatives à la réduction du temps de travail, dès 1999.

Des dispositifs de réduction du temps de travail préservant et améliorant la compétitivité de l'entreprise ont également été mis en place dans les autres pays.

## • Négocier de nouvelles organisations du travail pour préserver et améliorer la compétitivité de l'entreprise

### Régimes horaires particuliers

		France		Europe hors France		Hors Europe		Total	
		2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Automobile	Doublage <sup>(1)</sup>	31 450	29 880	9 110	9 650	885	860	41 445	40 390
	Triplage ou nuit <sup>(2)</sup>	15 390	16 270	3 865	4 800	50	10	19 305	21 080
	Fin de semaine <sup>(3)</sup>	2 290	3 690	1 620	1 230	25	-	3 935	4 920
Banque PSA Finance	Doublage	-	-	-	-	-	-	-	-
	Triplage ou nuit	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fin de semaine	-	-	-	-	-	-	-	-
Gefco	Doublage	1 095	860	145	120	10	20	1 250	1 000
	Triplage ou nuit	195	170	385	360	-	-	580	530
	Fin de semaine	5	10	55	90	-	-	60	100
Autres activités	Doublage	780	810	-	-	-	-	780	810
	Triplage ou nuit	30	20	-	-	-	-	30	20
	Fin de semaine	5	0	-	-	-	-	5	0
<b>Total</b>	<b>Doublage</b>	<b>33 325</b>	<b>31 550</b>	<b>9 255</b>	<b>9 770</b>	<b>895</b>	<b>880</b>	<b>43 475</b>	<b>42 200</b>
	<b>Triplage ou nuit</b>	<b>15 615</b>	<b>16 460</b>	<b>4 250</b>	<b>5 160</b>	<b>50</b>	<b>10</b>	<b>19 915</b>	<b>21 630</b>
	<b>Fin de semaine</b>	<b>2 300</b>	<b>3 700</b>	<b>1 675</b>	<b>1 320</b>	<b>25</b>	<b>-</b>	<b>4 000</b>	<b>5 020</b>

1 Doublage : travail en deux équipes.

2 Triplage : travail en trois équipes.

3 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.

### • Mieux concilier vie professionnelle et vie personnelle et familiale

#### Effectifs inscrits en contrats à durée indéterminée à temps partiel

	Hors France			Total
	France	Europe hors France	Hors Europe	
<b>Automobile</b>	<b>2 120</b>	<b>1 650</b>	<b>0</b>	<b>3 770</b>
Rappel 2002	2 190	1 830	0	4 020
<b>Banque PSA Finance</b>	<b>45</b>	<b>145</b>	<b>30</b>	<b>220</b>
Rappel 2002	30	170	0	200
<b>Gefco</b>	<b>95</b>	<b>130</b>	<b>0</b>	<b>225</b>
Rappel 2002	0	140	0	140
<b>Autres activités</b>	<b>70</b>	<b>120</b>	<b>0</b>	<b>190</b>
Rappel 2002	100	0	0	100
<b>Total 2003</b>	<b>2 330</b>	<b>2 045</b>	<b>30</b>	<b>4 405</b>
Total 2002	2 320	2 140	0	4 460

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.

En 2003, plus de 4 400 salariés travaillent à temps partiel dans le monde, répartis en 60 % de femmes et 40 % d'hommes. Près de 26 % des salariés à temps partiel travaillent à mi-temps.

### • Autres indicateurs relatifs à l'organisation du temps de travail

#### Heures supplémentaires

	France	Europe hors France	Hors Europe	Total
<b>Automobile</b>	<b>1 123 195</b>	<b>249 450</b>	<b>56 550</b>	<b>1 429 195</b>
Rappel 2002	1 576 360	1 517 800	258 520	3 352 680
<b>Banque PSA Finance</b>	<b>1 575</b>	<b>1 665</b>	<b>0</b>	<b>3 240</b>
Rappel 2002	1 920	16 760	0	18 680
<b>Gefco</b>	<b>152 200</b>	<b>13 965</b>	<b>11 155</b>	<b>177 320</b>
Rappel 2002	338 640	35 790	15 000	389 430
<b>Autres activités</b>	<b>5 655</b>	<b>50</b>	<b>205</b>	<b>5 910</b>
Rappel 2002	25 780	100	0	25 880
<b>Total 2003</b>	<b>1 282 625</b>	<b>265 130</b>	<b>67 910</b>	<b>1 615 665</b>
Total 2002	1 942 700	1 570 450	273 520	3 786 670

Dans la plupart des pays, le temps de travail s'apprécie dans un cadre annualisé.

Certaines heures figurant dans le tableau ci-dessus sont appelées communément H+, et naissent de l'application de la modulation (exemple : samedis travaillés ou allongements d'horaires). Elles sont compensées par des H-, pour permettre, par exemple, des périodes de fermeture ou pour accoler des jours non travaillés à des congés ou des ponts.

Pour faire face à l'augmentation de l'activité, des solutions plus structurelles ont été retenues : mise en place d'équipes supplémentaires, organisation du "non stop" pour les congés.

Ainsi, les usines du groupe fonctionnent à 114 % de leur capacité de production par rapport au standard sur deux équipes.

## Heures de chômage partiel

	France	Europe hors France	Hors Europe	Total
<b>Automobile</b>	<b>746 200</b>	<b>53 755</b>	<b>479 005</b>	<b>1 278 960</b>
Rappel 2002	275 750	0	802 350	1 078 100
<b>Banque PSA Finance</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Rappel 2002	0	370	0	370
<b>Gefco</b>	<b>0</b>	<b>560</b>	<b>550</b>	<b>1 110</b>
Rappel 2002	0	670	7 800	8 470
<b>Autres activités</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Rappel 2002	10 450	0	0	10 450
<b>Total 2003</b>	<b>746 200</b>	<b>54 315</b>	<b>479 555</b>	<b>1 280 070</b>
Total 2002	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.

Les 1 280 070 heures chômées résultent des soldes annualisés, non compensés par les heures supplémentaires collectives effectuées dans l'année. Sur les 746 200 heures de chômage partiel en France, le site de Rennes représente 576 000 heures non travaillées et non compensées dans le régime d'annualisation.

### • Heures d'absences rémunérées hors congés

	France	Europe hors France	Hors Europe	Total
<b>Automobile</b>	<b>4 317 035</b>	<b>2 099 020</b>	<b>111 770</b>	<b>6 527 825</b>
Rappel 2002	4 631 750	1 787 160	121 870	6 540 780
<b>Banque PSA Finance</b>	<b>88 360</b>	<b>68 670</b>	<b>510</b>	<b>157 540</b>
Rappel 2002	85 080	48 100	0	133 180
<b>Gefco</b>	<b>302 790</b>	<b>123 930</b>	<b>4 175</b>	<b>430 895</b>
Rappel 2002	238 540	80 020	1 630	320 190
<b>Autres activités</b>	<b>146 450</b>	<b>6 335</b>	<b>3 285</b>	<b>156 070</b>
Rappel 2002	140 390	1 110	0	141 500
<b>Total 2003</b>	<b>4 854 635</b>	<b>2 297 955</b>	<b>119 740</b>	<b>7 272 330</b>
Total 2002	5 095 760	1 916 390	123 500	7 135 650

Ces chiffres correspondent au cumul des absences liées à la maternité, à la maladie et aux accidents du travail et de trajet. Sur un peu plus de 270 millions d'heures travaillées, l'absentéisme global hors congés s'établit autour de 2,7 %.

### • La sous-traitance

Les achats du groupe PSA PEUGEOT CITROËN portent principalement sur les 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 des 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.

## 2. ASSURER LA SECURITE AU TRAVAIL

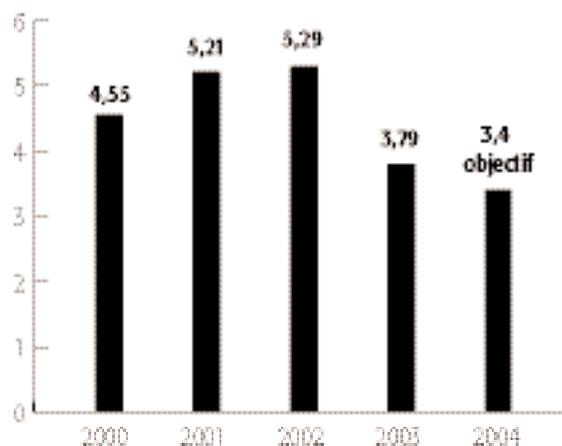
### • Accidents du travail et sécurité

Le taux de gravité (nombre de jours d'arrêts consécutifs à un accident de travail/nombre d'heures travaillées) s'établit à 0,28 en 2003 contre 0,35 en 2002.

Les actions mises en œuvre en 2003 ont permis de réduire le taux de fréquence des accidents avec arrêt au cours de l'année, dans l'ensemble des pays, pour la division automobile, périmètre industriel : 3,79 contre 5,8 en 2002.

Les chiffres sont à comparer au taux moyen des industries métallurgiques (27,9 en France en 2001 – dernier chiffre publié par l'INRS).

### Taux de fréquence des accidents avec arrêt (périmètre industriel monde)



## • Emploi de personnels handicapés

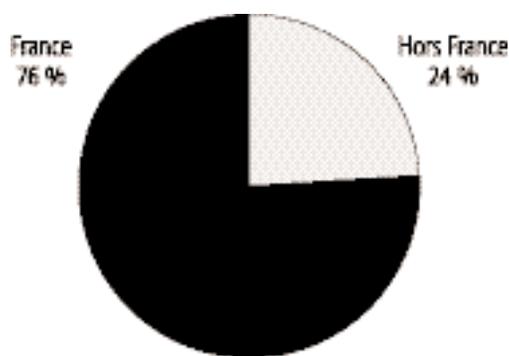
	Hors France			Total
	France	Europe hors France	Hors Europe	
<b>Automobile</b>	<b>6 010</b>	<b>415</b>	<b>5</b>	<b>6 430</b>
Rappel 2002	4 550		520	5 070
<b>Banque PSA Finance</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>15</b>
Rappel 2002	5		10	15
<b>Gefco</b>	<b>70</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>110</b>
Rappel 2002	80		40	120
<b>Autres activités</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>
Rappel 2002	90		0	90
<b>Total 2003</b>	<b>6 090</b>	<b>465</b>	<b>5</b>	<b>6 560</b>
Total 2002	4 725		570	5 295

Dans le monde, le groupe emploie directement plus de 6 560 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 10,8 %, bien au-delà du taux incitatif de 6 %.

## → Une politique de rémunération globale liée aux résultats de l'entreprise

### • Une politique salariale cohérente avec les efforts demandés et les résultats de l'entreprise



En 2003, les rémunérations ont représenté 4 589 935 K€ et les charges sociales 1 764 065 K€. La masse salariale du groupe s'élève donc à 6 354 000 K€.

Masse salariale France : 4 824 888 K€.

Masse salariale Europe hors France : 1 462 711 K€.

Masse salariale hors Europe : 66 401 K€.

## • Associer le personnel aux objectifs et aux résultats du groupe

### Intéressement et participation (hors Faurecia)

(en millions d'euros)	1999	2000	2001	2002	2003
Total France intéressement et participation (accord groupe)	78	145	196	205	140
Intéressement ou participation des autres filiales françaises	6	6	7	7	10
Intéressement des filiales étrangères	12	23	29	33	22
<b>Total groupe</b>	<b>96</b>	<b>174</b>	<b>232</b>	<b>245</b>	<b>172</b>

### • Epargne salariale et prévoyance

#### Plans d'épargne (PEAG, PEE et PEP)

(en millions d'euros)	Montant versé par les salariés du 01/01 au 31/12/03	Montant de l'abondement brut du 01/01 au 31/12/03	Nombre de salariés ayant effectué un versement <sup>(*)</sup>
Automobile	36,29	13,92	35 611
Banque PSA Finance	1,7	0,41	614
Gefco	0,9	0,38	1 680
Autres activités	0,42	0,17	452
<b>Total</b>	<b>39,31</b>	<b>14,88</b>	<b>38 357</b>
Faurecia	0,94	—	4 775

(\*) Intéressement, versements volontaires

#### Plan international d'épargne salariale en 2003

(en millions d'euros)	Nombre de participants	Montant des versements	Abondement
<b>Pays</b>			
Grande-Bretagne (avril 2003)	1 540	1,4	0,45
Espagne (décembre 2002)	1 555	0,9	0,34
Allemagne (août 2003)	452	0,4	0,13
<b>Total</b>	<b>3 547</b>	<b>2,7</b>	<b>0,92</b>

### • Régimes de retraite supplémentaires à cotisations définies

#### Retraite supplémentaire

(en milliers d'euros)	Montant des cotisations employeurs du 01/01 au 31/12/03	Montant versé par les salariés du 01/01 au 31/12/03	Nombre de salariés concernés
France	21 027	10 498	43 655
Europe hors France	5 754	2 314	2 095
Hors Europe	151	44	1 145
<b>Total</b>	<b>26 932</b>	<b>12 856</b>	<b>46 895</b>

De nouveaux régimes de retraite à cotisations définies ont été instaurés par le groupe, tant en France qu'en Espagne, au Royaume-Uni et au Brésil, dès 2001. Ils visent à compléter les régimes nationaux de sécurité sociale et anticipent la baisse prévisible des taux de remplacement.

---

• **Une année 2003 marquée par une forte contractualisation**

Au sein de la seule division automobile, près de 30 accords ont été signés dans le monde en 2003.

En France, l'année 2003 a été marquée par la signature de sept accords d'entreprise. trois accords ont été signés par cinq organisations syndicales sur six ; quatre ont été signés par toutes les organisations syndicales.

Tous les salariés sont représentés par des organisations syndicales indépendantes ou par d'autres représentants élus. L'ensemble du personnel est concerné par des accords de conventions collectives.

**France :**

- Accord salarial ;
- Accord relatif à l'épargne salariale, l'intéressement, la participation et le plan d'épargne avec extension de l'intéressement à toutes les filiales à l'international ;
- Accord relatif au régime d'assurance collective contre les aléas de carrière ;
- Accord sur le Comité européen et Comité France ;
- Accord relatif au développement de l'égalité des femmes et des hommes ;
- Accord sur les congés 2004, modulation d'horaires, conditions d'emploi des travailleurs temporaires ;
- Accord sur la représentation du personnel et droit syndical dans la filialisation des services techniques et généraux.

**Espagne :**

- Accord sur les calendriers de travail ;

- Accord sur la prime d'intéressement ;
- Accord sur le temps de travail ;
- Accord sur le droit syndical pour toutes les entités en Espagne.

**Brésil :**

- Accord salarial ;
- Accord sur l'organisation du temps de travail et congés collectifs ;
- Accord sur la participation aux résultats ;
- Accord sur la convention collective.

**Argentine :**

- Accord salarial ;
- Accord sur les principes du dialogue social ;
- Accord sur l'annualisation du travail.

**Grande-Bretagne :**

- Accord salarial ;
- Accord salarial et temps de travail ;
- Accord relatif à la formation des partenaires sociaux ;
- Accord sur les retraites.

Tous les salariés sont représentés par des organisations syndicales indépendantes ou par des représentants du personnel et sont concernés par des accords de conventions collectives.

# INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

## CONSOMMATIONS ET EMISSIONS 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 CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant sont représentées dans ce tableau.

En caractère gras, apparaissent les modèles les plus vendus, en version essence et en version diesel.

Dans un certain nombre de cas (206 diesel ; 406 essence et diesel ; Partner essence et diesel ; C2 essence ; C3 diesel ; C5 diesel ; C8 essence ; Berlingo diesel et essence), les modèles les plus vendus sont aussi les plus sobres.

### Peugeot

	Energie E/D	Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	Puissance (kW)	Consommations			CO <sub>2</sub> (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100 km)	Route (l/100 km)	Mixte (l/100 km)		
<b>Peugeot 206</b>								
1,1l	E	1 124	44,1	8,2	5,0	6,2	148 g/km	73,5
<b>1,4l</b>	<b>E</b>	<b>1 360</b>	<b>55</b>	<b>8,4</b>	<b>5,0</b>	<b>6,3</b>	<b>149 g/km</b>	<b>71,7</b>
<b>1,4 HDi</b>	<b>D</b>	<b>1 398</b>	<b>50</b>	<b>5,5</b>	<b>3,6</b>	<b>4,3</b>	<b>113 g/km</b>	<b>71</b>
<b>Peugeot 307</b>								
1,4l	E	1 360	55	8,7	5,5	6,7	159 g/km	71,7
<b>1,6l 16V</b>	<b>E</b>	<b>1 587</b>	<b>80</b>	<b>9,5</b>	<b>5,8</b>	<b>7,2</b>	<b>169 g/km</b>	<b>72,4</b>
1,4 HDi	D	1 398	50	5,5	4,0	4,5	120 g/km	71,8
<b>2,0 HDi 90ch</b>	<b>D</b>	<b>1 997</b>	<b>66</b>	<b>6,9</b>	<b>4,3</b>	<b>5,2</b>	<b>138 g/km</b>	<b>72,8</b>
<b>Peugeot 406</b>								
<b>1,8l</b>	<b>E</b>	<b>1 761</b>	<b>66</b>	<b>11,8</b>	<b>6,4</b>	<b>8,4</b>	<b>205 g/km</b>	<b>73,2</b>
<b>2,0 HDi 110ch FAP</b>	<b>D</b>	<b>1 997</b>	<b>80</b>	<b>7,5</b>	<b>4,5</b>	<b>5,6</b>	<b>147 g/km</b>	<b>72,9</b>
<b>Peugeot 607</b>								
2,2l	E	2 230	116	12,7	7,2	9,2	219 g/km	73,6
<b>3,0l V6 BVA</b>	<b>E</b>	<b>2 946</b>	<b>152</b>	<b>14,4</b>	<b>7,8</b>	<b>10,2</b>	<b>245 g/km</b>	<b>72,9</b>
2,0 HDi	D	1 997	80	7,9	4,7	5,9	157 g/km	73,7
<b>2,2 HDi FAP</b>	<b>D</b>	<b>2 179</b>	<b>98</b>	<b>8,8</b>	<b>5,4</b>	<b>6,6</b>	<b>177 g/km</b>	<b>72,7</b>
<b>Peugeot 807</b>								
2,0l	E	1 997	100	12,3	7,3	9,1	218 g/km	71,5
<b>2,2l</b>	<b>E</b>	<b>2 230</b>	<b>116</b>	<b>12,9</b>	<b>7,8</b>	<b>9,7</b>	<b>231 g/km</b>	<b>72,8</b>
2,0 HDi	D	1 997	80	9,2	5,9	7,0	186 g/km	72,9
<b>2,2 HDi FAP</b>	<b>D</b>	<b>2 179</b>	<b>94</b>	<b>10,1</b>	<b>5,9</b>	<b>7,4</b>	<b>199 g/km</b>	<b>73,1</b>
<b>Partner Combispace</b>								
<b>1,6l</b>	<b>E</b>	<b>1 587</b>	<b>80</b>	<b>9,5</b>	<b>6,2</b>	<b>7,4</b>	<b>175 g/km</b>	<b>71,2</b>
<b>2,0 HDi</b>	<b>D</b>	<b>1 997</b>	<b>66</b>	<b>7,3</b>	<b>5,0</b>	<b>5,8</b>	<b>154 g/km</b>	<b>71,2</b>

En gras : véhicule le plus vendu de sa catégorie (version essence, version diesel).

En maigre : véhicule émettant le moins de CO<sub>2</sub> dans sa catégorie (version essence, version diesel).

## Citroën

	Energie E/D	Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	Puissance (kW)	Consommations			CO <sub>2</sub> (g/km)	Bruit (dBa)
				Urbaine (l/100 km)	Route (l/100 km)	Mixte (l/100 km)		
<b>Citroën C2</b>								
<b>1,1i</b>	<b>E</b>	<b>1 124</b>	<b>44,1</b>	<b>7,6</b>	<b>4,9</b>	<b>5,9</b>	<b>141 g/km</b>	<b>70,8</b>
<b>HDi 70</b>	<b>D</b>	<b>1 398</b>	<b>50</b>	<b>5,3</b>	<b>3,6</b>	<b>4,2</b>	<b>108 g/km</b>	<b>71,9</b>
<b>Citroën C3</b>								
1,1i	E	1 124	44,1	7,8	5,0	6,0	143 g/km	70,8
<b>1,4i</b>	<b>E</b>	<b>1 360</b>	<b>54</b>	<b>8,2</b>	<b>5,0</b>	<b>6,2</b>	<b>148 g/km</b>	<b>71,8</b>
<b>HDi 70</b>	<b>D</b>	<b>1 398</b>	<b>50</b>	<b>5,1</b>	<b>3,8</b>	<b>4,2</b>	<b>110 g/km</b>	<b>71,9</b>
<b>Citroën C3 Pluriel</b>								
<b>1,4i</b>	<b>E</b>	<b>1 360</b>	<b>54</b>	<b>8,9</b>	<b>5,5</b>	<b>6,8</b>	<b>163 g/km</b>	<b>73,8</b>
<b>Citroën Berlingo</b>								
<b>1,6i 16V</b>	<b>E</b>	<b>1 587</b>	<b>80</b>	<b>9,5</b>	<b>6,2</b>	<b>7,4</b>	<b>175 g/km</b>	<b>71,2</b>
<b>HDi 90</b>	<b>D</b>	<b>1 997</b>	<b>66</b>	<b>7,2</b>	<b>4,9</b>	<b>5,7</b>	<b>152 g/km</b>	<b>72,2</b>
<b>Citroën Xsara</b>								
1,4i	E	1 360	55	9,2	5,4	6,7	159 g/km	73,5
<b>1,6i 16V</b>	<b>E</b>	<b>1 587</b>	<b>80</b>	<b>9,3</b>	<b>5,5</b>	<b>6,9</b>	<b>160 g/km</b>	<b>72,1</b>
HDi 70	D	1 398	50	5,7	3,8	4,5	120 g/km	71,6
<b>HDi 90</b>	<b>D</b>	<b>1 997</b>	<b>66</b>	<b>7,3</b>	<b>4,2</b>	<b>5,4</b>	<b>141 g/km</b>	<b>72,2</b>
<b>Citroën Xsara Picasso</b>								
1,6i	E	1 587	70	10,0	6,1	7,5	178 g/km	74
<b>1,8i 16V</b>	<b>E</b>	<b>1 749</b>	<b>85</b>	<b>10,7</b>	<b>6,0</b>	<b>7,7</b>	<b>184 g/km</b>	<b>74</b>
<b>HDi 90</b>	<b>D</b>	<b>1 997</b>	<b>66</b>	<b>7,0</b>	<b>4,6</b>	<b>5,5</b>	<b>147 g/km</b>	<b>72</b>
<b>Citroën C5</b>								
1,8i 16V	E	1 749	85	10,6	6,0	7,7	182g/km	73,2
<b>2,0i 16V</b>	<b>E</b>	<b>1 997</b>	<b>100</b>	<b>11,5</b>	<b>6,4</b>	<b>8,3</b>	<b>197g/km</b>	<b>71,5</b>
<b>HDi 110</b>	<b>D</b>	<b>1 997</b>	<b>80</b>	<b>7,4</b>	<b>4,6</b>	<b>5,6</b>	<b>147g/km</b>	<b>74</b>
<b>Citroën C8</b>								
<b>2,0i 16V</b>	<b>E</b>	<b>1 997</b>	<b>100</b>	<b>12,3</b>	<b>7,3</b>	<b>9,1</b>	<b>218 g/km</b>	<b>71,5</b>
HDi 16V 109 FAP	D	1 997	79	9,4	5,9	7,2	189 g/km	73,4
<b>HDi 16V 130 FAP</b>	<b>D</b>	<b>2 179</b>	<b>94</b>	<b>10,1</b>	<b>5,9</b>	<b>7,4</b>	<b>199 g/km</b>	<b>73,4</b>

En gras : véhicule le plus vendu de sa catégorie (version essence, version diesel).

En maigre : véhicule émettant le moins de CO<sub>2</sub>, dans sa catégorie (version essence, version diesel).

# INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

## CONSOMMATIONS ET EMISSIONS SITES

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.

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 réseau 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...

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.

Nota préalable : Quelques ajustements des résultats 2002 ont été réalisés pour tenir compte de précisions obtenues après la publication du rapport annuel. Ces modifications sont signalées dès lors qu'elles entraînent un écart supérieur à 1 % de l'indicateur concerné.

### 1) PRELEVEMENT D'EAU

(Unité : m³)	Eau de ville	Eau de surface	Eau souterraine	Total
<b>2003</b>				
PCA	4 004 805	8 660 020	11 090 804	23 755 629
SCMPL	10 500	-	-	10 500
PCI	25 819	-	-	25 819
PMTC	20 798	85 317	-	106 115
GEFCO	262 020	-	43 413	305 433
<b>Total</b>	<b>4 323 942</b>	<b>8 745 337</b>	<b>11 134 217</b>	<b>24 203 496</b>
<b>2002</b>				
PCA	3 777 921	8 806 617	10 295 041	22 879 579
SCMPL	13 490	-	-	13 490
PCI	26 028	-	-	26 028
PMTC	23 748	86 158	-	109 906
GEFCO	204 023	-	18 480	222 503
<b>Total</b>	<b>4 045 210</b>	<b>8 892 775</b>	<b>10 313 521</b>	<b>23 251 506</b>

Commentaire : l'augmentation de consommation des sites PCA est due au fonctionnement simultané des deux ateliers de peinture "ancien" et "nouveau" du centre de Mulhouse et aux consommations supplémentaires durant les fortes chaleurs de l'été.

## 2) REJETS BRUTS DANS L'EAU, SORTIE USINE

(Unité : kg/j)	DCO <sup>(1)</sup>	DBO5 <sup>(2)</sup>	MES <sup>(3)</sup>
<b>2003</b>			
PCA	7 968,79	2 899,55	2 057,26
SCMPL	0,51	-	0,05
PCI	nc	nc	nc
PMTC	5,65	0,17	0,35
GEFCO	nc	nc	nc
<b>Total</b>	<b>7 974,95</b>	<b>2 899,72</b>	<b>2 057,66</b>
<b>2002</b>			
PCA	7 616,62	2 761,38	1 976,83
SCMPL	0,67	-	0,08
PCI	nc	nc	nc
PMTC	0,55	0,08	0,05
GEFCO	nc	nc	nc
<b>Total</b>	<b>7 617,84</b>	<b>2 761,46</b>	<b>1 976,96</b>

(1) Demande Chimique en Oxygène.

(2) Demande Biochimique en Oxygène en 5 jours.

(3) Matières En Suspension.

nc : non concerné.

Nota 1 : Une part importante de ces rejets (environ 90 %) fait l'objet d'un traitement complémentaire en station d'épuration collective avant rejet au milieu naturel.

Commentaires :

- Les données PCA 2002 ont été revues à la hausse après rectification des données sur un site.

- L'augmentation du rejet DCO des sites PCA en 2003 est due au lancement du véhicule C2 sur le centre d'Aulnay.

## 3) CONSOMMATIONS ENERGETIQUES

### 3.1) Consommations d'énergie fossile

(Unité : MWh pci)	Fuel HTS	Fuel BTS	Fuel TBTS	FOD
<b>2003</b>				
PCA	-	233 422	68 800	24 981
SCMPL	-	-	-	-
PCI	-	-	-	-
PMTC	-	-	-	30
GEFCO	33	-	-	11 012
<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>233 422</b>	<b>68 800</b>	<b>36 023</b>
<b>2002</b>				
PCA	-	266 411	23 500	40 035
SCMPL	-	-	-	-
PCI	-	-	-	-
PMTC	-	-	-	30
GEFCO	-	-	-	10 726
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>266 411</b>	<b>23 500</b>	<b>50 791</b>

(Unité : MWh pci)	Gaz naturel	Charbon	Coke
<b>2003</b>			
PCA	2 621 674	37 621	162 167
SCMPL	6 454	-	-
PCI	12 245	-	-
PMTC	17 858	-	-
GEFCO	71 169	-	-
<b>Total</b>	<b>2 729 400</b>	<b>37 621</b>	<b>162 167</b>
<b>2002</b>			
PCA	2 446 412	37 043	183 244
SCMPL	6 860	-	-
PCI	11 463	-	-
PMTC	13 514	-	-
GEFCO	18 856	-	-
<b>Total</b>	<b>2 497 105</b>	<b>37 043</b>	<b>183 244</b>

Les indicateurs énergétiques sont exprimés ici dans une unité cohérente (MWh pci) par application de coefficients de conversion reconnus officiellement.

Commentaires :

- Les consommations de gaz naturel 2002 des sites PCI ont été revues à la hausse après rectification des données sur site.
- L'augmentation de la consommation de gaz naturel est due au fonctionnement simultané des deux ateliers de peinture du centre de Mulhouse et à des températures hivernales plus rigoureuses dans certains sites.

### 3.2) Consommations électricité et vapeur

(Unité : MWh)	Electricité	Vapeur
<b>2003</b>		
PCA	2 909 900	302 928
SCMPL	4 769	-
PCI	10 795	-
PMTC	17 493	-
GEFCO	48 319	-
<b>Total</b>	<b>2 991 276</b>	<b>302 928</b>
<b>2002</b>		
PCA	2 850 035	299 310
SCMPL	2 714	-
PCI	10 465	-
PMTC	15 609	-
GEFCO	35 013	-
<b>Total</b>	<b>2 913 836</b>	<b>299 310</b>

Commentaire : la consommation d'électricité 2002 des sites PCI a été revue à la hausse après rectification des données sur un site.

#### 4) EMISSIONS ATMOSPHERIQUES ISSUES DES INSTALLATIONS DE COMBUSTION

Nota : Les émissions sont calculées à partir des consommations d'énergies en application de la circulaire du 15 avril 2002.

##### 4.1) Emissions de gaz à effet de serre

(Unité : t)	CO <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> O	CH <sub>4</sub>
<b>2003</b>			
PCA	689 682	26,1	43,2
SCMPL	1 314	0,1	0,1
PCI	2 493	0,1	0,2
PMTC	3 643	0,2	0,3
GEFCO	17 448	0,7	1,1
<b>Total</b>	<b>714 580</b>	<b>27</b>	<b>45</b>
<b>Total équivalent CO<sub>2</sub></b>	<b>714 580</b>	<b>8 401</b>	<b>941</b>
<b>2002</b>			
PCA	661 252	24,5	40,6
SCMPL	1 397	0,1	0,1
PCI	2 334	0,1	0,2
PMTC	2 759	0,1	0,2
GEFCO	6 712	0,2	0,3
<b>Total</b>	<b>674 454</b>	<b>25</b>	<b>41</b>
<b>Total équivalent CO<sub>2</sub></b>	<b>674 454</b>	<b>7 741</b>	<b>869</b>

Commentaires : l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> est la conséquence directe de l'augmentation de consommation d'énergie fossile expliquée au tableau précédent.

##### 4.2) Emissions d'autres gaz

(Unité : t)	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	HCl
<b>2003</b>			
PCA	1 041,1	787,4	17,5
SCMPL	0,0	1,4	-
PCI	0,0	2,6	-
PMTC	0,1	3,4	-
GEFCO	6,1	19,4	-
<b>Total</b>	<b>1 047</b>	<b>814</b>	<b>18</b>
<b>2002</b>			
PCA	1 095,9	746,9	17,2
SCMPL	0,0	1,5	-
PCI	0,0	2,5	-
PMTC	0,0	2,9	-
GEFCO	5,6	7,9	-
<b>Total</b>	<b>1 102</b>	<b>762</b>	<b>17</b>

## 5) EMISSIONS DE COV<sup>(1)</sup> DES INSTALLATIONS DE PEINTURE DE CARROSSERIE

	COV (t)	Ratio (kg/veh.)
<b>2003</b>		
PCA	15 521	5,62
SCMPL	1	-
PMTC	171	-
<b>2002</b>		
PCA	15 862	5,65
SCMPL	1	-
PMTC	139	-

(1) Composés Organiques Volatiles.

## 6) PRODUCTION DE DECHETS

### 6.1) PCA\*

(Unité : t)	Mise en décharge	Valorisation	Recyclage interne	Autres traitements	Total
<b>2003</b>					
Spécifiques fonderie	29 080	97 649	96 205	413	223 346
DIB <sup>(1)</sup>	28 196	95 551	5 415	866	130 028
Boues + Liquides + DIS <sup>(2)</sup>	11 430	36 628	145	34 225	82 428
<b>Total</b>	<b>68 706</b>	<b>229 828</b>	<b>101 765</b>	<b>35 505</b>	<b>435 803</b>
<b>2002</b>					
Spécifiques fonderie	39 907	121 002	77 473	362	238 744
DIB <sup>(1)</sup>	32 158	106 691	4 684	757	144 290
Boues + Liquides + DIS <sup>(2)</sup>	11 891	33 085	248	36 588	81 812
<b>Total</b>	<b>83 956</b>	<b>260 778</b>	<b>82 405</b>	<b>37 707</b>	<b>464 846</b>

\* Hors déchets métalliques recyclés à près de 100 %.

### 6.2) SCMPL + PCI + PMTC

(Unité : t)	Mise en décharge	Valorisation	Autres traitements	Total
<b>2003</b>				
Spécifiques fonderie	-	-	225	225
DIB <sup>(1)</sup>	780	1 378	156	2 314
Boues + Liquides + DIS <sup>(2)</sup>	8	231	1 316	1 556
<b>Total</b>	<b>788</b>	<b>1 610</b>	<b>1 697</b>	<b>4 095</b>
<b>2002</b>				
Spécifiques fonderie	-	-	174	174
DIB <sup>(1)</sup>	801	1 318	193	2 312
Boues + Liquides + DIS <sup>(2)</sup>	9	371	1 033	1 413
<b>Total</b>	<b>810</b>	<b>1 689</b>	<b>1 400</b>	<b>3 899</b>

### 6.3) GEFCO

(Unité : t)	Total
<b>2003</b>	
Spécifiques fonderie	-
DIB <sup>(1)</sup>	6 969
Boues + Liquides + DIS <sup>(2)</sup>	374
<b>Total</b>	<b>7 343</b>
<b>2002</b>	
Spécifiques fonderie	-
DIB <sup>(1)</sup>	5 598
Boues + Liquides + DIS <sup>(2)</sup>	523
<b>Total</b>	<b>6 121</b>

(1) Déchets Industriels Banals.

(2) Déchets Industriels Spéciaux.

## 7) AUTRES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

### 7.1) 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.

### 7.2) 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 2003.

# 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 fournit des services pour l'ensemble desquels elle est rémunérée par une redevance forfaitaire. Cette redevance est facturée aux filiales directes de Peugeot S.A. sur la base du chiffre d'affaires consolidé de la division concernée.

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 103 millions d'euros en 2003, contre 129 millions d'euros en 2002 et 133 millions d'euros en 2001.

Les redevances, calculées comme un pourcentage du chiffre d'affaires des divisions opérationnelles du groupe, sont destinées à couvrir les charges d'exploitation supportées par la société dans ses fonctions d'état-major. Elles s'élevaient à 97 millions d'euros, contre 123 millions d'euros en 2002. Elles ont été ajustées fin 2002 suite aux réorganisations qui ont conduit à transférer à Peugeot Citroën Automobiles une partie des tâches précédemment assurées par Peugeot S.A. Les loyers encaissés s'élevaient à 5 millions d'euros pour 2003, inchangés par rapport aux 5 millions d'euros de 2002.

Les charges d'exploitation ont représenté 79 millions d'euros, contre 161 millions d'euros en 2002. En 2002, elles incluaient, pour un montant non récurrent de 38 millions d'euros, la couverture des engagements de retraite de la société dans le cadre de la mise en place du régime de retraite à contributions définies remplaçant le régime précédent à prestations définies. La baisse des charges résulte également de transferts à Peugeot Citroën Automobiles liés aux évolutions de la répartition des tâches entre cette société et Peugeot S.A.

Le résultat d'exploitation ressort ainsi en solde positif de 25 millions d'euros à comparer à un solde négatif de 32 millions d'euros en 2002 et positif de 12 millions d'euros en 2001.

### Résultat financier

Les produits financiers sont essentiellement constitués des revenus des titres de participation.

Les produits des participations ont représenté 1 511 millions d'euros, contre 1 235 millions d'euros en 2002 et 1 159 millions d'euros en 2001.

Le montant des autres intérêts et produits assimilés s'élève à 15 millions d'euros, contre 8 millions d'euros en 2002 et 10 millions d'euros en 2001.

Les frais financiers, de leur côté, s'élevaient à 10 millions d'euros, contre 20 millions d'euros en 2002.

Les dotations aux amortissements et provisions s'élevaient à 16 millions d'euros, contre 121 millions d'euros en 2002. En 2002, elles comprenaient, 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). Sur base du cours moyen de bourse de décembre 2003 (39,87 euros), cette provision a été totalement reprise sur l'exercice 2003, en produits financiers.

Le résultat financier ressort ainsi à 1 556 millions d'euros, contre un bénéfice de 1 104 millions d'euros en 2002 et 1 172 millions d'euros en 2001.

### Résultat

Compte tenu d'un produit net d'impôt sur les résultats de 43 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 1 630 millions d'euros, à comparer à un bénéfice de 1 190 millions d'euros en 2002 et 1 373 millions d'euros en 2001.

## → Bilan

### Actif

Les titres de participation constituent la majeure partie des actifs immobilisés. Leur montant net au 31 décembre 2003 s'élève à 5 288 millions d'euros, contre 5 302 millions d'euros en 2002 et 5 267 millions d'euros en 2001.

### Passif

Avant affectation du résultat, les capitaux propres de la société au 31 décembre 2003 s'établissent à 6 083 millions d'euros, contre 5 478 millions d'euros au 31 décembre 2002 et 4 581 millions d'euros au 31 décembre 2001.

Au cours de l'exercice 2003, le groupe a racheté 4 894 675 actions de la société Peugeot S.A. dans le cadre des autorisations données par les Assemblées Générales des 15 mai 2002 et 28 mai 2003.

16 000 000 actions ont été annulées le 24 novembre 2003 ; 323 684 actions restent inscrites au poste "Autres titres immobilisés" au 31 décembre 2003, pour un montant de 12 millions d'euros et 3 763 200 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 2003, ils représentent un montant de 47 millions d'euros, inchangé par rapport à 2002 et 2001.

Les emprunts et dettes assimilés s'établissent à 73 millions d'euros. Ils sont essentiellement constitués, à hauteur de 69 millions d'euros, par un emprunt obligataire indexé émis en mai 1998.

Les dettes diverses incluent, pour 238 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.

# COMPTE DE RESULTAT

<i>(en millions d'euros)</i>	Exercice 2003	Exercice 2002	Exercice 2001
Produits d'exploitation	103,0	128,7	132,8
Charges d'exploitation	(78,5)	(160,7)	(121,2)
<b>Résultat d'exploitation</b>	24,5	(32,0)	11,6
Produits financiers de participations	1 511,2	1 235,1	1 158,9
Autres produits financiers	69,7	9,7	55,6
Produits financiers	1 580,9	1 244,8	1 214,5
Dotations financières aux amortissements et provisions	(15,9)	(121,4)	(17,1)
Autres charges financières	(9,5)	(19,9)	(25,6)
Charges financières	(25,4)	(141,3)	(42,7)
<b>Résultat financier</b>	1 555,5	1 103,5	1 171,8
<b>Résultat courant avant impôts</b>	1 580,0	1 071,5	1 183,4
Produits exceptionnels	10,5	1,1	278,6
Charges exceptionnelles	(4,4)	(0,5)	(28,3)
<b>Résultat exceptionnel</b>	6,1	0,6	250,3
Participation des salariés	0,4	(1,3)	(2,6)
Impôts sur les sociétés	43,3	119,1	(58,0)
<b>Résultat net de l'exercice</b>	1 629,8	1 189,9	1 373,1

# TABLEAU DE FINANCEMENT

<i>(en millions d'euros)</i>	Exercice 2003	Exercice 2002	Exercice 2001
<b>Résultat net de l'exercice</b>	1 629,8	1 189,9	1 373,1
Dotations aux amortissements	-	0,1	0,4
Variations nettes des provisions	(37,0)	129,2	17,7
Résultats sur cessions d'immobilisations	-	(0,2)	(259,3)
<b>Marge brute d'autofinancement</b>	1 592,8	1 319,0	1 131,9
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>	166,9	(235,2)	(35,2)
<b>Flux financiers de l'exploitation</b>	1 759,7	1 083,8	1 096,7
Prix de cessions des immobilisations corporelles	-	-	271,2
Acquisitions de titres de participation	-	(101,1)	(1 303,7)
<b>Flux financiers liés aux investissements</b>	-	(101,1)	(1 032,5)
Dividendes versés	(325,1)	(293,7)	(217,5)
Augmentation (diminution) des fonds propres	(699,3)	-	(804,9)
Acquisitions des titres d'autocontrôle	(186,4)	(558,6)	(503,5)
Annulation des titres d'autocontrôle	699,3	-	914,0
Remboursements d'emprunts	-	-	(112,8)
Augmentation (diminution) des autres dettes long terme	0,8	1,0	0,6
(Augmentation) diminution des prêts et créances long terme	(0,2)	(0,2)	68,4
Autres	28,9	(41,2)	12,3
<b>Flux des opérations financières</b>	(482,0)	(892,7)	(643,4)
<b>Total des flux</b>	1 277,7	90,0	(579,2)
Variation de la trésorerie	1 277,7	90,0	(579,2)
<b>Trésorerie au début de l'exercice</b>	(324,9)	(414,9)	164,3
<b>Trésorerie au 31 décembre</b>	952,8	(324,9)	(414,9)

# BILAN AU 31 DECEMBRE 2003

## ACTIF

	Exercice 2003			Exercice 2002	Exercice 2001
	Montants bruts	Amortissements et provisions	Montants nets	Montants nets	Montants nets
<i>(en millions d'euros)</i>					
<b>Immobilisations corporelles</b>	34,9	26,8	8,1	8,1	8,2
<b>Immobilisations financières</b>					
Participations	5 436,2	148,5	5 287,7	5 302,2	5 267,1
Autres titres immobilisés	12,2	-	12,2	510,8	48,7
Prêts et autres immobilisations financières	1,3	0,8	0,5	0,5	0,3
	5 449,7	149,3	5 300,4	5 813,5	5 316,1
<b>Total actif immobilisé</b>	5 484,6	176,1	5 308,5	5 821,6	5 324,3
<b>Créances</b>					
Autres créances, avances et acomptes versés	198,0	-	198,0	177,8	127,6
Valeurs mobilières de placement	305,5	5,1	300,4	289,9	218,4
Placements de trésorerie	954,3	-	954,3	-	-
Banques, caisses et comptes rattachés	0,2	-	0,2	1,7	0,6
	1 458,0	5,1	1 452,9	469,4	346,6
<b>Total actif circulant</b>	1 458,0	5,1	1 452,9	469,4	346,6
<b>Total de l'actif</b>	6 942,6	181,2	6 761,4	6 291,0	5 670,9

# BILAN AU 31 DECEMBRE 2003

## PASSIF

<i>(en millions d'euros)</i>	Exercice 2003	Exercice 2002	Exercice 2001
<b>Capitaux</b>			
Capital social	243,1	259,1	259,1
Ecart de réévaluation	469,3	469,3	469,3
<b>Réserves</b>			
Réserves et report à nouveau	3 739,7	3 558,2	2 478,8
Résultat de l'exercice	1 629,8	1 189,9	1 373,1
Provisions réglementées	0,9	1,0	1,0
<b>Total capitaux propres</b>	<b>6 082,8</b>	<b>5 477,5</b>	<b>4 581,3</b>
Titres subordonnés à durée indéterminée	47,2	47,2	47,2
Provisions pour risques et charges	289,3	287,5	277,9
<b>Emprunts et dettes assimilées</b>			
Emprunts obligataires	68,6	68,6	68,6
Emprunts et dettes financières	4,7	333,6	419,7
	73,3	402,2	488,3
<b>Dettes d'exploitation</b>			
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	4,8	2,6	2,6
Dettes fiscales et sociales	23,0	33,4	214,0
	27,8	36,0	216,6
<b>Dettes diverses</b>	<b>241,0</b>	<b>40,6</b>	<b>59,6</b>
<b>Total dettes</b>	<b>342,1</b>	<b>478,8</b>	<b>764,5</b>
<b>Total du passif</b>	<b>6 761,4</b>	<b>6 291,0</b>	<b>670,9</b>

# ANNEXE

Les informations ci-après constituent l'Annexe au Bilan avant répartition de l'exercice clos le 31 décembre 2003, dont le total est de 6 761,4 millions d'euros et au Compte de Résultat de l'exercice, présenté sous forme de liste, dégageant un bénéfice de 1 629,8 millions d'euros.

L'exercice a une durée de douze mois, recouvrant la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2003.

Les notes et les tableaux n<sup>os</sup> 1 à 23, présentés ci-après en millions d'euros, font partie intégrante des comptes annuels.

Ces comptes ont été arrêtés le 2 février 2004 par le Directoire.

Les comptes de la société Peugeot S.A. sont inclus dans les comptes consolidés du groupe PSA PEUGEOT CITROËN.

## → 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 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.

Les principales durées de vie retenues sont :

Constructions	20 - 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 décembre 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 multicritère 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 IMMOBILISES

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 de décembre est inférieur à la valeur comptable.

### D) PRETS ET CREANCES

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 MOBILIERES 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 cours moyen de bourse de décembre ou du prix de levée de l'option d'achat.

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 REGLEMENTEES

Les provisions réglementées figurant au bilan comprennent principalement 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) OPERATIONS DE COUVERTURE DU RISQUE DE TAUX D'INTERET

La société Peugeot S.A. optimise son coût de refinancement en utilisant des instruments financiers de couverture.

Les résultats dégagés par ces opérations de couverture sont enregistrés de manière symétrique aux résultats sur les éléments couverts.

## H) IMPOTS SUR LES RESULTATS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000, Peugeot S.A. a renouvelé son option pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95 %, prévu par l'article 223A 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 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,

- des régularisations éventuelles sur la charge d'impôt d'exercices antérieurs,
- de la provision pour économie d'impôt à reverser (cf. note 10),
- et des provisions pour risques constituées pour faire face aux charges nettes d'impôt estimées, consécutives aux contrôles fiscaux périodiques des filiales.

## I) CHANGEMENTS DE METHODE D'EVALUATION

Aucun changement de méthode d'évaluation n'est intervenu au cours de l'exercice.

## → NOTE 2 - Immobilisations : valeurs brutes au 31 décembre 2003

(en millions d'euros)	Valeurs brutes au début de l'exercice	Augmentation par acquisitions et nouveaux prêts	Diminution par		Valeurs brutes en fin d'exercice	Valeurs d'origine hors réévaluation <sup>(1)</sup>
			Cessions et remboursements de prêts	Autres variations nettes		
<b>Immobilisations corporelles</b>						
Terrains	8,1	-	-	-	8,1	5,5
Constructions :						
- sur sol propre	21,0	-	-	-	21,0	10,9
- installations générales et agencements	5,8	-	-	-	5,8	5,0
	34,9	-	-	-	34,9	21,4
<b>Immobilisations financières</b>						
Participations	5 436,2	-	-	-	5 436,2	4 950,9
Autres titres immobilisés	564,6	186,4	738,8	-	12,2	12,2
Prêts	1,1	0,2	-	-	1,3	1,3
	6 001,9	186,6	738,8	-	5 449,7	4 964,4
<b>Total</b>	<b>6 036,8</b>	<b>186,6</b>	<b>738,8</b>	<b>-</b>	<b>5 484,6</b>	<b>4 985,8</b>

(1) Réévaluation légale de 1976.

## → NOTE 3 - Titres de participation

### Provisions pour dépréciation

Les provisions pour dépréciation du poste titres de participation s'élèvent à 148,5 millions d'euros.

La dotation nette de l'exercice 2003 de 14,5 millions d'euros concerne pour l'essentiel la société Peugeot Motocycles pour 13,2 millions d'euros.

## → NOTE 4 - Actions propres

### A) MOUVEMENTS DE L'EXERCICE

La société Peugeot S.A. a poursuivi au cours de l'exercice 2003, son programme de rachat d'actions conformément aux autorisations qui lui ont été octroyées par les Assemblées Générales du 15 mai 2002 et du 28 mai 2003.

Les achats de l'exercice ont porté sur 4 894 675 actions pour une valeur de 186,4 millions d'euros.

Selon décision du Directoire du 21 août 2003, 996 500 options d'achat d'actions ont été attribuées à certains salariés du groupe.

Le 24 novembre 2003, Peugeot S.A. a procédé à l'annulation de 16 000 000 actions (cf. note 7).

Ces titres ont été annulés pour leur valeur brute, soit 699,3 millions d'euros. La provision pour dépréciation d'un montant de 53,8 millions d'euros constituée au cours de l'exercice précédent, a été reprise par résultat sur l'exercice 2003.

### B) SITUATION AU 31 DECEMBRE 2003

#### Titres immobilisés

La société possède 323 684 actions pour un montant de 12,2 millions d'euros.

## Valeurs mobilières de placement

La société possède 3 763 200 actions pour une valeur nette de 135,3 millions d'euros, réservées au titre des plans d'options annuels 1999 à 2003 selon les caractéristiques suivantes, compte tenu de la division du nominal par six en 2001 :

	Plan 2003	Plan 2002	Plan 2001	Plan 2000	Plan 1999
Date de décision du Directoire	21/08/2003	20/08/2002	20/11/2001	05/10/2000	31/03/1999
Date de maturité	21/08/2006	20/08/2005	20/11/2004	05/10/2002	31/03/2001
Date d'expiration	20/08/2011	20/08/2009	19/11/2008	04/10/2008	30/03/2007
Nombre de bénéficiaires	184	178	147	154	97
Prix d'exercice en euros	39,09	46,28	46,86	35,46	20,83
Nombre d'options accordées	996 500	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)	2003	2002	2001
<b>Total à l'ouverture de l'exercice</b>	2 783 200	1 940 100	1 166 100
Options attribuées	996 500	860 100	798 600
Options levées	(16 500)	(17 000)	(24 600)
<b>Total à la clôture de l'exercice</b>	3 763 200	2 783 200	1 940 100
Dont Plan 1999	401 800	415 300	432 300
Plan 2000	706 200	709 200	709 200
Plan 2001	798 600	798 600	798 600
Plan 2002	860 100	860 100	
Plan 2003	996 500		

## → NOTE 5 - Provisions inscrites au bilan au 31 décembre 2003

(en millions d'euros)	Montants au début de l'exercice	Dotations de l'exercice	Utilisations de l'exercice	Reprises de l'exercice	Autres mouvements (hors résultat)	Montants en fin d'exercice
<b>Provisions réglementées</b>						
Plus-values réinvesties	0,7	-	-	-	-	0,7
Provisions pour investissement (participation)	0,3	-	-	0,1	-	0,2
	1,0	-	-	0,1	-	0,9
<b>Provisions pour risques et charges</b>						
Provisions pour impôts	268,6	3,4	-	-	-	272,0
Provisions pour risques fiscaux	11,5	13,9	-	11,5	-	13,9
Autres provisions pour risques et charges	7,4	-	0,5	3,4	(0,1)	3,4
	287,5	17,3	0,5	14,9	(0,1)	289,3
<b>Provisions pour dépréciation</b>						
Sur immobilisations financières						
Participations	134,0	15,2	-	0,7	-	148,5
Autres titres immobilisés	53,8	-	-	53,8	-	-
Prêts	0,7	-	-	-	0,1	0,8
Sur actif circulant						
Valeurs mobilières de placement	4,6	0,6	0,1	-	-	5,1
	193,1	15,8	0,1	54,5	0,1	154,4
<b>Total</b>	<b>481,6</b>	<b>33,1</b>	<b>0,6</b>	<b>69,5</b>	<b>-</b>	<b>444,6</b>
Dont dotations et reprises :						
- financières	-	15,8	0,1	54,5	-	-
- exceptionnelles	-	3,5	0,5	3,5	-	-
- d'impôts sur résultat	-	13,8	-	11,5	-	-

## → NOTE 6 - Placements de trésorerie

Les placements de trésorerie correspondent aux excédents de liquidités confiés à la gestion du GIE PSA Trésorerie, organisme de centralisation de la trésorerie des filiales industrielles et commerciales du groupe.

## → NOTE 7 - Composition du capital social

	2003	2002	2001
Nombre d'actions composant le capital social au début de l'exercice	259 109 146	259 109 146	46 370 605
Conversions d'obligations 2 % 1994/2001	-	-	722 586
Création d'actions par réduction du nominal de 6 à 1 euro	-	-	235 465 955
Réduction de capital par annulation d'actions	(16 000 000)	-	(23 450 000)
<b>Nombre d'actions composant le capital social à la fin de l'exercice</b>	<b>243 109 146</b>	<b>259 109 146</b>	<b>259 109 146</b>

Le 24 novembre 2003, Peugeot S.A. a procédé à l'annulation de 16 000 000 actions. Elle avait annulé 23 450 000 actions le 23 novembre 2001.

Au 31 décembre 2003 le capital social de Peugeot S.A. se compose de 243 109 146 actions intégralement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro chacune.

## → NOTE 8 - Détail des capitaux propres au 31 décembre 2003

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Capital</b>	<b>243,1</b>	<b>259,1</b>	<b>259,1</b>
<b>Ecart de réévaluation<sup>(1)</sup></b>			
Immobilisations corporelles	2,6	2,6	2,6
Titres de participation	466,7	466,7	466,7
	<b>469,3</b>	<b>469,3</b>	<b>469,3</b>
<b>Réserve légale</b>	<b>27,8</b>	<b>27,8</b>	<b>27,8</b>
<b>Réserves de plus-values à long terme</b>	<b>1 056,0</b>	<b>961,4</b>	<b>961,4</b>
<b>Autres réserves et report à nouveau</b>			
Autres réserves	2 176,5	2 259,9	1 259,9
Report à nouveau	479,4	309,1	229,7
<b>Résultat de l'exercice</b>	<b>1 629,8</b>	<b>1 189,9</b>	<b>1 373,1</b>
<b>Provisions réglementées</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
<b>Total</b>	<b>6 082,8</b>	<b>5 477,5</b>	<b>4 581,3</b>

(1) Réévaluation légale de 1976.

## → NOTE 9 - Titres subordonnés à durée indéterminée

Dans le cadre de l'extinction par délégation parfaite de dettes envers le Crédit National s'élevant à 263,3 millions 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 œuvre a entraîné un reversement initial effectif de 135,1 millions 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 millions d'euros. Les titres figurent ainsi pour une valeur de 47,2 millions d'euros au bilan du 31 décembre 2003 et sont considérés comme des autres fonds propres.

## → NOTE 10 - Provision pour économie d'impôt à reverser

Une provision pour impôt à reverser figure au bilan arrêté au 31 décembre 2003, pour un montant de 272 millions 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 11 - 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 68,6 millions 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.

Des swaps ont été mis en place pour couvrir le risque lié à l'indexation. Après swaps, la charge d'intérêts est calculée sur la base de l'EONIA.

## → NOTE 12 - Echéances des créances et des dettes du bilan au 31 décembre 2003

### Etats des créances

(en millions d'euros)	Montants bruts	A moins d'un an	A plus d'un an
<b>Actif immobilisé</b>	1,3	-	1,3
Impôt sur les sociétés	124,4	124,4	-
Groupe et associés	69,3	69,3	-
Placements de trésorerie	954,3	954,3	-
Autres	4,3	4,3	-
<b>Actif circulant</b>	1 152,3	1 152,3	-
<b>Total</b>	<b>1 153,6</b>	<b>1 152,3</b>	<b>1,3</b>

### Etats des dettes

(en millions d'euros)	Montants bruts	A moins d'un an	A plus d'un an
Emprunts obligataires	68,6	-	68,6
Autres	4,7	1,5	3,2
<b>Emprunts et dettes assimilées</b>	73,3	1,5	71,8
<b>Dettes d'exploitation</b>	27,8	27,8	-
Groupe et associés	237,7	237,7	-
Autres	3,3	3,3	-
<b>Dettes diverses</b>	241,0	241,0	-
<b>Total</b>	<b>342,1</b>	<b>270,3</b>	<b>71,8</b>

Il n'y a pas de dettes dont l'échéance est à plus de 5 ans.

## → NOTE 13 - Produits à recevoir et charges à payer

Montants des produits à recevoir et charges à payer inclus dans les postes suivants du bilan :

(en millions d'euros)	31/12/2003	31/12/2002	31/12/2001
<b>Produits à recevoir</b>			
Clients et autres créances	15,7	0,3	0,3
Valeurs mobilières de placement	0,6	1,0	0,8
Placements de trésorerie	1,5	-	-
<b>Total</b>	<b>17,8</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>

(en millions d'euros)	31/12/2003	31/12/2002	31/12/2001
<b>Charges à payer</b>			
<b>Intérêts courus non échus des :</b>			
- Emprunts et dettes financières divers	-	1,0	1,3
<b>Autres charges à payer :</b>			
- Fournisseurs	3,2	0,8	0,8
- Dettes fiscales et sociales	15,0	23,3	21,6
- Autres dettes	1,8	8,6	1,0
<b>Total</b>	<b>20,0</b>	<b>33,7</b>	<b>24,7</b>

→ NOTE 14 - Éléments concernant  
les entreprises liées et les  
participations au 31 décembre 2003

(en millions d'euros)	Montants concernant des entreprises avec lesquelles la société a un lien de participation	
	liées <sup>(*)</sup>	
<b>Postes du bilan</b>		
<b>Actif</b>		
Participations	5 435,9	0,3
Autres créances	69,1	0,2
Placements de trésorerie	954,3	-
<b>Passif</b>		
Emprunts et dettes financières	1,1	-
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	3,2	-
Autres dettes	237,7	0,3
<b>Postes du compte de résultat</b>		
Charges financières	5,0	-
Produits de participation	1 511,2	-
Autres produits financiers	10,5	-

\* Entreprises entrant dans le périmètre de consolidation du groupe PSA PEUGEOT CITROËN, y compris les sociétés mises en équivalence.

→ NOTE 15 - Détail des produits et charges  
d'exploitation

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Production vendue, services	101,9	128,4	132,4
Autres produits	0,1	-	-
Transferts de charges	1,0	0,3	0,4
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>103,0</b>	<b>128,7</b>	<b>132,8</b>
Autres achats et charges externes	(19,4)	(62,0)	(30,0)
Impôts, taxes et versements assimilés	(4,4)	(5,9)	(6,4)
Salaires et traitements	(36,2)	(60,3)	(58,4)
Charges sociales	(17,4)	(31,9)	(25,4)
Dotations d'exploitation aux amortissements	-	-	(0,3)
Autres charges	(1,1)	(0,6)	(0,7)
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>(78,5)</b>	<b>(160,7)</b>	<b>(121,2)</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>24,5</b>	<b>(32,0)</b>	<b>11,6</b>

→ NOTE 16 - Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de l'exercice se répartit comme suit :

**Par secteurs d'activité**

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Prestations de services	97,2	123,2	124,1
Loyers immobiliers	4,7	5,2	8,3
<b>Total</b>	<b>101,9</b>	<b>128,4</b>	<b>132,4</b>

Les prestations de services sont composées essentiellement d'une participation aux frais d'études, de gestion et de fonctionnement du groupe facturée par la société mère à ses filiales.

**Par marchés géographiques**

La quasi-totalité du chiffre d'affaires est réalisée en France.

→ NOTE 17 - Impôt sur les sociétés

Le régime fiscal de groupe (cf. note 1 h) aboutit à l'effet suivant sur le poste d'impôt sur les bénéfices :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Impôts versés à Peugeot S.A. par les filiales intégrées bénéficiaires	256,0	557,4	516,8
Retour économie d'impôt, antérieurement versée par Peugeot S.A., par les filiales intégrées bénéficiaires	23,8	24,5	11,5
Effet d'impôt groupe estimé de l'exercice	(233,7)	(450,7)	(537,3)
Régularisation sur charge d'impôt d'exercices antérieurs	(0,5)	(5,2)	(7,6)
Variation de la provision pour économie d'impôt à reverser (cf. note 10)	(3,4)	(6,9)	(46,3)
Variation de la provision pour risques fiscaux	1,1	-	4,9
<b>Effet net d'impôt</b>	<b>43,3</b>	<b>119,1</b>	<b>(58,0)</b>

## → NOTE 18 - Engagements financiers

### OPERATIONS COURANTES

#### Engagements reçus

(en millions d'euros)	31/12/2003	31/12/2002	31/12/2001
Crédit syndiqué	2 400,0	2 400,0	2 400,0
Cautions bancaires	-	6,7	6,7
<b>Total</b>	<b>2 400,0</b>	<b>2 406,7</b>	<b>2 406,7</b>

#### Engagements donnés

(en millions d'euros)	31/12/2003	31/12/2002	31/12/2001
<b>Avals et cautions accordés en faveur de :</b>			
Nos filiales	2 718,6	2 349,0	2 343,4
Autres entreprises	140,8	182,7	205,6
<b>Total</b>	<b>2 859,4</b>	<b>2 531,7</b>	<b>2 549,0</b>

#### Engagements réciproques

(en millions d'euros)	31/12/2003	31/12/2002	31/12/2001
<b>Opérations de couverture de change des :</b>			
- créances diverses	2,9	3,7	3,2
<b>Opérations de gestion de risque de taux :</b>			
- échanges de conditions d'intérêts	137,2	137,2	68,6
<b>Total</b>	<b>140,1</b>	<b>140,9</b>	<b>71,8</b>

Ces engagements concernent les filiales et autres entreprises liées pour :

(en millions d'euros)	31/12/2003	31/12/2002	31/12/2001
Engagements donnés	2 718,6	2 349,0	2 343,4
Engagements réciproques	71,5	72,3	3,2

## → NOTE 19 - Engagements de retraite

La société Peugeot S.A. accorde aux salariés de l'entreprise des indemnités de départ à la retraite, et garantit à certains bénéficiaires, sous certaines conditions, un niveau minimum de retraite. Au 31 décembre 2003, la valeur actuelle estimée de la partie courue des prestations futures qui s'élève à 67,7 millions d'euros n'a pas fait l'objet de provision. Ce montant est couvert à hauteur de 37,4 millions d'euros par des versements dans des fonds externes.

## → NOTE 20 - 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 1,7 million d'euros au 31 décembre 2003.

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 21 - Rémunérations des dirigeants

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
<b>Montants des rémunérations allouées au titre de l'année</b>			
- aux organes de Direction	7,3	7,8	6,7
- aux membres du Conseil de Surveillance	0,7	0,5	0,5
<b>Total</b>	<b>8,0</b>	<b>8,3</b>	<b>7,2</b>
<b>Montants des rémunérations versées dans l'année</b>			
- aux organes de Direction	8,1	5,5	6,8
- aux membres du Conseil de Surveillance	0,7	0,5	0,5
<b>Total</b>	<b>8,8</b>	<b>6,0</b>	<b>7,3</b>

Les membres du Directoire, du Comité Exécutif et de l'Etat-Major composent les organes de Direction.

Au 31 décembre 2003, les membres des organes de Direction détenaient 1 373 600 options d'achat d'actions de la société Peugeot S.A. attribuées lors des plans d'option consentis de 1999 à 2003 à certains membres du personnel salarié.

## → NOTE 22 - Effectif moyen

L'effectif moyen mis à la disposition de l'entreprise évolue ainsi :

	2003	2002	2001
Cadres	391	597	653
ETAM	103	243	266
<b>Total</b>	<b>494</b>	<b>840</b>	<b>919</b>

La diminution de l'effectif est liée à la mutation de salariés de Peugeot S.A. à Peugeot Citroën Automobiles dont les principaux mouvements ont eu lieu au 1<sup>er</sup> novembre 2002 et au 1<sup>er</sup> janvier 2003.

## → NOTE 23 - Evénements postérieurs à la clôture

Néant.

# RESULTATS FINANCIERS DE LA SOCIETE AU COURS DES CINQ DERNIERS EXERCICES

(articles D-133, D-135 et D-148 du décret du 23 mars 1967)

(en euros)	2003	2002	2001	2000	1999
<b>Situation financière en fin d'exercice</b>					
Capital social <sup>(1)</sup>	243 109 146	259 109 146	259 109 146	278 223 630	272 946 048
Nombre d'actions émises	243 109 146	259 109 146	259 109 146	46 370 605	45 491 008
Nombre maximal d'actions futures à créer :					
- par conversion d'obligations	-	-	-	747 329	3 993 508
- par exercice d'options de souscription	-	-	-	-	19 950
<b>Résultat global des opérations de l'exercice</b>					
Produits des activités courantes hors taxes	1 628 329 848	1 371 743 105	1 301 076 844	528 494 513	644 947 787
Résultat avant impôts, participation des salariés, amortissements et provisions	1 546 820 513	1 191 750 093	1 408 880 735	133 501 174	555 215 755
Participation des salariés (charge de l'exercice)	433 473	(1 312 818)	(2 579 763)	(1 039 052)	(862 539)
Impôts sur les bénéfices <sup>(2)</sup>	43 350 875	119 131 622	(58 014 158)	129 203 159	97 604 910
Résultat après impôts, participation des salariés, amortissements et provisions	1 629 889 076	1 189 952 655	1 373 101 164	331 270 338	1 051 231 309
Dividendes	328 197 347	349 797 347	297 975 518	231 853 025	122 825 722
<b>Résultat des opérations réduit à une seule action<sup>(3)</sup></b>					
Résultat après impôts, participation des salariés, mais avant amortissements et provisions	6,54	5,05	5,20	5,64	14,33
Résultat après impôts, participation des salariés, amortissements et provisions	6,70	4,59	5,30	7,14	23,11
Dividende attribué à chaque action :					
- dividende net distribué	1,35	1,35	1,15	5,00	2,70
- impôt déjà payé au Trésor (avoir fiscal)	0,675	0,675	0,58	2,50	1,35
Revenu global	2,025	2,025	1,73	7,50	4,05
<b>Personnel</b>					
Effectif moyen des salariés	494	840	919	906	868
Montant de la masse salariale	38 400 904	54 045 246	54 028 719	50 284 280	44 958 488
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux (Sécurité Sociale, œuvres sociales, etc.)	17 364 776	31 857 840	25 372 077	24 175 258	20 688 244

(1) Entre 1999 et 2003, 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<sup>er</sup> 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 euros à 1 euro.

# FILIALES ET PARTICIPATIONS AU 31 DECEMBRE 2003

(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 %
<b>I - RENSEIGNEMENTS DETAILLES SUR LES TITRES DONT LA VALEUR BRUTE EXCEDE 1 % DU CAPITAL SOCIAL</b>			
<b>A - Filiales</b> (50 % au moins du capital détenu par la société)			
<b>Peugeot Citroën Automobiles</b> route de Gizy, 78943 Vélizy (Yvelines)	293 304	3 485 045	100,00
<b>Faurecia</b> 2, rue Hennape, 92000 Nanterre (Hauts-de-Seine)	169 447	814 221	71,41
<b>Grande Armée Participations</b> 75, avenue de la Grande-Armée, 75116 Paris	60 435	496 090	100,00
<b>Banque PSA Finance</b> 75, avenue de la Grande-Armée, 75116 Paris	177 408	760 929	74,93
<b>Automobiles Citroën</b> 12, rue Fructidor, 75017 Paris	16 000	114 902	99,99
<b>Automobiles Peugeot</b> 75, avenue de la Grande-Armée, 75116 Paris	171 285	192 096	99,99
<b>Process Conception Ingénierie</b> 9, avenue du Maréchal Juin, 92048 Meudon-la-Forêt (Hauts-de-Seine)	22 954	75 705	84,54
<b>Peugeot Motocycles</b> 103, rue du 17 Novembre, 25350 Mandeure (Doubs)	7 142	15 486	74,98
<b>Gefco</b> 77 à 81, rue des Lilas d'Espagne, 92400 Courbevoie (Hauts-de-Seine)	8 000	159 411	99,94
<b>Société de Constructions Mécaniques Panhard &amp; Levassor</b> 18, avenue d'Ivry, 75013 Paris	800	9 713	99,99
<b>PSA International S.A.</b> 62, quai Gustave Ador, 1207 Genève (Suisse)	CHF 5 979 EUR 3 838	200 983 129 009	- 99,92
<b>Peugeot Citroën Moteurs</b> 49, rue Noël Pons, 92000 Nanterre (Hauts-de-Seine)	880	8 927	100,00
<b>B - Participations</b> (10 à 50 % du capital détenu par la société)			
<b>II - RENSEIGNEMENTS GLOBAUX SUR LES AUTRES TITRES DONT LA VALEUR BRUTE N'EXCEDE PAS 1 % DU CAPITAL SOCIAL</b>			
<b>A - Filiales non reprises au paragraphe I</b>			
Filiales françaises (ensemble)			
Filiales étrangères (ensemble)			
<b>B - Participations non reprises au paragraphe I</b>			
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	-	461 038	61 421 289	461 434	916 677	
1 262 691	1 262 283	-	-	56 335	35 776	15 730	
408 923	408 923	-	-	n/s	150 553	59 250	
380 084	380 084	-	-	n/s	134 164	94 379	
257 654	257 654	-	-	13 929 261	112 203	214 124	
180 797	180 745	-	-	22 132 792	147 456	140 068	
170 304	92 777	-	-	276 233	11 713	12 642	
72 017	33 317	-	-	256 955	(29 351)	-	
32 191	32 191	-	-	1 820 939	70 276	47 969	
51 471	19 200	-	-	61 722	289	-	
-	-	-	-	n/s	27 131	-	1 EUR = 1,5579 CHF
6 843	6 843	-	-	-	17 415	8 322	
4 374	4 374	-	-	142 036	5 383	2 076	
242	242	-	2 100 000	-	-	-	
2 127	2 127	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	
219	219	-	-	-	-	-	

# INVENTAIRE DES VALEURS MOBILIERES EN PORTEFEUILLE AU 31 DECEMBRE 2003

			<i>(en milliers d'euros)</i>			
			Valeur brute	Amortissements, dépréciations ou plus-values réinvesties	Valeur nette	
		(en euros)	<b>Sociétés</b>			
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	1 262 283
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	77 528	92 776
334 731	actions de	16	Peugeot Motocycles	72 017	38 700	33 317
499 680	actions de	16	Gefco	32 191	-	32 191
49 996	actions de	16	Société de Constructions Mécaniques Panhard & Levassor	51 471	32 271	19 200
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				12 150	-	12 150
Titres dont la valeur d'inventaire est inférieure à 2 000 000 d'euros (montant global)				472	-	472
<b>Total</b>				<b>5 448 335</b>	<b>149 167</b>	<b>5 299 168</b>

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 EXERCES AU COURS DE L'EXERCICE 2003

Les mandats exercés au cours de l'exercice 2003 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 46 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 LFPF - La Française de Participations Financières, de la Société Anonyme de Participations SAPAR, de Faurecia et de la Compagnie Industrielle de Delle et représentant permanent de la Société Lisi et gérant de la SCI du Doubs.

#### 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 78 ans, M. Jean Boillot a été président d'Automobiles Peugeot jusqu'en 1990.

#### 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 51 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 LFPF - 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 74 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 66 ans, M. Jean-Louis Dumas est également :

- président de Compagnie Hermès de Participations, de Castille Investissements, de Sport Soie, de Holding Textile Hermès, de Hermès Canada, de Hermès Holding US, Hermès of Hawaii, Hermès de Paris, de Hermtex, de Ex-Pili, de Hermès Greater China, de Hermès Japon, de Hermès de Paris (Mexico), de Hermès Prague, de Hermès Suisse et de La Montre Hermès ;
- vice-président de Gaulme ;

- gérant commandité de Hermès International ;

- gérant de Berfa, de Emile Hermès, de SCI Auger Hoche, de SCI Briand Villiers I, de SCI Briand Villiers II, de Société Immobilière du Faubourg Saint-Honoré SIFAH ;

- administrateur de Compagnie des Cristalleries de Saint-Louis, de Hermès Sellier, de Hermès Australia, de Hermès Benelux, de Saint-Honoré Chile, de Hermès Korea, de Hermès Korea Travel Retail, de Hermès Iberica, de Herlee, de Hermès Italie, de John Lobb Japan, de Boissy Mexico, de JL & Co, de Hermès GB, de Hermès South East Asia, de Saint-Honoré Bangkok et de L'Oréal ;

- membre du Conseil de Surveillance de Leica Camera ;

- représentant permanent de la Compagnie Hermès de Participations au conseil de direction de Bagages et Cuir ;

- représentant permanent de Castille Investissements au conseil de direction de Compagnie des Arts de la Table ;

- représentant permanent de Hermès International à la présidence de Hermès Interactif, de Isamyol 7, de Isamyol 8, de Isamyol 9, de Isamyol 10, de Isamyol 11, de Isamyol 12, de Maroquinerie de Belley, de Maroquinerie des Ardennes, à la gérance de Immauger, de SCI Boissy Belley, de SCI Boissy Bogny, de SCI Boissy Les Mûriers, de SCI Boissy Nontron, de SCI Boissy Saint-Honoré, de SCI Edouard VII, de SCI les Jonquilles Soleil, au conseil d'administration de Héraklion, de John Lobb et de Financière Saint-Eloi ;

- représentant permanent de Sport Soie au conseil de direction de Ganterie de Saint-Junien et de Manufacture de Seloncourt.

#### 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 55 ans, M. Marc Friedel est également représentant permanent de SOFINACTION (Groupe CIC) au conseil d'administration de la Société Nancéenne 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 63 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 (SBM), de la Banque du Gothard Sam (Monaco), de la Compagnie de Transports Financière et Immobilière (COTRAFI), et de la société Française de Transports Gondran Frères.

#### 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 77 ans, M. François Michelin est également président de Participation et Développement Industriels S.A. - PARDEVI et gérant de Compagnie Financière Michelin (Suisse) et de Michelin Reifenwerke (Allemagne).

---

### **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 66 ans, M. Jean-Paul Parayre est également président du Conseil de Surveillance de Stena Maritime, administrateur de Bolloré Investissement, de Carillion Plc (GB), de Sea Invest France, de Seabulk (France), de SDV Cameroun, de SNEF, de Stena Line (Suède) et de Stena International B.V. et membre du Conseil Consultatif de V & M do Brasil (Brésil).

### **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

Agée de 43 ans, Mme Marie-Hélène Roncoroni est également vice-président de la Société Foncière, Financière et de Participations - FFP, administrateur de LFPF - 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.

### **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 66 ans, M. Ernest-Antoine Seillière de Laborde est également président de Legrand Holding et de Société Lorraine de Participations Sidérurgiques – SLPS, vice-président du Conseil de Surveillance de Cap Gemini, président du Conseil de Surveillance de Trader Classified Media et de Oranje – Nassau Groep B.V., membre du Conseil de Surveillance de Hermès International S.A. et représentant permanent de SOFISERVICE au conseil d'administration 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 68 ans, M. Joseph F. Toot Jr est également administrateur de Rockwell Automation, de Rockwell Collins et de The Timken Company.

### **Bertrand Peugeot**

Censeur

Date du premier mandat de censeur au Conseil de Surveillance : 8 juin 1999

Echéance du mandat en cours : 2005

Agé de 80 ans, M. Bertrand Peugeot est également administrateur des Etablissements Peugeot Frères, de Paris Loire et de LFPF - La Française de Participations Financières.

### **Roland Peugeot**

Censeur

Date du premier mandat de censeur au Conseil de Surveillance : 16 mai 2001

Echéance du mandat en cours : 2007

Agé de 78 ans, M. Roland Peugeot est également président d'honneur des Etablissements Peugeot Frères et du Football Club Sochaux Montbéliard - FCSM et représentant permanent des Etablissements Peugeot Frères au conseil d'administration de LFPF - 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 Conseil 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 AMF du 17 janvier 2003, le Conseil de Surveillance a procédé à un examen de sa composition et considère que peuvent être 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 : 15 mai 1997

Echéance du mandat en cours : 13 avril 2008

Agé de 57 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<sup>er</sup> juillet 1998

Echéance du mandat en cours : 13 avril 2008

Directeur général délégué de la société Automobiles Peugeot

Agé de 54 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<sup>er</sup> juillet 1998

Echéance du mandat en cours : 13 avril 2008

Directeur général délégué de la société Automobiles Citroën

Agé de 59 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 UK Ltd et de Citroën (Suisse) S.A., président du Conseil des Commissaires de 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 d'Automoveis Citroën.

# ORGANES DE SURVEILLANCE ET DE DIRECTION

## Rémunérations de l'exercice 2003

Rémunérations totales, directes ou indirectes, et avantages en nature versés en 2003 par les sociétés du groupe aux membres du Conseil de Surveillance et aux Censeurs :

	Fonction	
M. Thierry Peugeot	Président du Conseil de Surveillance	450 180 euros
M. Jean Boillot	Vice-Président du Conseil de Surveillance	40 420 euros
M. Jean-Philippe Peugeot	Vice-Président du Conseil de Surveillance	44 230 euros
M. Pierre Banzet	Membre du Conseil de Surveillance	13 750 euros
M. Jean-Louis Dumas	Membre du Conseil de Surveillance	17 560 euros
M. Marc Friedel	Membre du Conseil de Surveillance	21 370 euros
M. Jean-Louis Masurel	Membre du Conseil de Surveillance	17 560 euros
M. François Michelin	Membre du Conseil de Surveillance	21 370 euros
M. Jean-Paul Parayre	Membre du Conseil de Surveillance	17 560 euros
Mme Marie-Hélène Roncoroni	Membre du Conseil de Surveillance	17 560 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 aux Vice-Présidents du Conseil de Surveillance, ainsi que celles versées aux Présidents et membres du Comité Stratégique, du Comité des Rémunérations et des Nominations et du Comité Financier.

M. Thierry Peugeot a également perçu une rémunération de 21 000 euros au titre de son mandat d'administrateur de la société Faurecia.

Rémunérations totales, directes ou indirectes, et avantages en nature alloués par les sociétés du groupe aux membres du Directoire :

	Alloués au titre de l'année 2003		Versés dans l'année 2003(*)	
	Rémunération totale	Dont part variable	Rémunération totale	Dont part variable
M. Jean-Martin Folz, Président	1 629 000 euros	43,84 %	1 897 465 euros	53,95 %
M. Frédéric Saint-Geours	735 000 euros	35,49 %	810 421 euros	43,73 %
M. Claude Satinet	735 000 euros	35,49 %	810 421 euros	43,73 %

\* La part variable liée aux résultats d'une année n est versée au premier trimestre de l'année n + 1.

En outre, M. Jean-Martin Folz a perçu une rémunération de 21 000 euros au titre de son mandat d'administrateur de la société Faurecia.

## Opérations 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 LEVEES AU COURS DE L'EXERCICE 2003

Options d'achat d'actions attribuées à, et levées par les membres du Directoire en 2003 :

	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	21/08/2003	60 000	20/08/2011	39,09 €	-	-	-	-
M. Frédéric Saint-Geours	21/08/2003	33 000	20/08/2011	39,09 €	-	-	-	-
M. Claude Satinet	21/08/2003	33 000	20/08/2011	39,09 €	-	-	-	-

Options d'achat d'actions attribuées globalement en 2003 aux onze premiers salariés non mandataires sociaux :

Plan	Nombre total	Date d'échéance	Prix d'achat
21/08/2003	290 000	20/08/2011	39,09 €

Options d'achat d'actions attribuées antérieurement et levées en 2003 par les salariés non mandataires sociaux (quatre salariés) :

Plan	Nombre total	Date d'échéance	Prix d'achat	Nombre de salariés
31/03/1999	13 500	30/03/2007	20,83 €	3
05/10/2000	3 000	04/10/2008	35,45 €	1

# RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE CAPITAL

## Capital

Le capital s'élève au 31 décembre 2003 à 243 109 146 euros, divisé en 243 109 146 actions de 1 euro 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 26 mai 2004 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 24 000 000 actions, avec un prix maximum d'achat fixé à 65 euros et un prix minimum de vente de 40 euros.

Ce nouveau programme fera l'objet d'une note d'information, revêtue du visa de l'Autorité des Marchés Financiers, 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 2003 et au cours des années passées. Le nombre d'options non encore exercées s'élevait à 3 763 200 au 31 décembre 2003.

## Plans d'options d'achats en vigueur au 31 décembre 2003

Date de réunion du Directoire	Nombre total d'actions pouvant être obtenues (dont attribuées aux organes de Direction <sup>(1)</sup> )	Nombre de bénéficiaires membres des organes de Direction <sup>(1)</sup>	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 2003	Nombre d'options restant à exercer au 31/12/2003
31 mars 1999	462 900 183 000	14	31/03/2001	30/03/2007	20,83 €	13 500	401 800
5 octobre 2000	709 200 237 000	13	05/10/2002	04/10/2008	35,45 €	3 000	706 200
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	21/08/2005	20/08/2009	46,28 €	0	860 100
21 août 2003	996 500 396 000	13	21/08/2006	20/08/2011	39,09 €	0	996 500

(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)	2003	2002	2001	2000	1999
Nombre d'actions au début de l'exercice	259 109 146	259 109 146	278 223 630	272 946 048	300 687 600
• Levées d'options	-	-	-	84 300	119 520
• Conversions d'obligations	-	-	4 335 516	5 193 282	38 928
• Annulation de titres	(16 000 000)	-	(23 450 000)	-	(27 900 000)
Nombre d'actions en fin d'exercice	243 109 146	259 109 146	259 109 146	278 223 630	272 946 048
Droits de vote en fin d'exercice	308 888 782	313 211 826	330 352 845	354 896 226	359 047 518

(en euros)	2003	2002	2001	2000	1999
Capital au début de l'exercice	259 109 146	259 109 146	278 223 630	272 946 048	267 397 253
• Conversion du capital en euro	-	-	-	-	33 290 347
• Levées d'options	-	-	-	84 300	119 520
• Conversions d'obligations	-	-	4 335 516	5 193 282	38 928
• Annulation de titres	(16 000 000)	-	(23 450 000)	-	(27 900 000)
Capital en fin d'exercice	243 109 146	259 109 146	259 109 146	278 223 630	272 946 048

## Capital potentiel

Au 31 décembre 2003, 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 2003, le capital est réparti entre 82 504 216 actions nominatives détenues par 586 actionnaires, et 160 604 930 actions au porteur.

	31 décembre 2003			31 décembre 2002			31 décembre 2001		
	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 d'actions
<i>Principaux actionnaires identifiés (1)</i>									
Etablissements Peugeot Frères	6 923 760	2,85	4,48	6 923 760	2,67	4,42	6 923 760	2,67	4,19
La Française de Participations Financières (LFPF)	12 156 000	5,00	7,11	9 797 880	3,78	6,26	9 797 880	3,78	5,93
Foncière, Financière et de Participations (FFP)	51 792 738	21,30	31,53	51 792 738	19,99	30,99	51 792 738	19,99	29,38
Comtoise de Participation	36 000	0,01	0,02	36 000	0,01	0,01	36 000	0,01	0,01
Groupe familial Peugeot	70 908 498	29,17	43,14	68 550 378	26,45	41,68	68 550 378	26,46	39,52
Groupe Michelin	2 826 000	1,16	1,83	2 826 000	1,09	1,80	2 826 000	1,09	1,71
Groupe Société Générale (yc trading)	3 246 501	1,34	1,38	3 421 309	1,32	1,42	9 455 194	3,65	6,63
Groupe Caisse des Dépôts et Consignations	8 478 658	3,49	2,74	7 323 494	2,83	2,34	7 939 981	3,06	2,40
Groupe BNP Paribas	2 641 800	1,09	1,74	2 641 800	1,02	1,69	2 641 800	1,02	1,60
Auto-détention	4 086 884	1,68	-	15 208 709	5,87	-	2 994 287	1,16	-
Fonds Commun de Placement PSA	4 705 701	1,94	1,52	3 614 676	1,40	1,15	2 739 376	1,06	0,83

(1) Sur base des actions détenues en nominatif et des franchissements de seuil notifiés à la société

Le nombre de titres nantis au 31 décembre 2003 par les actionnaires nominatifs est non significatif.

## Autres actionnaires

Une enquête demandée à Euroclear France en date du 31 décembre 2003, auprès des intermédiaires détenant plus de 150 000 actions, a pu déterminer le nombre approximatif d'actionnaires au porteur détenant plus de 10 actions, soit 99 572 actionnaires.

Il n'existe pas de pacte d'actionnaires au 31 décembre 2003.

## 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 DU PRESIDENT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE SUR LE CONTROLE INTERNE

## 1. INTRODUCTION

La Loi de Sécurité Financière du 1<sup>er</sup> août 2003 a créé des obligations nouvelles d'information en matière de gouvernement d'entreprise et de contrôle interne. A ce titre, le président du Conseil de Surveillance du groupe doit, chaque année et ce dès l'exercice 2003, rendre compte aux actionnaires, dans un rapport, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil ainsi que des procédures de contrôle interne mises en place par la société.

Etabli dans ce cadre, le présent rapport traite donc de chacun des deux points visés par la loi.

## 2. CONDITIONS DE PREPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL DE SURVEILLANCE

### 2.1. Composition et missions du Conseil de Surveillance

Le Conseil de Surveillance de Peugeot S.A. comprend douze membres et deux censeurs. Aucun membre du Conseil de Surveillance n'exerce d'autres fonctions, salariées ou non, dans le groupe PSA PEUGEOT CITROËN.

Le Conseil de Surveillance, conformément à la loi, a une mission de contrôle permanent de la gestion de la société par le Directoire et tient des statuts de la société le pouvoir d'autoriser les opérations sur le capital, des émissions obligataires, la passation ou la dénonciation d'accords avec d'autres entreprises analogues engageant l'avenir de la société, ainsi que les 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. Enfin, le Conseil de Surveillance s'assure que la stratégie mise en œuvre par le Directoire est conforme aux orientations à long terme du groupe.

### 2.2. L'exercice des missions

Le Conseil de Surveillance se réunit au moins une fois par trimestre sur un ordre du jour établi par son président.

Lors de chaque réunion, l'activité et les résultats opérationnels des différents secteurs du groupe sont présentés en détail par le Directoire. Ces informations font partie du dossier de chacun des membres du Conseil. Deux réunions sont plus particulièrement consacrées à l'examen des comptes semestriels et des comptes annuels.

Toutes les opérations significatives font l'objet d'une information détaillée, étant précisé que le Conseil de Surveillance est saisi de toutes les autorisations d'octroi de garanties que la société pourrait être amenée à fournir pour elle-même ou pour l'une quelconque de ses filiales, lorsque ces garanties portent sur des montants unitaires supérieurs à 25 000 000 euros ou dépassent un plafond global annuel de 125 000 000 euros (hors cautions douanières ou fiscales).

Le Conseil de Surveillance s'est réuni quatre fois au cours de l'exercice 2003 ; le taux de présence de ses membres aux réunions a été de 87,5 %.

En dehors des réunions du Conseil de Surveillance et dans le cadre de la mission de contrôle permanent, le président du Conseil de Surveillance a la tâche d'assurer toutes les liaisons nécessaires avec le Directoire et notamment son président.

## 2.3. Les Comités

Le Conseil de Surveillance a créé trois comités qui ont chacun établi leur règlement intérieur.

### 2.3.1. Le comité des rémunérations et des nominations

Ce comité, créé en 1998, est chargé de préparer les décisions du Conseil de Surveillance en ce qui concerne la rémunération des membres du Directoire et de celle des membres du Conseil de Surveillance et des comités ainsi que, le cas échéant, l'attribution d'options d'achat d'actions aux membres du Directoire.

Depuis février 2003, ce comité a également un rôle de préparation des délibérations du Conseil de Surveillance en ce qui concerne les nominations de nouveaux membres du Directoire ou du Conseil ; il a ainsi pour mission de déterminer les critères de choix, de préparer la procédure de sélection et les propositions de nomination ou de renouvellement.

Ce comité est aujourd'hui composé de trois membres qui sont désignés à titre personnel et ne peuvent pas se faire représenter. Il a délibéré trois fois en 2003 sur la rémunération des membres du Directoire, sur l'attribution d'options d'achat d'actions et sur la rémunération du président du Conseil de Surveillance. Il n'a pas eu à se prononcer sur des nominations au Conseil de Surveillance, aucun mandat de membre du Conseil n'ayant fait l'objet d'un renouvellement au cours de cet exercice.

### 2.3.2. Le comité stratégique

Ce comité, créé en 1998, a pour mission de réfléchir à l'avenir à long terme et aux grandes orientations du groupe. Dans ce cadre, le Directoire lui présente le plan stratégique à long terme. Celui-ci est saisi des projets d'opérations importantes et prépare notamment les délibérations du Conseil prises en application de l'article 9 des statuts, qui prévoit une autorisation préalable du Conseil de Surveillance pour certaines opérations stratégiques. Ce comité est composé de sept membres qui sont désignés à titre personnel et ne peuvent pas se faire représenter.

Ce comité s'est réuni à quatre reprises au cours de l'année 2003 pour étudier les orientations à long terme du groupe et examiner des opérations liées au développement du groupe à l'international.

### 2.3.3. Le comité financier

Le comité financier, mis en place en 2002, donne son avis au Conseil de Surveillance sur les comptes sociaux et consolidés de la société. Il peut être saisi pour examen de tout projet de nature financière nécessitant l'autorisation préalable du Conseil. Son rôle est de procéder à un examen détaillé de l'élaboration des comptes semestriels et annuels, des opérations financières du groupe les plus significatives et à la revue des principaux indicateurs financiers, des principaux engagements hors bilan et des éléments permettant d'apprécier les risques encourus par le groupe. Il a procédé à un premier examen des procédures de contrôle interne et de mise en œuvre de la Loi de Sécurité Financière et examine les remarques et recommandations formulées par les commissaires aux comptes.

Le comité financier a accès à l'ensemble des informations qui lui sont nécessaires et a pour interlocuteurs principaux le président du Directoire, le directeur financier ainsi que les commissaires aux comptes, qu'il rencontre en dehors de la présence des responsables opérationnels du groupe.

Le comité est composé de trois membres qui sont désignés à titre personnel et ne peuvent pas se faire représenter. Il a tenu quatre réunions en 2003 qui ont porté sur les comptes semestriels et annuels, sur certaines opérations financières significatives et sur les procédures de contrôle interne dans le groupe.

## 2.4. Evaluation du Conseil de Surveillance

Le Conseil de Surveillance a approuvé et mis en œuvre une procédure d'évaluation de ses travaux sous forme d'un questionnaire adressé à chaque membre, permettant de recueillir des appréciations précises sur le fonctionnement du Conseil et les éventuelles améliorations à y apporter. Ce questionnaire concernait également le fonctionnement de chaque comité, pour chacun de leurs membres.

Cette consultation a permis de dégager des axes d'amélioration favorisant l'efficacité du dialogue et des échanges avec le Directoire et un élargissement des sujets à aborder en réunion.

## 3. PROCEDURES DE CONTROLE INTERNE

### 3.1. Définition, objectifs et limites du contrôle interne

Le contrôle interne couvre l'ensemble des processus et procédures mis en œuvre par tout le personnel du groupe afin de fournir une assurance raisonnable quant à la tenue des trois objectifs suivants :

- réalisation et optimisation des opérations ;
- fiabilité des informations financières ;
- conformité aux lois et aux réglementations en vigueur.

Le contrôle interne contribue à la réalisation des objectifs en matière de performance et de rentabilité ; il ne fournit cependant pas une garantie absolue contre toute erreur humaine.

### 3.2. Organisation générale du contrôle interne

#### 3.2.1. Environnement de contrôle

##### • Organisation juridique et fonctionnement opérationnel du groupe

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.

##### • Délégations de pouvoirs

La structure générale des délégations et des subdélégations de pouvoirs prend en compte l'organisation mise en place dans le groupe. Les pouvoirs précisent le rôle et les responsabilités de chacun, en mentionnant les domaines dans lesquels la délégation s'applique, en rappelant les attributions et en précisant, quand cela est nécessaire, les réglementations auxquelles il faut veiller et les pratiques qu'il faut mettre en œuvre.

Le choix opéré pour conférer des délégations ou des subdélégations est guidé par les fonctions exercées, d'une part, et le niveau hiérarchique, d'autre part. Cette démarche permet de conférer des pouvoirs aux personnes disposant de l'autorité, des moyens et de la compétence dans leur domaine d'activité.

##### • Intégrité et éthique

Le groupe a publié en mars 2003 une Charte Ethique qui formalise les principes d'action et de comportement auxquels chacun dans le groupe doit se conformer, soit :

- respect de la légalité ;
- respect de la loyauté et de la transparence ;
- respect de la santé et de la sécurité au travail ;
- respect des droits des salariés ;
- respect de l'environnement ;
- engagement professionnel ;
- protection des biens de l'entreprise et confidentialité ;
- conflits d'intérêts ;
- rapports avec les clients et les fournisseurs ;
- activités politiques.

La Charte Ethique est en permanence à la disposition des membres du personnel sur le site intranet du groupe. Un délégué à l'éthique a été nommé par le Directoire, afin de répondre aux questions des collaborateurs, en cas de difficulté d'interprétation ou de doute sur les modalités d'application de la charte.

#### 3.2.2. Structures de contrôle

##### • Conseil de Surveillance

Il constitue, de par la loi française et les statuts de la société, l'organe de contrôle de la gestion de la société par le Directoire. Il s'appuie, pour préparer ses décisions, sur trois comités spécialisés (cf. paragraphe 2).

##### • Audit interne

La direction de l'audit interne est sous l'autorité directe du président du Directoire. Le directeur de l'audit interne a autorité hiérarchique sur l'audit interne central et autorité fonctionnelle sur l'ensemble des services d'audit rattachés aux directions de la division automobile et aux autres directions du groupe. Cela lui permet de veiller à ce que l'organisation globale de l'audit interne couvre efficacement l'ensemble des activités du groupe, de s'assurer de la qualité des missions menées et de vérifier que les plans d'actions issus des missions d'audit sont effectivement mis en œuvre.

Le directeur de l'audit interne rapporte deux fois par an au comité exécutif sur l'ensemble de ces missions.

Pour réaliser sa mission, l'audit interne s'appuie sur un plan d'audit annuel, validé par le comité exécutif.

S'agissant de la Banque PSA Finance, l'audit interne est organisé conformément à la réglementation bancaire, notamment définie par le règlement CRBF n° 2001-01.

---

L'audit interne du groupe est constitué d'environ 100 personnes.

Dans le respect de l'indépendance de chacun, il existe une étroite concertation entre l'audit interne et les commissaires aux comptes, notamment par la communication des rapports d'audits de contrôle interne effectués par l'un ou l'autre.

#### • Commissaires aux comptes

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. Ces deux commissaires aux comptes 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. Depuis l'exercice 2003, les commissaires aux comptes exercent un audit en continu des principales sociétés françaises de la division automobile et de l'activité de financement, qui permet d'améliorer les conditions d'exercice de leur mission.

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 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.

Les conditions dans lesquelles des missions autres que l'audit des sociétés du groupe peuvent être confiées aux cabinets de commissaires aux comptes ont été redéfinies de manière restrictive en conformité avec la Loi de Sécurité Financière.

#### • Commission Bancaire

En tant qu'établissement de crédit, Banque PSA Finance est soumise aux exigences de la réglementation bancaire française et assujettie à la surveillance de la Banque de France, qui l'exerce par l'intermédiaire de son organisme de contrôle, la Commission Bancaire. Celle-ci est chargée de contrôler le respect par les établissements de crédit des dispositions législatives et réglementaires, examine les conditions de leur exploitation et veille à la qualité de leur situation financière.

Afin de couvrir l'ensemble des risques auxquels elle est exposée de par son activité, Banque PSA Finance a mis en place un dispositif de contrôle interne, conformément aux exigences du règlement CRBF 2001-01 qui impose de vérifier :

- que les opérations réalisées ainsi que l'organisation et les procédures internes sont conformes à la réglementation et aux règles professionnelles et déontologiques ;
- que les procédures de décisions, quelle que soit leur nature, sont strictement respectées ;
- la qualité de l'information comptable et financière ;

- l'existence de la piste d'audit (traçabilité de l'information) ;
- la qualité des systèmes d'information et de communication.

### 3.3. Dispositif de contrôle interne mis en place au niveau des différentes directions et filiales

Le contrôle interne est du ressort du Directoire qui a mis en place les procédures et l'organisation décrites ci-après.

#### 3.3.1. Procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information financière et comptable

##### • Reporting financier et comptable

L'élaboration des états financiers consolidés du groupe est assurée par une direction centrale, en charge des normes comptables du groupe et de la consolidation.

Des normes comptables détaillées sont publiées par cette direction et appliquées de manière uniforme dans l'ensemble du groupe ; elles permettent l'uniformisation des pratiques comptables dans le respect des réglementations françaises et internationales. La direction centrale effectue des missions d'assistance et d'audit comptables auprès des filiales du groupe. Elles ont pour but d'assurer la qualité de la comptabilité des filiales aux normes comptables du groupe. Les filiales de la division automobile sont contrôlées au minimum tous les cinq ans et les filiales de Banque PSA Finance au minimum tous les trois ans.

Les comptes consolidés du groupe sont établis mensuellement de manière complète selon un planning défini semestriellement. Les comptes répondent à la fois au besoin de gestion interne et au besoin de publication externe.

Les engagements hors bilan font l'objet du même processus d'enregistrement, de suivi et de validation.

##### • Contrôle de gestion

Le contrôle de gestion au sein du groupe repose sur un maillage de la fonction à trois niveaux :

- une direction centrale qui a autorité sur l'ensemble du dispositif et qui assure la normalisation des règles et des standards de gestion (méthodologies, procédures, outil, planning) ;
- la gestion de chacune des divisions du groupe, déclinée pour la division automobile en ses principales entités (marques, production, recherche et développement) ;
- la gestion de chaque unité opérationnelle, telle qu'usine de production ou filiale commerciale pour la division automobile.

Ainsi, à chaque décideur opérationnel, est rattachée hiérarchiquement une compétence de gestion, coordonnée et animée dans le cadre de la fonction contrôle de gestion, qui veille à la transparence et à la solidarité entre les acteurs. La gestion des investissements est assurée selon les mêmes dispositions dans le cadre de la stratégie du groupe et notamment, pour la division automobile, de la stratégie industrielle et de la stratégie plan-produits.

Le groupe détermine, à travers les plans à moyen terme et les budgets, les objectifs pluriannuels et annuels en termes de croissance de l'activité, de marge opérationnelle, de rentabilité des capitaux employés et de flux de trésorerie disponible. Les résultats mensuels font l'objet d'un reporting établi à chaque niveau par les entités de contrôle de gestion sur la base des comptes consolidés mensuels complets du groupe. Le reporting établit les écarts par rapport au budget et l'ensemble des analyses nécessaires aux décisions opérationnelles. Au niveau du groupe, le reporting est examiné mensuellement par le comité exécutif.

Le système de contrôle de gestion du groupe comprend également l'établissement et l'analyse détaillée des prix de revient de fabrication des produits automobiles et l'analyse de leur évolution, ainsi que le contrôle et l'analyse des marges par produit ; l'ensemble de ces éléments est mis à disposition des responsables opérationnels pour orienter leur gestion.

#### • Trésorerie et financement

L'organisation du groupe repose sur une centralisation des décisions de financement et des relations bancaires du groupe ainsi que de la gestion de trésorerie des entités du groupe sur la zone euro, du traitement des flux en devises et des opérations associées sur le marché des changes et des opérations de marché relatives aux taux d'intérêt. Les traitements des flux et des soldes de trésorerie des entités hors zone euro font l'objet d'un pilotage central détaillé, pour les opérations qui sont mises en œuvre localement.

Le groupe dispose d'équipes opérationnelles professionnelles pour le financement, la trésorerie euro et les opérations de marché. Un contrôle permanent des opérations est réalisé par des équipes de contrôle dédiées.

Les orientations de placement et de financement ainsi que l'ensemble des risques de contreparties auxquels le groupe est exposé du fait de ses opérations sur les marchés financiers sont validés dans un comité financier mensuel présidé par le président du Directoire.

#### • Information financière externe

L'information financière mise par le groupe à la disposition de tiers procède des états financiers consolidés du groupe, arrêtés par le Directoire et soumis au Conseil de Surveillance, et des analyses de gestion de ces états financiers. Elle est systématiquement validée par les commissaires aux comptes avant publication.

Dans le domaine financier, Faurecia dispose d'une organisation autonome qui découle de son statut de société indépendante et cotée en bourse. Elle dispose de son côté d'une organisation qui respecte les principes ci-dessus et s'intègre complètement dans le dispositif d'information financière et comptable du groupe.

### 3.3.2. Procédures relatives aux autres domaines

#### • Activités opérationnelles

##### - Automobile

##### *Recherche et développement*

Le développement de chaque nouveau véhicule ou organe engage des moyens importants et détermine pour partie la rentabilité future du groupe. Il constitue donc un domaine significatif pour le contrôle interne.

Pour chaque projet sont définis des objectifs de prestations produit, de rentabilité, de qualité et de délais. La réalisation de ces objectifs est suivie par des jalons, au cours desquels est réalisée une revue de l'ensemble des indicateurs permettant le suivi de la tenue des objectifs, tant financiers que techniques.

Le déroulement d'un projet s'appuie sur un processus complet de conception, le schéma opérationnel de développement, qui décrit dans le détail les étapes à franchir pour mener à son terme le projet dans les délais prévus. L'utilisation de ces méthodologies est contrôlée tout au long du développement par la fonction qualité en conception.

#### *Achats*

Compte tenu de la très forte contribution des fournisseurs à l'activité du groupe, la fonction achats impacte très directement les performances du groupe et fait l'objet de dispositions particulières. Son organisation assure la pertinence de la politique d'achat, pour chaque famille de produits, grâce à un processus de décision formalisé, transparent et partagé, en fonction des meilleures opportunités du marché et des besoins technico-économiques du groupe.

La compétitivité des prix d'achats est garantie par la mise en concurrence des fournisseurs et l'application rigoureuse des règles du processus d'achat, assistée par des équipes d'experts spécialisés dans l'analyse des coûts de production et la maîtrise des prix de marché des matières premières.

La politique de maîtrise de la qualité fournisseurs est intégrée dans toutes les phases du processus d'achat. Des équipes d'experts sont dédiées à la prévention et à la gestion des risques fournisseurs, notamment dans les domaines de la logistique et de la défaillance d'entreprise.

L'intégrité est favorisée par de fortes valeurs de management, une rotation contrôlée du personnel et des procédures appropriées telle la segmentation du processus de passation des commandes.

L'équipe d'audit interne de la direction des achats, agissant dans le cadre de l'audit interne du groupe, évalue le bon niveau de maîtrise du contrôle interne, l'application et l'efficacité des procédures et propose des améliorations.

#### *Fabrication*

Les véhicules et organes mécaniques du groupe sont produits sous l'autorité d'une direction unique qui dirige, anime et contrôle l'ensemble des sites industriels, avec pour objectifs majeurs de garantir la production demandée en quantité, conformément aux référentiels techniques et qualité et en maîtrisant les coûts et les délais.

Le contrôle interne de la direction des fabrications s'appuie sur un ensemble de procédures de fonctionnement définies de manière unique. Il s'articule autour d'un pilotage opérationnel de chaque usine, d'un reporting central disponible en temps réel pour les indicateurs physiques et d'un système d'amélioration permanent suivi par un ensemble d'indicateurs commun à l'ensemble des sites industriels.

---

Chaque site industriel dispose d'une équipe autonome de protection de l'environnement qui s'assure de manière stricte du respect des normes environnementales. La certification ISO 14001 obtenue pour l'ensemble des sites de production traduit l'engagement de la fonction production du groupe en vue du respect de l'environnement.

Les unités terminales sont certifiées ISO par l'UTAC, garantissant ainsi que les véhicules produits sont conformes à ceux homologués. Les unités terminales, ainsi que les usines de mécanique et de bruts, sont régulièrement auditées par un organisme accrédité pour répondre à l'exigence de l'annexe X de la Directive Européenne 2001/116.

Chaque site industriel dispose d'un ingénieur sécurité et conditions de travail qui contrôle la bonne application des normes et réglementations en vigueur, motive et forme l'ensemble du personnel de l'usine au respect de celles-ci et assure l'amélioration permanente de la sécurisation de l'outil industriel. Des démarches d'ergonomie sont engagées, dès la conception des produits et des moyens de production, pour améliorer les conditions de travail dans les ateliers.

L'audit interne fabrication contrôle de manière récurrente les processus industriels et contribue à faire progresser la performance et la qualité de fonctionnement des usines, en évaluant et vérifiant l'existence, l'application et l'efficacité des référentiels.

#### *Marques*

Le contrôle interne de chaque marque s'appuie sur la description des processus et des procédures de fonctionnement dans les directions centrales, les filiales d'importation et les points de vente. Il s'articule autour d'un pilotage opérationnel par la direction générale de chaque marque, relayé dans chaque direction, filiale et point de vente et d'un système de contrôle et d'amélioration continue.

Le contrôle de gestion de chaque marque est assuré à tout niveau par des professionnels dédiés. Il veille au bon engagement des dépenses opérationnelles et au respect du budget. Il est animé et coordonné par une direction centrale qui veille au respect des règles et standards de gestion groupe, publie le reporting de gestion et assure la transparence et la solidarité entre les différents acteurs de la marque.

L'audit interne de chaque marque évalue l'existence, l'application et le respect de ses règles et normes ainsi que la fiabilité de ses méthodes et procédures et examine leur compatibilité avec les orientations stratégiques. Ces audits donnent lieu à l'élaboration de recommandations et à leur suivi. Ils font l'objet d'une planification à l'année, validée en comité de marque, et s'inscrivent dans le cadre du plan d'audit interne du groupe.

#### **- Banque PSA Finance**

Les contrôles permanents de Banque PSA Finance sont exercés aux différents échelons de ses structures opérationnelles dans un cadre fixé par un ensemble de procédures transversales et locales.

Les contrôles réalisés a priori par la structure centrale portent, notamment, sur les principales décisions de crédit dont un système de délégations assure la

remontée vers un comité de crédit groupe, sur les produits et services dont l'approbation préalable relève d'un comité produits processus et sur les tarifications.

Par ailleurs, la structure centrale surveille, au travers de son comité des risques, l'évolution des impayés et des pertes liés aux financements à la clientèle finale ainsi que l'évolution des marges sur production et les indices de positionnement concurrentiel.

Elle exerce aussi, tant aux fins de contrôle budgétaire que de la surveillance des risques, un suivi détaillé de l'activité de l'ensemble de ses entités opérationnelles au travers d'un dispositif de tableaux de bord unique.

Banque PSA Finance respecte pour la France les obligations de la Commission Bancaire, ainsi que les obligations de la Banque Centrale de chaque pays où elle est présente.

#### **- Transport et Logistique : Gefco**

Le groupe Gefco est constitué de réseaux intégrés d'agences qui agissent avec des normes uniques d'exploitation et de qualité et un système d'information homogène. Les réseaux sont certifiés ISO 9001.

Le groupe Gefco dispose de procédures internes propres et d'un service d'auditeurs internes indépendants agissant dans le cadre de l'audit interne du groupe. En matière financière, les sociétés du groupe Gefco appliquent les normes et principes retenus dans le groupe PSA PEUGEOT CITROËN.

Le contrôle interne repose sur des corps de contrôle structurés sur trois niveaux : le central, qui vérifie la qualité des comptes et des résultats mensuels fournis par les différentes sociétés ; les comptabilités pays qui s'assurent que les flux financiers sont bien réalisés conformément aux procédures du groupe ; les agences qui contrôlent que toutes les prestations réalisées sont correctement facturées et que les prestations transport sont bien toutes enregistrées et correspondent à celles réalisées au tarif convenu.

#### **- Equipement automobile : Faurecia**

Le conseil d'administration de Faurecia détermine les grandes orientations dans les domaines stratégiques, économiques et financiers de la société et du groupe Faurecia ; il veille à leur mise en œuvre. Il décide des modalités d'exercice de la direction générale de la société, assumée sous sa responsabilité par le président du conseil d'administration, également directeur général.

Le conseil d'administration a mis en place un comité des comptes et un comité des nominations et rémunérations.

Le contrôle interne est régi par un ensemble de procédures, accessibles par tous les personnels du groupe à travers son réseau intranet, concernant notamment le contrôle des programmes, qui vise à suivre tous les contrats de fourniture d'équipements complexes à un constructeur automobile et le contrôle comptable et financier, qui a pour objectif de garantir le bon traitement de l'information financière et comptable.

---

Le groupe Faurecia est doté d'un département d'audit interne qui a vocation à garantir un niveau d'efficacité optimale de l'ensemble des systèmes de contrôle interne financier.

**- Autres**

Les autres sociétés du groupe appliquent les normes et principes retenus dans le groupe.

**• Fonctions de support**

**- Ressources humaines**

Les procédures de gestion et de développement des ressources humaines visent à garantir la disponibilité des compétences dont le groupe a besoin pour assurer son fonctionnement.

Une veille permanente sur l'évolution du contexte réglementaire est assurée, afin de positionner le groupe comme employeur de référence. Les processus de gestion administrative (paie, gestion des heures, gestion de la formation...) sont décrits dans un ensemble de normes diffusé pour application à l'ensemble des gestionnaires du domaine. Les systèmes informatiques de gestion de personnel ont été développés en référence à ces normes et suivant les critères de sécurisation en application à la direction des systèmes d'information.

**- Qualité**

La fonction qualité anime la construction et le suivi de la qualité tout au long du processus de conception, de développement et d'industrialisation des véhicules et des organes. Elle garantit la tenue des objectifs qualité au lancement commercial.

Elle a autorité pour autoriser la commercialisation de chaque véhicule produit et pour faire procéder aux contrôles et aux modernisations des véhicules éventuellement défectueux qui auraient déjà été livrés aux réseaux ou aux clients.

L'audit qualité interne vise à vérifier la bonne application, l'efficacité et la robustesse des modes de fonctionnements qualité, en se focalisant particulièrement sur les processus à risques.

**- Prévention et gestion des risques**

La direction de la prévention et gestion des risques agit au bénéfice de l'ensemble des sociétés du groupe. Elle a pour objectifs de donner au groupe

les moyens de maîtriser les risques pouvant affecter ses résultats, en mettant en œuvre une méthodologie et une politique de prévention et de gestion des risques et en apportant son assistance aux différentes entités.

Elle fait recenser dans chaque direction les risques potentiels afin de définir les actions prioritaires à entreprendre, fixe les orientations annuelles du groupe en matière de prévention et de gestion des risques, assure la veille technique et réglementaire dans les différents domaines de risque, détermine les risques à assurer et négocie les polices d'assurance du groupe.

Enfin, elle vérifie l'efficacité des plans d'action préventifs et curatifs mis en place ainsi que la bonne application de la méthodologie de prévention et de gestion des risques dans les différentes directions du groupe.

**- Informatique**

Le développement des systèmes d'information, dont la décision d'engagement est pilotée par un comité spécialisé, s'appuie sur une démarche projet dont la mise en œuvre vise à garantir le respect des fonctionnalités attendues, des délais et coûts associés. L'exploitation des systèmes informatiques est assurée en interne, principalement dans de grands centres de traitement dotés d'un haut niveau de sécurisation. Des procédures visent à garantir la sécurité des accès, la disponibilité requise par chaque application ainsi que la protection des informations, programmes et infrastructures informatiques. Une équipe d'audit informatique, agissant dans le cadre de l'audit interne du groupe, évalue l'application et l'efficacité des modes de travail décrits dans les référentiels, propose des améliorations et en suit la mise en œuvre.

**3.4. Démarche de progrès**

Le groupe a pour objectif de poursuivre le renforcement de son système de contrôle interne à travers une démarche volontariste d'amélioration permanente.

Cette démarche s'appuiera sur la forte mobilisation de l'ensemble des responsables du groupe. Une autodescription et une autoévaluation du contrôle interne de chaque entité seront réalisées annuellement, chacun appréciant à son niveau de responsabilité la maîtrise de son contrôle interne. Des plans d'action de progrès seront mis en œuvre dans chaque entité en fonction du niveau d'évaluation obtenu.

Une équipe centrale sera en charge de l'animation globale du dispositif et l'audit interne du groupe assurera le contrôle de deuxième niveau.

# RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDES - EXERCICES CLOS LES 31 DECEMBRE 2003, 2002 ET 2001

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. relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2003, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par votre Directoire. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

## I - OPINION SUR LES COMPTES CONSOLIDES

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'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 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.

## II - JUSTIFICATION DE NOS APPRECIATIONS

En application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de Commerce relatives à la justification de nos appréciations, introduites par la loi de sécurité financière du 1<sup>er</sup> août 2003 et applicables pour la première fois à cet exercice, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- Comme indiqué dans la note 14 relative aux écarts d'acquisition, la valeur comptable des actifs de chacun des métiers de Faurecia a fait l'objet d'une comparaison avec la somme des flux futurs de trésorerie actualisés afin de confirmer l'absence de perte de valeur.

Sur la base des éléments disponibles à ce jour, notre appréciation s'est fondée sur :

- une prise de connaissance de la procédure suivie par la direction pour procéder à cette comparaison, et des tests sur sa mise en œuvre,
- une appréciation du caractère raisonnable des données et des hypothèses retenues sur lesquelles se fondent les prévisions et l'actualisation des flux de trésorerie,
- une comparaison des estimations comptables des périodes précédentes avec les réalisations.

- Comme mentionné dans la note 44 b) 1, votre société enregistre des provisions liées aux départs anticipés de certains salariés. Nous avons apprécié la pertinence des modes d'évaluation retenus pour ces provisions, sur la base des éléments disponibles à ce jour, et mis en œuvre des tests pour vérifier par sondage leur application. Nous nous sommes également assurés du caractère raisonnable des hypothèses retenues.

- Votre société constitue des provisions pour couvrir les risques liés à la directive 2000/53/CE du Parlement Européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage, ainsi que le décrit la note 49 c) 2.

En l'absence de données historiques, le groupe a mené des études approfondies et émis des hypothèses sur le coût de retraitement et sur le taux de retour des véhicules. Nous avons apprécié le caractère raisonnable des hypothèses retenues et effectué des tests par sondage sur les calculs des coûts prévisionnels.

Nos travaux d'appréciation de ces estimations ne nous ont pas conduit à relever d'éléments susceptibles de remettre en cause le caractère raisonnable des modalités retenues pour ces estimations comptables, ainsi que des évaluations qui en résultent.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion sans réserve exprimée dans la première partie de ce rapport.

## III - VERIFICATION SPECIFIQUE

Nous avons également 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 14 avril 2004

Les Commissaires aux Comptes

Constantin Associés

Laurent Lévesque

Jean-François Serval

PricewaterhouseCoopers Audit

Eric Bertier  
Associé,  
Fondé de pouvoir  
et Responsable Technique

Pierre-Bernard Anglade  
Associé,  
Mandataire Social

# RAPPORT GENERAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS - EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2003

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 2003, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société Peugeot S.A. , tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- la justification de nos appréciations,
- 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.

## I - 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.

## II - JUSTIFICATION DE NOS APPRECIATIONS

En application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de Commerce relatives à la justification de nos appréciations, introduites par la loi de sécurité financière du 1<sup>er</sup> août 2003 et applicables pour la première fois à cet exercice, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- La note 1 b) de l'annexe expose les règles et méthodes relatives aux titres de participation détenus, qui concernent les principales filiales opérationnelles du groupe. Ainsi, en cas de baisse durable de la valeur d'inventaire de ces titres et si celle-ci est inférieure à la valeur brute inscrite en comptabilité, une provision pour dépréciation est constituée du montant de la différence.
- Dans le cadre de notre appréciation des règles et méthodes comptables, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables visées ci-dessus et nous nous sommes assurés de leur correcte application et du caractère raisonnable des estimations retenues.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion sans réserve, exprimée dans la première partie de ce rapport.

## III -VERIFICATIONS ET INFORMATIONS SPECIFIQUES

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 de capital (ou des droits de votes) vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Paris, le 14 avril 2004

Les Commissaires aux Comptes

Constantin Associés

PricewaterhouseCoopers Audit  
Membre de PricewaterhouseCoopers

Laurent Lévesque

Jean-François Serval

Eric Bertier  
Associé,  
Fondé de pouvoir  
et Responsable Technique

Pierre-Bernard Anglade  
Associé,  
Mandataire Social

# RAPPORT SPECIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS REGLEMENTEES - EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2003

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de Commissaires aux Comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions réglementées dont nous avons été avisés.

## 1. CONVENTION AUTORISEE AU COURS DE L'EXERCICE

Il n'entre pas dans notre mission de rechercher l'existence éventuelle de telles conventions.

Nous vous informons qu'il ne nous a été donné avis d'aucune convention visée à l'article L. 225-86 du Code de Commerce.

## 2. CONVENTIONS APPROUVEES AU COURS D'EXERCICES ANTERIEURS DONT L'EXECUTION 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 2003 se sont élevés à :

Locataire	Loyer 2003	Commentaire
Automobiles Peugeot	3 187 269 €	Locaux situés au 75, avenue de la Grande Armée, Paris 16°
Peugeot Citroën Automobiles (PCA)	1 230 340 €	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 2003 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 sous garantie au 31/12/03	Rémunération au titre de l'exercice
Garantie de remboursement d'un prêt	FDES	PCA	1 000 000 000 FRF	24 459 790 €	15 288 €
Cautions solidaire et irrévocable et garantie par nantissements de titres	B.E.I	PCA	500 000 000 FRF	0 €	37 212 €
Cautions solidaire et irrévocable et garantie par nantissements de titres	B.E.I	PCA	500 000 000 FRF	0 €	41 243 €
Cautions solidaire et irrévocable et garantie par nantissements de titres	B.E.I	PCA	1 200 000 000 FRF	187 839 000 €	117 400 €
Cautions solidaire et irrévocable et garantie par nantissements de titres	B.E.I	PCA	199 430 000 €	197 206 00 €	123 252 €
Cautions solidaire et irrévocable et garantie par nantissements de titres	B.E.I	PCA	120 000 000 €	120 000 000 €	75 000 €
Cautions solidaire et irrévocable et garantie par nantissements de titres	B.E.I	PCA	1 300 000 000 FRF	0 €	20 569 €
Cautions solidaire et irrévocable et garantie par nantissements de titres	B.E.I	GIE Vulcain		102 122 000 €	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 amenées 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 2003 pour ces lettres de confort se sont élevées à un total de 15 384 €.

### 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 2003 à 96 610 456 €.

### 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 4 522 € pour l'exercice 2003.

### 2.6. Rémunération du comité des nominations et des rémunérations

La rémunération globale pour l'exercice 2003 des membres de cette commission du Conseil de Surveillance s'est élevée à 15 240 €.

## 3. REMUNERATION DU COMITE STRATEGIQUE

La rémunération globale pour l'exercice 2003 du comité stratégique du Conseil de Surveillance s'est élevée à 30 480 €.

Paris, le 14 avril 2004

Les Commissaires aux Comptes

Constantin Associés

Jean-François Serval

Laurent Lévesque

PricewaterhouseCoopers Audit

Eric Bertier  
Associé,  
Fondé de pouvoir  
et Responsable Technique

Pierre-Bernard Anglade  
Associé  
et Mandataire Social

# RAPPORT SPECIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LE CONTROLE INTERNE - EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2003

---

## Rapport du Commissaire aux Comptes, établi en application du dernier alinéa de l'article L. 225-235 du Code de Commerce, sur le rapport du Président du Conseil de Surveillance de la société Peugeot S.A., pour ce qui concerne les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de Commissaire aux Comptes de la société Peugeot S.A. et en application des dispositions du dernier alinéa de l'article L. 225-235 du Code de Commerce, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le Président du Conseil de Surveillance de votre société conformément aux dispositions de l'article L. 225-68 du Code de Commerce au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2003.

Sous le contrôle du Conseil de Surveillance, il revient au Directoire de définir et de mettre en œuvre des procédures de contrôle interne adéquates et efficaces. Il appartient au Président du Conseil de Surveillance de rendre compte, dans son rapport, notamment des conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil de Surveillance et des procédures de contrôle interne mises en place au sein de la société.

Il nous appartient de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations données dans le rapport du Président, concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Nous avons effectué nos travaux selon la doctrine professionnelle applicable en France. Celle-ci requiert la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations données dans le rapport du Président, concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des objectifs et de l'organisation générale du contrôle interne, ainsi que des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, présentés dans le rapport du Président ;
- prendre connaissance des travaux sous-tendant les informations ainsi données dans le rapport.

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations données concernant les procédures de contrôle interne de la société relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, contenues dans le rapport du Président du Conseil de Surveillance, établi en application des dispositions du dernier alinéa de l'article L. 225-68 du Code de Commerce.

Paris, le 14 avril 2004

Les Commissaires aux Comptes

Constantin Associés

Jean-François Serval

Laurent Lévesque

PricewaterhouseCoopers Audit  
Membre de PricewaterhouseCoopers

Eric Bertier  
Associé,  
Fondé de pouvoir  
et Responsable Technique

Pierre-Bernard Anglade  
Associé  
et Mandataire Social



# RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LA SOCIÉTÉ PEUGEOT S.A.

## → 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 Outillages 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<sup>er</sup> 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.

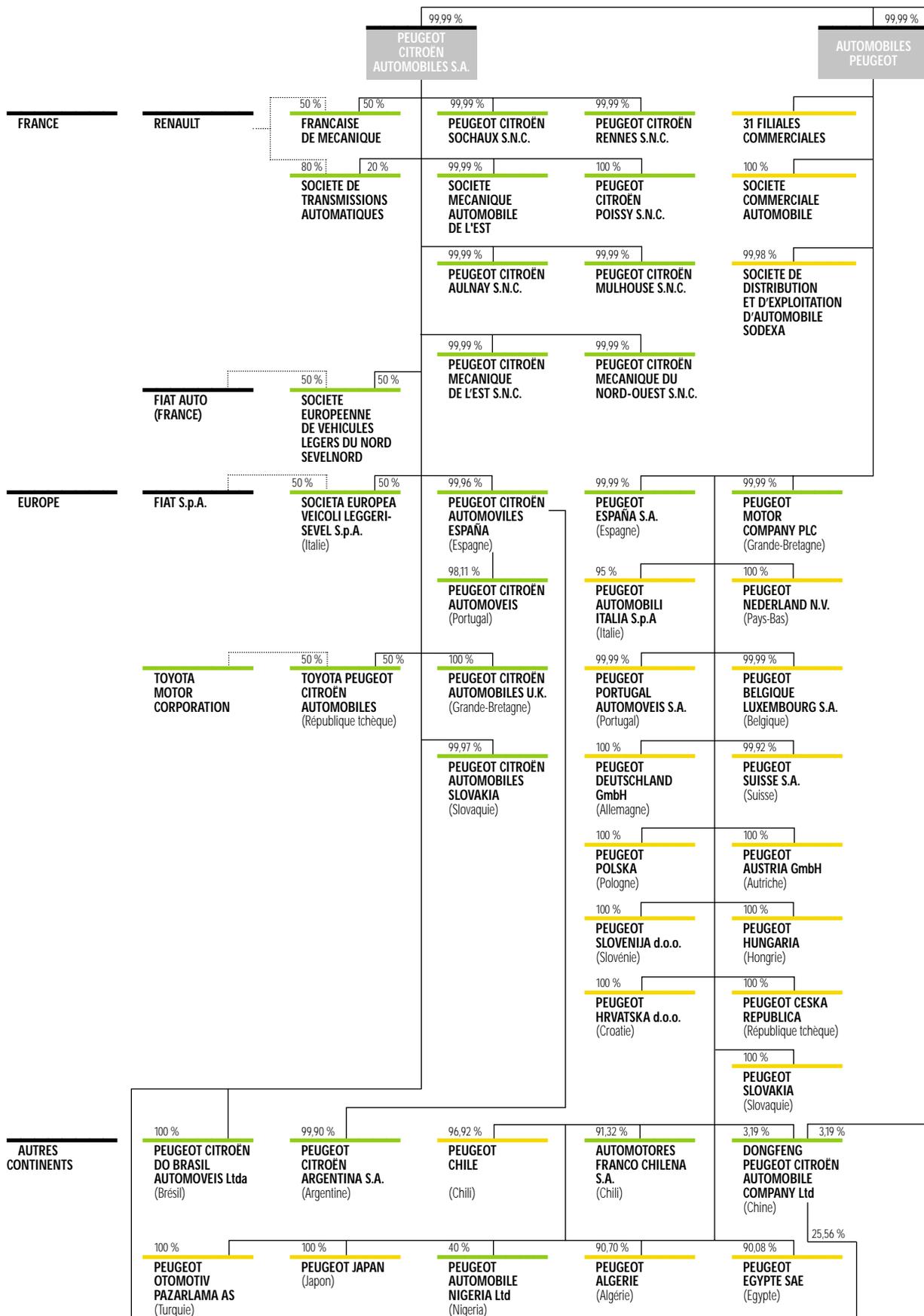
### **Déclarations de franchissement de seuil *(article 7 des statuts)***

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 %.

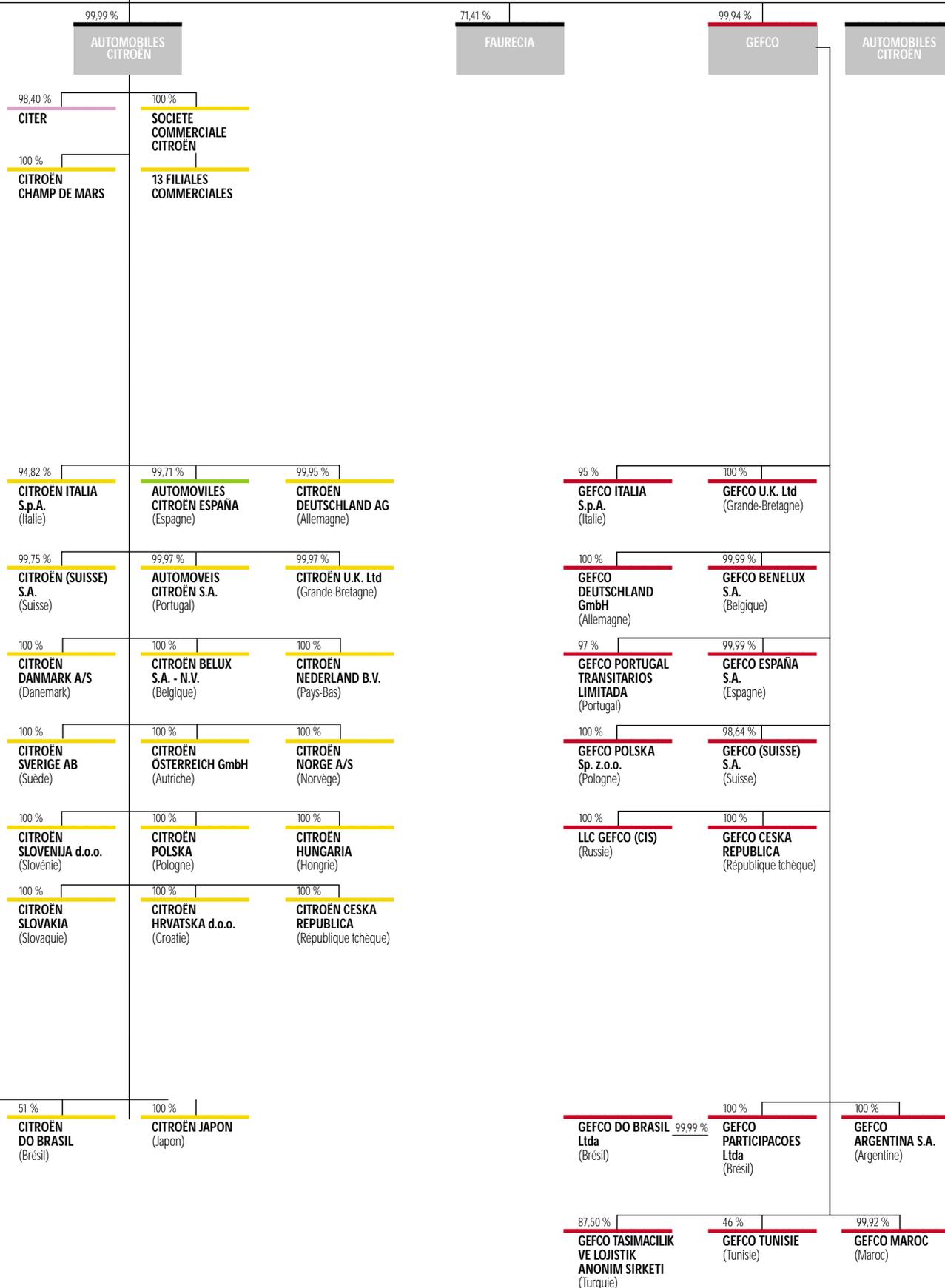
A la demande d'un ou plusieurs actionnaires détenant ensemble au moins 5 % du capital, les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée à la société, dans le cadre de l'obligation de déclaration de franchissement des seuils ci-dessus, seront privées du droit de vote jusqu'à l'expiration d'un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

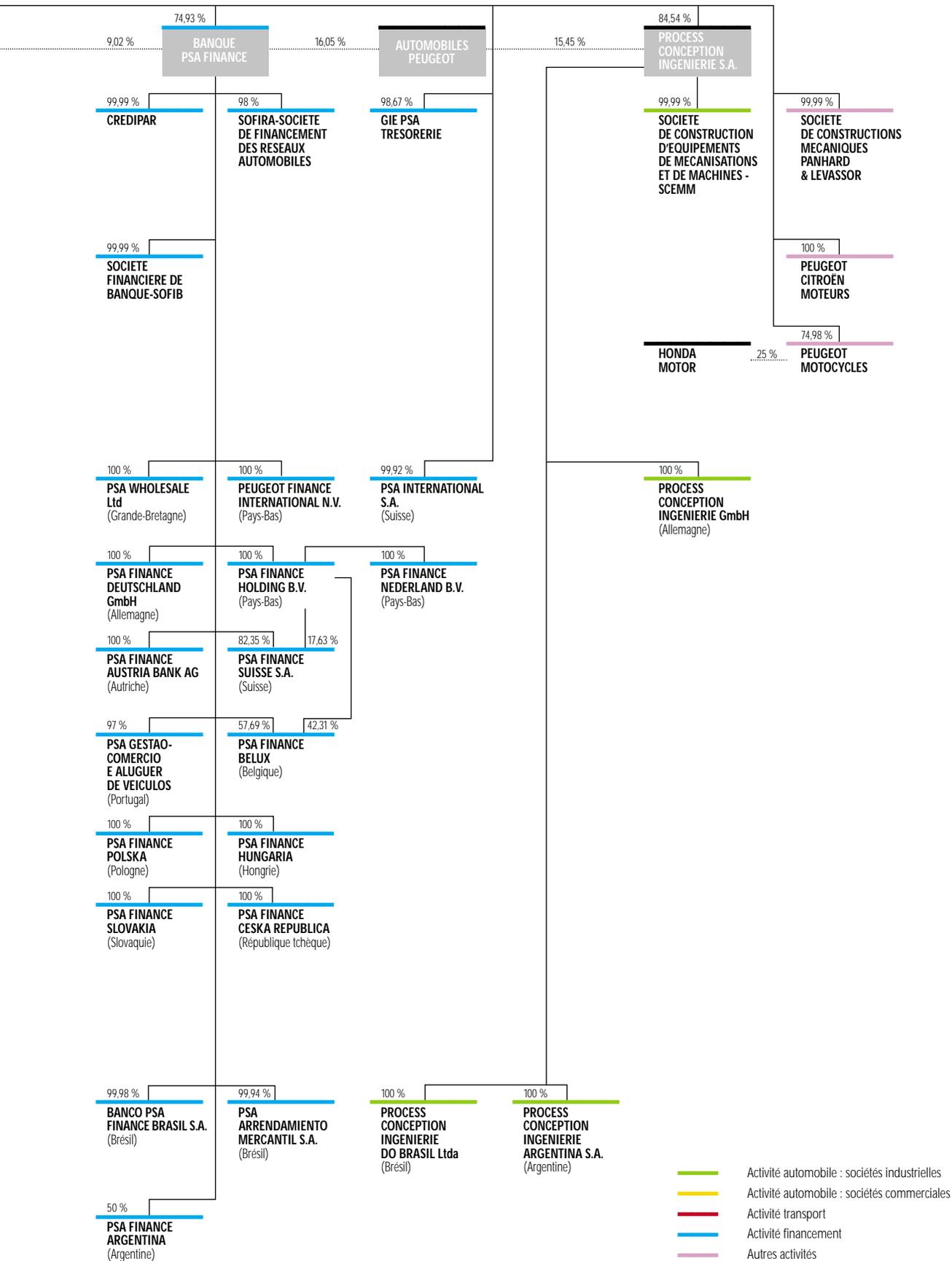
Il n'existe aucune autre clause statutaire de limitation du droit de vote.

# ORGANIGRAMME RESUME AU 31 DECEMBRE 2003



# PEUGEOT S.A.







# INFORMATIONS BOURSIERES DETAILLEES

(Source : Euronext)

Informations ajustées de la division du nominal

## Cours

(en euros)	2003			2002			Variation en % 2003/2002 du dernier cours de l'année
	Plus haut	Plus bas	31/12/2003	Plus haut	Plus bas	31/12/2002	
Action	43,85	33,53	40,40	60,80	32,20	38,86	3,96
Indice CAC 40	3 557,90	2 401,15	3 557,90	4 720,04	2 612,03	3 063,91	16,12

## Transactions

	2003		2002	
	Total	Moyenne journalière	Total	Moyenne journalière
- en nombre d'actions	367 754 314	1 442 174	336 650 012	1 320 196
- en capitaux (en millions d'euros)	14 339,1	56,2	16 159,1	65,1

## 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 (en milliers d'euros)
<b>2002</b>					
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
<b>2003</b>					
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
Avril	34,31	42,18	41,94	28 014 889	54 235,0
Mai	36,40	43,60	38,85	33 348 853	62 853,7
Juin	37,26	42,60	42,30	35 839 608	68 113,0
Juillet	37,85	43,85	39,28	38 753 462	68 275,3
Août	38,12	42,44	41,57	25 087 120	48 095,2
Septembre	35,51	42,58	36,49	38 877 666	68 490,5
Octobre	35,60	38,14	36,90	38 012 003	60 879,6
Novembre	36,22	39,96	39,24	34 191 749	64 842,2
Décembre	39,05	41,80	40,40	22 505 693	42 762,3
<b>2004</b>					
Janvier	37,56	41,65	37,71	33 874 852	64 000,2
Février	36,93	41,10	40,05	30 496 254	59 900,1
Mars	39,00	43,00	41,46	31 841 517	57 120,7

## PLACE 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.

## COUPONS EN COURS DE VALIDITE

### 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
<b>Actions</b>	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 €
	259 109 146	1 €	41	04/06/2003	04/06/2008	1,35 €	0,675 €	2,025 €

### Autre droit

	Nombre d'actions	Valeur nominale	Numéro du coupon	Date de détachement	Nature de l'opération
<b>Action</b>	18 479 370	70 F	26	15/07/1987	Droit d'attribution gratuite (1 action pour 5 anciennes)

# TABLEAU DES AUTORISATIONS FINANCIERES EN VIGUEUR

Autorisations financières en vigueur avant l'Assemblée Générale Ordinaire et Extraordinaire du 26 mai 2004						
	Du	Durée	Jusqu'au	Capital maximum	Endettement	Autorisation
<b>1 – Assemblée Générale Ordinaire</b>						
Obligations classiques <sup>(1)</sup>	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 €
	28/05/2003	18 mois	28/11/2004			
<b>2 – Assemblée Générale Extraordinaire</b>						
Augmentation de capital numéraire avec ou sans DPS <sup>(1)</sup>	28/05/2003	26 mois	28/07/2005	400 millions € <sup>(2)</sup>		
Obligations convertibles avec ou sans DPS <sup>(1)</sup>	28/05/2003	26 mois	28/07/2005	400 millions € <sup>(2)</sup>	600 millions € <sup>(3)</sup>	
OBSA Peugeot S.A. avec ou sans DPS <sup>(1)</sup>	28/05/2003	26 mois	28/07/2005	400 millions € <sup>(2)</sup>	600 millions € <sup>(3)</sup>	
ABSA Peugeot S.A. avec ou sans DPS <sup>(1)</sup>	28/05/2003	26 mois	28/07/2005	400 millions € <sup>(2)</sup>	600 millions € <sup>(3)</sup>	
Bons autonomes avec ou sans DPS <sup>(1)</sup>	28/05/2003	26 mois	28/07/2005	400 millions € <sup>(2)</sup>	600 millions € <sup>(3)</sup>	
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	28/05/2003		31/05/2004	400 millions € <sup>(2)</sup>		
Annulation d'actions	28/05/2003	24 mois	28/05/2005			10 % du capital par période de 24 mois

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 euros.

(3) Le montant nominal maximum des valeurs mobilières représentatives de créances sur la société qui pourront être émises est fixé à 600 000 000 euros ou à la contre-valeur de ce montant.

Autorisations financières résultant des résolutions soumises  
à l'Assemblée Générale Ordinaire et Extraordinaire du 26 mai 2004

Du	Durée	Jusqu'au	Capital maximum	Endettement	Autorisation
24/05/2000	5 ans	24/05/2005		1 milliard €	
26/05/2004	18 mois	26/11/2005			Acquisition de 24 000 000 actions au plus Prix maximum achat : 65 € Prix minimum vente : 40 €
28/05/2003	26 mois	28/07/2005	400 millions € <sup>(2)</sup>		
28/05/2003	26 mois	28/07/2005	400 millions € <sup>(2)</sup>	600 millions € <sup>(3)</sup>	
28/05/2003	26 mois	28/07/2005	400 millions € <sup>(2)</sup>	600 millions € <sup>(3)</sup>	
28/05/2003	26 mois	28/07/2005	400 millions € <sup>(2)</sup>	600 millions € <sup>(3)</sup>	
28/05/2003	26 mois	28/07/2005	400 millions € <sup>(2)</sup>	600 millions € <sup>(3)</sup>	
26/05/2004	15 mois	31/08/2005	2 000 000 actions		
26/05/2004		31/05/2005	400 millions € <sup>(2)</sup>		
28/05/2003	24 mois	28/05/2005			10 % du capital par période de 24 mois

# RESOLUTIONS

## Assemblée délibérant comme Assemblée Générale Ordinaire :

### PREMIERE RESOLUTION

#### 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 et 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 2003, qui font ressortir un bénéfice de 1 629 889 075,61 €.

### DEUXIEME RESOLUTION

#### 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 2003, tels qu'ils viennent de lui être présentés.

Exercice	Nombre d'actions rémunérées	Dividende net	Impôt déjà payé au Trésor (avoir fiscal)	Revenu global
2000	43 489 664 actions de 6 €	5 €	2,5 €	7,5 €
2001	255 409 004 actions de 1 €	1,15 €	0,58 €	1,73 €
2002	240 820 430 actions de 1 €	1,35 €	0,675 €	2,025 €

### QUATRIEME RESOLUTION

#### 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.

### CINQUIEME RESOLUTION

#### Renouvellement du mandat d'un membre du Conseil de Surveillance

L'Assemblée Générale décide de renouveler le mandat de membre du Conseil de Surveillance de Monsieur Thierry Peugeot, pour une durée de six ans, soit jusqu'à l'Assemblée Générale Ordinaire qui statuera en 2010 sur les comptes de l'exercice 2009.

### SIXIEME RESOLUTION

#### Détermination du montant des jetons de présence

L'Assemblée Générale décide de fixer à 340 000 € la rémunération globale des membres du Conseil de Surveillance pour l'exercice en cours et pour chacun des exercices suivants jusqu'à nouvelle décision.

### TROISIEME RESOLUTION

#### Affectation du résultat

L'Assemblée Générale constate que le bénéfice distribuable, constitué par le bénéfice de l'exercice de 1 629 889 075,61 € majoré du report à nouveau bénéficiaire de l'exercice précédent, soit 479 368 444,19 €, s'élève à la somme de 2 109 257 519,80 €.

Elle décide d'affecter comme suit ce bénéfice distribuable :

- aux actions	328 197 347,10 €
- aux réserves réglementées	212 469 901,00 €
- aux autres réserves	1 000 000 000,00 €
- au report à nouveau	568 590 271,70 €

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 2 juin 2004.

L'Assemblée Générale prend note qu'au titre des exercices 2000, 2001 et 2002 les dividendes versés et les avoirs fiscaux correspondants ont été les suivants :

### SEPTIEME RESOLUTION

#### 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 24 000 000 actions en vertu de la présente autorisation qui lui est donnée pour une durée de dix-huit mois à compter du 26 mai 2004 et qui se substitue, à compter de la présente Assemblée, à l'autorisation conférée par l'Assemblée Générale du 28 mai 2003.

## Assemblée délibérant comme Assemblée Générale Extraordinaire :

### HUITIEME RESOLUTION

#### **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 de l'Assemblée Générale du 28 mai 2003 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 .

### NEUVIEME RESOLUTION

#### **Options d'achat d'actions**

L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport du Directoire et du rapport du Conseil de Surveillance, autorise le Directoire à consentir, en une ou plusieurs fois, au bénéfice de salariés, de dirigeants ou mandataires sociaux de la société Peugeot S.A., ou de sociétés ou groupements qui lui sont liés, des options donnant droit à l'achat d'actions Peugeot S.A. provenant d'un rachat effectué par la société elle-même.

Le Directoire utilisera cette autorisation dans les conditions, notamment de prix, prévues par la législation en vigueur.

Le nombre d'actions susceptibles d'être achetées ne pourra pas dépasser 2 000 000 actions.

La présente autorisation est valable jusqu'au 31 août 2005.

L'Assemblée Générale confère au Directoire les pouvoirs les plus larges pour la réalisation de la présente autorisation, notamment fixer le montant maximum des options pouvant être attribuées à un même bénéficiaire, déterminer les conditions d'attribution des options et procéder aux ajustements nécessaires en cas de réalisation d'opérations financières postérieurement à l'attribution des options.

L'Assemblée Générale fixe à huit ans le délai maximum pendant lequel les options peuvent être exercées.

# RESPONSABLES DU RAPPORT ET DU CONTROLE DES COMPTES

---

## 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

PricewaterhouseCoopers Audit S.A.  
32, rue Guersant  
75017 Paris

#### *Date de début du premier mandat*

Assemblée Générale Ordinaire  
du 2 juin 1999

Assemblée Générale Ordinaire  
du 2 juin 1999

#### *Durée et date d'expiration des mandats*

Du 2 juin 1999  
jusqu'à l'Assemblée  
Générale statuant  
sur les comptes  
de l'exercice 2004

Du 2 juin 1999  
jusqu'à l'Assemblée  
Générale statuant  
sur les comptes  
de l'exercice 2004

### Commissaires aux Comptes suppléants

François-Xavier Ameyé  
26, rue de Marignan  
75008 Paris

Yves Nicolas  
32, rue Guersant  
75017 Paris

#### *Date de début du premier mandat*

Assemblée Générale Ordinaire  
du 2 juin 1999

Assemblée Générale Ordinaire  
du 28 mai 2003

#### *Durée et date d'expiration des mandats*

Du 2 juin 1999  
jusqu'à l'Assemblée  
Générale statuant  
sur les comptes  
de l'exercice 2004

Du 28 mai 2003  
jusqu'à l'Assemblée  
Générale statuant  
sur les comptes  
de l'exercice 2004

## Attestation des Commissaires aux Comptes

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de Commissaires 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 de référence 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. Elles ont également consisté à lire les autres informations contenues dans le document de référence, afin d'identifier, le cas échéant, les incohérences significatives avec les informations portant 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 les 31 décembre 2001, 2002 et 2003, 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 2003 et des deux exercices précédents.

Nos rapports sur les comptes annuels et consolidés de l'exercice 2003 comportent, en application des dispositions de l'article L.225-235 du Code de Commerce qui s'appliquent pour la première fois, les justifications de nos appréciations ; celles-ci portent pour les comptes consolidés sur la valorisation des écarts d'acquisition relatifs à certaines divisions de Faurecia, sur les provisions pour départs anticipés de certains salariés et sur l'évaluation du risque lié à la directive 2000/53/CE du Parlement Européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage, et pour les comptes sociaux, sur la méthode de dépréciation des titres de participation.

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, présentées dans ce document de référence.

Paris, le 30 avril 2004

Les Commissaires aux Comptes

Constantin Associés

Jean-François Serval

Laurent Lévesque

PricewaterhouseCoopers Audit

Eric Bertier

Associé,

Fondé de pouvoir

et Responsable Technique

Pierre-Bernard Anglade

Associé

et Mandataire Social

Le présent document de référence inclut en page XX le rapport des Commissaires aux Comptes, établi en application du dernier alinéa de l'article L. 225-235 du Code de commerce, sur le rapport du Président du Conseil de Surveillance de la société Peugeot S.A., décrivant les procédures de contrôle interne relative à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

## Responsable de la Communication Financière

Valérie Magloire – Tél. : 01 40 66 54 59



Le présent document de référence a été déposé auprès de l'Autorité des Marchés Financiers le 27 avril 2004, conformément au règlement COB 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 l'Autorité des Marchés Financiers.

# TABLE DE CONCORDANCE DU DOCUMENT DE REFERENCE

Afin de faciliter la lecture du rapport annuel enregistré comme document de référence, la table thématique suivante permet d'identifier les principales informations requises par l'Autorité des Marchés Financiers dans le cadre de ses règlements et instructions d'application.

Informations	Rapport d'activité Pages	Documents juridiques et financiers Pages
<b>ATTESTATIONS DES RESPONSABLES</b>		
• Attestation des responsables du document de référence		126
• Attestation des contrôleurs légaux des comptes		127
• Politique d'information	30 et 31	
<b>RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL</b>		
<b>Capital</b>		
• Particularités (droit de vote double)	32	117
• Capital autorisé non émis		102
• Capital potentiel		102
• Tableau d'évolution du capital sur 5 ans		102
<b>Marché des titres</b>		
• Tableau d'évolution des cours et volumes sur 18 mois		120
• Dividendes	33	121
<b>CAPITAL ET DROITS DE VOTE</b>		
• Répartition actuelle du capital et des droits de vote		103
• Evolution de l'actionnariat	31 et 32	103
• Pactes d'actionnaires		103
<b>ACTIVITE DU GROUPE</b>		
• Organisation du groupe		118 et 119
• Chiffres clés du groupe	2 et 3	
• Informations chiffrées sectorielles		15 à 17
• Marché et positionnement concurrentiel de l'émetteur	43 à 47 et 150 à 153	
• Politique d'investissements	50 à 51 et 133 à 134	
• Indicateurs de performance	138 et 139	38 et 39
<b>ANALYSE DES RISQUES DU GROUPE</b>		
• Facteurs de risques		
- Risques de marché	143 et 144	
- Risques particuliers liés à l'activité	140 et 141	
- Risques juridiques	142	
- Risques industriels et liés à l'environnement	140 et 141	
• Assurances et couverture des risques	141 et 142	
<b>PATRIMOINE, SITUATION FINANCIERE ET RESULTATS</b>		
• Comptes consolidés et annexe		3 à 56
• Engagements hors-bilan		48 et 49
• Honoraires des Commissaires aux Comptes et des membres de leurs réseaux		51
• Comptes sociaux et annexe		82 à 93
<b>GOVERNEMENT D'ENTREPRISE</b>		
• Composition et fonctionnement des organes d'administration, de direction, de surveillance	22 à 30	97 à 99
• Composition et fonctionnement des comités	22 à 30	
• Dirigeants mandataires sociaux		97 à 100
• Dix premiers salariés non mandataires sociaux (options consenties et levées)		101
• Conventions réglementées		112 et 113
<b>EVOLUTION RECENTE ET PERSPECTIVES</b>		
• Evolution récente		51
• Perspectives	18	



# COMITE DES DIRECTEURS

---

**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 Delabrière**

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 Duchèsne**

Direction Plates-Formes,  
Techniques, Achats,  
*Plates-Formes en coopération*

**Yves Fallouey**

Direction de l'Audit Interne

**Xavier Fels**

Directeur de la Direction  
des Relations Extérieures

**Jean-Martin Folz**

Président du Directoire

**Roger Garnier**

Direction Stratégie et Produit Groupe,  
*Stratégie logistique Iran*

**Pierre Gosset**

Direction Innovation et Qualité,  
*Qualité*

**Jean-Louis Grégoire**

Directeur de la Direction Politique Cadres

**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,  
*Projets et Métiers Techniques Organes*

**Hubert Lehucher**

Direction Marque Peugeot,  
*Commerce Europe*

**Jean-Paul Level**

Direction Plates-Formes,  
Techniques, Achats,  
*Métiers Fonctionnels du Véhicule*

**Liu Weidong**

Directeur Général de  
Dongfeng Peugeot Citroën Automobiles

**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,  
*Services et Pièces*

**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*

**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 Vajzman**

Direction Industrielle et des Fabrications,  
*Projet Chine*

**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<sup>er</sup> mars 2004*



**PEUGEOT S.A.**

Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance  
au capital de 243 109 146 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](http://www.psa-peugeot-citroen.com)



Rapport d'activité 2003

# SOMMAIRE

---

Chiffres clés .....	2
Organes de surveillance et de direction .....	4
Message des Présidents .....	6
Rapport du Conseil de Surveillance .....	8

## RAPPORT DU DIRECTOIRE .....

10



La stratégie de développement du groupe .....	12
Un groupe, deux marques .....	14
Une vision de l'avenir à long terme .....	14
Les hommes et les femmes du groupe .....	15
Un développement durable .....	16
Coûts, plates-formes et coopérations .....	16
L'impératif de rentabilité .....	17
Perspectives 2004 .....	18



Gouvernement de l'entreprise .....	20
Le Conseil de Surveillance .....	22
L'exécutif du groupe .....	25
Le contrôle interne et externe .....	26
PSA PEUGEOT CITROËN et ses actionnaires .....	30
Assemblée générale du 26 mai 2004 .....	33

PSA PEUGEOT CITROËN, fort de ses deux marques généralistes et des compétences de 200 000 hommes et femmes à travers le monde, est un groupe automobile de taille mondiale.

Il est le 2<sup>ème</sup> constructeur automobile en Europe où sa part de marché atteint 15,4 % en 2003.

Présent dans plus de 140 pays dans le monde, il y a vendu 3,29 millions de véhicules en 2003 et réalisé un chiffre d'affaires de 54,2 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.



Activités du groupe en 2003 . . . . .	34
Faits marquants . . . . .	36
Automobile . . . . .	42
Banque PSA Finance . . . . .	54
Gefco . . . . .	58
Faurecia . . . . .	62
Autres activités . . . . .	66



Les politiques du groupe . . . . .	70
Valoriser les ressources humaines . . . . .	72
Préserver l'environnement et les ressources naturelles . . . . .	88
Assumer ses responsabilités à l'égard de la société . . . . .	100
La politique de recherche et développement . . . . .	112



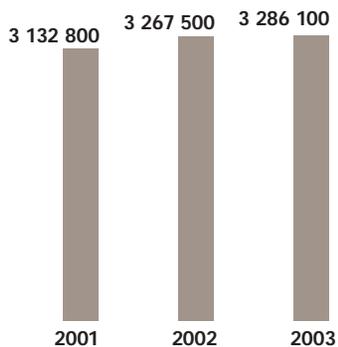
Résultats et financement 2003 . . . . .	118
Résultats . . . . .	120
Financement du groupe . . . . .	130
Rentabilité des capitaux employés . . . . .	138
Gestion des risques opérationnels et financiers . . . . .	140
Passage aux normes IAS/IFRS . . . . .	145



Données statistiques . . . . .	148
--------------------------------	-----

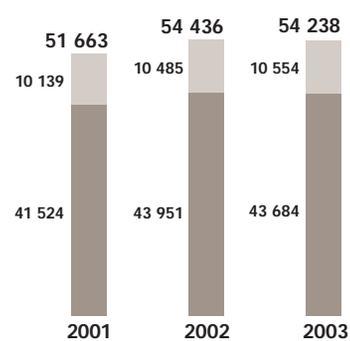
# CHIFFRES CLES

**Ventes mondiales**  
(en unités)

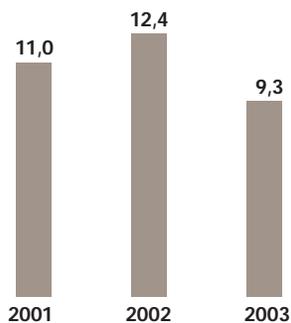


**Chiffre d'affaires**  
(en millions d'euros)

■ Activité automobile  
■ Autres activités



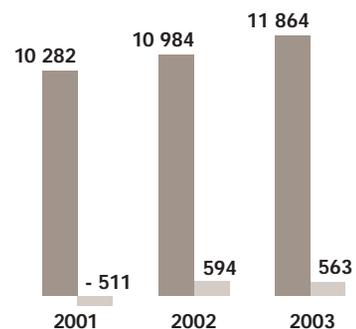
**Rentabilité des capitaux employés** (après impôts)  
(en %)



**Structure financière**

(en millions d'euros)

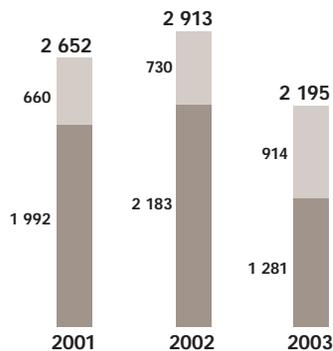
■ Capitaux propres  
■ Position financière nette des activités industrielles et commerciales



### Marge opérationnelle

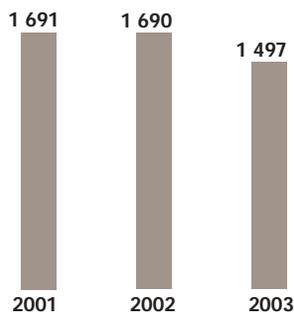
(en millions d'euros)

■ Activité automobile  
■ Autres activités



### Résultat net part du groupe

(en millions d'euros)

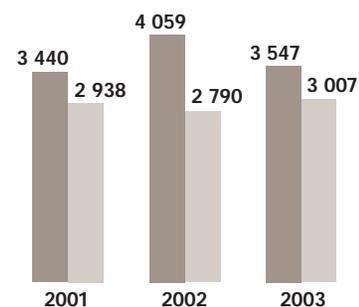


### Marge brute d'autofinancement et investissements bruts en immobilisations corporelles

(activités industrielles et commerciales)

(en millions d'euros)

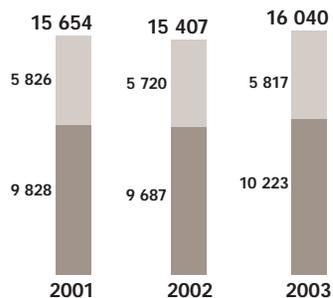
■ Marge brute d'autofinancement  
■ Investissements bruts



### Capitaux employés

(en millions d'euros)

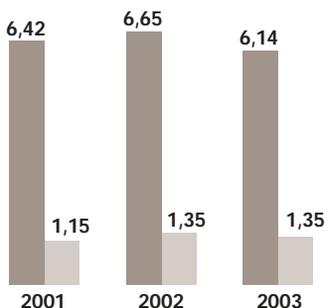
■ Activité automobile  
■ Autres activités



### Résultat net par action Dividende net

(en euros)

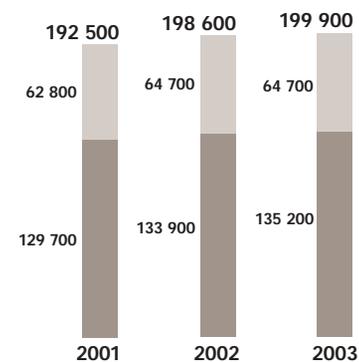
■ Résultat net par action  
■ Dividende net



### Effectifs au 31 décembre

(en unités)

■ Activité automobile  
■ Autres activités



# ORGANES DE SURVEILLANCE ET DE DIRECTION

---

## 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

## COMMISSAIRES AUX COMPTES TITULAIRES

**PricewaterhouseCoopers Audit**  
**Constantin Associés**

## COMMISSAIRES AUX COMPTES SUPPLEANTS

**Yves Nicolas**  
**François-Xavier Ameye**

Situation au 1<sup>er</sup> mars 2004

## COMITE EXECUTIF ET ETAT-MAJOR



**Yann  
Delabrière**

**Xavier  
Fels**

**Jean-Martin  
Folz**

**Jean-Louis  
Grégoire**

**Jean-Claude  
Hanus**

**Liliane  
Lacourt**



**Gilles  
Michel**

**Jean-Marc  
Nicolle**

**Robert  
Peugeot**

**Frédéric  
Saint-Geours**

**Claude  
Satinet**

**Roland  
Vardanega**

**Jean-Luc  
Vergne**

### COMITE EXECUTIF

**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

## MESSAGE DES PRESIDENTS

---



Thierry Peugeot

Jean-Martin Folz

L'année 2003 a été marquée par un triple défi : ralentissement du marché européen et plus particulièrement du marché français, hausse de l'euro et préparation des nouveaux produits de 2004 qui a inévitablement pesé sur les ventes des voitures qu'ils vont remplacer. Face à ces défis, PSA PEUGEOT CITROËN a fait preuve d'une bonne résistance. Bonne résistance de l'activité d'abord puisque le groupe a maintenu une dynamique de croissance, certes limitée, mais appréciable dans un contexte de ralentissement des marchés automobiles ; les ventes hors d'Europe ont continué à progresser rapidement et, malgré une période peu favorable du cycle de renouvellement des produits, les parts de marché en Europe ont été à peu près maintenues. Bonne résistance des résultats économiques

ensuite puisque la baisse de la marge opérationnelle résulte pour l'essentiel de la hausse massive de l'euro, les autres facteurs négatifs ayant été contrebalancés par la poursuite de progrès de productivité significatifs et une politique commerciale saine.

Cette bonne résistance a également été soutenue par les résultats de Banque PSA Finance,

Gefco et Faurecia qui ont tous connu une progression significative de leur activité et plus encore de leur rentabilité. Ces performances valident l'orientation stratégique du groupe, entièrement axée sur le domaine automobile, mais veillant à tirer tout le potentiel de ce domaine, en en déclinant les différents métiers dans des organisations performantes.

2003 marque néanmoins une rupture, après quatre années au cours desquelles les ventes d'automobiles avaient progressé de 43 % et la marge opérationnelle du groupe de 167 %. Nous devons donc consacrer nos efforts à rétablir cette dynamique. La première priorité est bien entendu de poursuivre la mise en oeuvre des stratégies qui ont permis notre développement et nos performances et

vont voir une accélération de leurs effets en 2004. C'est notamment le cas de la politique de plates-formes qui, avec les lancements des nouvelles voitures de 2004, permettra de franchir des étapes importantes dans l'allongement des séries de composants et dans l'organisation industrielle du groupe. Il en est de même de la politique de coopérations, qui va atteindre sa maturité dès 2004 pour les moteurs diesel développés et produits avec Ford. Elle verra ensuite le lancement d'une nouvelle plate-forme avec Toyota et les familles de nouveaux moteurs essence avec BMW. C'est aussi le programme d'efficacité industrielle, qui permettra d'atteindre en 2006 les performances des meilleurs. Enfin, l'expansion internationale du groupe franchira une étape majeure, avec le doublement des capacités de production en Chine à l'horizon 2006 et plusieurs lancements industriels en Amérique latine.

Au-delà de la poursuite de ces actions déjà lancées, le principal moteur du dynamisme du groupe reste son ambitieux programme de nouvelles voitures. L'industrie automobile reste plus que jamais dominée par la passion de nos clients pour des voitures alliant la satisfaction de besoins très divers de mobilité, le plaisir de conduire, la sécurité, le plaisir du voyage et le respect

---

de valeurs citoyennes comme la protection de l'environnement. C'est de sa capacité à répondre à cette attente, avec son propre enthousiasme d'entreprise, que dépendra le développement de notre groupe. PSA PEUGEOT CITROËN est ainsi déterminé à accélérer son programme de lancement de nouvelles voitures et s'est engagé à lancer vingt-six nouvelles silhouettes entre 2003 et 2006.

Sur le plan technologique, le groupe poursuivra une stratégie fondée sur des objectifs ambitieux et la généralisation rapide dans nos gammes de véhicules des progrès techniques réalisés. C'est dans cet esprit que le groupe a abordé le domaine des véhicules hybrides alliant moteur thermique et moteur électrique. PSA PEUGEOT CITROËN proposera, dès 2004, avec le système stop and start monté en série sur certaines voitures, une première génération de véhicules hybrides permettant des réductions significatives de la consommation de carburant et une appréciable diminution des nuisances sonores en milieu urbain.

Enfin, le groupe est engagé dans un effort majeur pour répondre à l'exigence de qualité de ses clients, que nous devons non seulement satisfaire mais également devancer. Les prochains lancements

de voitures permettront de répondre pleinement à cette exigence.

Des voitures sûres et confortables, des styles forts, une innovation technologique permanente, une qualité irréprochable, des lancements réussis et des coûts de production permettant de proposer à tous nos clients des voitures abordables, telles sont les conditions de la réussite, que nous allons réunir mieux encore en 2004 pour retrouver les chemins de la croissance et une rentabilité améliorée.

Le succès de ces plans d'actions repose bien entendu sur la capacité des hommes et des femmes de l'entreprise à les mettre en oeuvre. Pour renouveler les compétences et faire face aux programmes de développement et de production en cours, le groupe poursuivra ses politiques actives de recrutement, avec en particulier plus de sept mille embauches en France dans la division automobile dès 2004, démontrant ainsi sa contribution au développement de l'emploi sur ses sites d'implantation. Pour ces nouveaux embauchés, comme pour l'ensemble des collaborateurs du groupe, la formation doit jouer un rôle important, afin de permettre à tous d'apporter une contribution optimale à nos ambitions. De même la poursuite d'un dialogue social approfondi doit permettre d'assurer que

l'ensemble de l'énergie de l'entreprise est bien mobilisé sur ces ambitions.

Sur la base de ces orientations, le groupe a abordé 2004 avec une confiance raisonnée. L'environnement du marché automobile et les conditions monétaires vont rester difficiles et les performances de la première partie de l'année ne s'écarteront pas de manière significative de celles de la fin de 2003. Cependant, la seconde partie de l'année 2004 devrait voir les premiers effets des efforts engagés, avec une période riche en nouveaux modèles, qu'ouvre le lancement de la Peugeot 407.

2004 sera ainsi une année de transition, qui nous permettra de renouer, dès 2005, avec une nouvelle dynamique.



Thierry Peugeot Jean-Martin Folz

# RAPPORT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE

---

---

Dans une conjoncture défavorable, les ventes mondiales de Peugeot et Citroën ont légèrement progressé et, malgré un net recul du marché français, la place occupée par le groupe en Europe a été pratiquement maintenue.

Les résultats financiers marquent un retrait par rapport à l'année précédente, principalement sous l'effet de l'appréciation de l'euro vis-à-vis des autres monnaies, mais un retrait contenu : le résultat net – part du groupe s'est établi à 1 497 millions d'euros, contre 1 690 millions d'euros en 2002 et la marge brute d'autofinancement est restée supérieure aux investissements. Simultanément, le groupe a maintenu une position financière nette positive et a continué ses rachats d'actions, bien qu'à un rythme inférieur.

Les tendances de la fin de l'année 2003 se poursuivent au début de l'année 2004 ; le deuxième semestre devrait toutefois permettre de retrouver un meilleur niveau d'activité, alimenté par de nouveaux lancements sur des segments de marché où le groupe occupe une place traditionnellement forte.

Votre Conseil de Surveillance a exercé ses missions dans la continuité des années précédentes, assisté désormais par les trois

comités spécialisés : le comité financier, pour lequel 2003 a été la première année complète d'activité, s'est réuni à quatre reprises ; le comité stratégique s'est également réuni à quatre reprises et le comité des rémunérations et nominations à trois reprises. Les travaux des comités sont mentionnés dans le chapitre consacré au gouvernement de l'entreprise.

Lors de sa réunion du 13 avril 2004, le Conseil a renouvelé le mandat du Directoire pour la durée statutaire de quatre ans. Il a salué les réalisations et les performances obtenues au cours des années passées et souligné l'importance majeure de la réussite des prochains lancements.

Le Conseil a manifesté sa confiance dans la capacité du Directoire à poursuivre la stratégie de développement à long terme du groupe.

Les résolutions présentées par le Directoire ont recueilli l'assentiment du Conseil.

Le maintien du dividende net unitaire dans un contexte plus difficile nous paraît être une proposition traduisant fidèlement le souci de la rémunération des actionnaires et celui de conserver les moyens financiers nécessaires à la préparation du futur.

Le mandat de Monsieur Thierry Peugeot vient à échéance à l'issue de cette Assemblée et il vous est proposé de le renouveler. Il vous est proposé également un réajustement des jetons de présence, dont le montant unitaire n'a quasiment pas évolué depuis quatorze ans. La somme globale soumise à votre vote tient compte de l'accroissement des tâches, et inclut également la rémunération spécifique des membres des comités spécialisés, qui était jusqu'à présent fixée dans le cadre des conventions réglementées.

Les autres résolutions sont des autorisations qu'il vous est demandé de reconduire : rachats d'actions propres, autorisation d'augmenter le capital social en période d'OPA/OPE, options donnant droit à l'achat d'actions Peugeot S.A. au bénéfice de salariés, de dirigeants ou mandataires sociaux du groupe. Aucune d'entre elles ne comporte de modification par rapport aux autorisations antérieures. Votre Conseil vous engage à les approuver.

# RAPPORT DU DIRECTOIRE

---



La stratégie de développement du groupe . . . . .	12
Gouvernement de l'entreprise . . . . .	20
Activités du groupe en 2003 . . . . .	34
Les politiques du groupe . . . . .	70
Résultats et financement 2003 . . . . .	118
Données statistiques . . . . .	148





# La stratégie de développement du groupe

Un groupe, deux marques . . . . .	14
Une vision de l'avenir à long terme . . . . .	14
Les hommes et les femmes du groupe . . . . .	15
Un développement durable . . . . .	16
Coûts, plates-formes et coopérations . . . . .	16
L'impératif de rentabilité . . . . .	17
Perspectives 2004 . . . . .	18



---

## 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 d'un plan produit cohérent ; celui-ci organise une offre complète pour chacune des deux marques, en assure la complémentarité des styles et des concepts, et définit un calendrier de lancement assurant la permanence d'une offre renouvelée du groupe dans chacun des segments du marché.

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 clients des marques Peugeot et Citroën une gamme complète de financements et de services associés. Elle est présente dans dix-sept pays correspondant aux principales implantations des deux marques. Ces activités de financement 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 ; appuyé sur des activités historiques d'approvisionnement des usines et de 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 de ses 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.

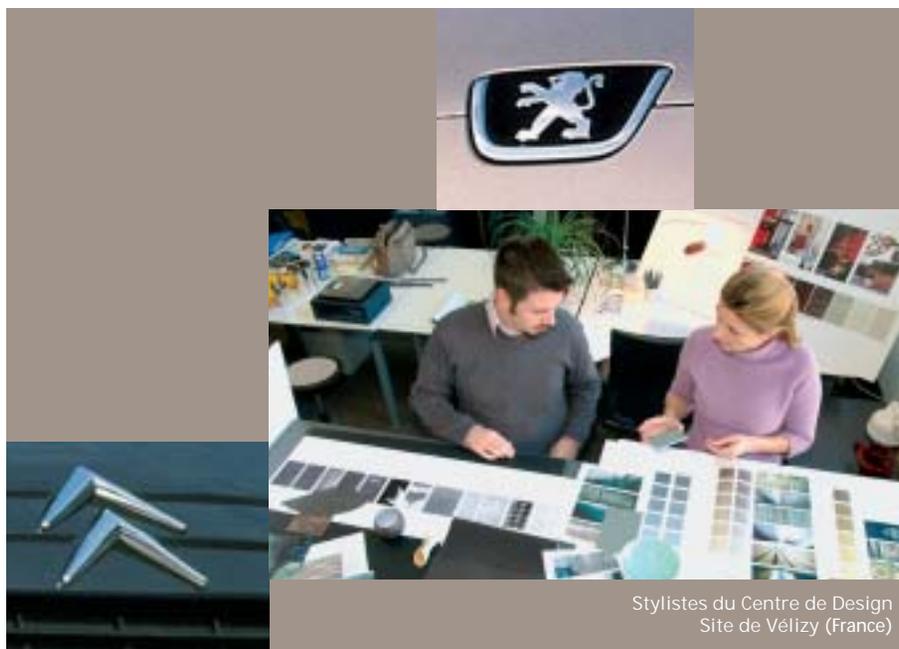
PSA PEUGEOT CITROËN est engagé dans la voie d'une croissance durable de ses ventes. L'objectif du groupe est d'atteindre 4 000 000 de véhicules et de collections vendus à l'horizon 2006 ; l'augmentation des ventes sera réalisée tant en Europe occidentale, où le groupe dispose de sensibles marges de progrès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

---

d'Europe de l'Ouest, 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, les technologies utiles pour le plus grand nombre qu'elles mettent en œuvre et 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 de 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 de première génération 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, fondé sur une politique contractuelle active et la reconnaissance de la représentation syndicale dans tous les pays. Le groupe vise à associer à l'échelle mondiale l'ensemble du personnel à sa stratégie et à ses résultats. Il met à ce titre un accent particulier sur la participation des salariés aux résultats et sur la mise en œuvre de systèmes de prévoyance à contributions

définies. La formation du personnel, pour préparer dans tous les pays aux évolutions rapides du groupe, constitue également un axe majeur.

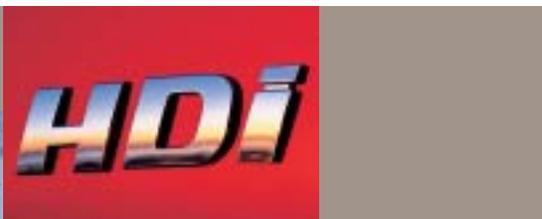
### UN DEVELOPPEMENT DURABLE

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 un usage responsable des voitures ainsi que la sécurité active et passive que les clients sont en droit d'attendre des marques Peugeot et Citroën.

PSA PEUGEOT CITROËN s'engage résolument pour permettre l'insertion

Ligne de montage, Citroën C5 et Peugeot 407  
Site de Rennes (France)



Site de Sochaux (France)

harmonieuse de la voiture dans l'environnement urbain. 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 la vie.

A travers son adhésion au Global Compact des Nations-Unies, 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. Un plan d'actions prioritaires a été mis en place pour promouvoir ces principes au sein du groupe et auprès de ses fournisseurs. Le groupe a décidé par ailleurs de suivre les lignes

directrices de la Global Reporting Initiative pour son reporting social, environnemental et sociétal.

### 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 ces trois 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 essence et les boîtes de vitesses automatiques de moyenne

gamme, 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 avec 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, PSA PEUGEOT CITROËN et BMW ont annoncé en 2002 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%. Cet objectif correspond à une marge opérationnelle de 6 % du chiffre d'affaires.

---

## PERSPECTIVES 2004

L'année 2003 a été marquée par l'impact négatif de la chute du marché automobile français et de la montée de l'euro face à l'ensemble des autres monnaies.

Pour la première moitié de 2004, PSA PEUGEOT CITROËN ne prévoit pas d'évolution favorable de l'environnement, ni sur les marchés automobiles français et européen, ni dans l'évolution de la monnaie européenne. Pour le groupe, cette période sera consacrée au lancement majeur de la Peugeot 407 et à la prépa-

ration des nombreux lancements de nouveaux modèles et nouvelles motorisations qui interviendront sur la seconde partie de l'année. Début 2004, le groupe s'attend donc à une stabilisation de ses performances commerciales en Europe et de ses résultats économiques dans son ensemble qui devraient se situer à un niveau proche du second semestre 2003.

La seconde partie de 2004 devrait marquer un redressement des performances de la division automobile, avec un impact significatif sur les parts de marché et sur les marges grâce au lancement de nouvelles

voitures. S'y ajoutera la poursuite de l'amélioration des résultats des autres divisions du groupe, notamment de Faurecia et de Banque PSA Finance.

Pour l'ensemble de 2004 le groupe anticipe une croissance modérée du chiffre d'affaires et une marge opérationnelle consolidée du même ordre qu'en 2003. 2004 sera donc une année de transition, avant le retour d'une croissance plus franche des performances à partir de 2005.



Accompagnement de la vente par une offre complète de financements et de services

Inauguration du bâtiment administratif Site TPCA à Kolín (République tchèque)



Bureau d'étude chez Faurecia



Peugeot 407



# Gouvernement de l'entreprise

Le Conseil de Surveillance . . . . .22

L'exécutif du groupe . . . . .25

Le contrôle interne et externe . . . . .26

PSA PEUGEOT CITROËN  
et ses actionnaires . . . . .30

Assemblée Générale  
du 26 mai 2004 . . . . .33





## PEUGEOT S.A., société à Directoire et Conseil de Surveillance

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.

Conformément aux obligations nouvelles d'information en matière de gouvernement d'entreprise et de contrôle interne créées par la loi de Sécurité Financière du 1<sup>er</sup> août 2003, le président du Conseil de Surveillance a établi un rapport sur les conditions d'organisation et de préparation des travaux du Conseil, ainsi que sur les procédures de contrôle interne mises en place par PSA PEUGEOT CITROËN. Le texte de ce rapport figure en page 104 de la brochure Documents juridiques et financiers 2003.

### 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 financière 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 Surveillance de Vallourec, apporte sa contribution au Conseil de Surveillance grâce à sa connaissance de l'industrie automobile et du fonctionnement du groupe.

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 peuvent être qualifiés d'indépendants MM. Jean Boillot, Jean-Louis Dumas, Jean-Louis Masurel et Joseph F. 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, se fondant sur les 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.

### Activité du Conseil en 2003

Au cours de l'exercice 2003, le Conseil de Surveillance s'est réuni à quatre reprises. Le taux de présence de ses membres à l'ensemble de ces réunions a été de 87,5 %. Ces réunions ont été consacrées notamment à l'examen des rapports périodiques du Directoire sur l'activité et les résultats des différents secteurs d'activité du groupe, à l'examen

des comptes consolidés et sociaux et à des autorisations d'engagements. Le Conseil de Surveillance a approuvé son règlement intérieur ainsi que ceux de ses trois comités spécialisés. Il a décidé d'appliquer pour l'avenir une démarche d'évaluation périodique qui permettra de vérifier les modalités de son fonctionnement, la qualité de l'information mise à sa disposition, celle de la préparation de ses décisions, de ses débats, la contribution effective de chacun aux travaux du Conseil et des comités.

### Le fonctionnement du Conseil

Le règlement intérieur du Conseil de Surveillance précise notamment ses missions de contrôle permanent ainsi que les missions de contrôle périodique 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 2003 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. Sa mission, qui concerne les questions relatives à l'avenir à long terme du groupe, est d'émettre 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 notamment lorsqu'un projet est soumis au Conseil de Surveillance pour autorisation préalable en ce qu'il engagerait l'avenir de la société ou serait de nature à modifier de manière substantielle le périmètre d'activité ou la structure financière de la société ou du groupe.

Le comité stratégique s'est réuni à quatre reprises au cours de l'exercice 2003. Il a notamment examiné les grandes orientations stratégiques à long terme du groupe, les projets de développement à l'international et passé en revue certaines coopérations.

#### **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 en 2003 à la préparation de ses décisions en matière de nomination des membres de ce conseil et des membres du Directoire. Il est composé à fin 2003 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 deux fois au cours de l'exercice 2003 et une fois en février 2004 pour préparer les décisions du Conseil de Surveillance sur la détermination de la part fixe et de la part variable de la rémunération de chacun des membres du Directoire et sur le nombre d'options d'achat d'actions qui leur sont attribuées. Il s'est également réuni en septembre 2003 afin de proposer au Conseil la fixation de la rémunération du président du Conseil de Surveillance. Il s'est enfin réuni en avril 2004 pour examiner le niveau des jetons de présence des membres du Conseil de Surveillance et des comités du Conseil.

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 à quatre reprises au cours de l'exercice 2003. Il a procédé à un examen détaillé de l'élaboration des comptes semestriels et annuels et des opérations financières du groupe les plus significatives. Il a procédé à une première revue des procédures de contrôle interne et de mise en œuvre de la loi de sécurité financière. En présence des Commissaires aux Comptes, il s'est également réuni le 5 février 2004 pour examiner les modalités d'arrêté des comptes du groupe pour 2003, avant leur présentation au Conseil de Surveillance du 10 février 2004.

#### **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, tel que fixé par l'Assemblée Générale du 15 mai 2002, 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 fixée 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, M. Frédéric Saint-Geours et M. Claude Satinet qui sont également respectivement directeurs généraux d'Automobiles Peugeot et d'Automobiles Citroën. Leur mandat a été renouvelé pour une période de quatre ans par le Conseil de Surveillance du 13 avril 2004.

La **direction exécutive** du groupe PSA PEUGEOT CITROËN est assurée par le comité exécutif du groupe, composé de neuf membres. Au 1<sup>er</sup> janvier 2004, 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<sup>er</sup> mars 2004, 51 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 retenu pour l'exercice 2004 est de 2 195 millions d'euros.

Au titre de l'exercice 2003, les membres du Directoire ont perçu les rémunérations suivantes :

- Jean-Martin Folz : 1 629 000 euros dont une part variable de 714 220 euros (43,84 %)
- Frédéric Saint-Geours : 735 000 euros dont une part variable de 260 849 euros (35,49 %)
- Claude Satinet : 735 000 euros dont une part variable de 260 849 euros (35,49 %)

Par ailleurs, Jean-Martin Folz a perçu 21 000 euros de jetons de présence au titre de ses fonctions d'administrateur de Faurecia.

La rémunération globale attribuée au comité exécutif et à l'état-major au titre de l'exercice 2003 s'est élevée à 7,3 millions d'euros, dont la part variable a représenté 31,52 % du total. Pour les membres du comité des directeurs en

---

fonction au 31 décembre 2003, la part variable a représenté 19,80 % du total des rémunérations attribuées.

### Options d'achats 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. qui ont été mis en place chaque année depuis 1999, 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 règle, 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 2003, le Directoire, faisant usage de l'autorisation conférée par l'Assemblée

Générale du 15 mai 2002, a mis en place le 21 août, un plan d'options d'achat d'actions Peugeot S.A. portant sur 996 500 actions à un prix de 39,09 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 2003, 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 1 373 600 titres, sur un total de 3 827 300 options attribuées.

Le détail des plans d'options d'achat d'actions en vigueur au 31 décembre 2003, le nombre global des options attribuées aux onze plus importants bénéficiaires non mandataires sociaux du plan d'option d'achat 2003, ainsi que le nombre des options levées en 2003 figurent dans les documents annexes au rapport du Directoire.

Faurecia met en place ses propres plans d'attribution d'options. Aucune option de souscription ou d'achat d'action de

la société Faurecia n'a été consentie en 2003. Le Conseil d'administration de Faurecia a décidé en 2003 le principe d'attributions éventuelles d'options de souscription, sans aucun rabais sur la moyenne des cours de bourse prise en considération.

### LE CONTROLE INTERNE ET EXTERNE

Le contrôle du groupe est assuré à la fois par des structures internes (Conseil de Surveillance, audit interne) et externes (Commissaires aux Comptes et, s'agissant de Banque PSA Finance, Commission Bancaire de la Banque de France).

Le **contrôle interne** couvre l'ensemble des processus et procédures mis en œuvre par tout le personnel du groupe afin de fournir une assurance raisonnable quant à la tenue des trois objectifs suivants : réalisation et optimisation des opérations ; fiabilité des opérations financières ; conformité aux lois et réglementations en vigueur. Le contrôle interne contribue à la réalisation des objectifs en matière de performance et de rentabilité ; il ne fournit cependant pas une garantie absolue contre toute erreur humaine. L'organisation générale du contrôle

#### Charte Ethique : principes d'action et de comportement

- respect de la légalité ;
- respect de la loyauté et de la transparence ;
- respect de la santé et de la sécurité au travail ;
- respect des droits des salariés ;
- respect de l'environnement ;
- engagement professionnel ;
- protection des biens de l'entreprise et confidentialité ;
- conflits d'intérêts ;
- rapports avec les clients et les fournisseurs ;
- activités politiques.

interne de PSA PEUGEOT CITROËN repose sur le fonctionnement opérationnel du groupe. Celui-ci est basé sur une organisation globale qui suit la chaîne des responsabilités opérationnelles et la mise en commun transversale des fonctions technologiques, industrielles et financières.

La structure générale des délégations et des subdélégations de pouvoirs prend en compte l'organisation mise en place dans le groupe. Les pouvoirs précisent le rôle et les responsabilités de chacun, en mentionnant les domaines dans lesquels la délégation s'applique, en rappelant les attributions et en précisant, quand cela est nécessaire, les réglementations auxquelles il faut veiller et les

pratiques qu'il faut mettre en œuvre.

Le groupe a publié en 2003 une **Charte Ethique** qui formalise les principes d'action et de comportement auxquels chacun dans le groupe doit se conformer. Cette charte est en permanence à la disposition des membres du personnel sur le site intranet du groupe. Un Délégué à l'Ethique a été nommé par le Directoire afin de répondre aux questions des collaborateurs en cas de difficulté d'interprétation ou de doute sur les modalités d'application de la charte.

La **direction de l'audit interne** est placée sous l'autorité directe du président du Directoire. Le directeur de l'audit interne a autorité hiérarchique sur l'audit

interne central et autorité fonctionnelle sur l'ensemble des services d'audit rattachés aux directions de la division automobile et aux autres directions du groupe. Cela lui permet de veiller à ce que l'organisation globale de l'audit interne couvre efficacement l'ensemble des activités du groupe, de s'assurer de la qualité des missions menées et de vérifier la mise en œuvre effective des plans d'actions issus des missions d'audit.

L'audit interne est chargé de :

- garantir la bonne application du contrôle interne ;
- évaluer l'application et l'efficacité des processus et modes de fonctionnement les plus critiques ;
- proposer des améliorations visant à faire progresser la performance des directions et filiales du groupe.

Pour réaliser sa mission, l'audit interne s'appuie sur un plan d'audit annuel, validé par le comité exécutif auquel il rapporte deux fois par an.

Le contrôle interne repose d'abord sur un dispositif concernant les **procédures financières et comptables**.

L'élaboration des états financiers consolidés est assurée par une direction

---

centrale, en charge des normes comptables du groupe et de la consolidation.

Le contrôle de gestion repose sur un maillage et sur une organisation à trois niveaux : une direction centrale, la gestion de chacune des divisions du groupe et la gestion de chaque unité opérationnelle.

L'information financière mise à disposition par le groupe procède des états financiers consolidés du groupe, arrêtés par le Directoire et soumis au Conseil de Surveillance, et des analyses de gestion de ces états financiers. Elle est systématiquement validée par les Commissaires aux Comptes avant publication.

Concernant la trésorerie, l'organisation du groupe repose sur une centralisation des décisions de financement et des relations bancaires ainsi que de la gestion de trésorerie des entités du groupe sur la zone euro, du traitement des flux en devises et des opérations associées sur le marché des changes et des opérations de marché relatives aux taux d'intérêt. Les traitements des flux et des soldes de trésorerie des entités hors zone euro font l'objet d'un pilotage central détaillé, pour

les opérations qui sont mises en œuvre localement.

La direction fiscale du groupe est en charge de gérer l'ensemble de la situation fiscale du groupe, en s'assurant du respect des législations et réglementations en vigueur tout en veillant à l'optimisation de la charge effective d'impôt. Elle centralise à cet effet la gestion de la situation fiscale des entités du groupe en France, la gestion des contrôles et des contentieux fiscaux, la fiscalité des opérations structurantes telles qu'acquisitions, cessions ou réorganisations de sociétés et la fiscalité des flux transfrontaliers. Elle supervise les autres opérations menées localement.

Pour les **activités opérationnelles**, les procédures mises en place et leur contrôle visent à maîtriser chaque fonction au sein de la division automobile.

Pour la recherche et développement, le développement de chaque nouveau véhicule ou organe est organisé en structure projet, avec ses objectifs de rentabilité et de coûts ; il est contrôlé tout au long du projet par une équipe spécifique.

La fonction achat du groupe détermine et conduit au plan mondial la politique d'achat pour les activités automobiles du groupe. Son organisation vise à faire participer les fournisseurs à la conception des produits et des moyens et à faire réaliser les pièces automobiles, les biens d'équipements et les prestations de service qui satisfont aux exigences du groupe en termes de qualité, coûts et délais. L'équipe d'audit interne de la direction des achats évalue le bon niveau de maîtrise du contrôle interne, l'application et l'efficacité des procédures et propose des améliorations.

La production industrielle est placée sous l'autorité d'une direction unique qui dirige, anime et contrôle l'ensemble des sites industriels, avec pour objectifs majeurs de garantir la production demandée en quantité, conformément aux référentiels techniques et qualité et en maîtrisant les coûts et les délais. Le contrôle interne de la direction des fabrications s'appuie sur un ensemble de procédures de fonctionnement définies de manière unique. Il s'articule autour d'un pilotage opérationnel de chaque usine, d'un reporting central disponible en temps réel pour les indicateurs physiques et d'un système

---

d'amélioration permanent suivi par un ensemble d'indicateurs commun à l'ensemble des sites industriels.

Les marques Peugeot et Citroën ont pour mission de définir et de commercialiser leurs produits et services sur un périmètre mondial en développant leur image et leurs parts de marché. Le contrôle interne de chaque marque s'appuie sur la description des processus et des procédures de fonctionnement dans les directions centrales, les filiales d'importation et les points de vente. Il s'articule autour d'un pilotage opérationnel par la direction générale de chaque marque, relayé dans chaque direction, filiale et point de vente, et d'un système de contrôle et d'amélioration continue.

Les autres divisions du groupe appliquent sous des formes propres à leur organisation les mêmes normes et principes que la division automobile.

Banque PSA Finance est par ailleurs soumise, compte tenu de son statut, aux dispositions de la réglementation bancaire et les applique de manière stricte.

En tant que société indépendante, Faurecia dispose de son système de

contrôle interne qui est décrit dans son propre document de référence.

Les procédures et le contrôle des fonctions ressources humaines, qualité, informatique assurent un support au fonctionnement du groupe, à sa croissance et à sa rentabilité.

Le groupe, en s'appuyant sur la forte mobilisation de l'ensemble de ses responsables, a pour objectif de poursuivre le renforcement de son système de contrôle interne à travers une démarche volontariste d'amélioration permanente.

### **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, PricewaterhouseCoopers Audit et Constantin Associés 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 Audit et Constantin Associés 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. Depuis l'exercice 2003, les Commissaires aux Comptes exercent un audit en continu des principales sociétés françaises de la division automobile et de l'activité de financement, qui permet d'améliorer les conditions d'exercice de leur mission.

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, PricewaterhouseCoopers Audit, et Ernst & Young Audit ont été mandatés par l'Assemblée Générale du 1<sup>er</sup> 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.

La rémunération des auditeurs s'est élevée pour l'exercice 2003 à 11,4 millions d'euros, dont 9,3 millions d'euros pour PricewaterhouseCoopers, 0,9 million d'euros pour Ernst & Young et 1,1 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 1,8 million d'euros et 0,4 million d'euros pour des prestations autres que l'audit consistant pour l'essentiel en missions de conseil juridique et fiscal réalisées à l'étranger.

Les conditions dans lesquelles des missions autres que l'audit des sociétés du groupe peuvent être confiées aux cabinets de Commissaires aux Comptes, ont été redéfinies de manière restrictive en conformité avec la loi de sécurité financière.

#### Agenda

29 avril 2004 :  
Chiffre d'affaires  
du premier trimestre 2004

26 mai 2004 :  
Assemblée Générale des actionnaires

2 juin 2004 :  
Paiement du dividende 2003

27 juillet 2004 :  
Résultats du premier semestre 2004

28 octobre 2004 :  
Chiffre d'affaires  
du troisième trimestre 2004

23 février 2005 :  
Résultats annuels 2004

### 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
- les lettres 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](http://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 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 souhaiterait recevoir régulièrement les informations financières du groupe PSA PEUGEOT CITROËN peut se faire inscrire au siège de la société :

## L'action Peugeot S.A.

Le cours de l'action Peugeot S.A. s'est établi à 40,40 euros au 31 décembre 2003, en progression de 3,96 % par rapport aux 38,86 euros au 31 décembre 2002. Cette évolution se compare sur la même période à une hausse de 16,12 % de l'indice CAC 40 et de 22,89 % pour le DJ Euro Stoxx Auto.

### 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

communication.financiere@psa.fr

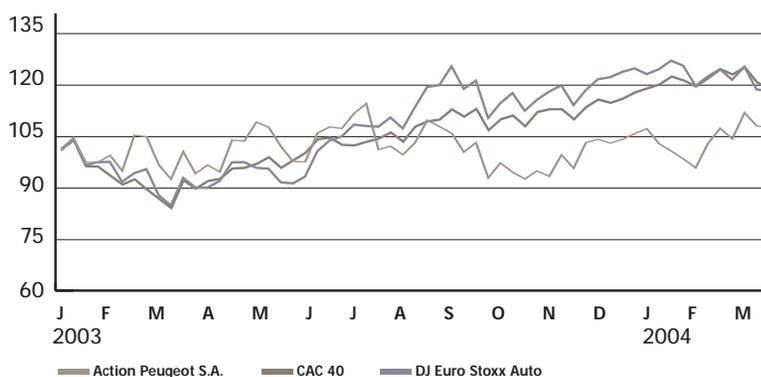
### Rachats

#### et annulation d'actions

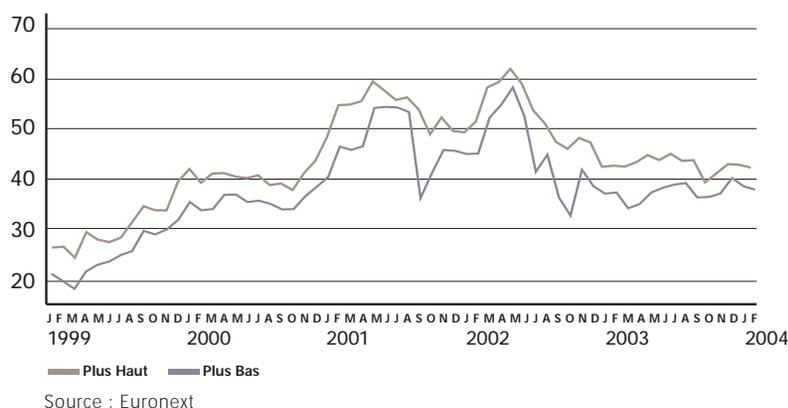
Le groupe considère que le rachat de ses actions constitue une opportunité attractive d'investissement pour lui-même et pour ses actionnaires, tant que le cours ne reflète pas ses objectifs. Par ailleurs, les résultats récurrents générés par les activités du groupe et les liquidités disponibles lui permettent de mener ces opérations en parallèle avec son programme d'investissements de trois 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 15 mai 2002, dans sa septième résolution, et du 28 mai 2003, dans sa huitième résolution, le groupe a racheté

Action Peugeot S.A. CAC 40 et DJ Euro Stoxx Automobile en 2003 (base 100)



Cours extrêmes mensuels sur 5 ans (en euros)



4 894 675 actions au cours de l'année 2003, à un cours moyen de 38,08 euros.

Dans le cadre de l'autorisation donnée par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 28 mai 2003, dans sa treizième résolution, 16 000 000 actions, représentant 6,18 % du capital à cette date ont été annulées en date du 24 novembre 2003. Cette annulation fait suite aux annulations de 9,3 % du capital en novembre 1999 et de 8,3 % du capital en novembre 2001.

Au 31 décembre 2003, Peugeot S.A. détenait 4 086 884 de ses propres actions, dont 3 763 200 actions au titre des plans d'options d'achat en vigueur.

### Evolution et contrôle du capital

Du fait de l'annulation d'actions intervenue en novembre 2003, le capital de la société, au 31 décembre 2003, s'élève à 243 109 146 euros, représentés par 243 109 146 actions de nominal 1 euro chacune.

Les participations des principaux actionnaires identifiés de la société sont détaillées dans le tableau «Contrôle du capital» qui figurent avec les renseignements concernant le capital dans les documents annexes au rapport du Directoire.

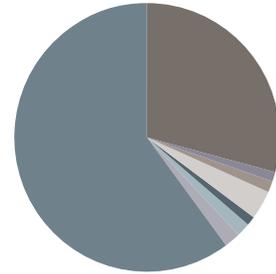
Mis à part l'effet mécanique de l'annulation d'actions sur les pourcentages de détention d'actions et celui des rachats d'actions propres sur les droits de vote, ces participations n'ont pas fait l'objet de modifications significatives au cours de l'année 2003.

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

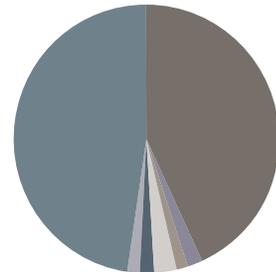
Structure de l'actionnariat au 31 décembre 2003

Groupe familial Peugeot	29,17 %
Groupe Caisse de Dépôts	3,49 %
FCP du personnel	1,94 %
Autodétention	1,68 %
Groupe Société Générale	1,34 %
Groupe Michelin	1,16 %
Groupe BNP Paribas	1,09 %
Autres	60,13 %



Structure des droits de vote au 31 décembre 2003

Groupe familial Peugeot	43,14 %
Groupe Caisse de Dépôts	2,74 %
Groupe Michelin	1,83 %
Groupe BNP Paribas	1,74 %
FCP du personnel	1,52 %
Groupe Société Générale	1,38 %
Autres	47,65 %



Principaux actionnaires identifiés sur base des actions détenues en nominatif et des franchissements de seuil notifiés à la société.

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

Le 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. PSA PEUGEOT CITROËN déployant son activité dans le cadre d'investissements à long terme, le groupe est logiquement attentif à la fidélité de son actionnariat et entend récompenser celle-ci par le vote double.

Au 31 décembre 2003, les 243 109 146 actions composant le capital de Peugeot S.A. correspondent ainsi à 308 888 782 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 26 MAI 2004

### Affectation des résultats

Les résultats consolidés enregistrés en 2003 ainsi que les perspectives pour 2004 conduisent le Directoire à proposer à l'Assemblée Générale le maintien du dividende, soit un dividende net de 1,35 euro par action et un revenu global de 2,025 euros y compris avoir fiscal.

La distribution proposée pour l'exercice 2003 correspond, compte tenu des actions en circulation au 31 décembre 2003, à un montant total de 328 millions d'euros, soit un ratio de distribution par rapport au résultat net consolidé part du groupe de 21,9 %.

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 :

### Autorisations financières

Trois 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 septième résolution, porte sur l'autorisation d'un programme de rachat d'actions Peugeot S.A. dans la limite de 24 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.

La seconde autorisation financière, qui fait l'objet de la huitième résolution, porte sur le renouvellement jusqu'à la prochaine Assemblée Générale de la possibilité de procéder à une augmentation de capital en période

d'offre publique d'achat ou d'échange sur les titres de la société.

La troisième autorisation financière, qui fait l'objet de la neuvième résolution, porte sur le renouvellement, pour une durée expirant le 31 août 2005, de la faculté donnée au Directoire de consentir au bénéfice des salariés, dirigeants ou mandataires sociaux de la société elle-même ou de ses filiales, des options d'achat d'actions Peugeot S.A. que la société détiendrait en portefeuille. Le nombre maximum d'actions susceptibles de faire l'objet d'options serait fixé à 2 000 000 et les options pourraient être exercées pendant un délai maximum de huit ans.

	2000	2001	2002
Nombre d'actions rémunérées	260 937 984	255 409 004	240 820 430
Dividende net	0,83 €	1,15 €	1,35 €
Impôts déjà versés au Trésor	0,42 €	0,58 €	0,675 €
Revenu global	1,25 €	1,73 €	2,025 €

# Activités du groupe en 2003

Faits marquants .....	36
Automobile .....	42
Banque PSA Finance .....	54
Gefco .....	58
Faurecia .....	62
Autres activités .....	66





## FAITS MARQUANTS

JANVIER

### Une nouvelle famille de petits moteurs essence produite à Douvrin

Annonce d'une nouvelle unité de production à la Française de Mécanique (Nord de la France), qui produira à partir de fin 2005, la nouvelle famille de petits moteurs essence développée en coopération avec BMW.



JANVIER

### Peugeot dépasse les 40 millions de véhicules

Après plus d'un siècle d'activité, Peugeot, marque emblématique dans l'histoire de l'automobile mondiale, célèbre son quarante millionième véhicule produit.

FEVRIER

### Présentation des nouveaux moteurs Diesel «common rail» issus de la deuxième phase de la coopération entre PSA PEUGEOT CITROËN et Ford

Ces moteurs de 1,6 litre et de 2 litres de cylindrée qui ont nécessité près d'un milliard d'euros d'investissements, seront fabriqués sur le site PSA PEUGEOT CITROËN de Trémery, en Lorraine. Leur production dépassera, à terme, 1 600 000 moteurs par an.



FEVRIER

### Annonce de la production future de la Peugeot 307 en Argentine

A partir de 2004, le groupe introduit sa plate-forme de gamme moyenne sur son site de Buenos Aires.



MARS

BANQUE PSA FINANCE

**Banque PSA Finance s'implante en République tchèque et en Slovaquie**

Les sociétés PSA Finance Ceska Republika S.r.o. et PSA Slovaquia S.r.o. proposent dorénavant des solutions de financement et de services adaptées aux réseaux tchèque et slovaque et à leurs clients acquéreurs de véhicules. Banque PSA Finance est désormais présente dans 17 pays en Europe, Amérique latine et, depuis peu, en Chine.



AVRIL

**Sécurité automobile : les Peugeot 807 et Citroën C8 obtiennent 5 étoiles aux tests EuroNCAP**

Pour la première fois, des monospaces haut de gamme atteignent ce score, qui récompense les qualités des deux véhicules en terme de protection des occupants. Ce résultat confirme le meilleur niveau mondial de PSA PEUGEOT CITROËN dans le domaine de la sécurité.



AVRIL

**Pose de la première pierre d'une nouvelle unité de production de boîtes de vitesses à Valenciennes**

Dès 2005, le site produira la nouvelle boîte de vitesses Mécanique Compacte Pilotée (MCP), qui équipera progressivement les véhicules Peugeot et Citroën de milieu de gamme.

Ce projet a nécessité un investissement de 430 millions d'euros.

## FAITS MARQUANTS

AVRIL

### PSA Peugeot Citroën adhère au «Pacte Mondial»

Le groupe rejoint le «Pacte Mondial» – Global Compact – qui rassemble autour des organismes des Nations-Unies, les entreprises, le monde du travail et la société civile en vue de respecter et promouvoir les bonnes pratiques éthiques, sociales et environnementales.



MAI

### Gefco inaugure sa nouvelle plate-forme internationale du Havre

Ce nouveau site logistique qui approvisionne les usines hors Europe de PSA PEUGEOT CITROËN permet d'accélérer les flux de pièces d'un continent à l'autre, entre le déclenchement de la commande et la livraison.



AVRIL

### L'usine de Porto Real (Brésil) démarre la production de la Citroën C3

Ce projet introduit ainsi en production au Brésil un troisième véhicule, après la Citroën Xsara Picasso et la Peugeot 206, destiné aux marchés automobiles d'Amérique latine, zone prioritaire de développement pour PSA PEUGEOT CITROËN.



MAI

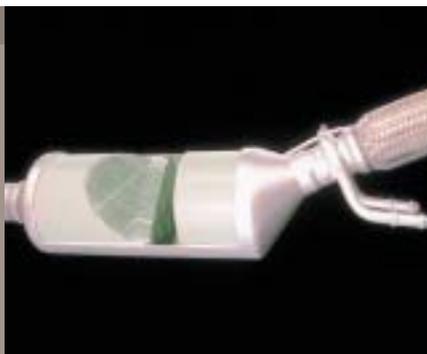
### Lancement commercial de la Citroën C3 Pluriel

Avec cette voiture unique aux multiples configurations et utilisations, Citroën fait la démonstration de son inventivité en créant une nouvelle façon de vivre l'automobile.

JUIN

**Pose de la première pierre de l'usine PSA PEUGEOT CITROËN de Trnava en Slovaquie**

Ce nouveau site d'assemblage, situé à 45 km de Bratislava, viendra compléter le dispositif de production du groupe en Europe et fabriquera, dès 2006, des voitures issues de la plate-forme 1 (petits véhicules). Sa capacité de production sera de 300 000 unités par an.



JUIN

**Plus de 500 000 véhicules Peugeot et Citroën équipés d'un filtre à particules (FAP)**

Présenté en avril 1999, commercialisé en première mondiale en mai 2000, le FAP permet aux motorisations diesel d'atteindre un niveau d'émissions de particules proche de zéro. Sa généralisation progressive confirme l'engagement du groupe dans une politique environnementale ambitieuse.



JUIN

**Lancement commercial de la 206 RC**

Cette nouvelle voiture de la gamme 206 propose des sensations sportives en toute sécurité.



JUILLET

**Faurecia choisi par Chrysler**

Dans le cadre de son développement en Amérique du Nord, Faurecia fournira sièges complets, armatures de sièges, planches de bord, consoles centrales, panneaux de porte et systèmes d'échappement pour équiper différents modèles à venir de la marque.

## FAITS MARQUANTS

SEPTEMBRE

### Lancement commercial de la 307 CC

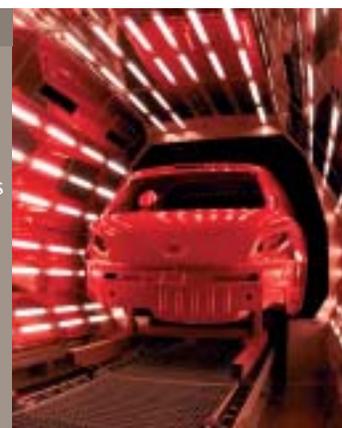
L'élégante 307 CC propose le premier coupé-cabriolet 4 places du marché. Elle s'adresse aux amateurs de coupés ou de berlines dynamiques, comme à ceux de cabriolets.



SEPTEMBRE

### Inauguration de la nouvelle unité de peinture du site de Mulhouse

Ce nouvel atelier introduit des innovations importantes à tous les stades du processus d'application de la peinture, tout en respectant de fortes contraintes de qualité, de respect de l'environnement, de confort de travail et de souplesse industrielle.



SEPTEMBRE

### Lancement commercial de la Citroën C2

La Citroën C2, berline 3 portes produite sur le site d'Aulnay, complète l'offre des véhicules compacts Citroën. Cette voiture propose un espace intérieur original et modulable.



SEPTEMBRE

### Lancement d'une émission obligatoire à 30 ans

PSA PEUGEOT CITROËN lance une émission d'obligations pour un montant de 600 millions d'euros. Cette émission d'obligations, qui est d'une durée de 30 ans, permet au groupe d'accroître ses capitaux permanents et de renforcer ainsi la structure de son bilan, à un niveau de taux d'intérêt favorable.

SEPTEMBRE

### Un nouveau centre de R & D pour Faurecia

Faurecia inaugure un nouveau centre de Recherche et Développement à Hagenbach, en Allemagne, consacré à la conception et au développement des planches de bord et cockpits.



#### OCTOBRE

##### La direction des achats de PSA PEUGEOT CITROËN s'installe en Chine

L'ouverture du bureau de la direction des achats à Shanghai va permettre de bénéficier du rapide développement du groupe en Chine, pour élargir les sources d'approvisionnement en composants automobiles pour la production mondiale du groupe.

#### DECEMBRE

##### Présentation du tout nouveau moteur HDi 2.0i 136 ch équipé d'un filtre à particules

La Peugeot 307 est la première voiture dotée de ce nouveau moteur HDi, issu de la coopération du groupe avec Ford Motor Company. Performant, sobre, silencieux et respectueux de l'environnement, ce moteur équipera progressivement d'autres modèles du groupe.

#### NOVEMBRE

##### Citroën, «Champion du Monde des Rallyes»

Dès la première année complète de la Xsara WRC, Citroën est sacré «Champion du Monde des Constructeurs» 2003, succédant à Peugeot, vainqueur en 2000, 2001 et 2002.



#### DECEMBRE

##### Chine : plus de 100 000 véhicules vendus en 2003

Pour la première fois, DPCA, joint-venture commune à PSA PEUGEOT CITROËN et Dongfeng Motor, dépasse le cap des 100 000 Citroën produites et vendues dans l'année.



# AUTOMOBILE



## UN MARCHÉ MONDIAL EN LÈGÈRE HAUSSE

En 2003, le marché automobile mondial a progressé de 2 %, à 57,2 millions de voitures particulières et véhicules utilitaires légers.

L'Europe de l'Ouest est en recul de 1,5 % avec 15 977 600 immatriculations de véhicules neufs et le marché Nord-américain a enregistré une baisse de 1,4 % avec 18 287 000 véhicules neufs immatriculés.

Les marchés asiatiques ont affiché une hausse de 11,3 %. En particulier, le marché chinois a de nouveau fortement progressé avec quelque 2 000 000 voitures particulières immatriculées, soit une augmentation de plus de 80 % par rapport à 2002. Le marché automobile japonais est en hausse de 0,8 % à 5 750 000 immatriculations après deux années consécutives de baisse.

En Amérique du Sud, les marchés automobiles ont reculé de 4,5 %. Le marché automobile argentin a affiché un rebond de 42 % tandis que le marché brésilien poursuit son recul, avec une baisse de 8 %.



Enfin, après les baisses des années précédentes, les marchés automobiles d'Europe centrale ont progressé de 6,2 % et le marché automobile turc s'est nettement repris avec une progression de 127 % en 2003.

### 3 286 100 VÉHICULES VENDUS DANS LE MONDE EN 2003

Avec 3 286 100 véhicules vendus dans le monde en 2003, contre 3 267 500 en 2002, les ventes de PSA PEUGEOT CITROËN progressent de 0,6 % par rapport à l'année précédente.

Dans un contexte difficile marqué par la baisse du marché européen et plus particulièrement français, le groupe a fait preuve d'une bonne résistance, maintenant ses positions en Europe occidentale quasi inchangées et poursuivant la croissance de

ses ventes en dehors de l'Europe de l'Ouest. Les ventes de Citroën augmentent de 4,6 % à 1 372 500 véhicules vendus et les ventes de Peugeot reculent de 2,1 % à 1 913 600 véhicules vendus, évolution entièrement attribuable à l'arrêt de la petite Peugeot 106 et à la fin de vie de Peugeot 406, remplacée dès le second semestre de 2004 par la 407.

Le groupe représente 5,8 % du marché mondial.

### STABILITÉ DES PARTS DE MARCHÉ EN EUROPE

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a immatriculé 2 460 000 voitures particulières et véhicules utilitaires légers sur le marché de l'Europe de l'Ouest en 2003, en baisse de 2,1 %, dans une proportion comparable au recul de 1,5 %

---

du marché. Sa part du marché européen enregistre ainsi une très légère baisse, à 15,4 % contre 15,5 % en 2002, essentiellement liée à la forte baisse du marché français.

La pénétration des voitures Peugeot et Citroën sur le marché est supérieure à 10 % dans 14 des 17 pays européens et elle est comprise entre 9 % et 10 % en Autriche et en Irlande.

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 horizon 2004, hors Allemagne. Dans ce dernier pays, où il vise une part de marché de 6,5 %, celle-ci atteint 5,9 %.

Premier constructeur européen de véhicules utilitaires légers avec 354 500 véhicules immatriculés, le groupe conforte sa position de leader en augmentant sa part de marché de près d'un point à 20 %. Sur le marché des véhicules particuliers, il conserve sa position de deuxième constructeur avec 2 105 500 immatriculations, en baisse de 2,7 % par rapport à 2002 et affiche une pénétration de 14,8 % contre 15 % en 2002.

Au total, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN maintient sa position de second



constructeur européen de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers. Il est leader en France, Espagne, Belgique, Portugal, Pays-Bas et Danemark, et second en Italie, Autriche, Grèce et Suisse.

En France, le recul de 6,2 % du marché automobile est nettement plus marqué que dans le reste l'Europe et explique pour les trois quarts la baisse des immatriculations du groupe en 2003. Ainsi, le groupe a enregistré 793 700 immatriculations contre 864 600 l'année précédente, en baisse de 8,2 %. Il reste leader du marché avec 33,2 % de pénétration contre 33,9 % l'année précédente.

Au Royaume-Uni, les immatriculations de Peugeot et de Citroën en 2003 atteignent 343 400 véhicules, en baisse de 9,1 % par

rapport à l'année précédente, dans un marché en hausse de 1,9 %. Le Royaume-Uni est le seul pays européen où la part de marché du groupe est en recul significatif, de 13,3 % en 2002 à 11,9 % en 2003. Les deux marques du groupe ont adapté leurs politiques commerciales pour tenir compte de la chute de la livre sterling contre l'euro, qui a significativement détérioré la rentabilité des ventes. Peugeot et Citroën ont privilégié les segments de marché les plus rentables et renoncé à ceux dont les conditions de rentabilité ne sont plus acceptables, tels les grandes flottes d'entreprises et de loueurs. La pénétration du groupe sur le marché britannique des flottes et loueurs s'établit à 10,4 % alors qu'elle est de 13,8 % sur celui des particuliers.

En Italie, PSA PEUGEOT CITROËN progresse à nouveau fortement grâce notamment au succès de la Citroën C3 qui a enregistré 77 300 immatriculations au cours de l'année. Au niveau du groupe, les immatriculations s'élevèrent ainsi à 265 400 véhicules, en hausse de 8,4 %, tandis que le marché baisse de 4,2 %. Sa pénétration passe la barre des 10 %, à 10,9 %, soit un gain de plus d'un point par rapport à l'année précédente.

En Allemagne, le groupe poursuit sa progression régulière, avec une part de marché de 5,9 %, contre 5,4 % en 2002, en bonne voie vers son objectif d'une pénétration de 6,5 % en 2004. Les produits des deux marques répondent aux exigences élevées de sécurité et de respect de l'environnement des clients allemands, le filtre à particules constituant un atout puissant sur ce dernier point. Le groupe s'appuie également sur un réseau largement restructuré et propose des modèles innovants tels que la Citroën C3 Pluriel ou les Peugeot 206 CC et 307 SW qui renforcent l'image des deux marques.

En Espagne, le groupe maintient sa position de premier constructeur automobile, avec une part de marché de 22,4 % contre 22,6 % l'année précédente. Citroën, deuxième marque du marché des

véhicules particuliers et première sur les marchés des véhicules utilitaires légers progresse de 5,2 % tandis que la marque Peugeot progresse de 2,6 %.

Dans les autres marchés européens pris ensemble, la part du groupe s'améliore sensiblement, de 14,8 % en 2002 à 15,3 % en 2003.

#### La politique de prix du groupe

Le groupe a conservé en 2003 une politique de prix saine malgré les tendances de marché. L'évolution des prix réels de transaction est restée positive en dépit de la forte pression concurrentielle. Ceci est le résultat d'une politique volontaire qui a consisté :

- à privilégier les ventes aux particuliers, segment dans lequel la part de marché du groupe est supérieure à sa position globale ;
- à limiter volontairement les ventes dans deux zones d'exposition majeure (Royaume-Uni et Brésil) où l'impact monétaire était le plus sensible ;
- à faire converger les prix de ses voitures dans les marchés européens les plus décalés suite aux évolutions de la réglementation de la distribution automobile.

### FORTE PROGRESSION DES VENTES HORS EUROPE DE L'OUEST

Hors Europe occidentale, les ventes du groupe s'élevèrent à 817 300 véhicules dont 561 500 véhicules pour Peugeot et 255 800 véhicules pour Citroën, en hausse de 15 %. Elles représentent 24,9 % des ventes totales, contre 21,7 % en 2002 et 18,8 % en 2001. Le groupe réalise ainsi avec un an d'avance son objectif de dépasser les 800 000 ventes hors d'Europe.

En Amérique latine, où les conditions économiques demeurent difficiles, les ventes de PSA PEUGEOT CITROËN se sont établies à 108 300 voitures, en recul de 1 %.

Au Brésil, les ventes du groupe reculent de 12 % dans un marché lui-même en baisse de 8 % et sa part de marché s'élève à 4,3 % contre 4,5 % l'année précédente. La détérioration de la rentabilité des opérations, liée à la baisse du real face à l'euro, a en effet conduit les marques Peugeot et Citroën à une sélectivité accrue dans leur politique commerciale. Cette plus grande sélectivité s'accompagne d'un effort particulier entamé au début de 2003 par le groupe pour augmenter la part en monnaie locale dans ses prix de revient de fabrication.

## PSA PEUGEOT CITROËN en Chine

Présent en Chine depuis 1992 au travers de DPCA (Dongfeng Peugeot Citroën Automobile), le groupe détient aujourd'hui 5,1 % du marché chinois des véhicules particuliers estimé à environ deux millions de véhicules.



Peugeot  
307 Sedan



Son implantation est concrétisée par la présence de deux sites de production dans la province du Hubei, une usine d'assemblage à Wuhan d'une capacité nominale de 150 000 véhicules par an et une usine de mécanique à Xiang Fan. Sur le plan commercial, Citroën possède un réseau dense de plus de 350 points de contacts avec la clientèle qui se répartit dans plus de 250 villes et assure, sur l'ensemble du territoire chinois, la vente et l'entretien des véhicules de la marque.

Pour maintenir sa pénétration dans un marché en très forte croissance depuis plusieurs années (+ 83 % en 2003, + 53 % en 2002), PSA PEUGEOT CITROËN et DongFeng Motor, actionnaires à parité de DPCA, ont annoncé la poursuite d'un ambitieux plan produit dont la première étape porte sur l'introduction au cours du premier semestre de 2004 de la Peugeot 307 en version trois volumes, silhouette particulièrement appréciée en Chine. Cette berline à quatre portes et

coffre sera produite dans l'unité de Wuhan et commercialisée au cours de l'été 2004. Son objectif de ventes s'élève, pour l'année 2004, à 15 000 exemplaires, pour atteindre 50 000 unités dès 2005. L'offre de véhicules produits à Wuhan en 2004 comportera ainsi cinq modèles Citroën et un modèle Peugeot, conformément à l'objectif annoncé lors de l'accord de 2002. Par ailleurs, dès 2005, la Peugeot 206, véhicule le plus vendu en Europe en 2001 et 2002 sera également introduite en production ; d'autres lancements suivront peu après.

La présence industrielle de la marque Peugeot en Chine s'accompagne de la création d'une organisation commerciale spécifique et de la mise en place progressive d'un réseau de 80 concessionnaires exclusifs DongFeng Peugeot dans 52 des plus grandes villes du pays, dès le lancement de la 307, mi-2004.

L'enrichissement de l'offre produit du groupe sera rendu possible par l'extension des capacités de production de l'usine de Wuhan qui seront portées à 300 000 véhicules par an à partir du second semestre de 2006.

L'objectif de ventes de la joint-venture pour 2004 a été fixé à 140 000 véhicules.



En Argentine, après la forte baisse enregistrée en 2002, le marché automobile affiche une nette reprise, progressant de 42 %, mais dans des volumes qui restent encore modestes. Les ventes du groupe s'élèvent à 17 300 unités, avec une part de marché en baisse, à 12,3 %.

Dans les pays d'Europe centrale, dans des marchés globalement en reprise, les ventes du groupe progressent de 17 %, avec 133 200 véhicules. PSA PEUGEOT CITROËN confirme sa place de second constructeur, avec 12,7 % de part de marché en 2003 contre 12,6 % en 2002, la pénétration s'établissant notamment à 12,4 % sur le marché polonais et à 11,3 % sur le marché turc.

En Russie, le nombre de véhicules vendus par le groupe a progressé de 33,9 % à

12 200 unités, soit 7 % du marché des véhicules importés en 2003. La marque Peugeot qui enregistre une croissance régulière de ses ventes, à 8 900 véhicules, a annoncé la création d'une nouvelle filiale d'importation, opérationnelle courant 2004, qui assurera l'importation, l'animation commerciale et le développement de la marque.

En Chine, avec 104 000 voitures vendues, la marque Citroën progresse de 21,7 %. Ses ventes ont pratiquement doublé en 2 ans grâce aux lancements successifs de la Citroën Xsara Picasso (2001), de la Citroën Elysée (2002) et de la Citroën Xsara (2003).

Au Japon, sur un marché des véhicules importés en baisse de près de 5 % en 2003, les ventes du groupe s'établissent à 16 400 véhicules contre 16 900 en 2002.

En Iran, le groupe enregistre une progression de 27,3 % des ventes d'éléments détachés qui passent de 156 500 unités en 2002 à 199 200 unités en 2003 dont 192 300 unités pour Peugeot.

## LE SUCCES DES MODELES

La légère augmentation des ventes mondiales du groupe confirme l'attrait reconnu des modèles les plus récents et des nouvelles technologies lancées par le groupe.

### Peugeot 206

La Peugeot 206 a confirmé son succès au cours de l'année 2003 avec un total de 819 700 ventes, un recul limité à 1,5 % par rapport à 2002. Elle a notamment profité de la première année pleine de la version SW lancée au cours de l'année 2002 et du bénéfice d'image procuré par l'introduction de la version 206 RC début 2003. Elle est par ailleurs restée la première voiture de sa catégorie sur le marché européen avec 3,8 % de pénétration.

### Citroën C3, C3 Pluriel et C2

Pour Citroën, l'année 2003 a vu la confirmation du succès commercial de la C3. Lancée en avril 2002, C3 a



dépassé les objectifs fixés et a fortement contribué à la croissance des ventes de la marque. En outre, elle a été distinguée à de multiples reprises, recevant en particulier le prix de la voiture de l'année en Espagne. Aux ventes de la Citroën C3, s'ajoutent celles de la Citroën C3 Pluriel. Commercialisée depuis mai 2003, C3 Pluriel est une voiture aux configurations multiples, inédite dans le monde de l'automobile – berline 3 portes, berline panoramique, cabriolet, spider 4 places et spider pick-up qui renforce l'image de la gamme C3 dans son ensemble. Les ventes de C3 et C3 Pluriel se sont élevées à 372 600 véhicules en 2003.

Au dernier trimestre de 2003, Citroën a complété son offre de véhicules compacts par le lancement de C2, nouvelle berline 3 portes. Au-delà de son style, Citroën C2 innove avec un concept de modularité intérieure et d'accessibilité au coffre inédit qui s'adapte à toutes les situations. Bien accueillie par la clientèle, elle

représente, aux côtés de C3 et C3 Pluriel, un vecteur de conquête supplémentaire dans la dynamique de croissance engagée par Citroën depuis plusieurs années. Plus de 56 000 Citroën C2 ont été vendues à fin 2003.

#### Citroën Xsara Picasso

Les ventes de Citroën Xsara Picasso se sont établies à 218 000 exemplaires en 2003. Après l'introduction d'un nouveau moteur 2.0i 16 V (137 ch) accouplé à une boîte de vitesses automatique auto-adaptative à commande séquentielle en 2003, l'attrait du Citroën Picasso a été renforcé grâce à la commercialisation, en février 2004, de la nouvelle motorisation diesel HDi 1,6 litre 110 ch.

#### Peugeot 307

La Peugeot 307 a été vendue à 559 400 exemplaires en 2003, en croissance de 3 % par rapport à l'année précédente. La version SW, lancée en mars 2002, représente 25 % des ventes totales et la gamme a été complétée en septembre

2003 par une version coupé cabriolet qui reprend le concept de la 206 CC. A partir de 2004, la Peugeot 307 sera produite en Argentine et en Chine.

#### Citroën Berlingo/ Peugeot Partner

Les Citroën Berlingo et Peugeot Partner ont repris leur progression, grâce aux versions restylées lancées en octobre 2002. Avec 180 400 ventes, Berlingo est en croissance de 8,7 % tandis que Partner progresse de 15 % à 135 100 ventes.

#### Peugeot 807/Citroën C8

La Peugeot 807 et la Citroën C8, qui ont obtenu 5 étoiles aux tests de sécurité Euro NCAP en avril 2003, ont connu leur première année de pleine commercialisation. Avec 62 200 véhicules, les ventes de grands monospaces ont ainsi plus que doublé par rapport à 2002.

#### Diesel et filtre à particules

La demande de véhicules diesel a de nouveau enregistré une forte croissance sur le marché européen en 2003. Grâce à son offre HDi (Diesel à Injection Directe Haute Pression), qui équipe la quasi-totalité des gammes de Peugeot et de Citroën, et encore renforcée par la nouvelle version 2 litres apparue en 2003, le groupe se positionne comme une référence sur le plan des

motorisations diesel, tant en termes de réduction de la consommation et des émissions polluantes que des performances et du confort de conduite. Près de 1,4 million de véhicules équipés de moteurs HDi ont été vendus en 2003, en hausse de 8 % par rapport à 2002. Ainsi, l'ensemble des motorisations diesel a représenté 49,7 % des ventes du groupe et la part de Peugeot et Citroën sur le marché européen des voitures particulières équipées de motorisations diesel s'est établie à 18 %.

Par ailleurs, le groupe reste le leader mondial incontesté du filtre à particules. A fin 2003, depuis son lancement en première mondiale en mai 2000, près de 600 000 véhicules Peugeot et Citroën avaient été équipés du filtre à particules. Aujourd'hui, 6 familles de véhicules des gammes Peugeot et Citroën sont commercialisées avec ce dispositif particulièrement respectueux de l'environnement. Alors que les premières générations de filtres à particules nécessitaient un entretien à 80 000 km, le groupe propose depuis novembre 2002 un dispositif dont l'entretien est repoussé, selon les versions, jusqu'à 120 000 km. En 2004, le groupe lancera un filtre à particules sans entretien.

Kolín : une nouvelle usine en cours de construction

En avril 2003, un an après le « premier coup de pioche », PSA Peugeot Citroën et Toyota Motor Corporation ont procédé à la pose de la dernière poutre de leur usine commune Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA), à Kolín, en République tchèque. A l'occasion de ce nouveau rendez-vous sur le site, les deux groupes ont dressé un bilan positif de l'état d'avancement de la joint-venture. Les travaux de l'usine, conformes au programme initial de construction, devraient être achevés au printemps 2004. Ils seront suivis par l'installation de l'outil de production. Comme prévu, les véhicules issus de la plate-forme commune TPCA sortiront des lignes de montage dès 2005.



Vue extérieure des bâtiments TPCA Site de Kolín (République tchèque)

L'usine TPCA fabriquera des voitures de petite taille, essentiellement destinées aux marchés européens. Elle aura une capacité annuelle de 300 000 unités, dont 100 000 pour chaque marque, soit 200 000 unités pour le groupe PSA Peugeot Citroën, et emploiera quelque 3 000 personnes. Le projet correspond à un budget global de 1 150 millions d'euros, dont 510 millions d'euros pour la construction de l'usine.

### CAPACITES DE PRODUCTION ET FLEXIBILITE

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN reste engagé dans la voie de la croissance à long terme et maintient son objectif d'atteindre 4 millions de voitures en 2006. Cette croissance se traduit par une forte utilisation de l'outil industriel qui comporte

actuellement 9 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.

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 ainsi resté à un niveau élevé en 2003, à 114 % (à comparer à 117 % en 2002).

Les organisations du travail mises en place à partir de 1999 ont constitué une réponse efficace aux impératifs de souplesse et de compétitivité de l'entreprise face aux variations de la demande automobile au cours de l'année. Le recours au travail temporaire et aux équipes supplémentaires a permis une croissance d'environ 7 % de la production au premier semestre de 2003 par rapport au premier semestre 2002 tandis que l'ajustement des organisations par le biais de la suppression de certaines équipes ou de la réduction volontaire de la durée du travail ont rendu possible une diminution de la production de 4 % sur le second semestre de 2003 par rapport à la même période de l'année précédente.

Par ailleurs, afin d'atteindre les objectifs de croissance qu'il s'est fixés et parvenir à un meilleur équilibre entre les taux d'utilisation des capacités industrielles et ses contraintes techniques, économiques et sociales, le groupe construit de nouvelles capacités de production. Le site de Kolin

en République tchèque, construit en coopération avec Toyota, aura une capacité de 300 000 véhicules dont 200 000 pour Peugeot et Citroën et démarrera en 2005 la production de petits véhicules d'entrée de gammes. Le dispositif industriel sera également complété par un nouveau site d'assemblage à Trnava en Slovaquie en 2006. Cette nouvelle usine entièrement dédiée aux deux marques du groupe aura une capacité de production annuelle de 300 000 voitures. Enfin, comme indiqué précédemment, PSA PEUGEOT CITROËN et DongFeng Motor ont annoncé l'extension de la capacité industrielle de leur joint-venture en Chine.

### **REDUCTION ET PARTAGE DES COUTS**

Pour renforcer son efficacité, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN poursuit avec détermination ses efforts de baisse des coûts.

#### **La politique de plates-formes**

Au cours de l'année 2003, 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. Depuis 2002, les trois nouvelles plates-formes sont désormais disponibles.

L'intégralité des économies générées par la politique de plates-formes sera obtenue avec la disparition progressive des plates-formes anciennes et la spécialisation de chaque site de production par plate-forme. Ainsi, cette politique doit permettre de réduire de 800 millions d'euros les coûts annuels de production entre 2002 et 2006.

### **Un plan d'amélioration de l'efficacité industrielle**

Par ailleurs, PSA PEUGEOT CITROËN s'est engagé dans un programme d'amélioration de l'efficacité de son dispositif industriel selon deux axes.

Ce plan, dont la mise en œuvre est déjà engagée, vise à généraliser les meilleures pratiques mondiales et à améliorer l'organisation générale des usines.

Cette évolution se conjugue avec les importants progrès en cours concernant la montabilité des nouveaux véhicules et les conditions de travail pour permettre une réduction du temps d'assemblage des

véhicules et une amélioration de la performance industrielle. Le temps moyen d'assemblage des véhicules a déjà été réduit de 17 % entre 2001 et 2003.

Ces deux plans d'action vont générer des économies complémentaires de l'ordre de 350 millions d'euros sur la période 2002-2006.

### Une politique volontariste de coopérations

Au cours de l'année 2003, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a poursuivi sa politique de coopérations, préparant l'arrivée à maturité des coopérations avec Ford, Toyota et BMW.

En 2004, la coopération avec Ford donnera son plein effet avec la production et la commercialisation de 3 familles de moteurs diesel à injection directe (depuis le moteur 1,4 litre HDi jusqu'au moteur V6 diesel).

En 2005, la coopération avec Toyota arrivera à maturité, avec le lancement au premier semestre des petites voitures d'entrée de gamme essentiellement destinées au marché européen et, en 2006, PSA PEUGEOT CITROËN produira une nouvelle famille de petits moteurs essence développée en coopération avec BMW.



### Une accélération des réductions de coûts

Le groupe a décidé une accélération des réductions de coûts sur les achats et les investissements.

PSA PEUGEOT CITROËN s'engage dans une politique de globalisation des achats qui vise à augmenter les volumes d'achats de pièces et composants automobiles auprès de fournisseurs présentant des structures de coûts favorables. L'ouverture en 2003 d'un bureau de la direction des achats à Shanghai (Chine) s'inscrit dans ce cadre.

Le groupe met également en place une démarche de meilleure maîtrise de ses investissements qui a pour objectif de diminuer les dépenses nécessaires à la voiture vendue. L'objectif d'un montant maximum d'investissements de 3 milliards d'euros par an, incluant les coûts de

construction de l'usine de Trnava, a été reconduit pour 2004 et 2005. La poursuite de cette politique au-delà de 2005 permettra de contenir les investissements du groupe en deçà de 3 milliards d'euros.

Pour l'année 2003, les investissements corporels de la division automobile s'inscrivent à 2 547 millions d'euros contre 2 357 millions d'euros en 2002.

Ces investissements correspondent notamment aux lancements industriels de la Citroën C3 Pluriel à Madrid, de la Citroën C2 à Aulnay, de la Peugeot 407 à Rennes et de la Peugeot 307 en Argentine ainsi qu'à la production de nouveaux modèles, respectivement à l'usine de Mulhouse et à Poissy.

Les efforts de rénovation et de modernisation de l'outil industriel se

---

sont poursuivis avec, notamment, la construction d'une nouvelle unité de peinture à Mulhouse et la modernisation des lignes de montage voitures de l'usine de Poissy. Des investissements ont également été consacrés au lancement de la boîte mécanique à six vitesses produite sur le site de Metz et les travaux relatifs au deuxième module de fabrication des petits moteurs diesel de la coopération PSA PEUGEOT CITROËN-Ford ont été achevés sur le site de Trémery.

### UNE CROISSANCE MODERÉE DES VENTES EN 2004

Le second semestre 2003 a vu un certain ralentissement de la cadence de lancement de nouveaux modèles. Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN maintient son objectif de lancer 26 nouveaux modèles dans la période 2003-2006 ce qui se traduira par une accélération forte du rythme des lancements en 2004 et au cours des deux années suivantes.

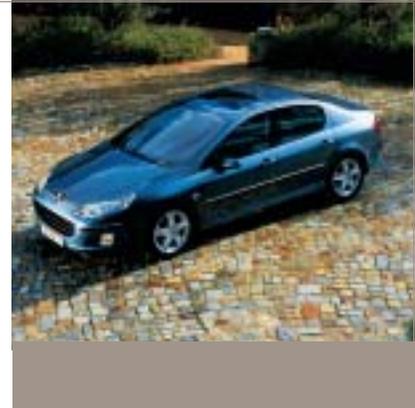
Ainsi, pour l'année 2004, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN lancera six nouvelles silhouettes et deux nouvelles motorisations. L'effet en année pleine des modèles lancés au cours de l'année 2003, Citroën C3

#### Lancement de la Peugeot 407

Dans un segment de marché qui représente un enjeu stratégique fort pour un constructeur généraliste, Peugeot a présenté, en décembre 2003, la remplaçante de la 406.

Commercialisée à partir du printemps 2004, la Peugeot 407 marque un véritable tournant dans le segment de marché des grandes routières : innovation stylistique, comportement routier et sécurité active et passive au meilleur niveau lui permettront de devenir la nouvelle référence du segment.

La gamme 407 sera complétée à l'été 2004, par la version SW. En rupture avec les codes esthétiques du break traditionnel, la Peugeot 407 SW offre une identité esthétique spécifique, dynamique et valorisante.



Produite à Rennes, la Peugeot 407 sera proposée à son lancement avec quatre motorisations essence (1,8 litre ; 2 litres ; 2,2 litres ; 3 litres) et deux motorisations diesel HDi de nouvelle génération (1,6 litre et 2 litres). Forte d'une gamme qui sera enrichie en 2005 d'une troisième silhouette, la Peugeot 407, avec 300 000 ventes en année pleine, permettra à la marque de conforter sa position en Europe, tant en terme de part de marché qu'en terme d'image.

Pluriel, Peugeot 307 CC et Citroën C2 ainsi que deux nouvelles motorisations diesel HDi issues de la coopération avec Ford Motor Compact, qui feront leur apparition en 2004, devraient permettre au groupe de maintenir ses ventes sur le premier semestre 2004 dans la même tendance que celle du second semestre 2003.

A partir du printemps 2004, la Peugeot 407, dans ses versions berline et SW, apportera une offre vraiment nouvelle dans le segment des grandes routières et aura un impact positif

significatif à la fois sur les parts de marché et les marges du groupe.

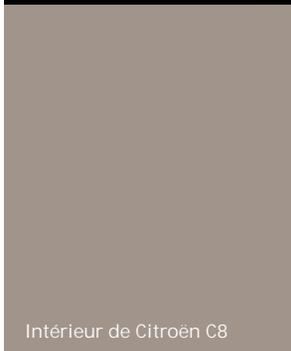
L'actualité produit du groupe sera également marquée en fin d'année 2004 par le lancement de deux versions d'un nouveau modèle Citroën, dont les volumes de ventes permettront à la marque de retrouver une place prépondérante dans le segment des voitures moyennes.

Dans ce contexte, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN vise une croissance modérée de ses ventes pour l'année 2004.



Moteur essence ES9 V6

Showroom Peugeot à Rome (Italie)



Intérieur de Citroën C8



Citroën C3 Pluriel



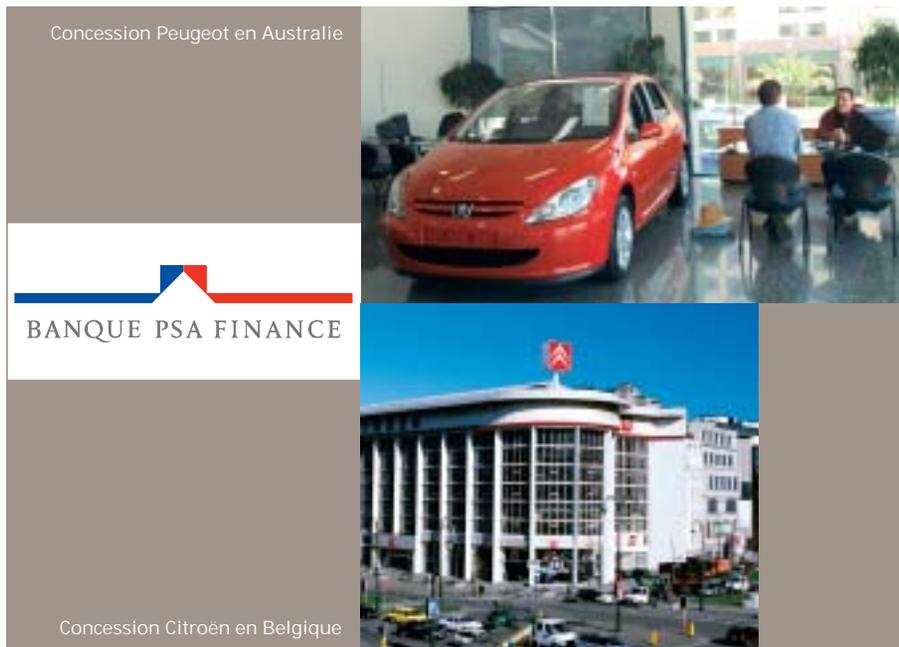
# BANQUE PSA FINANCE



En 2003, Banque PSA Finance a poursuivi son développement international, la modernisation de ses systèmes opérationnels et le déploiement de son offre de produits. Ces évolutions ont permis une croissance rapide de l'activité et une forte amélioration de la rentabilité.

En premier lieu, Banque PSA Finance a franchi des étapes importantes dans son développement international, 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. En Europe centrale, la banque a démarré ses activités en République tchèque et en Slovaquie ; elle a créé une nouvelle filiale en Hongrie, dont l'activité opérationnelle démarre au début de 2004. En Chine, où les autorités bancaires ont commencé en fin d'année à élaborer la réglementation qui va encadrer et permettre le développement du crédit automobile, la banque a ouvert un bureau de représentation, première étape d'une présence affirmée sur ce marché en plein développement.

Banque PSA Finance a poursuivi activement en 2003 la refonte de ses systèmes d'information et de gestion, avec



l'implantation en Allemagne et en Autriche du dispositif équipant depuis janvier 2002 sa succursale au Royaume-Uni. D'importants travaux ont également été entrepris pour faire converger le système opérationnel français avec ceux désormais installés dans ces pays. Le déploiement sur l'ensemble de l'Europe de l'Ouest s'étendra jusqu'en 2005.

Ces investissements majeurs permettent à Banque PSA Finance d'accroître sensiblement sa réactivité commerciale au travers d'une offre produit plus évolutive et d'une meilleure qualité de services et se traduisent par un meilleur contrôle des coûts.

Le développement de la gamme de produits offerte par la banque s'est amplifié avec le déploiement en Europe de l'offre

de services tant financiers (assurance crédit, assurance perte financière) qu'à contenu automobile (extension de garantie, assurance automobile), généralement proposés à la clientèle sous forme de produits complets, associant à un financement tout ou partie de cette offre de services pour une meilleure prestation pour le client. Ces produits «composites» représentent désormais 40 % de la production totale de la banque et cette proportion devrait s'accroître de manière significative au cours des années à venir.

La production de nouveaux crédits automobiles à la clientèle de Peugeot et de Citroën a concerné, en 2003, 845 961 véhicules neufs et d'occasion, en progression de 5,5 % par rapport à l'année précédente.

---

Le nombre de financements de véhicules neufs a atteint 656 779 unités, en hausse de 5,5 %, ce qui porte le taux de pénétration de Banque PSA Finance, rapport entre le nombre de véhicules financés et les immatriculations des marques Peugeot et Citroën dans les pays où la banque est implantée, à 26,4 % contre 25,1 % en 2002. Outre le développement des produits «composites» qui a permis à Banque PSA Finance d'attirer une clientèle plus large, cette performance s'explique par l'amélioration des outils d'aide à la vente de crédit résultant de la modernisation des systèmes opérationnels et par la progression des actions de

formation des réseaux à la vente de financements.

Le volume des financements de véhicules d'occasion s'est élevé en 2003 à 189 182 unités, en progression de 5,6 % par rapport à 2002, grâce à l'implication croissante des réseaux de distribution dans la commercialisation des véhicules d'occasion.

La production de nouveaux financements à la clientèle finale s'est au total élevée à 8 600 millions d'euros à fin décembre 2003, soit une hausse de 6,6 % par rapport à l'année précédente.

En ce qui concerne les réseaux de distribution, Banque PSA Finance a financé 2 077 975 véhicules, soit 34 681 millions d'euros. Le financement des pièces de rechange continue de croître à un rythme soutenu.

La progression des volumes de financements, forte et continue depuis plusieurs années, se traduit par un niveau élevé de croissance des encours. Ils s'établissent à fin 2003 à 19 580 millions d'euros, y compris encours titrisés, en hausse de 4,8 % par rapport à l'année précédente, après des hausses de 8,6 % en 2002 et 17,3 % en 2001.



Parc de Citroën C2  
Site d'Aulnay (France)

Scène de vente dans  
une concession Citroën  
à Paris (France)



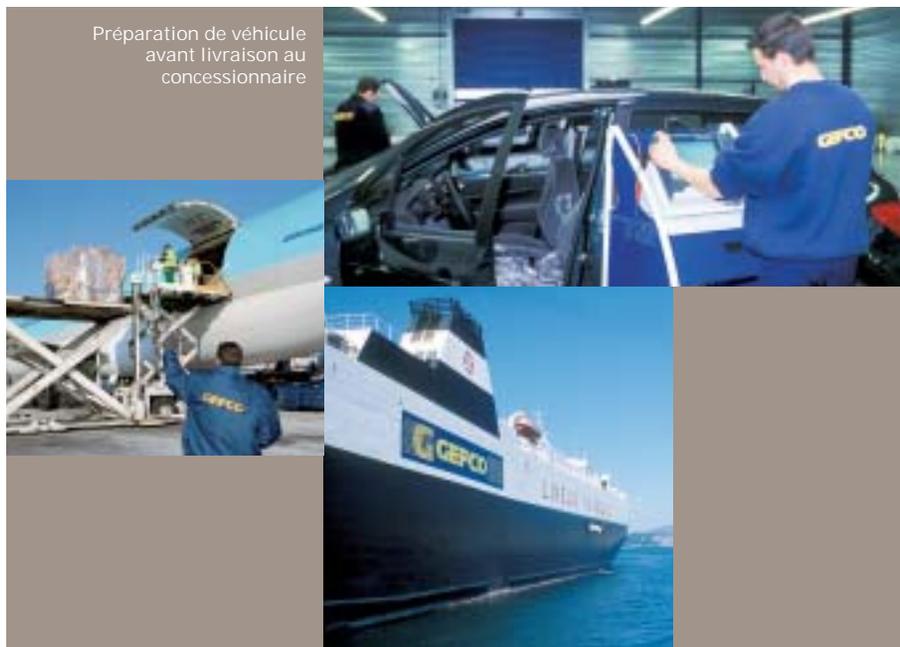
Showroom Peugeot en Lettonie



GEFCO



Préparation de véhicule avant livraison au concessionnaire



Le marché du Transport et de la Logistique a connu en 2003 une année difficile marquée par la stagnation économique dans la plupart des pays en Europe de l'Ouest, la forte appréciation de l'euro, des mouvements de grèves touchant tous les modes de transport et de lourdes évolutions des réglementations.

Malgré ce contexte défavorable, Gefco a poursuivi sa stratégie de croissance dans le secteur industriel en agissant sur trois leviers essentiels : l'internationalisation, l'intégration logistique, l'innovation.

Gefco, en 2003, a réalisé 50 % de son chiffre d'affaires sur des opérations hors de France et a étendu sa présence à plus de 80 pays dans le monde.

Trois nouvelles filiales ont été ouvertes : Tunisie, République tchèque et Russie, ce qui porte à 16 le nombre de pays dans lesquels Gefco dispose d'une société exerçant l'ensemble de ses métiers.

L'implantation en Russie fin 2003 marque l'ambition de Gefco d'étendre son réseau terrestre à l'ensemble des pays du continent européen. Le développement continu des échanges avec l'Europe de l'Est et l'accompagnement du groupe PSA PEUGEOT CITROËN dans ces pays

offrent en effet à Gefco l'opportunité d'accroître ses activités et de maintenir son rang de troisième réseau européen intégré.

Au mois de décembre, Gefco a concrétisé ses projets en Chine par la signature d'un protocole d'accord sur la création d'une société commune (50/50) avec le groupe de logistique chinois DTW. L'enjeu est de devenir un acteur important sur le marché logistique du secteur automobile en très forte expansion. La société commencera son activité pour les besoins de Dongfeng Peugeot Citroën Automobile.

En Europe, Gefco a ouvert quarante lignes internationales à destination de l'Allemagne, de la Russie, de l'Autriche, de l'Italie, de la Turquie, de la République tchèque au départ de la plupart des pays européens. Le nombre de lignes internationales au sein du réseau européen a ainsi été porté à quatre cents et permet à Gefco de bénéficier d'un bon levier de croissance.

Le réseau international de Gefco s'est enrichi en 2003 de nouvelles agences et de nouvelles lignes internationales. Les créations d'agences ont porté sur le fret terrestre (sept nouveaux sites en Europe), le fret maritime et aérien (cinq en Europe, Mercosur et Chine), l'activité logistique (six plates-formes en Europe) et la distribution automobile (un centre en Pologne). L'extension des lignes résulte des accords conclus au cours de l'exercice avec les sociétés EmoTrans (Amérique du Nord), GAC (Moyen-Orient et Asie du Sud-Est) et DTW (Chine).

Gefco, en 2003, a renforcé sa capacité d'intégration logistique afin de répondre à l'internationalisation croissante des échanges et au besoin des entreprises d'accélérer leurs flux en accroissant la maîtrise de la chaîne logistique.

Tout en poursuivant le développement de son offre de transport multimodal (route, mer, fer, air), de son réseau mondial et de son système d'information intégré, Gefco a enregistré une croissance élevée de ses activités logistiques (20 %).

Avec une augmentation de 22 % en 2003, l'activité préparation et rénovation de véhicules a étendu son développement en France, en Allemagne, en Italie et au Portugal. La part des activités hors France atteint désormais 30 % du chiffre d'affaires de cette activité.

L'unité Gestion des Supports de Manutention a rénové son offre de location et de gestion en pool de bacs plastique et conteneurs métalliques. Cette unité exploite trois millions d'emballages réutilisables et huit centres (dont deux nouveaux en 2003) de services industriels et logistiques en Europe. La croissance de cette activité a été de 18 % en 2003.

L'unité Intégration Logistique Industrielle a étendu son exploitation à 60 plates-formes. Ces dernières sont consacrées soit à la logistique amont (gestion de stocks avancés, livraisons en bord de ligne, sécurisation des processus logistiques, organisation des flux...), soit à la logistique aval (organisation des flux et des stocks,

#### Une première en Europe : Paris livré en camion électrique

Gefco innove dans le transport de marchandises. En octobre 2003, le groupe s'est lancé dans une expérience unique : la livraison de produits L'Oréal au centre de Paris en camions électriques de dix tonnes. Cette expérimentation est le fruit d'un partenariat entre L'Oréal, Gefco et EDF.

C'est une réponse au défi de la pollution urbaine. Ce sont des véhicules 100 % propres. Ces premiers camions livrent ainsi, sans émission polluante et sans bruit, les différents points de vente. Cette expérimentation, si elle s'avère concluante, pourrait être étendue à d'autres capitales européennes.

sécurisation active et passive, distribution...). La croissance de l'activité en 2003 s'est élevée à 18 % grâce en particulier à la mise en service d'une nouvelle génération de plates-formes logistiques, notamment la plate-forme internationale du Havre et celle de l'Est de la France. Les projets en cours porteront la capacité de 600 000 à 800 000 m<sup>2</sup> à l'horizon 2006.

L'innovation de Gefco en 2003 a porté sur trois thèmes majeurs : les systèmes d'information, la compétitivité, le développement durable.

Le déploiement des nouveaux systèmes d'information Gefco s'est traduit par la mise en exploitation de plusieurs technologies bien maîtrisées :

- «l'event management» : cette fonctionnalité permet, à partir du portail Gefco.net, de suivre, d'anticiper, et surtout

de replanifier les opérations logistiques, en cas d'incident. «L'event management» est aujourd'hui opérationnel pour le transport maritime, via la plate-forme du Havre et celle de Vigo.

- «la télématique embarquée» : ce système autorise le suivi en temps réel de la livraison des colis et la matérialisation de leur réception par le client ; la filiale allemande de Gefco a été choisie comme pilote pour mettre au point ce système et l'a exploité de façon satisfaisante durant toute l'année 2003.

- «le Wi-Fi» de proximité : Gefco développe sur ses petites agences, un système de terminaux de travail communiquant par radio fréquence avec un point central relié via le réseau de télécommunication au centre d'exploitation de Gefco. Cette technologie, qui évite le câblage coûteux des agences, est opérationnelle.

Gefco a accéléré en 2003 son programme de compétitivité au bénéfice de ses principaux clients. Les partenariats mis en place ont porté sur les optimisations de fonctionnement logistique avec la conception de nouveaux réseaux de transport, la recherche de nouveaux équilibres entre les modes de transport (route, mer, fer, air), l'optimisation des temps de chargement et de déchargement.

En matière de développement durable, Gefco a orienté ses efforts en 2003 sur l'optimisation des schémas de transport, en utilisant au maximum le meilleur choix modal pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>). La part du ferroviaire en particulier (9 % pour Gefco contre 3 % en Europe) a été amplifiée par les décisions d'investissement de 245 wagons porte-voitures pour les trafics avec l'usine de Kolín en République tchèque. La prévention des risques du transport routier a été améliorée par la mise en place d'un «challenge du meilleur conducteur» dont les résultats se sont traduits par la réduction de 20 % des incidents et par l'absence d'accidents avec conséquences corporelles. Gefco a lancé avec L'Oréal et EDF une expérience innovante de camionnage électrique, qui constitue une première en Europe.



FAURECIA



---

En 2003, Faurecia a atteint les deux objectifs principaux de l'année, d'une part une croissance du chiffre d'affaires plus rapide que celle de la production automobile européenne, d'autre part, un progrès significatif de sa rentabilité. Cette dernière provient des quatre leviers de progrès du groupe : l'amélioration des pratiques industrielles et le redéploiement des sites, le plan d'achats, la gestion des programmes et l'efficacité de la Recherche et Développement. Ces deux objectifs ont été atteints grâce à la poursuite de la stratégie engagée, orientée sur six modules majeurs de l'équipement automobile – siège, cockpit, panneaux de portes, module acoustique, bloc avant et système d'échappement – et un renforcement de la position de chacun de ces métiers parmi les leaders mondiaux.

Pour les sièges d'automobiles, Faurecia a consolidé sa position de leader en Europe, avec 25 % du marché des sièges complets et 50 % de celui des structures métalliques. Cette activité a également concrétisé son ancrage international en développant l'assemblage de sièges complets en Amérique du Nord, en Chine et au Japon. Aux Etats-Unis, Faurecia assemble depuis juillet 2003 des sièges complets pour la Chevrolet Malibu, construite sur une plate-forme dont

Faurecia équipe déjà les voitures européennes. Faurecia a intégré le panel de fournisseurs de Chrysler, en prenant une importante commande et consolide ainsi sa troisième place sur le marché nord-américain. En Chine, Faurecia fournit en sièges les trois groupes automobiles chinois, Dong Feng Motor, FAW et SAIC.

Cinq nouvelles unités de production ont été ouvertes en 2003, deux pour les activités de composants en Pologne, au Mexique et trois sites d'assemblages de sièges en juste-à-temps aux Etats-Unis, au Japon et aux Pays-Bas. Ces nouveaux sites ont permis d'équiper en 2003 4,8 millions de véhicules en sièges complets.

En ce qui concerne les autres modules de l'intérieur véhicule, Faurecia a conforté sa position de leader européen et de second producteur mondial sur le marché des planches de bord et a consolidé sa première place mondiale pour les panneaux de porte. Chrysler a choisi Faurecia pour développer et produire aux Etats-Unis l'ensemble planche de bord, panneaux de porte et console centrale pour des véhicules qui seront lancés en 2006.

Ces développements s'appuient sur une capacité d'innovation renforcée, notamment par le nouveau centre de

recherche inauguré en septembre 2003 à Hagenbach (Allemagne). Conçu comme un pôle majeur d'innovations pour les modules d'intérieur, ce site de 500 personnes offre les compétences techniques et les outils les plus performants aux constructeurs automobiles clients de Faurecia.

Ils s'appuient également sur le renforcement des positions de SAS, société en coopération avec Siemens VDO, à laquelle les deux partenaires ont apporté en juin 2003 quatre unités de production, l'usine de Gand pour Faurecia et trois sites situés en Allemagne, en République tchèque et en Espagne pour Siemens VDO. SAS est ainsi le premier opérateur européen sur le marché des modules de cockpit assemblés en juste-à-temps à partir des composants fournis principalement par ses deux actionnaires et va pouvoir sur cette base accélérer sa croissance en Europe et en Amérique du Nord.

Au-delà de ces évolutions, une nouvelle unité de production a démarré en Pologne à Gorzow. Elle sera suivie par deux sites supplémentaires de production en Slovaquie en 2004 et 2005 pour suivre le développement de la production automobile sur cette zone.

---

La division acoustique a poursuivi sa conquête de marché, basée sur un haut niveau d'expertise, notamment dans le domaine de nouveaux matériaux comme le Sommold, composite textile fibre de verre/polypropylène. La compétitivité industrielle de la division est maintenant soutenue par la montée en puissance du nouveau site de Legnica en Pologne, conforme aux objectifs initiaux.

Pour les systèmes d'échappement, Faurecia s'est affirmé comme le fournisseur de référence de la quasi totalité des grands constructeurs mondiaux. Un flux important de nouvelles commandes a permis d'assurer le renouvellement du chiffre d'affaires en Europe, une croissance forte aux Etats-Unis et une activité soutenue en Asie. Faurecia a également remporté des contrats majeurs chez de nouveaux clients tels que Hyundai en Corée et Chrysler aux Etats-Unis. L'entreprise a largement bénéficié de l'intérêt des constructeurs pour les filtres à particules et les collecteurs mécano-soudés.

Le premier filtre à particules à technologie d'imprégnation, fourni par Faurecia a été mis en série sur la Classe C de Mercedes Benz en Allemagne, constituant ainsi une première mondiale pour cette technologie. Grâce à son avance technique, Faurecia Systèmes d'Echappements a capté une part

significative de ces marchés, également chez Hyundai, PSA PEUGEOT CITROËN, Renault et Volkswagen.

Afin de soutenir ses développements dans cette activité en Asie, Faurecia a acquis les activités échappement de la société sud-coréenne Chang Heung Precision Co Ltd ce qui porte Faurecia au deuxième rang des fournisseurs de systèmes complets d'échappement du pays. Faurecia complète ainsi une offre développée depuis 2002 en partenariat avec Daeki, spécialiste coréen des catalyseurs. En Chine, les opérations menées à travers deux joint-ventures, SHEESC à Shanghai qui produit des catalyseurs pour Shanghai-Volkswagen et TEEC à Wuhan qui fournit principalement des lignes complètes à Dongfeng Peugeot Citroën Automobile, sont désormais consolidées.

Pour accompagner ses développements, et notamment la mise en série de programmes mondiaux et majeurs aux Etats-Unis pour Ford, General Motors et Chrysler, le groupe ouvrira de nouveaux sites aux Etats-Unis et au Mexique.

Faurecia a renforcé sa position sur le marché européen du module bloc avant, des boucliers et des groupes

motoventilateurs, en maintenant ou accroissant ses parts de marché chez ses principaux clients. 2003 a vu le démarrage de la production de modules bloc avant pour BMW (BMW série 3) ainsi que celle des faces avant hybride métal-plastique de la BMW X3, premier véhicule BMW à être équipé de cette technologie, pour laquelle Faurecia est leader en Europe.

L'internationalisation de la production s'est poursuivie, en s'appuyant sur la présence globale de Faurecia ou sur des partenariats : le groupe a ainsi pu traiter les commandes de ses clients en Afrique du Sud, Slovaquie et Turquie. Une nouvelle usine de production de boucliers a été démarrée en France pendant qu'en Allemagne, les faces avant hybrides étaient regroupées à Ingolstadt.

En parallèle, il a été démarré un site de production de modules blocs avant à Neutraubling (Allemagne), d'une capacité de 1 000 modules par jour pour livrer en synchrone l'usine BMW de Regensburg. Une installation de peinture de pare-chocs entièrement robotisée a été installée à Bains-sur-Oust, pour y porter la production à un haut niveau de qualité.

Faurecia a continué en 2003 à renforcer et développer les compétences nécessaires à sa nouvelle taille et à

---

son caractère international. Ces actions ont été dominées par le souci continu d'accompagner le personnel dans les phases de changement, de renforcer sa sécurité et de l'impliquer fortement dans ses tâches afin de l'inscrire dans une démarche de progrès continu. L'effectif total de Faurecia, qui avait fortement crû ces dernières années, est resté stable à 59 500 personnes, avec une légère progression des effectifs en dehors d'Europe, en ligne avec la croissance de l'activité sur ces marchés.

L'exercice 2003 a également été marqué par le déploiement du programme Faurecia Excellence System dans toutes les divisions. Ce programme vise plusieurs axes d'action :

- maîtrise des démarrages de nouveaux produits, qui ont été particulièrement nombreux en 2003 et vont se poursuivre à un rythme élevé en liaison avec les nouvelles commandes enregistrées ; la mise en place de la méthode de gestion de programme PMS (Program Management System) a permis une réduction de 36 % des frais de démarrage entre 2002 et 2003 ;
- améliorer la qualité de la production pour se situer au meilleur niveau mondial ;
- accroître la productivité par l'amélioration continue des pratiques industrielles et



le redéploiement de l'outil de production ;  
- poursuivre la mise en place du plan achats, axé sur la réduction du nombre de fournisseurs, la maîtrise de la qualité, le développement des achats dans les pays à bas coût et la croissance des enchères en ligne.

Faurecia, qui a retenu pour l'année 2004 l'hypothèse de croissance interne plus faible que les années précédentes, devrait voir sa croissance s'accélérer fin 2004, tirée par l'activité hors d'Europe.

Dans ce contexte, Faurecia maintient son objectif d'amélioration de la marge opérationnelle semestre après semestre.

## AUTRES ACTIVITES



## PEUGEOT MOTOCYCLES

Pour la quatrième année consécutive, le marché européen des cycles motorisés est en baisse : 1 116 000 véhicules ont été vendus en 2003, soit une baisse de 9,3 % par rapport aux 1 230 000 véhicules de 2002 et une baisse cumulée de 38 % depuis 1999. L'Italie et l'Espagne voient se poursuivre le mouvement de baisse amorcé en 1999 et ont été rejointes par la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas, des marchés tous très importants pour Peugeot Motocycles – PMTC.

Dans ce contexte de marché en recul, les volumes vendus par PMTC ont connu une quasi stabilité, à 160 000 véhicules contre 162 000 en 2002. Le chiffre d'affaires augmente à 271,4 millions d'euros, soit une hausse de 2,1 %, du fait d'un mix produit favorable (plus de ventes de véhicules immatriculés et haut de gamme, tels que l'Elystar et Jet Force). Du fait d'une baisse des volumes vendus plus faible que celle du marché européen, PMTC voit sa part de marché augmenter sur les 7 principaux marchés européens, à près de 12,2 %, contre 11,7 % en 2002 (cyclomoteurs, multi-velocités et scooters). Cette hausse est sensible en Italie (3,2 % contre 2,8 %), en Allemagne (17,8 % contre 16,8 %), en Belgique (38,8 % contre 33,3 %),



en Espagne (5,7 % contre 4,2 %), en Grande-Bretagne (13,8 % contre 12,6 %) ; PMTC se maintient en France et aux Pays-Bas (28,5 % et 26,3 %).

La marge opérationnelle est négative, à 23,2 millions d'euros, en raison principalement du faible niveau d'activité et des difficultés de démarrage du nouveau magasin de composants début 2003.

L'année 2003 a vu la poursuite de la stratégie de développement produit et de modernisation de PMTC, avec notamment :

- la mise sur le marché de Jet Force, scooter sportif à moteur à injection, à freinage ABS assisté et à compresseur, une première mondiale. 18 200 véhicules ont été vendus en 2003.

- la présentation d'un nouveau scooter d'entrée de gamme, le Ludix. Ce véhicule, dont les premières livraisons interviennent début 2004, offre un rapport qualité/prix très attractif, avec un prix public d'entrée de gamme de 999 euros.

- l'achèvement du Projet Aval : modernisation des lignes de montage, et nouveau magasin de composants totalement informatisé et maintenant fiabilisé.

PMTC prévoit un marché 2004 en très légère hausse et une augmentation plus significative de ses volumes, grâce à l'introduction des nouveaux produits.

---

## SCMPL

La Société de Constructions Mécaniques Panhard et Levassor - SCMPL - spécialisée dans la conception et la production de véhicules blindés à roues, a réalisé un chiffre d'affaires de 61,7 millions d'euros en 2003, contre 64,7 millions d'euros en 2002. La marge opérationnelle s'établit à 2,4 millions d'euros.

La société a poursuivi en 2003 la livraison des véhicules blindés légers (VBL) en France et à l'export, ainsi que ses programmes de reconstruction de VBL et de remotorisation de l'ERC Sagaie pour le compte de l'armée française.

Par ailleurs, les commandes enregistrées au cours de l'exercice ont permis de stabiliser le carnet de commandes de l'entreprise au niveau de 97 millions d'euros.

Dans ce contexte l'entreprise a poursuivi sa stratégie de développement de nouveaux produits, gage 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 2003 un chiffre d'affaires de 362 millions d'euros.

Le montant des prises de commandes 2003 s'est élevé à 247 millions d'euros, conséquence du glissement de programmes d'investissements chez ses principaux clients.

PCI a dégagé en 2003 une marge opérationnelle de 18 millions d'euros et a confirmé son positionnement de fournisseur de premier rang au service de ses principaux donneurs d'ordre.

## PEUGEOT CITROËN MOTEURS

Dans un marché qui reste étroit, Peugeot Citroën Moteurs a continué de progresser et réalise un chiffre d'affaires de 142 millions d'euros pour 110 millions d'euros réalisés précédemment, en progression de 28,8 %, pour un volume de vente de 48 833 moteurs, contre 39 150 moteurs en 2002, soit une hausse de 24,7 %.

Le développement de l'activité de Peugeot Citroën Moteurs se poursuit au Japon et en Chine ainsi qu'en Inde, assurant à nouveau pour l'année 2004 une perspective en progression.



Process Conception Ingenierie  
à Rennes (France)



Moteur diesel HDi 1,6 l

Scooter Peugeot Elystar

Gamme de Scooters Ludix  
de Peugeot Motocycles





# Politiques du groupe

Valoriser les ressources humaines . . .72

Préserver l'environnement  
et les ressources naturelles . . . . .88

Assumer ses responsabilités  
à l'égard de la société . . . . .100

La politique de recherche  
et développement . . . . .112



# VALORISER LES RESSOURCES HUMAINES



La politique de relations et ressources humaines de PSA PEUGEOT CITROËN constitue un atout majeur pour la croissance et la performance économique durable du groupe ; elle consiste à allier la performance économique et le progrès humain, en favorisant la cohésion sociale sur des valeurs communes fortes, le dialogue, la solidarité, le respect des personnes dans leur diversité. L'objectif de cette politique, 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, tournés vers l'avenir et l'internationalisation croissante des activités du groupe. Cette politique est déployée dans le cadre d'un dialogue social permanent. Dans cet esprit, la dynamique sociale est fondée sur quatre principes :

- une politique active de l'emploi pour se doter des meilleures compétences,
- des organisations souples et adaptées aux enjeux de l'entreprise et une politique d'amélioration des conditions de travail,
- une politique de rémunération globale tenant compte des résultats de l'entreprise,
- un dialogue social permanent, rénové, dans tous les pays, avec les salariés et les représentants du personnel.

## UNE POLITIQUE ACTIVE DE L'EMPLOI POUR SE DOTER DES MEILLEURES COMPETENCES

### LA DYNAMIQUE DE L'EMPLOI

La politique de croissance et d'innovation menée dans le groupe a permis une nouvelle dynamique de l'emploi :

- le groupe PSA PEUGEOT CITROËN emploie aujourd'hui près de 200 000 salariés dans le monde ;
- le développement des effectifs s'est accompagné de plus de 74 600 recrutements en cinq ans en contrat à durée indéterminée, dont près de 43 000 en France ;
- en 2003, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a recruté plus de 15 200 salariés et connu une progression globale de ses effectifs de plus de 1 300 personnes dans le monde ;
- près de la moitié du personnel présent à fin 2003 a rejoint PSA PEUGEOT CITROËN au cours des sept dernières années.

En quatre ans, le groupe a connu une progression globale de ses effectifs de plus de 20 %, avec plus de 34 000 personnes dont 8 100 pour l'ensemble constitué par la division automobile, Banque PSA Finance et les autres activités. Dans le même temps, l'internationalisation des effectifs du groupe a

### Effectifs inscrits au 31 décembre 2003

	France	Europe hors France	Hors Europe	Total
Automobile	97 050	33 900	4 230	135 180
Banque PSA Finance	900	1 210	40	2 150
Gefco	4 930	3 150	270	8 350
Faurecia	19 650	25 210	7 000	51 860
Autres activités	2 180	50	140	2 370
<b>Total</b>	<b>124 710</b>	<b>63 520</b>	<b>11 680<sup>(1)</sup></b>	<b>199 910</b>

<sup>(1)</sup> Les effectifs Chine de la joint-venture DPCA - Dongfeng Peugeot Citroën Automobile - ne sont pas consolidés dans le périmètre du groupe. La joint-venture DPCA comptait 6 480 salariés au 31 décembre 2003.

### Créations nettes d'emplois sur la période 1999-2003

	Effectifs au 31/12/1998	Solde acquisitions/cessions	Création nette d'emploi	Effectifs au 31/12/2003
France	114 000	- 80	+ 10 790	<b>124 710</b>
Monde hors France	43 260	+ 13 470	+ 18 460	<b>75 200</b>

progressé : 75 200 salariés hors de France en 2003 contre 28 400 en 1996.

### PSA PEUGEOT CITROËN créateur d'emplois dans le monde

A structure comparable, le groupe a créé sur les cinq dernières années 29 250 emplois, dont 18 020 dans la division automobile.

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a créé plus de 10 790 emplois en France, dont 9 770 pour la division automobile. Il faut noter que les activités cédées entre 1999 et 2003 ont vu une poursuite de la croissance de leurs activités et de leurs effectifs après leur sortie du groupe.

---

### **Des recrutements à la mesure du développement mondial du groupe**

La stratégie de croissance déployée par l'entreprise, 3 286 100 véhicules vendus en 2003 contre 2 282 000 en 1998, a nécessité le recrutement de plus de 74 600 personnes sur cinq ans, avec la volonté d'attirer les meilleures compétences.

### **Un recrutement opéré sur un large éventail de métiers**

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.

Les recrutements ont porté sur les métiers du domaine commercial, sur ceux des secteurs d'études, d'innovation, de conception et de développement des projets, sur les métiers de la production et ceux de l'informatique, de la gestion, de la finance, des ressources humaines. Ces recrutements concernent aussi bien des jeunes diplômés et du personnel hautement qualifié que des salariés peu qualifiés. PSA PEUGEOT CITROËN est, en France, l'un des tout premiers groupes à offrir des possibilités d'emploi à des personnes sans ou avec peu de qualification initiale. Ainsi en 2003, 800 jeunes sans diplômes ont été recrutés

Un accord en France, entre PSA PEUGEOT CITROËN et l'Agence Nationale pour l'Emploi

Le 22 octobre 2003, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN et l'Agence Nationale pour l'Emploi (ANPE) ont signé un accord-cadre de coopération d'une durée de trois ans. Cet accord a pour objectif de développer et d'harmoniser au niveau national les collaborations locales déjà existantes pour réussir les recrutements et instaurer une coopération renforcée au bénéfice de l'emploi et de l'insertion professionnelle.

Le groupe s'engage à utiliser, chaque fois que cela est possible, la méthode de recrutement par simulation, pour permettre aux demandeurs d'emploi d'être évalués sur leurs aptitudes et pas seulement sur leur diplôme ou expérience.

Par ailleurs, le groupe s'engage à examiner des candidatures d'horizons divers, à participer régulièrement aux manifestations et actions organisées par l'ANPE pour promouvoir les métiers de l'industrie automobile et plus largement, à échanger avec l'ANPE sur l'évolution des métiers et des emplois.

dans l'un des sites industriels français. Au niveau international dans les différentes divisions, près de 2 700 salariés sans diplômes ont été recrutés, soit 27 % de l'ensemble des 9 900 recrutements.

### **Attirer les meilleures compétences**

En 2003, l'enquête menée en France par TNS Sofres, consacrée aux entreprises favorites des élèves des grandes écoles démontre, comme en 2002, que PSA PEUGEOT CITROËN reste le groupe qui séduit le plus les élèves ingénieurs. Une autre étude réalisée en 2003, au Royaume-Uni, en Espagne et en France, par le Centre d'Etudes et de Recherches

sur les Qualifications (CEREQ), pour le Comité Européen du groupe, révèle l'attractivité du groupe auprès des jeunes en terme de salaires et de conditions de travail.

Pour la seule année 2003, le groupe a reçu près de 170 000 candidatures dont plus de 77 000 via Internet.

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a entrepris d'élargir encore la diversité des canaux de recrutements.

Ainsi, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a signé en France en 2003, avec l'Agence Nationale pour l'Emploi, un accord national de coopération d'une durée de trois ans.

### **Le recrutement, reflet de la diversité**

La politique de recrutement du groupe vise à intégrer des profils variés par l'expérience professionnelle ou internationale, par la formation et par la diversité des cultures et des origines. Dans les 37 pays où le groupe compte des salariés, plus de 90 % des collaborateurs sont des nationaux. Cette diversité apporte à l'entreprise une ouverture et une richesse culturelle. Le groupe veille à éviter toute forme de discrimination à l'embauche et promeut la diversité, source d'enrichissement des compétences, d'équilibre social et d'efficacité économique.

### **Développer la mixité des recrutements et de l'emploi, et l'égalité des chances entre les hommes et les femmes**

Parallèlement aux évolutions du marché du travail, l'amélioration constante des conditions de travail, permet de développer l'emploi féminin, grâce notamment aux progrès accomplis dans le domaine de l'ergonomie. On constate aujourd'hui une augmentation de la féminisation du personnel : les femmes constituent près de 23 % des recrutements alors qu'elles ne représentent que 18 % de l'effectif du

Un accord innovant consacré au développement de l'emploi féminin et à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, le premier conclu au sein d'une grande entreprise

L'accord signé en France le 4 novembre 2003 dans le groupe PSA PEUGEOT CITROËN, avec les six organisations syndicales (CFDT, CFTC, CFE/CGC, CGT, FO et GSEA), marque une étape importante dans l'entreprise et formalise l'engagement de tous les partenaires.

Cet accord renforce la féminisation des recrutements, avec comme objectif de recruter pour chaque filière professionnelle une proportion de femmes équivalente à celle des candidatures reçues, reflétant elle-même celles des filières de formation. La mixité de l'emploi sera également développée en menant des actions spécifiques pour féminiser les postes et les métiers qui ne le sont pas.

L'accord vise à garantir des niveaux de salaire équivalents et à favoriser des parcours professionnels identiques entre les hommes et les femmes.

groupe. En 2003, près de 22 % des ingénieurs et cadres recrutés dans le monde sont des femmes. En France, dans la division automobile, le taux de féminisation des recrutements est passé de 11,7 % à près de 23 % en quatre ans.



Ligne de montage  
Site de Caen (France)

Ainsi, chaque année, la répartition des augmentations individuelles et des promotions reflète la répartition des hommes et des femmes.

La mixité professionnelle est encouragée par l'amélioration des conditions de travail, l'adaptation des structures de vie professionnelle et la formation.

Conclu pour une durée de trois ans, l'accord prévoit un suivi des progrès réalisés tant au niveau de l'entreprise qu'au niveau de chaque établissement.

Les partenaires sociaux sont étroitement associés à la mise en œuvre de l'accord, notamment à travers les « commissions égalité Hommes-Femmes » de chaque établissement.

### **Une gestion responsable de l'emploi à durée limitée**

Le recours à l'emploi à durée limitée résulte nécessairement des caractéristiques du secteur automobile : une industrie de main-d'œuvre avec des

La Charte relative aux conditions d'emploi du personnel temporaire en France et l'accord d'entreprise du 12 décembre 2003

Cette charte a été signée le 12 septembre 2003, avec sept entreprises de travail temporaire, Adecco, Adia, Alliance, Crit Intérim, Manpower, Synergie et Vedioibis. Elle harmonise les meilleures pratiques sur l'ensemble des sites et met en place des garanties déterminantes.

Le groupe s'engage à limiter à deux le nombre de missions successives quels que soient les motifs, avec une durée totale qui ne peut excéder onze mois. Cette période maximum d'activité a été définie afin de permettre la prise effective de congés payés.

Des délais de prévenance suffisamment anticipés sont institués pour les fins de mission.

Des mesures d'accompagnement sont également prévues, tant au moment de l'accueil que pour aider les personnes à retrouver un emploi lors des fins de mission individuelles ou collectives.

La charte prévoit également des conditions d'emploi similaires à celles du personnel du groupe : une sélection exempte de toute forme de discrimination, des actions concrètes concernant la santé et la sécurité, l'accès aux structures sociales, la formation, des avantages sociaux et une protection sociale. Enfin, les modalités de décompte du temps de travail sont harmonisées avec celles du personnel de l'entreprise.

Ces engagements ont été contractualisés avec les partenaires sociaux ; cinq organisations syndicales, CFDT, CFE/CGC, CFTC, FO et GSEA, ont ratifié cette charte par un accord en date du 12 décembre 2003.

marchés fortement concurrentiels et des variations conjoncturelles fortes (exemple : baisse de 5,2 % en 2002 et de 6,2 % en 2003 du marché français). Le groupe doit avoir recours à l'emploi à durée limitée pour faire face à des accroissements temporaires d'activité, dans de nombreux établissements.

Ces besoins temporaires sont liés aux variations et aux à-coups de la demande, aux lancement des nouveaux produits, à la préparation des investissements et

des gains de productivité associés, au remplacement des absences non prévues et à la nécessité de faire face à des événements industriels, comme le démarrage d'un nouvel atelier.

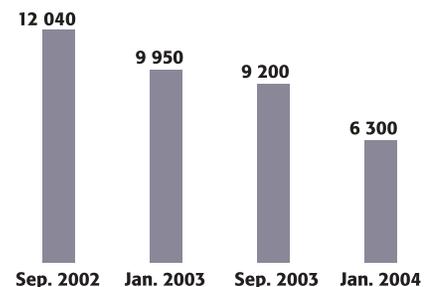
Ainsi, une progression de la demande sur un modèle peut nécessiter la mise en place d'une équipe supplémentaire pour un temps limité. Or, dans un site de production, une équipe supplémentaire représente jusqu'à 1 000 personnes. Le lancement d'un nouveau

produit nécessite le renfort de plus de 500 personnes en moyenne durant 9 mois.

Sur les trois dernières années, une politique de diminution du recours au travail temporaire a été engagée. Elle a conduit à augmenter le nombre de recrutements permanents et à favoriser des solutions structurelles lorsqu'elles étaient possibles.

### Evolution du travail temporaire

(division automobile France)



L'intégration des travailleurs temporaires s'effectue, dans les sites, dans les mêmes conditions que celles des salariés permanents. Les travailleurs temporaires suivent, en particulier, dès leur arrivée, des formations dans le domaine de la sécurité, de la qualité et de l'environnement en complément des formations liées aux postes.

Pour compléter ces actions, le groupe a signé en 2003 une charte avec sept entreprises de travail temporaire pour offrir aux personnels temporaires des conditions d'emplois similaires à celles des salariés du groupe.

### **Des stages conventionnés et la formation en alternance pour intégrer des jeunes**

Chaque année, le groupe accueille un nombre important de stagiaires conventionnés.

En 2003, 7 600 jeunes, parmi lesquels 28 % de femmes, ont pu perfectionner leur formation dans l'une des entités du groupe. La venue de stagiaires s'inscrit dans le cadre de conventions avec des écoles ou des universités en France comme à l'étranger.

Ainsi à titre d'exemple, Gefco Argentine a signé une convention de partenariat avec les universités de Buenos Aires et Cordoba. Gefco Espagne est en lien avec les universités de Madrid, dans le domaine du transport et de la logistique, et de Séville pour les formations administratives.

L'intégration des jeunes passe par la formation en alternance et l'apprentissage ; 1 087 salariés dans le monde en ont bénéficié en 2003 parmi lesquels 19 % de femmes.



### **L'ENRICHISSEMENT DES COMPETENCES ET LA VALORISATION DU CAPITAL HUMAIN**

#### **Une démarche prospective sur les compétences dont le groupe aura besoin**

Le groupe a entrepris une démarche prospective sur les compétences de demain.

Elle porte sur les besoins de l'entreprise à moyen et long termes.

Dans chaque grande direction, un groupe multi-métiers apporte une vision sur les tendances des principaux métiers. Cette démarche contribue à la construction d'un plan de formation

orienté sur les évolutions stratégiques de l'entreprise et permet de mieux anticiper la gestion des évolutions professionnelles et des carrières.

#### **Connaître et développer les compétences des collaborateurs**

Le lien entre la gestion des carrières, la formation et le développement des compétences se concrétise dans les entretiens professionnels individuels.

La pratique de ces entretiens est déployée dans toutes les entités du groupe. Dans la division automobile, 78 % des salariés ont eu un entretien professionnel individuel au cours de l'année 2003.

---

### **La mobilité et les perspectives d'évolution professionnelle**

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN propose à ses salariés de réelles possibilités d'évolution professionnelle et donc de promotion sociale. L'entreprise publie les offres d'emploi internes sur son site intranet.

Ainsi, 30 % des cadres sont issus de la promotion interne. Par ailleurs, les promotions ou changements de qualification concernent chaque année environ 18 % des effectifs.

Le groupe considère la préparation de l'évolution professionnelle des jeunes comme une priorité. A cette fin, une première réflexion a été engagée en 2003 avec les partenaires sociaux sur le thème de l'évolution professionnelle du personnel ouvrier.

Une attention particulière est également portée à la motivation des effectifs plus âgés. Chaque année, une analyse est effectuée sur le plan de formation et sur la politique d'augmentation individuelle appliqués aux salariés de plus de cinquante ans.

### **Une gestion internationale des compétences et des ressources humaines**

En 2003, près de 2 900 salariés ont été concernés par un détachement ou une

mission de longue durée hors de leur pays d'origine.

Les opérations de mobilité inter-pays se sont largement développées, ainsi 8 700 personnes ont effectué en 2003 des missions en dehors de leurs pays d'origine.

Dans sa politique de développement international, le groupe donne priorité aux ressources humaines locales. La vente comme la construction automobile sont toujours confiées prioritairement à des salariés du pays d'implantation, dans une perspective de développement durable des activités du groupe dans le monde. Le groupe fait appel à des compétences extra-nationales lorsque que les ressources locales ne permettent pas de pourvoir la fonction à tenir. On compte ainsi, environ 720 détachements d'experts ou de cadres supérieurs en particulier en Chine et en Amérique latine.

Une base de données sociales mondiales a été constituée en 2002 et complétée en 2003 pour l'ensemble des sites et des sociétés du groupe. Composée d'une soixantaine de familles d'indicateurs, elle rend compte des résultats sociaux et des réalisations accomplies. Chaque année, l'analyse de

ces données relatives à l'emploi, la formation, l'insertion, la gestion des compétences, l'organisation et la durée du travail, la sécurité, la prévention et la santé au travail, la rémunération et les relations sociales..., permet de mieux connaître et de suivre les tendances sociales, et de situer chaque entité au sein du groupe.

Les principes communs qui guident la politique sociale du groupe, sont appliqués de manière cohérente et homogène dans des contextes différents. Quelques exemples :

- dans le domaine de la rémunération, l'intéressement a été progressivement étendu depuis 2000 à toutes les filiales internationales ;
- dans le domaine des retraites, des accords sont développés répondant à l'objectif du groupe que chaque salarié partant en retraite, ait la capacité de disposer d'un niveau de revenu au moins égal à 50 % de son revenu d'activité, à travers des régimes à cotisation définie, alimentés conjointement par l'entreprise et les salariés. En 2003, un régime de retraite a été ainsi mis en place au Brésil ;
- dans le domaine de la formation, des partenariats sont en permanence recherchés avec les systèmes éducatifs

locaux, comme l'illustrent en 2003 la convention de partenariat avec l'université chinoise de Tsinghua, la présence de professeurs de l'éducation nationale française en Chine, et bientôt en Slovaquie.

### Préparer les compétences de demain par la formation continue

En 2003, près de 4 millions d'heures ont été consacrées au plan de formation, soit un niveau équivalent à celui de 2002. Elles correspondent à près de 4 % de la masse salariale pour le périmètre industriel de la division automobile dans le monde.

En moyenne, chaque salarié du groupe a suivi 26 heures de formation durant l'année.

Le groupe a retenu en 2003 quatre axes principaux de formation : le management général, le management de projet, la qualité et les compétences critiques. Par ailleurs, la formation à la maîtrise du poste de travail demeure un thème majeur des programmes réalisés.

Une part importante du plan de formation du groupe est consacrée chaque année aux formations

### Nombre moyen d'heures de formation par salarié en 2003

	France	Europe hors France	Hors Europe	Moyenne monde
Nombre moyen d'heures	26	21	59	26

d'intégration. Celles-ci représentent en 2003, plus de 10 % des heures de formation réalisées. Le recrutement de nombreux jeunes conduit à engager des actions pour faciliter le transfert de connaissances. Ainsi près de 3 300 «formateurs occasionnels» consacrent chaque année un à deux jours à l'animation de formations dans leurs domaines de compétences. Par ailleurs, l'entreprise est attentive à ce que les salariés de plus de cinquante ans bénéficient de formations afin de garantir leur employabilité.

Depuis la fin de l'année 2003, la direction des relations et ressources humaines a mis en place un système qualité dans le domaine de la formation, qui fait l'objet d'un audit.

Six mois après le déroulement du stage, le service formation contacte le salarié et sa hiérarchie pour évaluer les acquis consécutifs au stage.

### La détection des hauts potentiels

Les pronostics de carrière s'apprécient sur les réalisations du collaborateur, sa capacité à évoluer, ses compétences managériales ou d'expertise, ses capacités d'adaptation, notamment dans un contexte international, ainsi que sa motivation et ses aspirations.

Créé en 2003, l'Institut Supérieur du Management dispense, depuis le mois de septembre 2003, à des promotions de cadres des formations de haut niveau. Il accueille, pendant six semaines, des cadres âgés de 35-40 ans et a pour ambition de former et de préparer les futurs cadres dirigeants de l'entreprise.



## DES ORGANISATIONS SOUPLES ET ADAPTEES AUX ENJEUX DE L'ENTREPRISE, ET UNE POLITIQUE D'AMELIORATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL

### NEGOCIER DE NOUVELLES ORGANISATIONS DU TRAVAIL POUR UNE FLEXIBILITE MAITRISEE

La mise en place de nouvelles organisations de production s'est traduite par le développement de nouveaux régimes de travail comme la rotation de trois ou quatre équipes successives, des régimes horaires sur quatre jours, le travail de nuit ou les horaires réduits de fin de semaine.

De nouveaux régimes de congés adaptés à une demande devenue internationale ont été négociés avec les partenaires sociaux en France et en Europe. Ainsi, la non-fermeture des usines durant les périodes estivales constitue une réponse à la demande commerciale internationale.

Après avoir été mis en place à Mulhouse et dans les usines de mécanique en 2001, ce régime a été appliqué à Ryton (Royaume-Uni) et à Vigo (Espagne) en 2002, puis à Sochaux dans les secteurs en charge de la production de la Peugeot 307 en 2003.

En matière d'aménagements du temps de travail, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN privilégie le dialogue avec les salariés et favorise des formules d'aménagement individualisé.

Ainsi, en 2003, plus de 4 400 salariés du groupe dans le monde travaillaient à temps partiel.

Les accords négociés en 2003 et relatifs à l'organisation du temps de travail améliorent la programmation du temps de travail annualisé et les calendriers prévisionnels des séances de travail.

### UNE APPROCHE SOCIALE DES EVOLUTIONS DE L'ACTIVITE

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN s'attache à accompagner les salariés

La création en 2003 d'une filiale pour les activités de maintenance et services techniques généraux des sites de l'est de la France

PSA PEUGEOT CITROËN a créé en 2003 une filiale dédiée à l'exploitation et à la gestion d'activités liées à la maintenance et aux services techniques généraux des sites de Mulhouse, Sochaux et Vesoul. Cette évolution a été engagée par le groupe en vue d'affecter ses ressources en priorité au développement du plan produit et du dispositif industriel, tout en optimisant le fonc-

tionnement des activités de service. PSA PEUGEOT CITROËN a noué un partenariat avec le groupe VEOLIA Environnement, spécialiste dans les métiers de multiservices, pour créer la Société d'Environnement et de Services de l'Est (SENSE). Les activités filialisées représentent un effectif de 1 100 personnes. Cette filialisation permet de conserver le même cadre social pour les salariés concernés. En effet, le maintien des statuts individuels et collectifs des salariés est assuré. Par ailleurs, le groupe, actionnaire majoritaire de la filiale, suit avec attention la politique sociale qui y est mise en œuvre.

Les réductions d'emploi nécessaires dans certains secteurs sur différents sites, sont accompagnées par des mesures de reclassement interne et de suivi des salariés.

Ces mesures ont permis d'éviter des licenciements économiques en 2003, dans la division automobile.

Toutes les réorganisations, et a fortiori celles entraînant des reconversions de personnel, font l'objet d'une information

ou d'une consultation des organisations syndicales ou des représentants du personnel, quel que soit le pays.

### **EXIGER L'APPLICATION DES REGLES SOCIALES ET DE SECURITE PAR LES ENTREPRISES EXTERIEURES PRESENTEES SUR LES SITES**

L'organisation du travail au sein des sites du groupe connaît également des évolutions du fait de la présence accrue de salariés intervenant pour le compte d'entreprises extérieures comme les activités de service, de maintenance d'installations techniques, les chantiers de génie civil... On comptait, en moyenne en 2003, 15 000 salariés permanents d'entreprises extérieures dans l'ensemble des sites dans le monde.

La direction des relations et ressources humaines a engagé en 2003, en liaison avec la direction des achats, des plans d'actions pour veiller au respect, par ces entreprises, des règles sociales et de sécurité. A cette fin, des exigences sociales et de sécurité ont été intégrées dans les contrats de prestations. Par ailleurs, les procédures d'entrées

Le renforcement dans tous les sites des audits sous-traitance en 2003

Les représentants des fonctions ressources humaines et achats disposent depuis 2003 d'une grille d'audit des entreprises extérieures qui interviennent sur les sites du groupe.

Le volet social de ces audits a été renforcé en 2003. Les experts du groupe PSA PEUGEOT CITROËN sont ainsi en mesure de contrôler la conformité de la prestation et le respect des engagements sociaux des entreprises extérieures, tels que définis dans les documents contractuels.

Les audits permettent de contrôler en particulier que l'entreprise extérieure a communiqué toutes les attestations requises préalablement au démarrage de la prestation, que la situation des

effectifs est suivie avec rigueur pendant la durée de la prestation et que le personnel de l'entreprise extérieure a suivi la procédure d'accès PSA PEUGEOT CITROËN lors de son arrivée sur le site.

Les auditeurs s'assurent également que les règles de sécurité sont appliquées par l'entreprise extérieure avec la plus grande attention et que les équipes présentes sont encadrées par un hiérarchique responsable de la bonne exécution de la prestation et disposant des moyens adaptés. L'entreprise extérieure doit également être en mesure de justifier du suivi médical de ses salariés.

Ces audits permettent d'écartier toute coopération avec les entreprises extérieures qui ne respectent pas les exigences sociales indispensables à la réalisation d'une prestation de qualité sur l'un des sites du groupe.

sur les sites et le suivi des entreprises extérieures durant leurs interventions ont été renforcés.

### **LA SECURITE AU TRAVAIL : UNE PRIORITE ABSOLUE**

La politique de sécurité au travail est une priorité absolue pour PSA PEUGEOT CITROËN dans tous les pays où le groupe est présent. L'action de l'ensemble des acteurs associée à la politique d'amélioration de

la sécurité et de la prévention des risques, ont permis d'obtenir en 2003, des résultats en progrès par rapport à 2002. Pour le périmètre monde de la division automobile, le taux de fréquence des accidents a été ramené de 5,3 à 3,8 entre 2002 et 2003. Ce chiffre est à comparer au taux moyen de 27,9 de l'industrie métallurgique en France (chiffre 2001 publié par l'INRS). L'objectif est de réduire ce taux à 3 à l'horizon 2005, avec un objectif intermédiaire à 3,4 en 2004.

Les axes prioritaires de la politique de sécurité au travail ont été redéfinis en 2003. Ils sont identiques dans tous les pays et visent :

- l'intégration de la prévention dès la phase de conception des projets et des moyens nouveaux ;
- l'implication de tous dans la démarche de prévention des risques professionnels ;
- la coordination des mesures de prévention des risques liés à la sous-traitance ;
- l'application rigoureuse des démarches d'accueil de ces entreprises extérieures dans les sites ;
- la prise en compte du risque routier (flux de production, organisation des déplacements en mission, trajets des salariés entre leur domicile et leur lieu de travail).

### L'AMÉLIORATION PERMANENTE DES CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE L'ERGONOMIE

Depuis de nombreuses années, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN poursuit une politique ambitieuse d'amélioration des conditions de travail. Elle a été inaugurée en mars 2001 par la signature en France, d'un accord sur ce thème, avec cinq organisations syndicales.



Cette politique est conduite dans tous les pays, avec les mêmes objectifs, les mêmes méthodes et les mêmes moyens :

- la démarche d'amélioration des conditions de travail et de progrès ergonomiques s'engage en amont, dans les projets véhicules et les projets industriels. Elle s'appuie sur un jalonnement des actions décrites dans les schémas opérationnels de développement des voitures. Ces actions s'appuient sur un outil d'évaluation du travail et des organisations appelé METEO ;

- un programme de progrès est engagé afin d'améliorer les conditions d'exploitation des installations industrielles et d'environnement au travail. Les actions d'amélioration sont identifiées et sont arrêtées dans chaque direction et dans chaque site ;
- une organisation appropriée a été déployée dans le groupe depuis 1999. Une équipe structurée de 55 ergonomes dans le monde s'emploie à diffuser les meilleures pratiques dans tous les pays.

---

La proportion de postes réputés «lourds» a ainsi été ramenée à 18 % en 2003 contre 35 % en 1999. L'objectif est de la ramener à 14 % en 2006 puis à 8 % en 2008.

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

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 matière d'insertion, d'emploi et de développement professionnel. Cette politique est menée 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 engagés par les sites de production avec les centres d'aide pour le travail et les ateliers protégés permettent également d'associer les personnes handicapées à l'emploi dans le secteur automobile. Enfin, les conditions d'évolution professionnelle des personnels reconnus handicapés sont dorénavant examinées lors des réunions de négociation salariale.

En 2003, le groupe emploie plus de 6 560 salariés handicapés dans le monde, au sens des législations locales. En France, le taux d'emploi de personnes handicapées, y compris les contrats de sous-traitance avec le secteur protégé, est de près de 11 % à comparer au taux incitatif national de 6 %.

### **UNE POLITIQUE DE SANTE ACTIVE, COMPOSANTE ESSENTIELLE DE LA PERFORMANCE HUMAINE ET ECONOMIQUE DE L'ENTREPRISE**

La politique de santé au travail est fondée dans le groupe sur trois principes :

- prévenir les effets défavorables sur la santé de l'activité professionnelle et les pathologies qui ont un impact sur l'aptitude à travailler ;
- en cas de pathologie, favoriser la meilleure insertion possible du salarié dans l'entreprise ;
- aider les salariés à maintenir leur capital santé tout au long de leur vie professionnelle.

Le groupe emploie des équipes de médecins et de personnels médicaux

dédiés à cette politique. Ce dispositif est complété par l'action des services médicaux inter-entreprises auxquels sont affiliés certains établissements industriels, la plupart des filiales commerciales et les entités de la division financement.

Dans tous les pays et dans toutes les entités du groupe, les salariés sont régulièrement formés aux premiers soins et secours.

De même, des initiatives d'information et de prévention de santé publique ont été déployées partout dans le monde. Des sensibilisations du personnel aux risques du tabagisme, de l'alcoolisme et des toxicomanies ont été mises en œuvre, au sein de nombreuses entités. Les services de santé ont informé les salariés au sujet du SIDA. Par ailleurs, des campagnes de vaccination contre la grippe ou l'hépatite ont été proposées au personnel en France comme à l'étranger.

## UNE POLITIQUE DE REMUNERATION GLOBALE LIEE AUX RESULTATS DE L'ENTREPRISE

### UNE POLITIQUE SALARIALE COHERENTE AVEC LES EFFORTS DEMANDES ET LES RESULTATS DE L'ENTREPRISE

En 2003, la politique salariale a donné lieu à la signature de nombreux accords dans la plupart des pays ; ces accords ont permis de garantir le pouvoir d'achat pour tous les salariés et le plus souvent, en fonction de la croissance de l'activité et des résultats de l'entité, de donner un gain supplémentaire.

En France, l'accord salarial 2003 pour la branche automobile a été signé le 28 janvier par cinq organisations syndicales sur six. Des accords salariaux avaient également été signés par les mêmes organisations en 2000, 2001 et 2002. Une attention toute particulière est portée aux salaires les plus bas avec la création d'une garantie de rémunération brute annuelle.

Par ailleurs, le groupe s'est engagé en France, via l'accord de novembre 2003 relatif au développement de l'emploi féminin et à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, à garantir des niveaux de salaires équivalents pour les femmes et les hommes dans les mêmes qualifications et à

favoriser des parcours professionnels identiques avec les mêmes possibilités d'évolution.

Dans tous les pays, le groupe pratique des rémunérations supérieures aux salaires minimums nationaux légaux ou professionnels, lorsqu'ils existent.

Le niveau de rémunération des cadres est fixé en fonction des performances individuelles, de la maîtrise de la fonction tenue et du marché des salaires dans le pays considéré.

Le groupe a instauré par ailleurs, une rémunération variable destinée aux cadres qui occupent des postes à forte responsabilité. En 2003, près de 3 200 cadres ont été concernés par le dispositif de part variable contre 800 personnes en 1999 lors de la mise en place de ce régime.

### 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 dans le monde. Il représente pour 2003, 2,32 % de la masse salariale. Ainsi, dans le

monde, selon les différents régimes nationaux existants, 172 millions d'euros seront distribués au titre des dispositifs d'intéressement et du système français légal de participation aux résultats 2003.

### EPARGNE SALARIALE ET PREVOYANCE

#### Développer l'épargne salariale

Face aux interrogations des salariés sur le niveau de leur future retraite, le groupe développe, depuis cinq ans, de nouveaux systèmes d'épargne salariale.



Ces formes de placement permettent d'élargir l'offre selon les besoins des salariés, que ce soit en terme d'horizon ou de risque.

En France, depuis l'accord du 17 juin 2003 sur l'épargne salariale qui a créé un plan épargne diversifié, le plan d'épargne entreprise du groupe comprend trois volets :

- le plan d'épargne actions PSA ;
- le plan d'épargne diversifié qui permet depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004 d'investir dans l'économie solidaire ;
- le plan d'épargne prévoyance.

Les versements volontaires sur le plan d'épargne actions groupe et le plan d'épargne prévoyance, ainsi que les versements de l'intéressement sur le plan d'épargne actions groupe, donnent lieu à un abondement de la part de l'entreprise (14,5 millions d'euros en 2003).

En vue d'harmoniser sa politique de rémunération, le groupe déploie depuis 2002, un système d'épargne collectif hors de France avec la mise en place d'un plan d'épargne en Espagne (2002), au Royaume-Uni (2003) et en Allemagne (2003).

### **Retraite : des dispositifs pour préparer l'avenir des salariés**

Des régimes de retraite supplémentaire à cotisations définies ont été instaurés par le groupe dès 2001 dans un certain nombre de pays.

#### **Un système de retraite supplémentaire au Brésil**

Dans le cadre de la politique d'harmonisation des niveaux de couverture en matière de retraite au sein du groupe et afin d'encourager la fidélité des salariés, un régime à cotisations définies a été mis en place au Brésil en septembre 2003.

Ce régime est proposé à l'ensemble des salariés qui adhèrent de façon facultative et choisissent librement leur niveau de cotisation. Les versements patronaux, conditionnés aux versements des affiliés, sont

plafonnés différemment selon la catégorie de salariés concernée (l'abondement maximum s'élève à 150 % pour un taux de cotisation de 5 % du salaire).

Le contrat d'assurance souscrit permet aux salariés affiliés de choisir les modalités de gestion de leurs versements tandis que les cotisations patronales sont investies dans des fonds à faibles risques.

La mise en place de ce régime a suscité beaucoup d'intérêt de la part du personnel.

Le système de retraite supplémentaire a été choisi aujourd'hui par 57 % de l'effectif.

En France, le régime de retraite supplémentaire concerne près de 44 000 salariés dont la rémunération dépasse le plafond de la sécurité sociale. Ce dispositif à cotisations définies qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2002 est financé à hauteur de deux tiers par l'entreprise et d'un tiers par les salariés.

Des régimes de retraite supplémentaires, également à cotisations définies, ont été mis en place en Espagne, au Royaume-Uni et en Allemagne. Ils visent à compléter les régimes nationaux de sécurité sociale et anticipent la dégradation annoncée des taux de remplacement. Le dispositif a été complété en septembre 2003 avec la mise en place au Brésil d'un système de retraite supplémentaire proposé à tous les salariés.

### **Avantages sociaux**

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, aide sociale ...) en fonction des besoins et contraintes nationales ou locales. A l'échelle du groupe, dans le monde, 125 millions d'euros ont été versés en 2003 au titre des avantages sociaux. Cette somme représente plus de 2,7 % de la masse salariale ; elle comprend dans tous les pays les versements effectués au titre du logement, des transports, de la restauration, des services médicaux et sociaux, de mutuelles et couvertures de prévoyance. Elle comprend d'autre part, les subventions versées aux comités d'entreprise et comités d'établissement, en France, et aux structures comparables en Europe et dans le monde.

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

### UN DIALOGUE SOCIAL SOUTENU ET RENOVE

Les principes du dialogue social ont été posés en France par l'accord de juin 2001 sur le droit syndical, signé par l'ensemble des organisations syndicales :

- l'affirmation du rôle important que jouent les organisations syndicales, indépendantes et pluralistes, dans l'harmonie sociale de l'entreprise, s'est traduite par de nouvelles règles relatives à l'exercice du droit syndical. L'accent est mis sur les mesures permettant de conforter le développement professionnel et le déroulement de carrière des salariés mandatés, et de préciser les conditions d'exercice de leur mission, avec des moyens adaptés ;
- la nécessité pour les organisations syndicales d'être des interlocuteurs représentatifs, proches des réalités et donc crédibles auprès du personnel et de la hiérarchie, passe par une meilleure conciliation du maintien d'une activité professionnelle avec l'engagement syndical ;
- enfin, les signataires de l'accord rappellent que l'ensemble des réflexions ou négociations concourant à une politique contractuelle de qualité doit

se fonder sur une bonne connaissance de la situation de l'entreprise. Dans cette perspective, l'accord renforce l'information et la formation des mandatés.

Un accord relatif à l'exercice du droit syndical a été négocié en Espagne en 2003.

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 ou par des représentants élus par le personnel. Par ailleurs, la représentation de tous les salariés du groupe en Europe est assurée par un comité de groupe européen, mis en place en 1996, dont le rôle, les moyens et la représentativité européenne ont été renforcés en 2003.

Au sein de la seule division automobile, près de 30 accords ont été signés dans le monde en 2003.

En France, l'année 2003 a été marquée par la signature de sept accords d'entreprise. Trois accords ont été signés par cinq organisations syndicales sur six

et quatre ont été signés par toutes les organisations syndicales.

### INFORMER ET FAIRE PARTICIPER LES SALARIES

Le groupe propose aux salariés une information détaillée et transparente.

Au-delà des affichages et des informations hiérarchiques, un large éventail d'informations destinées aux salariés est proposé par les journaux du groupe ou des sites et l'intranet du groupe. La présentation des règles relatives aux systèmes de rémunérations, à la mobilité, à la formation professionnelle est également assurée via ce support.

Par ailleurs, les démarches participatives contribuent directement à l'amélioration des conditions de travail dans les établissements de production. Elles permettent à chacun à titre individuel ou à titre collectif, d'apporter ses remarques, propositions et suggestions pour l'amélioration des conditions de travail.

En 2003, dans les établissements français de la division automobile, 1 700 groupes de progrès ont été en activité, 180 000 propositions d'améliorations ont été présentées et 5 millions d'euros de gratifications ont été versés à leurs auteurs.

---

## LA PROMOTION DE LA DIVERSITE

### Assurer l'égalité des chances

Les processus de recrutement du groupe garantissent l'égalité des chances et tiennent compte de la diversité de l'environnement humain.

Ainsi les modes de sélection évaluent objectivement les capacités des candidats à tenir les postes à pourvoir. Pour le personnel ouvrier de la division automobile, le groupe a largement recours aux tests d'habileté appréciant le respect des consignes de montage, le contrôle de la qualité mais aussi la capacité à s'organiser, à travailler en équipe, à prendre des initiatives, à gérer les variations d'activité et à être autonome.

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN s'est doté d'une Charte Ethique en 2003. Ce texte a été diffusé dans l'ensemble du groupe. Il est présenté et commenté lors des formations management des ingénieurs et cadres. Aux termes de cette charte, chaque salarié peut solliciter le Délégué à l'Ethique du groupe en cas de difficulté d'interprétation ou de doute sur l'application, dans une situation donnée, des règles et principes énoncés dans la charte.

### Un accord sur le comité de groupe européen de PSA PEUGEOT CITROËN

Le rôle et les attributions du comité européen ont été renforcés en 2003 avec la signature d'un accord conclu entre PSA PEUGEOT CITROËN et la Fédération Européenne des Métallurgistes, représentant l'ensemble des syndicats des filiales européennes, la Fédération Européenne de l'Encadrement ainsi que les six organisations syndicales françaises présentes au sein du groupe.

Cet accord, signé le 23 octobre 2003 prévoit l'intégration du comité de groupe français au comité européen, afin d'organiser au sein d'une même institution le débat sur les enjeux majeurs et les grandes orientations du groupe.

### Concilier les générations

Compte tenu des recrutements importants réalisés depuis la fin des années 1990, les différentes entités veillent à la cohésion des équipes composées de salariés de générations différentes.

Dans les sites de production, des formations ont été mises en œuvre depuis 2000 avec des experts reconnus pour aider la hiérarchie à mieux comprendre, les comportements et les attentes des jeunes salariés recrutés.

Par ailleurs, le groupe a sollicité le Centre National de la Recherche Scientifique, pour mener une étude au sein de la direction des plates-formes, des techniques et des achats sur les dynamiques inter-générationnelles.

### Insérer les personnes en difficulté

Enfin, comme chaque année, dans le cadre de la politique de l'emploi,

Par ailleurs, cet accord s'inscrit dans le contexte de développement international du groupe, et prépare le comité à l'élargissement prochain de l'Union Européenne.

Ainsi, l'accord instaure une règle de répartition des sièges par pays permettant d'adapter la composition du comité à la présence du groupe en Europe. Cette modification a pour effet d'augmenter le nombre de pays représentés et le nombre de membres non français.

Il ouvre à tous les membres les postes de secrétaire et de secrétaire adjoint, jusqu'alors réservés à des membres français.

Enfin, il prévoit l'augmentation des moyens de fonctionnement du comité européen.

différents établissements et entités du groupe ont réalisé ou participé à des opérations d'insertion et de solidarité destinées à des personnes en difficulté. Ces initiatives s'inscrivent dans les actions de responsabilité sociale du groupe. Des stages d'accès à l'emploi ont ainsi été mis en œuvre sur les sites d'Aulnay, Melun et Vesoul. Le site de Mulhouse a travaillé en partenariat avec des entreprises de travail temporaire et l'ANPE pour faciliter l'insertion de personnes éloignées de l'emploi via des formations et un stage pratique en entreprise. Le site de Caen a accueilli, en novembre 2003, d'anciennes salariées de Moulinex dans le cadre de l'opération «1 000 parcours pour l'emploi» financée par le Conseil Régional de Basse Normandie. En République sud-africaine, la filiale commerciale Peugeot s'est engagée dans un programme d'insertion mis en œuvre par le gouvernement.

PRESERVER  
L'ENVIRONNEMENT ET LES  
RESSOURCES NATURELLES



La politique environnementale de PSA PEUGEOT CITROËN fondée sur les principes du développement durable s'inscrit dans la stratégie d'ensemble du groupe. Elle concerne non seulement les sites industriels, mais aussi les voitures, qui doivent pouvoir s'intégrer harmonieusement à l'environnement avec pour objectif de préserver la qualité de vie du voisinage de ses sites industriels, de réduire les émissions polluantes des voitures et de contribuer au développement harmonieux des zones urbaines.

## 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 bio-carburants, s'engage dans des projets de mécénat écologique et investit pour faire de ses véhicules des produits hautement recyclables.

### **UN DEFI PERMANENT : LUTTER CONTRE L'EFFET DE SERRE**

Suite aux efforts réalisés sur la réduction des émissions de polluants et aux succès obtenus, PSA PEUGEOT CITROËN s'est fixé à présent comme objectif prioritaire la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules de ses deux marques, Peugeot et Citroën.

Le groupe a donc développé des nouvelles technologies pour les moteurs essence mais surtout pour le diesel,

puisque à performance égale, ce dernier consomme moins de combustibles fossiles et émet donc moins de gaz à effet de serre.

La seconde génération de diesel HDi (injection directe diesel «common rail») lancée par PSA PEUGEOT CITROËN permet ainsi de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> de 20 % par rapport à un diesel à injection conventionnelle et de 25 % par rapport à un véhicule à essence. Ces moteurs, au-delà de leurs avantages environnementaux, ont atteint un niveau exceptionnel d'agrément de conduite et figurent désormais parmi les plus performants en Europe.

En 2003, le taux de diésélisation du marché européen des voitures particulières a atteint 43 %.

En 2003, PSA PEUGEOT CITROËN a produit 1,6 million de moteurs diesel HDi «common rail» et depuis 1998, le groupe en a produit plus de 4 millions.

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, la

politique de «downsizing» permet-elle une réduction des consommations de 10 % tout en conservant le couple et la puissance. L'introduction en 2002 de la version 1,4l du moteur HDi est une illustration de cette politique. A fin 2003, le groupe a déjà commercialisé plus de 200 000 véhicules équipés de ce moteur HDi 4 cylindres 1,4l, émettant moins de 120g de CO<sub>2</sub> par km parcouru, et compte en commercialiser 1,7 million d'ici 2006.

### Le Stop and Start, l'hybride pour tous

Le développement de véhicules hybrides – associant un moteur thermique et une machine électrique – est une solution très prometteuse à long terme pour améliorer fortement les performances environnementales des voitures, notamment en milieu urbain. A court et moyen terme cependant, le véhicule hybride complet, doté de deux motorisations et capable de fonctionner en mode purement électrique, n'est pas diffusable en grande série compte tenu de son coût comparé à un véhicule diesel de même performance.

Dans ce domaine, comme pour tous ses développements technologiques, le groupe a décidé une approche pragmatique permettant de diffuser rapidement et en grand nombre une solution technique apportant un progrès réel.

Avec le Stop and Start, premier stade d'hybridation, l'objectif du groupe PSA PEUGEOT CITROËN est de

proposer une solution dotée du meilleur rapport coût/efficacité possible et disponible rapidement.

Il s'agit, par l'adjonction d'une machine électrique de faible puissance, de permettre au moteur de s'arrêter automatiquement dès que le véhicule est à l'arrêt et au point mort – par exemple devant un feu rouge ou dans des encombrements – et de redémarrer instantanément et sans bruit à la première sollicitation du conducteur.

Ce système procure un gain de 5 à 8 % de consommation et donc d'émissions de CO<sub>2</sub>. Cette technologie s'avère particulièrement efficace lorsqu'elle est associée à des motorisations qui ont déjà fait l'objet d'un «downsizing», car elle augmente ainsi l'effet recherché de baisse de la consommation. En outre, et toujours dans le domaine de la protection de l'environnement, un gain très significatif en bruit est également obtenu.

Des essais menés en région parisienne ont révélé que les voitures étaient à

l'arrêt pendant 35 % du temps de roulage, un chiffre qui plaide en faveur du déploiement du Stop and Start.

L'introduction progressive à partir de 2004 de véhicules équipés de Stop and Start dans l'offre commerciale du groupe, va constituer une première sur le marché européen pour cette technologie émergente. Des dizaines de milliers de véhicules du groupe devraient être équipés avant la fin 2006.

Pour l'avenir, le groupe fonde sa confiance dans le développement de cette technique sur le confort de conduite et l'économie de consommation qu'elle apporte, notamment en ville. Une forte accélération est donc attendue, à moyen terme.

## AMELIORER LA QUALITE DE L'AIR

En trente ans, les émissions de gaz des véhicules neufs ont été divisées par 20.

Dernière évolution des techniques de dépollution, le filtre à particules vient renforcer les performances écologiques de la motorisation diesel. Introduite en première mondiale par 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 206, 307, 406, 607, 807 et les Citroën Picasso, C5 et C8, et équipera dans le futur d'autres modèles du groupe.

Depuis son lancement en mai 2000, le filtre à particules a connu un essor important : il équipe déjà 600 000 voitures à moteur diesel. A l'horizon 2006, le groupe aura commercialisé 1,7 million de véhicules équipés de filtre à particules.

Le groupe a déjà développé une troisième génération de filtre à particules : le filtre



sans entretien, présenté en juin 2003. Ce filtre bénéficie d'une architecture totalement nouvelle, dite Octosquare, et sera déployé dès 2004 sur les véhicules des deux marques Peugeot et Citroën.

Le filtre à particules a reçu de nombreux prix depuis son lancement :

- Prix Paul Pitsch du magazine AMS, Allemagne
- Prix de l'environnement par le magazine Quattroruote, Italie
- Prix ARBÖ par l'Automobile Club, Autriche
- Prix de l'environnement par l'Automobile Club, Angleterre
- Grand Prix Equip'Auto, France

## PROMOUVOIR LES BIOCARBURANTS

Une meilleure maîtrise des émissions de CO<sub>2</sub> 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 destinés aux moteurs essence ou diesel : les bio diesels (ou Diesters®), constitués d'EMHV (Esters Méthyliques d'Huiles Végétales) 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).

Les biocarburants sont produits à partir de céréales, de betteraves (pour l'éthanol et son dérivé l'ETBE) ou de plantes oléagineuses comme le colza ou le soja (pour le Diester). Ils représentent une opportunité majeure pour limiter les émissions de gaz à effet de serre.

---

En effet, les plantes dont sont issus les biocarburants consomment le CO<sub>2</sub> atmosphérique par photosynthèse pour leur croissance. L'adjonction de biocarburants dans les hydrocarbures fossiles permet ainsi une réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Le groupe estime que 1 000 litres de diesel remplacés par des biocarburants diminuent de 2,5 tonnes les émissions de CO<sub>2</sub>. Les biocarburants limitent également les émissions de certains polluants, comme les particules, qui sont réduites de 20 à 30 % en ajoutant 30 % de Diester dans le gazole.

Le groupe encourage l'utilisation des biocarburants, qui est possible sans modifications techniques pour tous les véhicules Peugeot et Citroën. Il utilise ainsi le Diester 30 (30 % d'EMHV pour 70 % de gazole) pour ses flottes internes.

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.

#### Concept-car et Diester riment avec sport automobile

Déclinaison du concept-car Peugeot RC Carreau (motorisation HDi), présenté au Salon de Genève 2002, la RC Cup sera la grande nouveauté 2004 sur les circuits européens. Plus qu'une nouveauté, la RC Cup est une véritable innovation. En effet, la voiture de compétition associe le moteur HDi et le filtre à particules et les biocarburants, avec une utilisation du Diester à hauteur de 50 % du mélange. Elle dispose d'un châssis monocoque en aluminium, d'un moteur 2.2 HDi développant 178 chevaux placé en position centrale arrière, d'une boîte de vitesses séquentielle 6 rapports, d'un filtre à particules, le tout pour une masse à vide de 790 kilos.



Peugeot RC Cup

Sa mise en œuvre illustre, de manière inédite la compatibilité entre style, performances et respect de l'environnement. Les 25 voitures sont désormais prêtes à accueillir leurs pilotes à l'occasion de 7 manches en France (dans le cadre de la Super Série et de la Série FFSA), puis 2 épreuves «hors championnat» en Europe : en Belgique à Spa, dans le cadre des Rencontres Peugeot Sport et en Espagne à Valence, dans le cadre des World Series.

Le groupe est aussi membre de l'association Club des Villes Diester. Cette association régie par la loi de 1901, existant depuis 1994, agit pour promouvoir l'utilisation du Diester. Le Club des Villes Diester a trois objectifs principaux :

- constituer un réseau d'échanges d'informations autour de l'utilisation du Diester à des taux supérieurs au taux standard de 5 % (principalement au taux de 30 %) ;
- promouvoir le Diester, ses qualités techniques et ses avantages écologiques, auprès de tous les gestionnaires de flottes captives ;

- assurer un rôle d'interlocuteur privilégié auprès des pouvoirs publics français et européens.

#### L'ECO-CONCEPTION POUR UN MEILLEUR RECYCLAGE

PSA PEUGEOT CITROËN prend en compte le recyclage de ses véhicules dès leur conception. C'est l'éco-conception. Il s'agit par exemple d'utiliser des matériaux connus pour leur aptitude au recyclage ou à la valorisation (métaux, certains polymères...), et d'en limiter la diversité afin de faciliter le tri post-broyage.

Pronovial, pour le développement des usages non alimentaires des ressources végétales

Pronovial est une association dont le but est de promouvoir les ressources végétales renouvelables et leurs secteurs d'application non alimentaires (cosmétique, automobile, lubrifiants, emballages, détergents, solvants, agro-matériaux...). Concrètement, Pronovial collecte, traite et publie des informations à forte valeur ajoutée relatives aux marchés, produits et acteurs de ces secteurs et accompagne ses clients

dans leurs réflexions prospectives et projets de développement. Pronovial met à la disposition de ses adhérents (entreprises, institutions, filières agricoles) des services d'information fondés sur l'analyse des sources les plus fiables et sur des avis d'experts reconnus internationalement et notamment une veille d'actualité mensuelle relative aux matières premières renouvelables.

PSA PEUGEOT CITROËN est l'un des membres fondateurs de cette association, au même titre que l'Ademe, Sofiproteol, L'Oréal, Unigrains...

des projets de futurs véhicules. Les pièces ainsi fournies ne contiennent en particulier pas de mercure, cadmium, plomb, ni chrome hexavalent.

Les nouveaux modèles commercialisés par le groupe sont réutilisables et valorisables au moins à 95 % de leur poids moyen.

S'agissant par exemple des polymères, les critères de sélection des matériaux entrant dans la composition des véhicules sont de plus en plus stricts afin de permettre :

- l'utilisation d'une seule famille de matières plastiques 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.

Le groupe applique chacun de ces critères, et respecte également les directives européennes. Depuis 2002, PSA PEUGEOT CITROËN a mobilisé plus de 800 de ses fournisseurs, afin qu'ils s'engagent à produire une attestation de conformité pour l'ensemble de leurs approvisionnements ou un certificat de conformité pour chaque pièce fournie dans le cadre

## LES USINES ET L'ENVIRONNEMENT

---

### DES PRINCIPES FORTS

Sur le plan industriel, le groupe est également engagé dans une politique d'environnement volontariste, visant à ce que l'activité de chaque site industriel garantisse pour son voisinage la protection des milieux naturels et la qualité de vie. Pour maintenir et amplifier les efforts de réduction des pollutions, la stratégie industrielle du groupe intègre la protection de l'environnement dans une perspective d'amélioration continue, fondée sur une organisation rigoureuse, l'allocation de moyens financiers significatifs et un outil de reporting pertinent dénommé «Observatoire de l'Environnement Industriel». C'est ainsi que le groupe intervient efficacement sur les aspects environnementaux les plus significatifs de ses activités. Cette politique est mondiale.

La direction de la prévention et de la gestion des risques comporte un département consacré à l'environnement, qui dispose d'un plan d'investissement spécifique et qui anime et coordonne l'action générale. 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. La direction technique dispose également de spécialistes en environnement dans les différents métiers et d'un pôle d'engineering environnemental qui vient en assistance des usines, notamment lors des projets industriels. En 2003, ce sont ainsi de l'ordre de 500 personnes qui se sont impliquées dans la gestion de l'environnement industriel du groupe.

### UNE POLITIQUE DE CERTIFICATION ACTIVE

Un système de management environnemental est en place sur tous les sites de production du groupe. Il a vocation à obtenir la certification ISO 14001 pour chacun d'entre eux. Cette norme est un standard de management et d'organisation reconnu internationalement. Elle vise 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 personnels sous contrats à durée déterminée qui bénéficient d'une sensibilisation à la prise en compte de l'environnement au cours de leur parcours d'intégration.

Deux nouveaux sites, Metz et Mangualde, ont été certifiés au cours de l'année 2003. Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN comporte ainsi aujourd'hui 22 sites certifiés ISO 14001. Deux autres sites sont engagés dans cette démarche.

Dans le cadre de cette certification, les sites développent une communication transparente avec leur environnement. Cela concerne d'abord les pouvoirs publics, tenus informés des résultats recueillis 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 telles que insonorisation de cheminées, mise en place de murs anti-bruit.

## 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 un niveau inférieur à 1 % du total des émissions de ces composés, toutes sources anthropiques confondues.

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

1. Optimiser les ateliers existants :

- en réduisant, dans le domaine des peintures classiques, la consommation de peintures, et donc de solvants, par la mise en œuvre de matériels à meilleur rendement d'application ;
- en choisissant des peintures à teneurs en solvants réduites ;
- en recyclant les solvants usés.

2. Mettre en œuvre des technologies propres (peintures hydrodiluable, apprêts poudre) dans les nouveaux ateliers.

3. Installer des 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 2003, la

Peintures : des technologies toujours plus propres pour des progrès continus

Depuis 1988, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN s'est engagé dans un processus de réduction des émissions de COV. La première étape a consisté à réaliser des économies de matières et à récupérer les solvants de nettoyage pour les éliminer ou les recycler.

Au cours de la deuxième étape, le groupe a recouru à des technologies propres. Poissy et Porto Real ont ainsi bénéficié de ces technologies, consistant à utiliser des peintures hydrodiluable pour les apprêts et les laques (le pourcentage de solvants passant de 80 % à 15 %) et à incinérer les COV émis par les étuves. Ces solutions ont permis de réduire à Poissy les émissions de 3 500 tonnes en 1998 à 950 tonnes en 2003.

moyenne est tombée à 5,33 kg par véhicule. Pour l'ensemble des usines du groupe dans le monde, l'émission est de 5,62 kg de COV émis par véhicule.

En poursuivant la mise en œuvre systématique des meilleures solutions technico-économiques, le groupe continue à améliorer ses performances et devrait



Nouvel atelier de peinture  
Site de Mulhouse (France)

L'application de ces méthodes à Mulhouse a été l'occasion de les améliorer encore. Dans les apprêts utilisés, il ne subsiste plus aucun solvant, ce qui place le site de Mulhouse au meilleur niveau mondial, avec des rejets prévisionnels de l'ordre de 3 kg par véhicule.

Les prochains équipements industriels du groupe bénéficieront de ces technologies de pointe, notamment la future usine slovaque de Trnava.

dans les prochaines années franchir à la baisse le seuil de 5 kg/véhicule pour tendre à terme vers 4 kg.

En tout état de cause, les limites fixées pour 2007 par la Directive européenne sur la réduction des émissions de COV seront bien entendu respectées.



Tri sélectif des déchets  
Site de Metz  
(France)

Station d'épuration des eaux usées  
Site de Sochaux (France)

### Les autres polluants réglementés sont en baisse

La substitution du fuel par le gaz, (ou par du fuel à basse ou très basse teneur en soufre) a permis de diminuer de 68 % depuis 1995 les émissions de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) des installations de combustion du groupe à l'échelle mondiale.

Ainsi à Vigo en Espagne, les émissions de SO<sub>2</sub> sont passées de 731 tonnes en 1989 à zéro, lorsque le site a remplacé, comme source d'énergie, le fuel (13 500 tonnes en 1989) par le gaz. Cette baisse va se poursuivre dans les prochaines années pour ramener les rejets de SO<sub>2</sub> de 1 040 tonnes en 2003 à 600 tonnes à terme.

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 des émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) de l'ordre de 15 % à l'échelle mondiale depuis 1995. Cette baisse se confirmera dans les prochaines années.

### MAITRISER LA CONSOMMATION D'ENERGIE

L'utilisation d'énergie est au cœur même des process industriels de la construction d'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. Parmi les initiatives 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 2003, de réduire de 39 % la consommation d'eau par véhicule produit.

Chaque site est raccordé au réseau public de traitement des eaux usées ou équipé en interne d'une filière complète d'épuration ; il suit également 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 2003, les résultats des usines France exprimés en flux journaliers de MES et DCO ont été chacun réduits de 55 %. Les risques de pollution par eutrophisation et par

### Traitement et recyclage des effluents et des déchets aqueux en usines de mécanique

A l'occasion de l'investissement de ses deux derniers ateliers de production de moteurs, l'usine de Trémery s'équipe de moyens de traitement de dernière génération utilisant la technique de l'évaporation par concentration des vapeurs.

Ces moyens viendront en complément de ceux qui préexistent sur le site, plus classiques, comme les unités d'ultra-filtration et la station physico-chimique.

La technique de l'évapo-concentration permet de recycler les eaux de machines à laver, utilisées pour le nettoyage de certaines pièces métalliques, limitant ainsi la fréquence de leurs vidanges et le volume d'effluents à traiter sur les unités d'ultra-filtration ou en centre de traitement de déchets.



Station physico-chimique  
Site de Trémery (France)

Elle permet aussi de traiter les effluents des centrales lessivielles et les liquides de coupe aqueux en fin de vie.

A ce stade, l'évapo-concentration génère deux sous-produits qui peuvent encore être valorisés, d'une part un distillat qui peut être réintroduit dans la préparation de nouveaux fluides, d'autre part un concentrat dont les caractéristiques permettent une valorisation énergétique.

Cette technique est également en phase de mise en oeuvre dans l'usine de Metz qui fabrique des boîtes de vitesse.

acidification sont négligeables compte tenu des caractéristiques des effluents des sites automobiles du groupe.

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

La politique mise en oeuvre par le groupe depuis plus de dix ans pour réduire, valoriser, récupérer et recycler les déchets

a permis d'atteindre en 2003 un taux de valorisation des déchets de la production automobile de 76 % 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 quantités de déchets mis en décharge en France : de l'ordre de 66 % en 1989, leur pourcentage est descendu à 15 % en 2003.

Les déchets métalliques (tôles, copeaux...) sont récupérés en quasi-totalité et trouvent des débouchés naturels en sidérurgie ou dans les fonderies. La gestion de ces sous-produits, qui représentent quelque 700 000 tonnes par an, revêt donc un intérêt environnemental, mais aussi économique.

En tenant compte de ces déchets métalliques, le taux de valorisation global des déchets industriels du groupe est de l'ordre de 91 %.

En 2003, les fonderies de ferreux du groupe ont absorbé directement une part importante de ces sous-produits (100 000 tonnes). Indirectement, elles ont également recyclé environ 200 000 tonnes de ferrailles achetées à l'extérieur du groupe.

### CONNAITRE LES SOLS POUR MIEUX LES PROTEGER

Le groupe s'attache à connaître les pollutions anciennes qui peuvent être présentes dans les sols de ses sites.

A l'instigation des pouvoirs publics français, et conformément à la procédure conçue par le Bureau de Recherche Géologique et Minière, le groupe a procédé à une étude de la pollution des sols, sur les sites de Sochaux, Mulhouse, Poissy, Caen, Asnières-sur-Seine, Saint-Ouen, Sept-Fons et Valenciennes. Le groupe a également mené des investigations similaires sur deux autres sites : Trémery et Metz.

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.

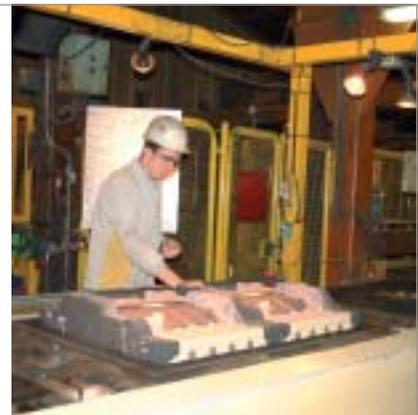
Le groupe poursuit une politique rigoureuse de prévention de la pollution des sols, notamment en dotant les stockages de produits liquides de dispositifs de rétention.

Recyclage interne du sable usé : moins de déchet, et des ressources préservées

L'usine de Charleville génère de l'ordre de 100 000 tonnes de sables de fonderie usés par an. Elle a investi quelques 8 millions d'euros dans une très importante installation de traitement et de recyclage des sables usés de son activité de fonderie d'aluminium.

La gamme comprend un ensemble de pré-traitements mécaniques (déferrisation, broyage, démetalisation, émottage, tri...), puis un traitement en four à lit fluidisé équipé d'une post-combustion avec récupérateur de chaleur et d'un dépoussiéreur à manches.

Le sable usé ainsi traité 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 sont valorisées dans les travaux publics.



Moule en sable régénéré pour carters cylindres  
Site de Sept-Fons (France)

Cette installation est entrée en production au cours de l'année 2003, elle a permis de traiter la moitié de la production de sables usés du site, soit 50 000 tonnes.

Une opération de même envergure a été conduite à la fonderie de Sept-Fons, avec un procédé de traitement mécanique aux résultats également très probants : 60 % du sable a été recyclé en 2003 sur ce site, soit 39 000 tonnes.



Moteur diesel HDi 2.1



Site de Porto Real (Brésil)



ASSUMER  
SES RESPONSABILITES  
A L'EGARD DE LA SOCIETE



## CONSTRUIRE DES VOITURES SURES POUR TOUS

---

La sécurité des automobilistes et des autres usagers de la route est une préoccupation majeure de PSA PEUGEOT CITROËN. En 2003, le groupe y a consacré près de 10 % du budget de recherche et développement de la branche automobile. PSA PEUGEOT CITROËN poursuit en permanence la recherche de solutions permettant de prévenir l'accident (sécurité active) et de réduire ses conséquences pour les usagers (sécurité passive). Le groupe joue pleinement son rôle d'acteur de la sécurité routière en étudiant les facteurs humains, déterminants dans la chaîne de l'accident et en proposant des aides à la conduite pertinentes destinées à assister les conducteurs dans leur tâche. Il entretient également des contacts étroits avec les pouvoirs publics en charge des infrastructures et fait des propositions innovantes dans ce domaine.

### **LE CONDUCTEUR AU CŒUR DU SYSTÈME**

Il n'y a pas de sécurité automobile sans responsabilisation des automobilistes. Le comportement du conducteur, sa capacité à maîtriser son véhicule et à percevoir l'environnement sont des facteurs clefs de la sécurité routière.

L'automobile d'aujourd'hui propose de nombreuses fonctions destinées à faciliter la conduite, à la rendre plus agréable et confortable. Pour que le conducteur soit à tout moment concentré sur sa tâche de conduite, PSA PEUGEOT CITROËN met au point des dispositifs d'aide à la conduite qui participent à la sécurité du conducteur et des occupants au même titre que ses équipements, permettant une meilleure maîtrise du véhicule, l'ESP, l'ASR, etc..

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

#### **Eviter l'accident, un «enjeu vital»**

La sécurité primaire ou active constitue un axe essentiel des recherches du groupe PSA PEUGEOT CITROËN puisque l'évitement de l'accident constitue à l'évidence la première des priorités. Au demeurant, les études accidentologiques du LAB (Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique et d'étude du comportement humain, commun à PSA PEUGEOT CITROËN et Renault) révèlent que près de 40 % des victimes d'accidents mortels n'auraient pu être sauvés par les seules mesures de sécurité passive. S'appuyant sur

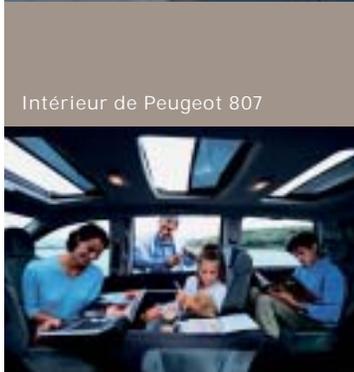
les qualités mondialement reconnues de sa production, le groupe continue d'améliorer le compromis confort/comportement dynamique qui est synonyme de sécurité. Les qualités intrinsèques des voitures Peugeot et Citroën représentent une référence dans ce domaine. Le tout nouveau train arrière qui équipe la Peugeot 407 en est la parfaite illustration. La technologie mise en œuvre assure un positionnement rigoureux de chaque roue, en statique comme en dynamique, garantissant l'équilibre de la voiture en toutes circonstances.

L'ABS (Anti Blocking System) est généralisé à toutes les gammes et représente 90 % des volumes en Europe. En 2003, la diffusion du système ESP (Electronic Stability Program) s'est poursuivie au sein des gammes Peugeot et Citroën. Ce dispositif intervient en complément de sécurité sur des plateformes au comportement déjà très sûr. Il permet d'aider les conducteurs à maîtriser leur véhicule lorsqu'ils se sont mis, malgré tout, en situation de dérive pouvant conduire à une sortie de route.

Les études menées dans les domaines de l'ergonomie cognitive (ergonomie des échanges d'informations entre le



Simulation d'un essai de choc latéral sur Peugeot 307



Intérieur de Peugeot 807



Test de freinage sur piste multi-adhérences au Centre technique de Belchamp (France)

conducteur et son environnement) et posturale sont prises en compte dès le début des projets afin d'aboutir à des prestations de confort exceptionnelles, pour tous les occupants, quels que soient leur âge et leur morphologie.

L'expertise dans le domaine cognitif garantit la bonne prise en compte des informations fournies par le véhicule au conducteur, quelles que soient les conditions, assurant ainsi la sérénité dans l'exécution des tâches de conduite.

### Les tests sur circuits

PSA PEUGEOT CITROËN dispose de deux centres d'essais d'un haut niveau de technicité. Au sein de ces deux

installations, il est possible de reproduire toutes les conditions de roulage imaginables et de soumettre les véhicules à des contraintes maximales, dans le souci d'assurer un très haut niveau de sécurité aux véhicules testés. Les ingénieurs de PSA PEUGEOT CITROËN disposent dans ces domaines d'une expertise au meilleur niveau mondial. Parmi ces pistes d'essais, on peut mentionner la piste multi-adhérences de Belchamp qui permet de simuler des conditions de roulage hivernales en été et ainsi de tester le freinage en conditions réelles tout au long de l'année. Notons également la piste «synthèse comportement», destinée à la mise au point des systèmes d'ESP (contrôle de stabilité) et d'ASR

(système d'anti-patinage). Toutes les conditions de routes peuvent ainsi être recréées pour valider les progrès apportés aux véhicules.

## LA SECURITE PASSIVE : DES VOITURES AU MEILLEUR NIVEAU MONDIAL

### Des plates-formes et structures conçues pour protéger

Dans toutes les situations où l'accident ne peut être évité, les véhicules Peugeot et Citroën offrent une protection des occupants parmi les meilleures au monde. Dès la conception des plates-formes communes du groupe et tout au long des projets, la sécurité passive représente l'une des principales contraintes de dimensionnement. En effet, quelle que soit la configuration des collisions, frontales, latérales, arrière ou encore retournement, les caractéristiques de résistance et d'absorption d'énergie des structures permettent aux occupants de bénéficier d'une protection de haut niveau.

L'habitacle est traité comme une véritable cellule de survie munie de dispositifs de retenue sophistiqués.

### **Des systèmes de retenue efficaces pour protéger tous les occupants**

Quel que soit l'âge et la place des occupants, la protection est optimisée. Des fixations ISOFIX, garantissant la bonne utilisation des sièges pour enfants, jusqu'aux ceintures à limiteurs d'effort à 450 DaN et aux airbags à deux niveaux d'énergie sur certains modèles, tout est calculé pour que chaque passager de la voiture bénéficie du meilleur niveau de protection.

Les limiteurs d'effort équipant déjà les ceintures à l'avant font maintenant leur apparition aux places arrière. Ils permettent de contrôler la retenue des occupants en limitant les contraintes sur le thorax afin de réduire encore la fréquence des blessures thoraciques et abdominales. Ces systèmes permettent de mieux protéger les personnes âgées impliquées dans des accidents sévères.

L'optimisation des airbags se poursuit avec l'apparition de générateurs à deux niveaux d'énergie en fonction de la sévérité du choc. La Peugeot 407 propose jusqu'à neuf airbags dont un tout nouvel airbag de colonne destiné à protéger les genoux du conducteur.

Les données du LAB démontrent que, encore aujourd'hui, près de 20 % des personnes victimes d'accident mortel ne portaient pas leur ceinture de sécurité. Toutes les incitations à l'utilisation de la ceinture de sécurité représentent donc une réelle contribution à la sécurité des occupants. Les témoins de non bouclage de ceinture alertent le conducteur lorsque l'une des ceintures n'est pas bouclée. En cas de non bouclage de la ceinture du conducteur, celui-ci est alerté par un signal sonore et visuel dès que le véhicule roule à une certaine vitesse. Côté passager avant, une alerte est fournie après détection de présence. Ce type de dispositif apporte une vraie fonction de sécurité.

Des repose-pieds actifs participent, en cas d'accident, à la prévention des lésions graves au niveau des chevilles, souvent invalidantes et longues à traiter.

Enfin, des appuie-têtes et dossiers actifs atténuent l'incidence des chocs arrière modérés qui génèrent des lésions lourdes et difficiles à traiter.

La protection des piétons est intégrée au début de chaque projet de nouveau véhicule. La structure avant ainsi que le style prennent en compte la collision

### **La protection des enfants**

En 2003, le groupe a totalement renouvelé l'offre de dispositifs de retenue des enfants. Peugeot et Citroën proposent en effet une toute nouvelle gamme de sièges et rehausses pour chaque âge de l'enfant, garantissant une protection optimale dans toutes les configurations de chocs en prenant en compte les dernières évolutions technologiques.

La généralisation des points d'ancrage ISOFIX participe à l'installation correcte de ces dispositifs dans les voitures. Ceci est primordial puisque la bonne mise en œuvre des sièges enfants par les utilisateurs est un facteur essentiel de sécurité.

avec un piéton en respectant les préventions réglementaires. Des tests sont effectués sur le capot, les pare-chocs et la jupe basse du véhicule afin de rendre les contacts les moins agressifs possibles en cas de choc avec un piéton. Cette mise au point représente une contrainte forte sur la conception du bloc avant et le style des voitures et doit être menée en tenant complètement compte des autres configurations de chocs.

## LES SYTEMES D'ASSISTANCE

PSA PEUGEOT CITROËN propose déjà sur certains modèles une fonction «Appel d'urgence». En cas d'accident ayant déclenché l'ouverture des airbags, le véhicule est capable de mettre en relation le conducteur avec un service d'assistance disponible 24 h/24 h. Grâce au GPS et au téléphone mobile GSM embarqué, l'assistance est capable de localiser à distance le lieu de l'accident, même si le conducteur a perdu connaissance. Cette fonction peut apporter une contribution considérable à l'efficacité de l'intervention des secours.

### Sécurité automobile : faits & chiffres

Deux centres d'essais routiers : Belchamp (Doubs) et La Ferté-Vidame (Eure et Loir).	25 000 simulations numériques de crash par an (synthèse et sous-systèmes)
18 millions de km d'essais routiers en 2003 (450 fois le tour de la Terre)	175 000 heures de calcul par simulation sur super ordinateur Cray (simulation de crashes complets)
Une piste multi-adhérences brevetée pour le freinage	Une puissance de calcul dédiée aux études de sécurité de 1 013 gigaflops contre 160 gigaflops fin 1999 (1 gigaflop = 1 milliard d'opérations/seconde)
Une piste «synthèse comportement» pour ESP/ASR	60 mannequins de crash test (valeur unitaire : 150 000 euros)
Un centre de sécurité passive avec catapulte de synthèse, rétro-catapulte, banc choc piétons, etc.	La sécurité chez PSA PEUGEOT CITROËN, c'est plus de 10 % du budget R&D de la branche automobile.
750 crash tests complets et 500 essais physiques sur sous-systèmes automobiles en 2003	

## AGIR POUR LA SECURITE ROUTIERE

Pour PSA PEUGEOT CITROËN, l'enjeu majeur du progrès de la sécurité routière est aujourd'hui l'amélioration du comportement au volant du conducteur. C'est pourquoi le groupe continue d'investir dans la connaissance des facteurs humains en matière d'accidentologie et développe des actions de sensibilisation visant à promouvoir des comportements plus sûrs.

### S'ENGAGER AVEC LES ACTEURS DE LA SECURITE ROUTIERE

#### Faire progresser la sécurité routière avec l'Education Nationale

Dans le cadre du renouvellement de l'accord cadre formalisant la collaboration du groupe avec le Ministère français de l'Education Nationale, les parties signataires se sont engagées à mettre en place des actions de sensibilisation des jeunes à la sécurité routière. Ces actions sont mises en œuvre par des conventions impliquant les académies, les sites industriels du groupe et les directions régionales des marques.

#### Un partenariat Citroën avec la Prévention Routière

En partenariat avec la Prévention Routière, la marque Citroën a publié une

Lutter contre l'alcool au volant : des retours de soirée covoiturés pour les jeunes

Depuis 1999, Citroën soutient l'association Voiture & Co qui organise depuis 2000 des retours de soirée sécurisés. L'association propose aux jeunes de se faire raccompagner par des conducteurs qui se sont soumis préalablement aux tests d'alcoolémie proposés par l'association. Les passagers qui n'ont pu trouver de conducteurs sont raccompagnés par des véhicules Citroën. En 2003, Voiture & Co a



participé à l'animation de près de cinquante événements, contribuant par la diffusion de plaquettes, de tests gratuits et la présence de ses équipes à sensibiliser les jeunes aux dangers de l'alcool au volant.

brochure «L'enfant en voiture» destinée à sensibiliser les parents aux risques encourus par leurs enfants lorsqu'ils ne sont pas correctement attachés.

Edité à plus d'un million d'exemplaires, ce document est aussi disponible sur Internet ([www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr)) et diffusé par les comités départementaux de la Prévention Routière.

### POURUIVRE LES ACTIONS DE SENSIBILISATION DEJA ENGAGEES

#### Les jeunes et le volant

En 2003, le groupe a lancé le déploiement progressif sur ses sites du dispositif «Conduite Sécurisée». Il consiste à offrir aux salariés du groupe ainsi qu'aux jeunes conducteurs de la

région titulaires récents du permis de conduire, la possibilité d'améliorer la sécurité de leur comportement au volant. Les stages sont gratuits et alternent séances pratiques et théoriques permettant de mieux comprendre ses propres limites et celles de son véhicule. En Espagne, une nouvelle campagne de formation à la «Conduite Sécurisée» touchant 2 700 jeunes a été réalisée en partenariat avec le gouvernement de la province espagnole de Galice. En 2003, le programme a inclus des journées dédiées aux personnes handicapées.

Le site de Mulhouse a par ailleurs organisé l'opération «Volant sécurité», en collaboration avec l'Automobile Club d'Alsace, permettant de former près de cinq cents personnes parmi lesquelles de nombreux jeunes récemment recrutés.

### «Conduire juste» avec Peugeot

En 2003, la marque Peugeot a poursuivi son partenariat avec l'école de conduite Jean-Pierre Beltoise. Plus de cinq cents personnes ont bénéficié gratuitement d'un stage «Peugeot Conduire juste». Ce stage d'une journée porte sur la connaissance des éléments de sécurité active et passive du véhicule et permet de réaliser différents exercices pratiques tels que freinage et estimation de distance. Avec le stage «Peugeot Conduire juste», la marque a choisi d'aller plus loin en formant ses équipes commerciales en vue de leur permettre de mieux sensibiliser la clientèle aux enjeux de la sécurité routière.

### Un challenge «Bon conducteur» avec Gefco

Gefco, la filiale logistique du groupe, a réédité auprès de l'ensemble des conducteurs de camion le challenge «Bon conducteur». Organisée sous forme de concours, cette opération vise à récompenser chaque année les meilleures performances en matière de respect de la réglementation routière européenne et de sinistralité. Le challenge permet également d'affiner la connaissance des résultats en matière de conduite responsable et de déterminer les actions de formation les mieux adaptées.



Miroir de surveillance enfants sur Citroën C8



Stage de sensibilisation des conducteurs Site de Vesoul (France)



Peugeot 407 : premier véhicule de la marque équipé de 9 airbags

## CONTRIBUER A LA QUALITE DES MOBILITES

---

La mobilité des biens et des personnes conditionne aujourd'hui l'accès au travail, à la santé, à la culture ; elle représente un facteur de développement économique et social important pour les pays les moins avancés ; tout indispensable qu'elle soit, elle pose néanmoins des questions majeures parmi lesquelles l'accès de tous à la mobilité et la fluidité du trafic automobile. PSA PEUGEOT CITROËN contribue à la recherche de réponses adaptées, soutient la progression des connaissances et la mise en œuvre d'expériences innovantes.

### **INSCRIRE LA MOBILITE DURABLE DANS LA REALITE QUOTIDIENNE**

#### **Premier constructeur de véhicules électriques**

Avec plus de 9 000 véhicules produits depuis 1995, PSA PEUGEOT CITROËN est le premier constructeur au monde de véhicules électriques. Propre et silencieux, le véhicule électrique est particulièrement bien adapté au milieu urbain pour le transport des personnes et la livraison des marchandises en centre-ville. De nombreuses collectivités urbaines, des organismes publics ont choisi d'équiper leur flotte automobile. Le groupe participe à plusieurs expériences

innovantes fondées sur de nouveaux usages du véhicule, parmi lesquelles LISELEC à La Rochelle qui propose un accès en libre service à un parc de véhicules électriques et ELCIDIS, système de livraison de marchandises en centre-ville utilisant des véhicules utilitaires électriques.

#### **«Rouler durable» avec les personnels du groupe**

#### **Covoiturage pour les salariés de Vélizy et de Poissy**

PSA PEUGEOT CITROËN est particulièrement engagé en faveur du covoiturage. Lancé en 1998 sur le centre technique de Vélizy, près de 400 collaborateurs soit 10 % des effectifs du site, recourent aujourd'hui régulièrement à ce système. Situé en banlieue parisienne, le site de Vélizy connaît des difficultés de circulation aux heures de pointe ainsi que des difficultés de parking. Par ailleurs, il est mal desservi par les transports en commun. Chaque véhicule charge en moyenne 3 personnes qui partagent les frais liés au déplacement ou alternent l'usage de leur véhicule. Les collaborateurs qui proposent leur véhicule en covoiturage bénéficient d'une place prioritaire sur le parking du site. Ce système aujourd'hui bien établi sur Vélizy

contribue à améliorer les conditions de circulation à proximité du centre. Le nouveau Pôle Tertiaire de Poissy s'est équipé d'un logiciel spécifique et souhaite promouvoir plus largement cette solution auprès des personnels du site.

#### **Diagnostique déplacements pour les sites du groupe**

En 2003, le site de Sochaux a réalisé une étude préparatoire en vue de réaliser un Plan de Déplacement Entreprise (PDE). Une convention a été signée avec la Maison du Temps et de la Mobilité de la ville de Belfort en vue de définir sur 2004 le contenu de ce plan. Son objectif vise à rationaliser les déplacements à l'intérieur et autour du site de Sochaux, à abaisser le nombre d'accidents lors des trajets domicile/travail. Des solutions innovantes, intégrant les transports urbains comme des alternatives telles que le covoiturage, et fondées sur une meilleure information des salariés seront étudiées en vue d'une mise en place dès 2005.

#### **Soutenir une expérience de Centrale de Mobilité**

En 2003, le groupe a apporté son soutien au projet de Centrale de Mobilité lancé par Voiture & Co et initié dans le cadre

de l'appel à projet «Mobilité urbaine pour tous» du Ministère des Transports. Ce projet vise à mettre en place un pôle de services permettant aux individus d'accéder à différents moyens de déplacements en région parisienne. Le pôle comprendra un service de conseil personnalisé en mobilité (trafic, tarifs, temps de parcours, état du réseau en temps réel,...), un dispositif de covoiturage, un service de location et d'entretien de vélos ainsi que deux bureaux de Mobilité annexes à la centrale. Des services complémentaires tels que l'auto-partage et le transport à la demande pourront être développés par la suite.

**FAIRE PROGRESSER LES CONNAISSANCES ET CONDUIRE DES EXPERIMENTATIONS POUR AMELIORER LES MOBILITES URBAINES**

**L'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM)**

L'IVM est une association loi 1901 créée en juin 2000 par PSA PEUGEOT CITROËN. Doté d'un Conseil scientifique pluridisciplinaire, l'IVM lance des expériences et suscite des recherches en France et à l'étranger et des projets innovants à caractère social, organisationnel et



technique, contribuant à l'amélioration des mobilités urbaines. L'IVM, lieu d'action et de réflexion a vocation à rassembler autour de projets concrets les différents acteurs de la ville : urbanistes, scientifiques, pouvoirs publics, acteurs privés, associations. Ses 10 projets en cours s'articulent autour de 3 orientations majeures : accès à la mobilité, amélioration des performances et des qualités de la mobilité, progression des savoirs, cultures et civilités liés à la mobilité.

**Le programme Mobilité et Insertion de l'IVM**

**L'accès à la mobilité, un véritable droit générique**  
Individualisation des rythmes de vie,

multiplication des activités, extension des territoires de travail et de loisir font de la mobilité un ingrédient indispensable à l'insertion sociale et professionnelle des individus comme l'a démontré une étude nationale réalisée en 2003 par l'IVM avec le soutien de l'Observatoire Social de Lyon et de l'Université de Rennes. Depuis janvier 2002, l'IVM conduit avec différents partenaires publics et privés un programme de recherche et d'expérimentations, destiné à favoriser par la mobilité le retour à l'emploi des exclus socioprofessionnels.

C'est ainsi qu'un système de transport à la demande a été mis en place dans une association de réinsertion par le travail, Abeilles Aide & Entraide. Fonctionnant en

---

2003 pour la première fois en année pleine, ce système met en oeuvre deux minibus et un logiciel adapté. Il permet aux bénéficiaires d'accéder plus facilement aux lieux de missions, de démarches administratives, de formation ou de santé.

### **L'exposition «Bouge l'architecture !»**

#### **Performance et qualité des mobilités dans la ville moderne**

Dans une ville de plus en plus étalée, complexe, la mobilité dépend de la qualité et de l'articulation des espaces, des lieux, des temps et des moyens du mouvement. L'exposition «Bouge l'architecture !» met l'accent, en vue de les promouvoir, sur d'authentiques améliorations réalisées par des concepteurs de tous pays.

Inaugurée au Mondial de l'Automobile 2002 à Paris, cette exposition a été présentée en 2003 dans différentes villes européennes où elle a donné lieu à l'organisation de colloques et d'échanges sur le thème de la mobilité urbaine. Elle a également représenté la France à la première Biennale Internationale d'Architecture de Rotterdam. En 2004, «Bouge l'architecture !» poursuit son itinérance dans plusieurs villes du monde, en Chine notamment où un colloque

international sur les enjeux des mobilités urbaines sera organisé à Pékin en octobre.

### **Concours international étudiant «Faciliter la ville»**

#### **Faire progresser les savoirs et les civilités liés à la mobilité**

Toutes les villes du monde doivent faire face aux enjeux suscités par les nouveaux besoins de mobilité. Quelles solutions mettent-elles en oeuvre ? Comment tirer parti de leurs expériences ? Comment les partager ? Tous les deux ans, l'IVM organise un concours international sur les mobilités urbaines, ouvert aux étudiants qui réalisent une étude thématique sur le terrain. En 2003, un projet de centrale de mobilité à Barcelone ainsi qu'une étude visant à faciliter l'accès des péri-urbains au centre de Grenoble ont été primés.

## S'INTEGRER DANS LES TERRITOIRES

---

PSA PEUGEOT CITROËN s'engage auprès des communautés voisines de ses implantations.

### **CONTRIBUER A LA PROGRESSION DES SYSTEMES EDUCATIFS**

#### **Des centres de formation à la maintenance automobile**

Depuis 1999, PSA PEUGEOT CITROËN, met en place en partenariat avec le Ministère de l'Éducation Nationale des centres de formation à la maintenance automobile dans différents pays du monde où les savoir-faire techniques sont insuffisants. Dédiés à la formation des réseaux du groupe, ils sont systématiquement ouverts à la formation des enseignants et étudiants locaux.

Six centres sont déjà opérationnels au Mexique, au Brésil et en Chine. En 2003, ils ont formé près de 1 000 personnes dont 230 enseignants et étudiants locaux. Ces chiffres sont amenés à croître, en Chine notamment où 300 professeurs de l'enseignement technique de la province du Hubei bénéficieront entre 2004 et 2006 de formations sur les techniques de production d'automobiles.

En 2004, un campus des métiers destiné à former les salariés du futur site de

PSA PEUGEOT CITROËN à Trnava sera ouvert en Slovaquie. Le groupe fournira les équipements nécessaires aux lycées et universités partenaires du projet, des enseignants slovaques y seront également formés.

#### **Le dispositif «Professeurs techniques sans frontières»**

En complément, le groupe anime avec l'Éducation Nationale française un dispositif permettant de dispenser à l'étranger des formations techniques de courte durée. Deux à trois enseignants techniques locaux sont systématiquement intégrés parmi les douze auditeurs de chaque session. En 2003, les «Professeurs techniques sans frontières» ont délivré 26 semaines de formation au Sénégal, à Cuba, en Algérie, au Chili, en Colombie, au Koweït, en Angola. En 2004, le dispositif devrait couvrir 14 pays.

### **REPOINDRE AUX DIFFERENTS BESOINS DES COMMUNAUTES LOCALES**

#### **Situations d'urgence**

En 2003, PSA PEUGEOT CITROËN a contribué à l'effort international de lutte contre le Syndrome Respiratoire Aigu Sévère (SRAS) décelé pour la première fois en Chine, en effectuant un don

financier à l'Institut de Virologie de Wuhan. Le groupe a également fait un don financier aux autorités iraniennes, à la suite du tremblement de terre qui a détruit en décembre 2003 la ville de Bam dans le sud-est de l'Iran. Ce don a été affecté à la reconstruction d'un hôpital.

#### **Amélioration des conditions de vie et formation des jeunes**

Au Brésil, à travers les Fondations Porto Real et Confiar, le groupe a continué à soutenir des initiatives dans les domaines sanitaire, de l'éducation, de l'environnement. De nouveaux projets en faveur de l'alphabétisation et de la formation informatique ont par ailleurs vu le jour. Le Centre de production a également rejoint le Comité de Responsabilité Sociétale de la Région Sul Fluminense (sud de l'État de Rio). En Argentine, PSA PEUGEOT CITROËN a poursuivi son soutien aux écoles primaires et établissements techniques de la région à travers de nombreux dons de matériels et équipements informatiques et mécaniques. Des matériaux de construction ont ainsi été fournis à la municipalité et aux associations de la ville de Tres de Febrero en vue de contribuer à la réhabilitation d'un quartier particulièrement défavorisé.

Atelier de réparation Citroën  
(Brésil)



Citroën Jumper du Samu social



Formation en maintenance  
Site de Saint-Ouen (France)

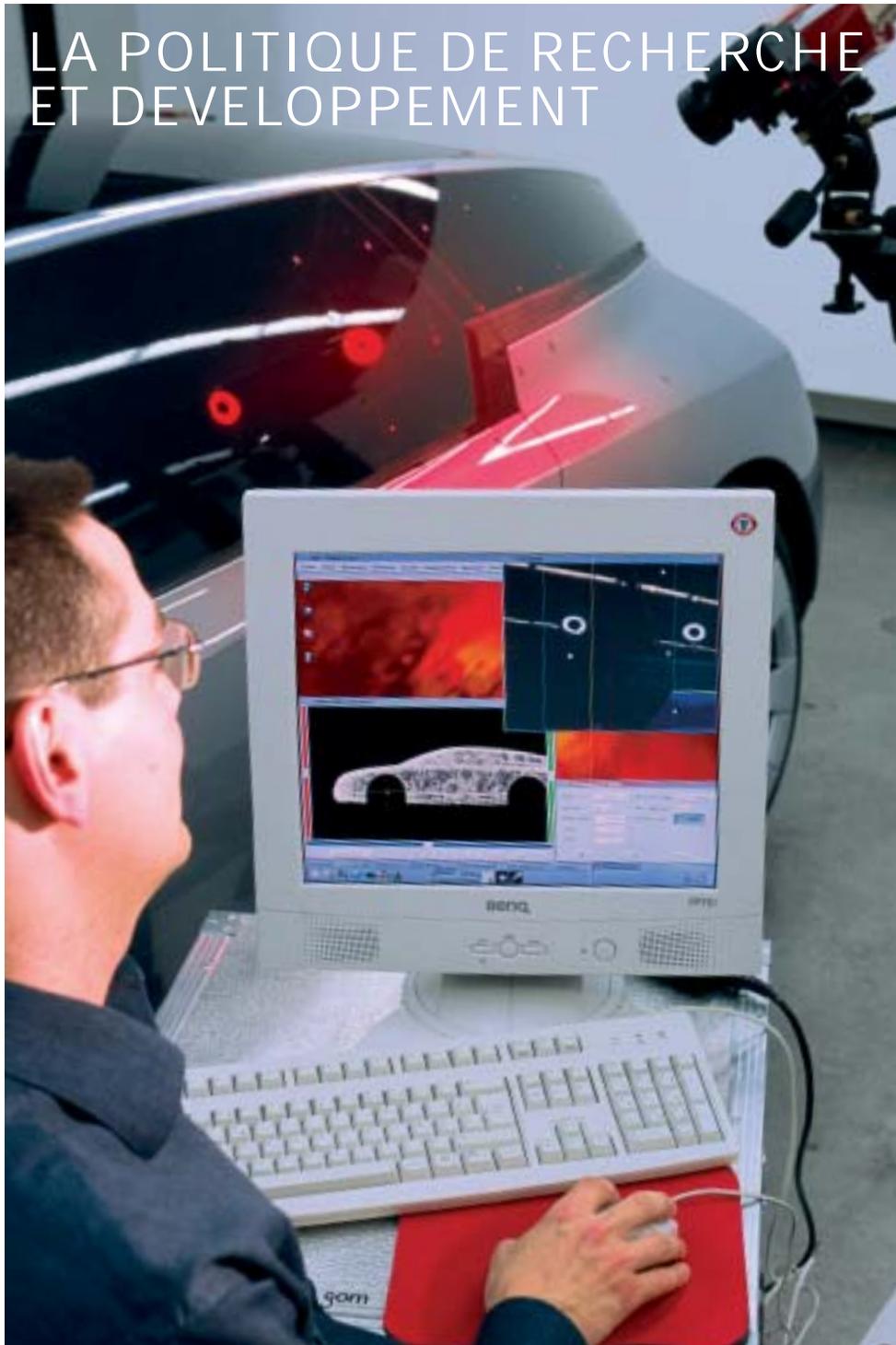
### Lutte contre les exclusions

En complément à un partenariat portant sur le renouvellement de la flotte de véhicules du Samu Social de Paris, le groupe a apporté son soutien à des associations œuvrant par la mobilité contre l'exclusion sociale et professionnelle ou en faveur de la qualité de vie des handicapés. Ces associations interviennent dans différents domaines : séjours de courte durée pour jeunes handicapés, réponses aux besoins de déplacements de personnes âgées, assistance aux enfants des rues, développement d'un transport à la demande pour personnes en insertion par le travail, location sociale de véhicules pour personnes en insertion, auto-écoles sociales, visites d'enfants à des parents incarcérés.

### Engagement des personnels

Parmi les nombreuses actions de solidarité conduites localement, le groupe soutient en Grande-Bretagne à travers le Peugeot Citroën Charity Trust, des projets solidaires proposés par ses personnels. En 2003, plus de cinquante initiatives ont été accompagnées au moyen de bourses financières. En 2003 également, PSA PEUGEOT CITROËN a reconduit son soutien en faveur de la Macmillan Cancer Relief, association britannique spécialisée dans la lutte contre le cancer.

# LA POLITIQUE DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT



La politique de Recherche et Développement de PSA PEUGEOT CITROËN est fondée sur plusieurs principes : contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, participer à l'amélioration de la qualité de l'air, faire progresser la sécurité des personnes et des biens et développer de nouveaux concepts automobiles. Le groupe s'efforce d'identifier et de privilégier les technologies utiles pour tous parmi les technologies de demain. Les innovations technologiques du groupe sont toujours audacieuses, mais pragmatiques et ne s'entendent que sur de grands volumes. L'ensemble des clients de PSA PEUGEOT CITROËN doit profiter des bénéfices du progrès technologique.

L'enjeu majeur de ces technologies, qu'elles soient court ou long terme, est de contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Le groupe a déjà prouvé ses bons résultats dans ce domaine grâce aux évolutions de ses moteurs, avec notamment le HDi. Mais les recherches se poursuivent : boîtes de vitesses pilotées, véhicules hybrides, pile à combustible, autant de voies sur lesquelles les chercheurs du groupe travaillent.

Le groupe participe activement aux programmes de la recherche publique européenne et française concernant le volet transport du sixième Programme Communautaire de Recherche et Développement, et mobilise par ailleurs les compétences de nombreux laboratoires dans le monde.

## LA TECHNOLOGIE POUR TOUS

### LE HDI, EN CONSTANTE AMÉLIORATION

La réputation de PSA PEUGEOT CITROËN comme diéséliste majeur en Europe s'appuie sur une politique d'innovation portant tant sur le moteur lui-même que sur les techniques de dépollution mises en œuvre.

PSA PEUGEOT CITROËN a d'ores et déjà produit plus de 4 millions de moteurs diesel dotés de l'injection directe à haute pression et à rampe commune. Le succès des moteurs HDi du groupe est fondé sur :

- une économie de consommation de 20 % par rapport à un moteur diesel à pré-chambre, induisant une diminution équivalente des émissions de CO<sub>2</sub> ;
- un agrément de conduite obtenu par un couple disponible à bas régime, dans un environnement sonore et vibratoire qui n'a plus rien à envier au moteur essence ;
- un excellent bilan environnemental obtenu par la maîtrise précise de la combustion que permet le «common rail» et par l'utilisation de systèmes de dépollution très performants.

Les recherches sur le moteur diesel sont continues, afin de poursuivre les efforts réalisés sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Le groupe possède désormais une offre de véhicules bénéficiant de moteurs à très bas niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> (inférieur ou égal à 120g de CO<sub>2</sub> par km parcouru). Plus de 200 000 exemplaires de 206 et C3 HDi 1,4 litre émettant respectivement 113g et 110g de CO<sub>2</sub>/km ont déjà trouvé acquéreur. Le groupe compte produire et commercialiser 1,7 million de véhicules à très faibles émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2006.

La technologie HDi, à la pointe de la réduction des consommations, est allié depuis 2000 à un système de dépollution, le filtre à particules (FAP), qui éradique définitivement les particules diesel – quelle que soit leur taille – en les ramenant en-dessous du seuil de mesure. Lancé en 1<sup>ère</sup> mondiale sur la Peugeot 607, le FAP équipe également aujourd'hui les Peugeot 307, 407 et 807 et les Citroën C5 et C8. Fin 2003, le groupe a vendu 600 000 véhicules dotés de FAP et prévoit d'atteindre 1,7 million d'unités d'ici 2006, le FAP ne nécessitant plus d'entretien dorénavant.

### LES MOTEURS ESSENCE

PSA PEUGEOT CITROËN, dans le cadre notamment de sa coopération avec BMW, travaille sur les moteurs essence. Ces recherches ont pour but d'améliorer les performances de ces moteurs (agrément, silence, encombrement), tout en réduisant les consommations et de fait les émissions de CO<sub>2</sub>. Les futurs moteurs EP, utilisant l'injection directe suralimentée, seront au meilleur niveau mondial en matière de dépollution.

### LA BOITE MCP

PSA PEUGEOT CITROËN va lancer une toute nouvelle boîte de vitesses mécanique pilotée, sur une base mécanique à 6 vitesses. Cette boîte, pouvant également être utilisée en mode manuel, utilise un embrayage et un pilotage des passages des rapports à base d'actionneurs électro-hydrauliques. La nouvelle boîte MCP offrira des performances exceptionnelles et un agrément de conduite remarquable. Les réductions de consommation attendues sont de l'ordre de 5 % en mode normal d'utilisation. La boîte MCP sera déployée

progressivement sur les moteurs essence et diesel des voitures des deux marques Peugeot et Citroën.

En tout, ce sont 430 millions d'euros qui seront investis et 150 salariés du groupe travaillent au développement de ce projet. La boîte MCP sera fabriquée dans un nouvel atelier de Valenciennes. Cette unité emploiera 960 personnes.

PSA PEUGEOT CITROËN a pour objectif la production de 400 000 unités par an.

## LES HYBRIDES

La recherche en matière de véhicule hybride est une priorité pour PSA PEUGEOT CITROËN. En 2004, le groupe proposera un premier niveau d'hybridation, le Stop and Start. Véhicule fonctionnant avec une motorisation thermique associée à une machine électrique de faible puissance (un alterno-démarrreur), le moteur du Stop and Start présente la particularité de s'arrêter dès que le véhicule est à l'arrêt (feu rouge ou embouteillage) et de redémarrer automatiquement dès que le conducteur le demande.

## Lutter contre l'hypovigilance et la distraction

En 2003, PSA PEUGEOT CITROËN a présenté un dispositif original d'aide à la conduite destiné à éviter des accidents, sur voies rapides et autoroutes, lorsque le conducteur est en situation d'hypovigilance. Grâce à des capteurs infra-rouges parfaitement intégrés derrière le pare-choc avant, la voiture «lit la route» en permanence et alerte le conducteur d'une sortie de voie (involontaire), évitant ainsi de nombreuses situations à risques.

Sur la base de cette technologie, PSA PEUGEOT CITROËN a proposé aux pouvoirs publics un procédé qui permet à la voiture de lire des bandes



Simulation de lecture des codes à barres routiers

blanches disposées transversalement sur le sol, formant des codes barres routiers. Le passage sur ces codes barres permet de transmettre au véhicule des informations qui s'affichent au tableau de bord, en complément de la signalisation existante.

## PSA PEUGEOT CITROËN rejoint AUTOSAR

PSA PEUGEOT CITROËN a rejoint le 11 décembre 2003 le consortium AUTOSAR (Automotive Open System Architecture), dont l'objectif est la réalisation d'un standard international pour l'architecture électrique et électronique des véhicules, en partenariat entre constructeurs automobiles et équipementiers. Le groupe adhère ainsi à un consortium réunissant BMW, DaimlerChrysler, Ford, Volkswagen, Toyota, Bosch, Continental et Siemens VDO. Ce partenariat permettra de spécifier et de fournir un standard d'architecture logicielle, commun à tous

les membres du consortium. Les domaines pris en compte comprennent l'électronique de carrosserie, des groupes moto-propulseurs, des trains roulants ainsi que les systèmes multimédia, la télématique et les interfaces homme-machine.

Pour PSA PEUGEOT CITROËN, cette adhésion à AUTOSAR s'inscrit dans sa stratégie de simplification-standardisation des fonctions électroniques. Il s'agit également de réaliser d'importants gains en matière de coût et de temps de développement, ainsi que de progresser en matière de fiabilité ou de robustesse des systèmes électroniques embarqués.

## LA TECHNOLOGIE POUR DEMAIN

---

### LA PILE A COMBUSTIBLE

La pile à combustible (PAC) s'inscrit dans la stratégie environnementale de PSA PEUGEOT CITROËN. Cette technologie prometteuse est appelée à jouer un rôle dans l'automobile à l'horizon 2015/2020.

Les avantages de la pile à combustible sont nombreux : réduction des émissions de CO<sub>2</sub> participant à la maîtrise de l'effet de serre, amélioration de la qualité de vie en ville, grâce au silence et à la suppression des émissions polluantes locales (NO<sub>x</sub>, particules...). Les véhicules PAC sont des véhicules zéro émission (ZEV).

Cette technologie, au fort potentiel d'évolution, doit cependant relever de nombreux défis techniques et économiques avant d'être commercialisée. Au-delà du coût lié à la production de la pile elle-même et du stockage d'hydrogène, il subsiste de nombreuses difficultés techniques à surmonter.

PSA PEUGEOT CITROËN s'est engagé dans une démarche raisonnable et raisonnée pour explorer les différentes technologies envisageables, en

s'appuyant sur des «réseaux experts». Le groupe a ainsi signé deux accords cadres stratégiques : l'un avec le Centre National de la Recherche Scientifique pour porter les concepts à maturité, l'autre avec le Commissariat à l'Énergie Atomique pour maîtriser la technologie de la pile elle-même et celle du stockage de l'hydrogène.

Ces travaux ont amené le groupe à réaliser deux démonstrateurs utilisant la pile à combustible : le Taxi PAC et H<sub>2</sub>O. Dans les deux cas, la PAC est utilisée comme «Range Extender» ou «Auxiliary Power Unit».

Les véhicules utilisant la PAC sont très bien adaptés au milieu urbain. L'utilisation d'un moteur électrique permet de baisser considérablement le niveau acoustique, qualité déterminante pour un véhicule urbain. Leur autonomie, de l'ordre de 300 km, est suffisante pour des déplacements urbains et péri-urbains. Il n'y a consommation d'énergie que lorsqu'une vitesse d'avancement est demandée, et corrélativement, en phase de décélération, l'énergie de ralentissement est récupérée.

### EFFICIENT-C OU COMMENT RAMENER A UN NIVEAU TRES FAIBLE LES EMISSIONS AUTOMOBILES DE CO<sub>2</sub>

PSA PEUGEOT CITROËN s'est associé à Ricardo UK Ltd et QinetiQ pour répondre à l'appel d'offres «Ultra Low Carbon Car Challenge» lancé par le gouvernement britannique. Ce projet, avoisinant les 3 millions de livres sterling et ayant pour nom de code Efficient-C, a pour objectif la mise au point et la démonstration d'un système de transmission hybride parallèle installé sur un véhicule de tourisme Citroën Berlingo Multispace.

Ce véhicule Efficient-C devrait produire des émissions de CO<sub>2</sub> de l'ordre de 89,5g/km parcouru sur cycle d'essais combinés urbain et extra-urbain, ce qui correspond à un niveau d'émissions du puits à la roue de 100g/km pour du carburant diesel à la pompe. Ses gaz d'échappement seront conformes aux normes Euro IV. Au nombre des objectifs de performance assignés à ce véhicule, citons une accélération de 0 à 100 km/heure en moins de 13 secondes et une vitesse maximale supérieure à 150 km/h.

## UNE RECHERCHE OUVERTE SUR LE MONDE EXTERIEUR

---

PSA PEUGEOT CITROËN maintient des liens étroits avec la recherche publique et un réseau de laboratoires scientifiques, soit à travers des contrats qui lui sont propres, soit dans le cadre de programmes publics lancés par les pouvoirs publics français ou européens, et ouverts à d'autres partenaires, comprenant :

- les relations avec le Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS),
- l'accord-cadre avec le Commissariat à l'Energie Atomique (CEA),
- les laboratoires étrangers.

### RELATIONS AVEC LE CNRS

La signature d'un accord-cadre en 2001 a permis de favoriser la dynamique d'évolution des activités en commun PSA PEUGEOT CITROËN - CNRS. Un bilan des actions menées en 2003 avec des laboratoires du CNRS conduit au recensement de 31 encadrements de thèse CIFRE (Convention Industrielle de Formation par la Recherche), deux thèses co-financées par l'ADEME, deux bourses de Docteurs Ingénieurs, 32 études financées par PSA PEUGEOT CITROËN. L'ensemble de ces activités implique un réseau de 47 laboratoires disposant de compé-

tences très variées et complémentaires à celles de PSA PEUGEOT CITROËN.

Le croisement de compétences peut être très efficace sur des thèmes de recherche pluri-disciplinaires et transversaux. A titre d'exemple, une action a été menée dans le domaine de l'analyse sensorielle en rapprochant les compétences du laboratoire de Psychologie Cognitive de l'Université de Paris VIII et le laboratoire d'analyse de données et traitement du signal de l'Université Technologique de Compiègne. C'est aussi dans cette optique qu'une démarche de travail par appel à propositions fait par PSA PEUGEOT CITROËN auprès du CNRS est aujourd'hui engagée, sur des thèmes de recherche amont et appliquée, dans le contexte inter-disciplinaire des métiers de l'automobile.

### ACCORD-CADRE CEA

PSA PEUGEOT CITROËN et le CEA se sont rapprochés début 2000 pour aboutir à un accord-cadre en 2001. La signature de cet accord a été publiquement présentée en même temps que celle du CNRS, dans le cadre des recherches sur la pile à combustible.

Les actions de partenariat PSA PEUGEOT CITROËN - CEA correspondent à trois des thèmes principaux figurant dans l'accord-cadre :

- pile à combustible et hydrogène,
- interface homme machine et réalité virtuelle,
- capteurs, micro-capteurs et systèmes associés.

Ainsi, le projet GENEPAC (Générateur Electrique à Pile à Combustible) a pour thème la définition, la réalisation et les tests sur banc d'un module moyenne puissance (60kw) alimenté en hydrogène. Il constitue la plus importante action en cours avec le CEA. Le projet refroidissement diphasique d'une pile à combustible, se traduit par l'encadrement scientifique par le CEA d'une thèse CIFRE.

D'autres contacts ont lieu sur les autres thématiques de l'accord-cadre dans un esprit de veille scientifique partagée.

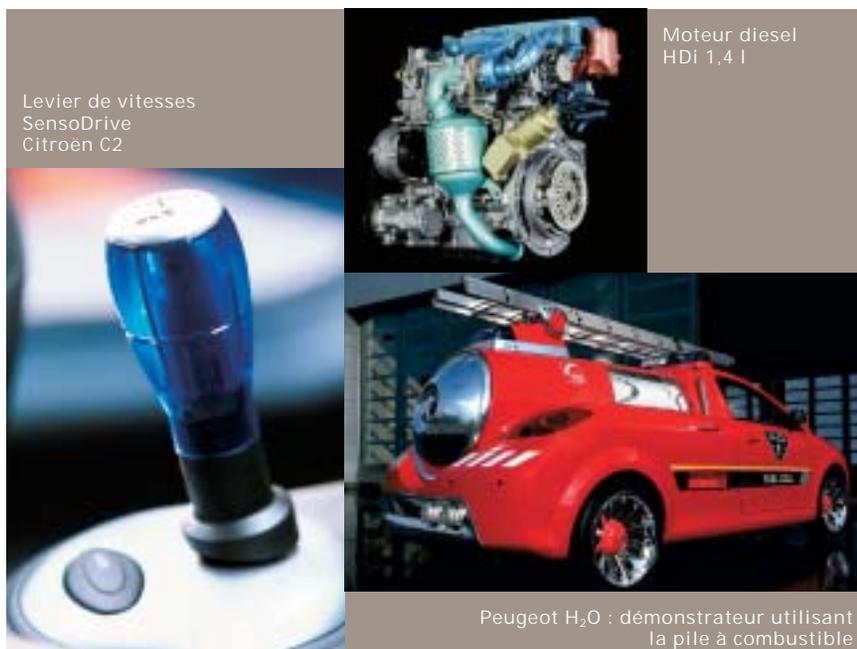
### LABORATOIRES ETRANGERS

Le groupe privilégie des partenariats scientifiques avec des laboratoires étrangers. Parmi les partenariats les plus représentatifs d'une activité de recherche

amont, on peut citer ceux conclus avec :

- MIT (Massachusetts Institute of Technology) à Boston, sur le thème de la lubrification moteur ;
- MIT, sur le thème électronique, et particulièrement la sûreté de fonctionnement ;
- Université de Chalmers en Suède, sur l'analyse de signaux pour information multidimensionnelle dans le contexte mécanique.

Le groupe a par ailleurs développé un réseau de coopérations avec les meilleurs spécialistes dans le monde, notamment dans le domaine du contrôle dynamique véhicule, des capteurs virtuels et de la gestion de l'énergie organes.



Les contrats CIFRE\* :  
un pont jeté entre l'industrie  
et les laboratoires  
de recherche scientifique

Chaque année, en collaboration étroite  
avec les laboratoires scientifiques  
et l'ANRT (Association Nationale  
de la Recherche Technique),

PSA PEUGEOT CITROËN recrute 20  
jeunes chercheurs sous contrat CIFRE.  
A l'issue de leur contrat de trois ans,  
ces jeunes chercheurs soutiennent  
une thèse sur un sujet scientifique  
appliqué à l'industrie automobile.

\* Convention Industrielle de Formation  
par la Recherche.

# Résultats et financement 2003

Résultats .....	120
Financement du groupe .....	130
Rentabilité des capitaux employés ..	138
Gestion des risques opérationnels et financiers .....	140
Passage aux normes IAS/IFRS .....	145





## RESULTATS

Dans un contexte difficile marqué par la baisse du marché européen et plus particulièrement français, le groupe a fait preuve de bonne résistance, maintenant ses positions en Europe occidentale quasi inchangées, à 15,4 % au lieu de 15,5 % en 2002, et poursuivant la croissance de ses ventes en dehors de l'Europe de l'Ouest. Les ventes mondiales de Peugeot et Citroën portent sur 3 286 100 véhicules, contre 3 267 500 véhicules vendus en 2002. Le groupe représente 5,8 % du marché mondial.

Le groupe a annoncé en février 2003 un objectif de marge opérationnelle de la division automobile à 5 % du chiffre d'affaires de la division et, pour le groupe, à 3 000 millions d'euros. La chute du marché français, qui s'est accentuée à partir du mois d'avril, et la montée de l'euro, notamment contre la livre sterling et les monnaies d'Europe de l'Est, qui s'est accentuée également à partir du mois d'avril, ont amené le groupe, fin juillet, à réviser cet objectif au vu des résultats du premier semestre à 3,7 %

du chiffre d'affaires pour la division automobile et à 4,7 % du chiffre d'affaires pour l'ensemble du groupe. La confirmation de ces deux évolutions au deuxième semestre a amené à la fin du mois d'octobre le groupe à réviser à nouveau ses objectifs de marge opérationnelle à environ 3 % du chiffre d'affaires pour la division automobile et 2 100 millions d'euros pour le groupe dans son ensemble.

La marge opérationnelle de l'exercice est conforme à cette dernière prévision à 2,93 % du chiffre d'affaires pour la division automobile, à comparer à 5 % en 2002, et à 2 195 millions d'euros pour le groupe consolidé, à comparer à 2 912 millions d'euros en 2002. Les résultats confirment au plan financier la bonne capacité de résistance du groupe dans un environnement monétaire défavorable créé par la forte hausse de l'euro dont l'impact sur la marge opérationnelle du groupe s'élève à 588 millions d'euros, et un environnement de marché automobile également défavorable en Europe, notamment en France.

Le résultat net se situe à 1 497 millions d'euros, soit 6,14 euros par action, contre 1 690 millions d'euros et 6,65 euros par action en 2002. Les activités industrielles et commerciales ont maintenu un cash flow net après investissements positif à 200 millions d'euros et la position financière nette de ces activités reste stable, à 563 millions d'euros, contre 594 millions d'euros au 31 décembre 2002.

### 1. CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires de l'exercice 2003 s'élève à 54 238 millions d'euros, en baisse de 0,4 % sur l'exercice 2002, à 54 436 millions d'euros. Il a été impacté par la baisse de l'ensemble des monnaies face à l'euro ; à taux de change constant, le chiffre d'affaires consolidé est en hausse de 1,5 %.

#### 1.1. 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)	2003	2002	2001
Automobile	43 684	43 951	41 524
Gefco	2 742	2 646	2 643
Faurecia	10 123	9 866	9 611
Eliminations	968	1 003	976
Autres activités	(4 834)	(4 560)	(4 466)
<b>Total PSA PEUGEOT CITROËN</b>	<b>52 683</b>	<b>52 906</b>	<b>50 288</b>

### 1.1.1 Chiffre d'affaires Automobile

Le chiffre d'affaires de l'automobile, à 43 684 millions d'euros, est en baisse de 0,6 % par rapport à 2002. L'impact sur le chiffre d'affaires de la baisse de l'ensemble des monnaies face à l'euro est évalué à - 1,6 %. L'évolution du chiffre d'affaires résulte également de la quasi stabilité des ventes mondiales de Peugeot et Citroën (+ 0,6 %), de l'effet de prix (+ 1,5 %) et du recul du mix des ventes.

### 1.1.2 Chiffre d'affaires de Gefco

Gefco a réalisé en 2003 un chiffre d'affaires de 2 742 millions d'euros, en progression de 3,6 % sur 2002. A taux de change constant, l'augmentation de l'activité est de 4,4 %.

Le chiffre d'affaires Network (Messagerie) est en croissance de 2,4 % à 1 407 millions d'euros. Cette croissance traduit le développement international du réseau de messagerie et transport de lots, notamment en Europe de l'Est et au Mercosur, atténué par le contexte économique faible en France et en Allemagne. Le chiffre d'affaires Automotive est en croissance de 3,5 % à 1 021 millions d'euros. Le chiffre d'affaires Supply (Logistique et

Maritime), en progression de 8,1 % à 295 millions d'euros, a bénéficié de la montée en régime des plates-formes logistiques, notamment la plate-forme internationale d'expédition de pièces automobiles du Havre et celle dédiée à Peugeot Motocycles.

### 1.1.3 Chiffre d'affaires de Faurecia

Le chiffre d'affaires de Faurecia, à 10 123 millions d'euros, est en progression de 2,6 % sur 2002. Hors effets de change et variation du prix des métaux précieux inclus dans les systèmes d'échappement, et à périmètre constant, le chiffre d'affaires est en progression de 8,3 %.

Le chiffre d'affaires des sièges d'automobile s'élève à 4 353 millions d'euros, en hausse de 8 % par rapport à 2002 et de 10,3 % à taux de change constant. Faurecia a bénéficié au premier semestre de la montée en cadence de nombreux modèles ainsi que du plein effet de l'apport de l'usine de Vigo (Espagne) ouverte au cours de l'été 2002. Au second semestre, dans un contexte de baisse de la production automobile européenne, le chiffre d'affaires des sièges d'automobile a néanmoins progressé de 3,2 % bénéficiant de la montée en cadence ou du démarrage de nouveaux modèles.

Le chiffre d'affaires des autres modules de l'intérieur véhicule s'élève à 3 506 millions d'euros, en hausse de 1,2 % par rapport à 2002 et de 7,3 % à taux de change et périmètre constants.

Le chiffre d'affaires des systèmes d'échappement baisse de 10,7 % par rapport à 2002, mais progresse de 0,4 % hors ventes de catalyseurs, à taux de change et périmètre constants.

Le chiffre d'affaires du bloc avant s'élève à 676 millions d'euros en augmentation de 13,9 %.

## 1.2. Chiffre d'affaires de Banque PSA Finance

L'encours de crédit de Banque PSA Finance s'établit à fin 2003 à 19 580 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 ; compte tenu de leur amortissement, le montant des créances titrisées s'élève à 721 millions d'euros à fin 2003. 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 par de nouvelles cessions de créances au fur et à mesure de l'amortissement des créances déjà titrisées.

A fin 2003, c'est ainsi un encours total de 2 144 millions d'euros de créances qui font l'objet de titrisation.

L'encours de crédit, y compris encours titrisés, est à fin 2003 en progression de

4,8 % par rapport à fin 2002. Cette évolution résulte de l'augmentation de l'encours de crédit à la clientèle finale, tandis que les financements aux réseaux de concessionnaires reviennent à un niveau proche de 2001.

<i>(en millions d'euros)</i>	31.12.2003	31.12.2002	31.12.2001
Encours de crédit (yc encours titrisés)			
- à la clientèle finale	<b>15 068</b>	13 878	12 863
- aux réseaux de concessionnaires	<b>4 512</b>	4 809	4 352
<b>Total Banque PSA Finance</b>	<b>19 580</b>	18 687	17 215

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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	31.12.2003	31.12.2002	31.12.2001
Encours de crédit (après cession des créances titrisées)			
- à la clientèle finale	<b>12 924</b>	11 378	11 863
- aux réseaux de concessionnaires	<b>4 512</b>	4 809	4 352
<b>Total Banque PSA Finance</b>	<b>17 436</b>	16 187	16 215

Sur cette base, le chiffre d'affaires de Banque PSA Finance s'est établi comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	2003	2002	2001
Hors groupe	<b>1 555</b>	1 530	1 375
Intra-groupe	<b>169</b>	170	212
<b>Total Banque PSA Finance</b>	<b>1 724</b>	1 700	1 587

En 2003, il est en progression de 1,4 % sur celui de 2002. Il intègre la progression de 10,8 % des revenus tirés de la vente de services liés à des financements, tels que services de maintenance ou d'assurance (123 millions d'euros).

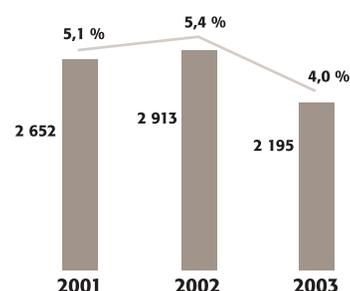
## 2. MARGE OPERATIONNELLE

La marge opérationnelle du groupe s'établit à 2 195 millions d'euros, soit 4 % du chiffre d'affaires consolidé. Elle est en

baisse de 24,6 % sur celle de 2002 qui s'établissait à 2 913 millions d'euros et 5,4 % du chiffre d'affaires. Cette évolution négative résulte de celle de l'activité automobile, tandis que les autres divisions du groupe ont dans l'ensemble amélioré leur performance opérationnelle. Pour l'activité automobile, elle est pour l'essentiel la conséquence de la hausse de l'euro et de l'évolution du mix des ventes, dégradé notamment par la forte baisse du marché français.

### Marge opérationnelle

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



### 2.1. Marge opérationnelle des activités industrielles et commerciales

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Automobile	1 281	2 183	1 992
Gefco	143	134	119
Faurecia	303	251	262
Autres activités	50	26	31
<b>TOTAL</b>	<b>1 777</b>	<b>2 594</b>	<b>2 404</b>

#### 2.1.1 Marge opérationnelle Automobile

La marge opérationnelle automobile s'élève à 1 281 millions d'euros, soit 2,9 % du chiffre d'affaires, à comparer à 2 183 millions d'euros et 5,0 % du chiffre d'affaires en 2002. De 2002 à 2003, elle recule ainsi de 41,3 %.

Les principaux éléments expliquant la variation de la marge opérationnelle sont les suivants :

- les variations de change ont un effet négatif de 567 millions d'euros. Cet effet résulte d'abord de la hausse de 10 % du cours de l'euro face à la livre sterling,

passé en moyenne de 0,629 en 2002 à 0,692 en 2003, avec un impact négatif de 308 millions d'euros. La hausse de l'euro face aux devises d'Europe centrale a un effet négatif de 79 millions d'euros. Au total l'impact négatif de la montée de l'euro représente 1,3 point de marge opérationnelle ;

- l'évolution des volumes et du mix des ventes a un effet négatif global de 548 millions d'euros. L'effet de mix géographique est négatif de 154 millions d'euros en raison notamment de la baisse du marché français tandis que le mix produit se détériore de 311 millions d'euros en raison notamment du cycle de renouvellement des gammes de produits pour la marque Citroën et d'une faiblesse dans le segment de marché moyen supérieur à la veille du renouvellement de la Peugeot 406 ;

- pour la seconde année consécutive, l'effet prix est positif, de 36 millions d'euros. Des ajustements de prix ont été opérés sur la plupart des marchés et ont été plus prononcés sur certains marchés européens, en raison de la convergence progressive des prix en Europe ainsi que sur certains marchés dont les devises se sont particulièrement dépréciées par rapport à l'euro. Ces ajustements ont plus que compensé un accroissement des moyens promotionnels, lié au durcissement de l'environnement concurrentiel ;

- les réductions de coûts de production génèrent un gain brut de 570 millions d'euros, atténué par l'impact de la hausse des coûts de matières premières (acier

notamment), estimé à 16 millions d'euros. Au total, la réduction des coûts de production s'élève à 554 millions d'euros ;

- l'augmentation des rémunérations du personnel a un impact estimé à 154 millions d'euros. Cette évolution intègre une baisse de 71 millions d'euros des sommes provisionnées au titre des systèmes de participation légale aux bénéfices et d'intéressement contractuel aux résultats ; cette baisse résulte de l'indexation de ces systèmes sur le niveau de marge opérationnelle. Le total de l'intéressement et de la participation à verser au titre de l'exercice 2003 s'élève à 161 millions d'euros (179 millions d'euros pour l'ensemble du groupe) ;

- les budgets de recherche et de développement sont en hausse de 209 millions d'euros, en relation avec le renouvellement et l'élargissement important des gammes de produits et de motorisations qui interviendront sur 2004, 2005 et 2006.

### 2.1.2 Marge opérationnelle de Gefco

La marge opérationnelle de Gefco s'est élevée à 143 millions d'euros et 5,2 % du

chiffre d'affaires, en progression de 6,7 % sur celle de 2002 à 134 millions d'euros et 5,1 % du chiffre d'affaires. Cette progression s'explique par :

- une activité en hausse, grâce à la poursuite de la stratégie d'internationalisation et de développement des métiers de la logistique ;

- un programme de compétitivité soutenu et ayant porté à la fois sur une augmentation des prix de vente, des économies d'exploitation et d'achats ainsi que sur l'optimisation des réseaux ;

- dont les effets ont été en partie atténués par l'impact des hausses de coûts, les rétrocessions de prix aux clients, des effets de change et l'accroissement des amortissements informatiques.

### 2.1.3 Marge opérationnelle de Faurecia

La marge opérationnelle de Faurecia s'établit à 303 millions d'euros, soit 3 % du chiffre d'affaires, à comparer à 256 millions d'euros et 2,6 % du chiffre d'affaires en 2002. Outre l'impact de la hausse de 8,3 % de l'activité, cette évolution est principalement liée à :

- la poursuite des effets du plan achats mis en place en 2002 qui a permis de limiter l'impact de la hausse des matières premières et de l'acier ;

- une hausse de la productivité liée aux restructurations décidées en 2001 et 2002, ainsi qu'à l'amélioration des quelques programmes à faible rentabilité ;

- la réduction des coûts de démarrage des programmes de 2003 grâce à la mise en place du système de gestion de programme PMS (Program Management System) ;

- la maîtrise des frais administratifs et commerciaux, stables à 2,9 % du chiffre d'affaires.

## **2.2. Frais de recherche et développement (activités industrielles et commerciales)**

Comme pour les années précédentes, les dépenses de recherche et développement de l'année 2003 sont intégralement enregistrées en charge de l'exercice, à la différence des comptes des principaux constructeurs automobiles européens qui capitalisent une partie de leurs frais de développement.

Les frais de recherche et de développement s'élèvent pour 2003 à 2 098 millions d'euros, en progression de 12,5 % sur 2002.

### **2.2.1 Frais de recherche et développement Automobile**

Pour la division automobile, ils se montent à 1 840 millions d'euros, en hausse de 12,8 % sur 2002. Cette progression résulte du renouvellement et de l'élargissement importants des gammes de produits et de motorisations qui interviendront sur 2004, 2005 et 2006. Le groupe a confirmé son objectif de lancer 26 nouveaux modèles dans la période 2003-2006. Après un certain ralentissement de la cadence des lancements, 6 nouvelles silhouettes et 2 nouvelles familles de motorisations seront lancées par le groupe en 2004.

Pour l'année 2003, les frais de recherche et développement de l'activité automobile représentent 4,2 % du chiffre d'affaires de la division. En y incluant les frais de développement sur les véhicules existants tels que nouvelles versions, nouvelles motorisations, restylage, 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'établissent à 2 250 millions d'euros et 5,2 % du chiffre d'affaires automobile.

### **2.2.2 Frais de recherche et développement de Faurecia**

Les frais de recherche et de développement de l'activité équipement automobile se sont établis en brut à 532 millions d'euros, soit 5,3 % du chiffre d'affaires. Nets des refacturations aux clients, ils se montent à 241 millions d'euros, soit 2,4 % du chiffre d'affaires. En net, ils sont en hausse de 12,1 % sur le niveau de 2002.

## **2.3. Marge opérationnelle de Banque PSA Finance**

La marge opérationnelle de Banque PSA Finance s'élève à 418 millions d'euros, en forte augmentation par rapport aux 319 millions d'euros atteints en 2002. Cette hausse confirme l'amélioration obtenue au cours de l'année 2002 qui avait été marquée par un redressement rapide des marges de crédit et la hausse des encours. Ces deux facteurs ont continué à jouer en 2003 ; la hausse de l'activité mesurée par l'encours net moyen de crédit a eu un effet positif de 52 millions d'euros et l'amélioration du taux de marge du portefeuille de crédit a eu un impact positif de 77 millions d'euros.

Par ailleurs, le coût du risque de crédit, tout en restant à un bon niveau par rapport à l'ensemble de la profession, s'est légèrement détérioré avec un impact négatif sur la marge opérationnelle de 16 millions d'euros : le coût du risque sur encours de crédit (y compris encours titrisés) est ainsi passé de 0,40 % à 0,48 %. L'effet de change qui affecte pour l'essentiel la traduction en euros des résultats de l'activité au Royaume-Uni est

négatif de 9 millions d'euros. Enfin, les frais d'exploitation sont stables après impact de l'effet de change. Cette stabilité confirme les effets positifs des restructurations mises en œuvre depuis 2000 pour aboutir progressivement à une organisation intégrée à l'échelle européenne. Les titrisations de créances opérées en 2001 et 2002 sont sans effet sur la marge opérationnelle, la norme comptable retenue conduisant

à prendre en compte via les revenus des parts résiduelles conservées par Banque PSA Finance les marges des créances titrisées au fur et à mesure de leur réalisation.

Rapportée à l'encours moyen de crédit, la marge opérationnelle s'améliore fortement en passant de 1,8 % en 2002 à 2,2 % en 2003.

## 2.4. Frais de personnel

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

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Automobile	5 775	5 569	5 339
Gefco	320	290	276
Faurecia	1 863	1 877	1 745
Autres activités	150	184	178
<b>Total activités industrielles et commerciales</b>	<b>8 108</b>	<b>7 920</b>	<b>7 538</b>
Banque PSA Finance	109	115	111
<b>Total PSA PEUGEOT CITROËN</b>	<b>8 217</b>	<b>8 035</b>	<b>7 649</b>

Les frais de personnel s'établissent en 2003 en hausse de 2,3 % sur 2002. Ces évolutions traduisent la hausse des rémunérations individuelles (cf. 2.1 ci-dessus) et une légère augmentation des effectifs inscrits à fin décembre :

	2003	2002	2001
Automobile	134 700	133 300	129 700
Gefco	8 400	8 000	7 700
Faurecia	51 900	52 200	49 700
Autres activités	2 700	2 900	3 300
<b>Total activités industrielles et commerciales</b>	<b>197 700</b>	<b>196 400</b>	<b>190 400</b>
Banque PSA Finance	2 200	2 200	2 100
<b>Total PSA PEUGEOT CITROËN</b>	<b>199 900</b>	<b>198 600</b>	<b>192 500</b>

### 3. RESULTAT NET

Le résultat net – part du groupe est un profit de 1 497 millions d'euros. Il est en baisse par rapport au résultat net de 2002 qui s'est élevé à 1 690 millions d'euros. Le résultat net – part du groupe représente 2,8 % du chiffre d'affaires, à comparer à 3,1 % en 2002.

Le résultat net par action pour 2003 est de 6,14 euros par action, après un résultat net par action de 6,65 euros en 2002 ; il n'existe pas de titres en circulation de nature à créer dans le futur des actions Peugeot S.A. susceptibles de diluer ce résultat.

Le nombre d'actions moyen de l'année servant de base au calcul du résultat par action s'est élevé à 243 902 478 actions pour l'année 2003, contre 254 201 332 pour 2002.

#### 3.1. Coût de cessation d'activités de certains salariés âgés (activités industrielles et commerciales)

Pour l'exercice 2003, ce poste a représenté une charge de 19 millions d'euros correspondant à l'actualisation des provisions antérieures relatives au départ anticipé en France de salariés âgés des activités automobile et équipement automobile.

Ce dispositif s'applique sur une période s'étendant jusqu'à février 2005 à tous les personnels ouvriers de la division automobile à partir de 57 ans révolus (56 ans pour le site de Sochaux) et à tous les personnels d'encadrement technique et industriel à partir de 58 ans révolus. L'entrée de Faurecia dans ce dispositif est intervenue en 2001. Ces mesures sont de nature à accélérer l'amélioration de l'efficacité industrielle tout en préservant l'emploi dans un contexte de croissance continue de l'activité. Le périmètre n'est plus susceptible de révision ultérieure.

A fin 2003, le total des provisions restant inscrites au bilan au titre du plan de cessation d'activité anticipé en France de salariés âgés des activités automobile et équipement automobile s'élève à 423 millions d'euros dont 405 millions d'euros pour la division automobile et 13 millions d'euros pour Faurecia. A la clôture de l'exercice 2003, 12 994 personnes sont concernées par ces accords, dont 746 au titre du groupe Faurecia.

#### 3.2. Frais de rationalisation (activités industrielles et commerciales)

Les frais de rationalisation s'élèvent pour 2003 à 42 millions d'euros, dont 34 millions d'euros sont liés aux coûts

de restructuration de sites de Faurecia en France et en Allemagne.

#### 3.3. Résultat financier (activités industrielles et commerciales)

Le résultat financier est pour 2003 une charge de 23 millions d'euros, à comparer à une charge de 25 millions d'euros en 2002.

### 3.4. Autres revenus et charges

Les autres produits et charges sont pour 2003 un profit de 204 millions d'euros, à comparer à un profit de 19 millions d'euros en 2002. Ils se répartissent comme suit :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Activités industrielles et commerciales	209	22	193
Activités de financement	(5)	(3)	(4)
<b>Total PSA PEUGEOT CITROËN</b>	<b>204</b>	<b>19</b>	<b>189</b>

Le produit dégagé en 2003 résulte principalement, pour 160 millions d'euros, de plus-values réalisées sur la cession de titres de placement.

### 3.5. Impôt sur le résultat des sociétés intégrées

La charge d'impôt s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Activités industrielles et commerciales	563	666	750
Activités de financement	122	111	85
<b>Total PSA PEUGEOT CITROËN</b>	<b>685</b>	<b>777</b>	<b>835</b>

La charge d'impôt sur le résultat des sociétés intégrées s'élève pour 2003 à 685 millions d'euros ; elle représente 29,6 % du résultat avant impôt de 2 315 millions d'euros, soit un niveau inchangé par rapport à 2002 où la charge d'impôt s'est élevée à 777 millions d'euros.

### 3.6. Résultat net des sociétés mises en équivalence

Le résultat des sociétés mises en équivalence s'élève pour 2003 à 46 millions d'euros, à comparer à 22 millions d'euros en 2002.

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, les sociétés communes avec Fiat et la société Toyota Peugeot Citroën Automobiles (TPCA), qui produira, 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 la société commune chinoise Dongfeng Peugeot Citroën Automobile (DPCA), à hauteur de 32 millions d'euros contre 10 millions d'euros en 2002. En 2003, les délais

d'élaboration des comptes de DPCA ont été réduits et ces comptes sont maintenant produits en phase avec ceux du groupe, alors qu'ils étaient en décalage de trois mois à fin 2002. En conséquence, le résultat mis en équivalence au titre de l'exercice 2003 correspond aux quinze mois d'activité de DPCA d'octobre 2002 à décembre 2003. De plus, conformément aux orientations annoncées, la part du groupe dans le capital de DPCA est passée depuis janvier 2003 de 26,9 % à 31,9 %.

---

De janvier à décembre 2003, le chiffre d'affaires de DPCA s'est établi à 10 879 millions de yuans, en progression de 17,6 % sur les douze mois précédents. La marge opérationnelle s'est établie à 976 millions de yuans, soit 9 % du chiffre d'affaires. Elle inclut, avec un impact négatif de 326 millions de yuans sur l'année, l'amortissement exceptionnel d'actifs incorporels. Les frais financiers, à hauteur de 190 millions de yuans, les résultats de change négatifs de 282 millions de yuans liés principalement aux encours de dettes en euros de DPCA et les impôts de 57 millions de yuans portent le résultat net à 447 millions de yuans.

### **3.7. Amortissement des écarts d'acquisition**

Les dotations aux amortissements des écarts d'acquisition s'élèvent à 158 millions d'euros, à comparer à 163 millions d'euros en 2002.

Pour 2003, 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 (9 millions d'euros) et des activités

automobiles de Sommer Allibert (69 millions d'euros). Ils comprennent également l'amortissement exceptionnel de l'écart d'acquisition de Gefco KN (28 millions d'euros), rendu nécessaire par l'impact négatif sur le redressement des marges de cette société du ralentissement conjoncturel de l'activité économique en Allemagne depuis 2001 ; le retour à l'équilibre des résultats devrait être atteint en 2004.

## 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.

#### 1.1. Activités industrielles et commerciales

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. A ce titre, Peugeot S.A. a émis, en septembre 2003 et pour un montant de 600 millions d'euros, des obligations d'une durée de trente ans auprès d'un large éventail d'investisseurs internationaux. Cette émission a rencontré un vif succès, qui a permis de situer la marge de l'émission après swap à 0,93 % au dessus des taux à trois mois, en conformité avec l'objectif d'une marge moyenne à 1 %.

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 2003 à 4 357 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 2003 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 450 millions d'euros à fin 2003.

#### 1.2. Banque PSA Finance

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 2 250 millions d'euros et se sont établies à fin 2003 à 2 746 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. En juin 2003, Banque PSA Finance a conclu, avec un syndicat formé de trente banques internationales de premier rang, un contrat de crédit confirmé pour un montant de 2 700 millions d'euros. En parallèle, la banque a renoncé par anticipation à une ligne de crédit confirmée de 1 850 millions d'euros qui venait à échéance en mars 2004. Cette opération permet à Banque PSA Finance de disposer de lignes de crédit confirmées non tirées pour un montant total au 31 décembre 2003 de 5 700 millions d'euros, dont 3 000 millions d'euros à échéance juillet 2005 et 2 700 millions d'euros à échéance juin 2008.

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 inter-bancaires, 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. La banque a préparé en 2003 une nouvelle opération de titrisation, qui a été mise en œuvre en février 2004 pour un montant de 1 500 millions d'euros.

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 s'établit à 7,8 % à fin 2003. Le ratio de solvabilité européen de la banque s'établit à fin 2003 à 9,4 %.

### 1.3 Covenants financiers

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 du fait de leur statut. Les clauses de remboursement anticipé liées à des ratios financiers sont, lorsqu'elles doivent être acceptées dans le cadre de pratiques habituelles de marché, rédigées de manière à en limiter l'impact éventuel. Au niveau du groupe consolidé, seule la ligne de crédit non tirée à disposition de Peugeot S.A. comporte une clause de cette nature ; elle requiert que l'endettement net des activités industrielles et commerciales du

groupe soit inférieur à une fois et demi ses fonds propres. A fin 2003, ces activités disposent d'une trésorerie nette de l'endettement de 563 millions d'euros. 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 finan-

cière 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. Les notes et la perspective ont été confirmées pour Peugeot S.A. et Banque PSA Finance, les 1<sup>er</sup> octobre 2003 et 6 janvier 2004, respectivement.

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. Les notes et la perspective ont été confirmées pour Peugeot S.A. et Banque PSA Finance, les 5 septembre 2003 et 11 février 2004, respectivement.

## 3. FINANCEMENT DE L'EXERCICE

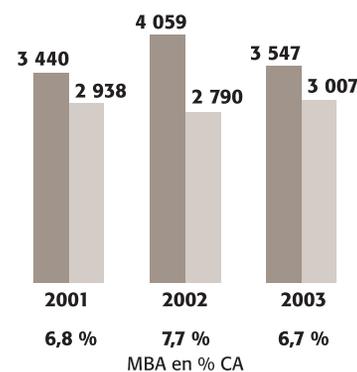
### 3.1. Flux d'exploitation des activités industrielles et commerciales

Les flux d'exploitation des activités industrielles et commerciales s'élève à 3 323 millions d'euros pour l'année 2003, à comparer à 4 389 millions d'euros en 2002.

### Marge brute d'autofinancement et investissements bruts en immobilisations corporelles des activités industrielles et commerciales

(en millions d'euros)

■ Marge brute d'autofinancement  
■ Investissements bruts



La marge brute d'autofinancement des activités industrielles et commerciales atteint 3 547 millions d'euros en 2003, soit 6,7 % du chiffre d'affaires, en baisse de 12,6 % sur 2002. Cette évolution reflète directement la baisse de la marge opérationnelle de la division automobile.

Les besoins en fonds de roulement des activités industrielles et commerciales ont augmenté de 224 millions d'euros sur 2003, après une diminution en 2002, de 330 millions d'euros.

Par activité, cette évolution s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	2003	2002	2001
Automobile	(297)	372	(367)
Gefco	(23)	27	17
Faurecia	(71)	84	(127)
Autres activités	167	(153)	55
<b>Total activités industrielles et commerciales</b>	<b>(224)</b>	<b>330</b>	<b>(422)</b>

Pour l'activité automobile, les besoins en fonds de roulement ont progressé de 297 millions d'euros, après une diminution de 372 millions d'euros en 2002.

Y compris réseaux propres, les stocks de voitures neuves à fin 2003 sont en hausse de 19 000 voitures par rapport à leur niveau du 31 décembre 2002, et en

réduction de 59 000 voitures par rapport au 30 juin 2003, conformément au programme de réduction des stocks annoncé en juillet 2003.

(en unités)	Constructeur	Réseau propre	Total
31 décembre 2001	222 900	49 400	272 300
30 juin 2002	229 000	51 000	280 000
31 décembre 2002	216 500	53 000	269 500
30 juin 2003	287 000	60 500	347 500
<b>31 décembre 2003</b>	<b>239 600</b>	<b>48 900</b>	<b>288 500</b>

Pour l'activité équipement automobile, les besoins en fonds de roulement ont augmenté de 71 millions d'euros ; ils avaient diminué de 84 millions d'euros en 2002.

### 3.2. Flux d'exploitation de Banque PSA Finance

Les flux d'exploitation des activités de financement ont dégagé un solde positif de 251 millions d'euros contre un solde négatif de 43 millions d'euros en 2002.

La marge brute d'autofinancement, qui reflète les résultats nets de l'activité,

s'établit pour 2003 à 343 millions d'euros contre 239 millions d'euros en 2002.

La variation des actifs et passifs d'exploitation dégage en 2003 un solde négatif de 92 millions d'euros, après un solde négatif de 282 millions d'euros en 2002. Ce solde correspond à la variation combinée des actifs de crédits, des placements correspondant à la réserve de sécurité disponible à tout moment, des refinancements mis en place et des dettes et créances diverses liées à l'exploitation.

### 3.3. Flux d'investissements

Les investissements corporels bruts du groupe s'établissent à 3 020 millions d'euros, à comparer à 2 802 millions d'euros en 2002. Ce niveau correspond aux objectifs du groupe, qui vise à consacrer à moyen terme une enveloppe annuelle de 3 000 millions d'euros aux investissements corporels, destinés essentiellement au lancement de nouveaux produits, à l'expansion internationale du groupe et au développement de ses capacités de production en Europe de l'Est.

La maîtrise des investissements, résulte de l'efficacité de la politique de plates-formes, dont l'un des objectifs est de permettre la réutilisation des outils et équipements dédiés pour tous les véhicules développés sur une même plate-forme.

Par activité, les investissements corporels du groupe s'établissent comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	2003	2002	2001
Automobile	<b>2 574</b>	2 357	2 398
Gefco	<b>54</b>	51	85
Faurecia	<b>354</b>	351	436
Autres activités	<b>25</b>	31	19
<b>Total activités industrielles et commerciales</b>	<b>3 007</b>	2 790	2 938
Banque PSA Finance	<b>13</b>	12	9
<b>Total PSA PEUGEOT CITROËN</b>	<b>3 020</b>	2 802	2 947

Les cessions d'immobilisations corporelles s'établissent en 2003 à 148 millions d'euros, niveau proche de celui de 2002 à 177 millions d'euros.

Les acquisitions de titres de participations et de sociétés consolidées se sont établies à 257 millions d'euros. Ils correspondent principalement à l'augmentation de capital de Dongfeng Peugeot Citroën Automobile (DPCA) décidée dans le cadre de la seconde phase du développement de la présence du groupe en Chine et au rachat d'actions détenues par des institutions financières chinoises pour un total de 73 millions d'euros, faisant passer la part du groupe de 26,9 % à 31,9 % ; ils correspondent

également pour 118 millions d'euros à la poursuite de la constitution du capital de Toyota Peugeot Citroën Automobiles (TPCA) pour la réalisation de l'usine située à Kolín en République tchèque, qui produira à partir de 2005 trois voitures de marque Peugeot, Citroën et Toyota sur une plate-forme développée en commun par les deux groupes. Les acquisitions de 2002, à 81 millions d'euros, correspondent principalement au premier versement sur la constitution du capital de TPCA.

#### 3.4. Flux des opérations financières

Y compris les activités de financement, le flux des opérations financières a représenté

une consommation de 71 millions d'euros, à comparer à une consommation de 2 474 millions d'euros en 2002.

Ce flux comprend notamment en emplois le versement de dividendes par Peugeot S.A. à hauteur de 325 millions d'euros, à comparer à 294 millions d'euros en 2002. Il inclut également le rachat de 4 894 675 actions Peugeot S.A., à un prix unitaire de 38,08 euros, correspondant à un montant global de 186 millions d'euros ; 147 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.

---

## 4. SITUATION FINANCIERE DU GROUPE

### 4.1. Capitaux propres

Le résultat de l'exercice 2003 a permis de conforter à nouveau les capitaux propres du groupe. Ces capitaux propres s'élevaient à fin 2003 à 11 864 millions d'euros, à comparer à 10 984 millions d'euros à fin 2002.

Les capitaux propres par action, calculés sur le nombre d'actions hors autodétention, s'élevaient à fin 2003 à 49,64 euros, en progression de 10,2 % sur le niveau de 45,03 euros atteint à fin 2002.

Les capitaux propres par action couvrent ainsi 123 % du cours de l'action à fin 2003.

### 4.2. Position financière nette des activités industrielles et commerciales

La position financière nette des activités industrielles et commerciales, 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 2003, la position financière nette des activités industrielles et commerciales est positive de 563 millions d'euros, à comparer à un solde positif de 594 millions d'euros à fin 2002.

Les flux générés par l'exploitation des sociétés industrielles et commerciales à 3 323 millions d'euros ont dégagé, net des flux d'investissements (3 123 millions d'euros), un excédent (free cash flow) de 200 millions d'euros. Le paiement des dividendes (366 millions d'euros) et les rachats d'actions (186 millions d'euros) ont été compensés par l'impact positif des plus-values dégagées sur la cession de titres de placement (160 millions d'euros), du versement par Banque PSA Finance de dividendes (126 millions d'euros) et de l'affectation en valeurs mobilières de placement de 39 millions d'euros d'actions Peugeot S.A. destinées à la couverture du plan d'options d'achat décidé en 2003.

## 5. ENGAGEMENTS DE RETRAITES COMPLEMENTAIRES ET D'INDEMNITES COMPLEMENTAIRES

Les salariés du groupe PSA PEUGEOT CITROËN bénéficient dans certains pays de prestations de retraites, qui sont versées 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 de type contributions définies, auquel cas le complément de retraite est fixé, lors du départ en retraite, par le capital accumulé résultant des contributions versées par le salarié et l'entreprise à des fonds extérieurs ainsi que le rendement des fonds ainsi constitués et placés sur les marchés financiers.

Le groupe privilégie les 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 a été remplacé par un régime à cotisations définies qui bénéficie à l'ensemble des salariés ayant une rémunération au-delà du plafond de cotisations du régime français obligatoire de Sécurité Sociale. Ce nouveau système est 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, en 2002, 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 ont été définitivement transférés. 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.

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 américaine 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. Des provisions sont 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 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 des éléments différés 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 sur les fonds externalisés.

Afin de tenir compte des évolutions constatées au cours de l'exercice, le groupe a procédé à fin 2003 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 5,25 % à 4,50 % pour les pays de la zone euro et de 6 % à 5 % au Royaume-Uni. Le taux d'inflation retenu a été augmenté de 0,25 % pour

---

la zone euro à 2 %. Enfin, le taux de rendement attendu des fonds a été réduit de 6,50 % à 6 % en France et de 7,25 % à 7 % au Royaume-Uni.

A fin 2003, la valeur actuelle des prestations futures à servir s'élève à 3 194 millions d'euros, à comparer à 2 725 millions d'euros à fin 2002. Les engagements se sont accrus de 478 millions d'euros au titre des écarts de réestimation. Ces écarts concernent principalement les modifications mentionnées ci-dessus des paramètres économiques et financiers qui sont utilisés dans les calculs d'actualisation (l'impact total des modifications de ces paramètres est de 364 millions d'euros, dont respectivement 252 millions d'euros et 68 millions d'euros concernent la baisse du taux d'actualisation au Royaume-Uni et en France). Les engagements se sont également accrus de 220 millions d'euros correspondant aux nouveaux droits acquis par les salariés, principalement au Royaume-Uni, à l'effet de réactualisation des droits précédemment acquis et, à hauteur de 58 millions d'euros, à l'inclusion dans les engagements du groupe du régime des «Pensionskasse» des salariés de Peugeot Deutschland. Le versement de prestations les a réduits de 124 millions

d'euros et les variations de change de 105 millions d'euros.

A fin 2003, les éléments différés, qui sont amortis sur la durée moyenne de service aux bénéficiaires, s'établissent à 1 242 millions d'euros, en hausse sur le niveau de 981 millions d'euros à fin 2002. Cette hausse résulte pour 364 millions d'euros des modifications mentionnées ci-dessus des paramètres économiques et financiers, atténuée par l'amortissement annuel de 57 millions d'euros et les effets de change à hauteur de 46 millions d'euros.

Les fonds servant à la couverture des engagements sont passés de 1 668 à 1 792 millions d'euros, du fait de l'impact du rendement des fonds ainsi que de la prise en compte, pour 66 millions d'euros, des fonds correspondant au régime de «Pensionskasse» des salariés de Peugeot Deutschland.

Les provisions figurant au bilan, qui participent à la couverture des engagements, s'élèvent à 307 millions d'euros, contre 247 millions d'euros à fin 2002.

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 à 165 millions d'euros en 2003, à comparer à 130 millions d'euros en 2002, hors impact de la fermeture du régime français. La charge anticipée au titre de l'exercice 2004 s'élève à 210 millions d'euros ; l'évolution de 2003 à 2004 résulte pour l'essentiel de l'augmentation de l'amortissement des éléments différés ainsi que des modifications des paramètres actuariels.

## RENTABILITE DES CAPITAUX EMPLOYES

### 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 43 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 2003 s'élèvent à 16 040 millions d'euros, en hausse de 633 millions d'euros sur le niveau de fin 2002. Pour la division automobile, cette évolution reflète la légère hausse des investissements intervenue en 2003 ainsi que la hausse temporaire des stocks. Pour Banque PSA Finance, elle résulte de l'accroissement des fonds propres, nécessaire pour soutenir la croissance des encours de crédit. Enfin, les capitaux employés de Faurecia sont en recul, du fait de l'amortissement des écarts d'acquisition et de la bonne maîtrise des investissements et des besoins en fonds de roulement.

(en millions d'euros)	31 décembre 2003	31 décembre 2002	31 décembre 2001
Automobile	<b>10 223</b>	9 687	9 828
Banque PSA Finance	<b>1 786</b>	1 680	1 490
Gefco	<b>448</b>	405	430
Faurecia	<b>3 871</b>	3 943	4 071
Autres activités et écritures de consolidation	<b>(288)</b>	(307)	(165)
<b>Total PSA PEUGEOT CITROËN</b>	<b>16 040</b>	15 407	15 654

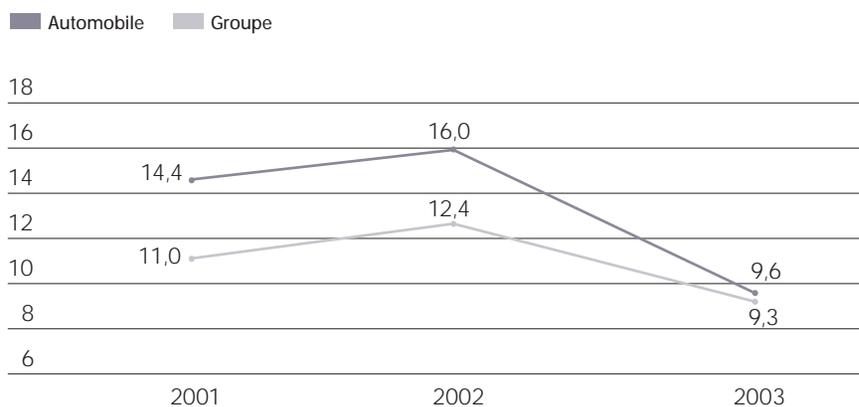
### 3. RENTABILITE DES CAPITAUX EMPLOYES

La rentabilité après impôt des capitaux employés diminue pour s'établir à 9,3 % après 12,4 % en 2002. Cette baisse reflète le recul de la marge opérationnelle de l'activité automobile dans un environnement économique et monétaire particulièrement difficile.

La rentabilité après impôt des capitaux employés diminue pour la division automobile de 16,0 % à 9,6 %.

La rentabilité des capitaux employés se situe toutefois à un niveau significativement supérieur au coût des capitaux employés, estimé par le groupe de l'ordre de 8 % à 8,5 %.

Rentabilité des capitaux employés (en pourcentage)



## GESTION DES RISQUES OPERATIONNELS ET FINANCIERS

---

### 1. 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'événements 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 événements 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.

#### 1.1 Risques liés aux installations industrielles

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 à fin 2003, 22 sites de production principaux du groupe ont été certifiés ISO 14001 dans le domaine automobile.

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.

### 1.2. Risques fournisseurs

Les processus industriels sont dépendants des fournisseurs qui représentent plus de 70 % du prix de revient de fabrication des véhicules. Les risques liés à la qualité des fournisseurs, à leur solvabilité, leur pérennité et à la fiabilité des pièces qu'ils livrent font l'objet d'une surveillance étroite.

Pour ce faire, les fournisseurs sont sélectionnés selon sept principaux critères : la compétitivité, la qualité, l'aptitude à développer et à industrialiser de nouveaux produits, l'efficacité de la logistique, les capacités de recherche et développement, la présence à l'international et la pérennité.

Cette pérennité est appréciée sur les plans financiers et stratégiques, selon les axes suivants :

- situation financière,
- examen de la stratégie et des perspectives de croissance,
- évolution de la dépendance.

Les stratégies d'achat sont décidées par le comité de direction des achats lors du comité politique achats mensuel sur la base des critères ci-dessus.

### 1.3. Risques spécifiques liés à l'activité 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 font 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 font l'objet, lorsqu'ils sont avérés, de provisions spécifiques.

### 1.4. Politique d'assurance

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 de premier rang, avec l'appui de cabinets de conseil en assurance spécialisés dans la couverture des grands risques, les programmes mondiaux d'assurance que le groupe a mis en place couvrent notamment au 1<sup>er</sup> janvier 2004 :

- 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 Faurecia, et de 228 millions d'euros pour Faurecia ;

---

- les dommages corporels, matériels et immatériels subis par des tiers, qui pourraient engager la responsabilité civile du groupe, notamment du fait des produits fabriqués. Hors Faurecia, la couverture porte jusqu'à un montant de 152 millions d'euros ; Faurecia dispose à ce titre de couvertures spécifiques ;

- les véhicules neufs sur parcs jusqu'à 45 millions d'euros, ainsi que les véhicules et pièces en cours de transport dans une limite de 40 millions d'euros.

Les bonnes statistiques de sinistres et un marché de l'assurance redevenu moins tendu ont permis au groupe de maintenir en 2004 les garanties des programmes d'assurance à un niveau élevé, tout en réduisant les primes par rapport à celles de l'exercice précédent.

## 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 dans les pays de l'Union Européenne a été modifiée par le Règlement d'exemption européen n° 1400/02 du 31 juillet 2002 sur la distribution automobile, dont la mise en œuvre définitive est intervenue au 1<sup>er</sup> octobre 2003. Afin de se mettre en conformité avec ce règlement, chaque marque du groupe a procédé à une réorganisation de son dispositif de distribution, jusqu'alors basé sur une distribution sélective et quantitative dans le cadre d'un contrat de concession réunissant les fonctions de vente et d'après-vente. Ce dispositif est désormais organisé autour de trois contrats juridiquement distincts :

- un contrat de vente de véhicules neufs, sur la base de critères qualitatifs et quantitatifs, le nombre de concessionnaires étant fixé pour chaque pays ;

- un contrat de réparateurs agréés et un contrat de distributeurs de pièces de rechange, devant répondre chacun à des critères de sélection qualitatifs.

Les trois types de contrats correspondants ont été mis en place avec les réseaux au 1<sup>er</sup> octobre 2003. Ni leur entrée en vigueur, ni leur exécution n'ont donné lieu à ce jour à des litiges significatifs.

A fin 2003, les sociétés du groupe ne sont pas exposées à des litiges ayant eu ou pouvant avoir un impact significatif sur ses comptes.

A la suite des premières vérifications menées en 1999 chez Automobiles Peugeot et Automobiles Citroën, la Commission Européenne a procédé, en 2003, à de nouvelles investigations chez Automobiles Peugeot et ses filiales allemande et néerlandaise afin de rechercher d'éventuelles pratiques visant à limiter les ventes transfrontalières en Europe. Aucune notification de griefs n'a été reçue par Automobiles Peugeot à la clôture de l'exercice.

### 3. RISQUES FINANCIERS

#### 3.1. Risque de liquidité

Les risques liés à l'accès aux sources de financement ainsi que les moyens mis en œuvre pour limiter l'effet de ces risques sont décrits dans le paragraphe «Stratégie de financement», notamment en ce qui concerne les clauses de contrats de financement qui pourraient en accélérer le remboursement ou en limiter la disponibilité.

#### 3.2. Risque de change et de taux d'intérêt

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN est exposé, principalement dans ses activités industrielles et plus particulièrement 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, les monnaies des pays d'Europe centrale, le peso argentin, le real brésilien 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 fixé 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, afin de limiter les écarts négatifs qui peuvent résulter de variations de certaines monnaies, la division automobile a acquis des options de vente de yens et de livres sterling qui assurent un taux minimum de change pour ses ventes de véhicules au Japon et au Royaume-Uni. A fin 2003, les options de vente de yens portent sur un montant de 59,4 milliards de yens, couvrant les ventes au Japon de 2004 et 80 % des ventes

jusqu'à septembre 2005 ; leur prix d'exercice moyen est de 117 yens pour un euro en 2004 et 122 yens pour un euro en 2005. Les options de vente de livres sterling portent sur un montant de 1 602 millions de livres sterling, couvrant 80 % des ventes de l'année 2004 au Royaume-Uni et leur prix d'exercice moyen est de 0,7073 livre sterling pour un euro. Les achats d'options de vente de livres sterling se sont poursuivis au début de 2004 pour couvrir la totalité des ventes de l'année 2004.

Sur la base des chiffres de 2003, le groupe estime qu'une variation de 1 % de l'euro contre toutes monnaies a un impact de l'ordre de 64 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 31 millions d'euros sur la marge opérationnelle consolidée. L'estimation de ces impacts ne prend pas en compte l'effet potentiel de l'exercice des options de change acquises par le groupe.

Le groupe n'est pas exposé de manière significative dans ses activités industrielles et commerciales aux variations de taux d'intérêt.

Le refinancement de l'activité de financement 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 emprunts 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.

### 3.3. Risque de contrepartie

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 décrite ci-dessus. 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

systematique de couverture du risque politique à chaque fois que nécessaire.

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 à des contreparties de premier plan.

## PASSAGE AUX NORMES IAS / IFRS

Afin de préparer la transition aux International Financial Reporting Standards (IFRS), normes comptables applicables en 2005, le groupe a en 2003 réalisé un diagnostic complet qui a permis d'identifier :

- les principales divergences entre les principes actuellement appliqués par le groupe et les normes IFRS en matière de comptabilisation, d'évaluation, et de présentation ;
- les informations comptables complémentaires à publier ;
- les adaptations nécessaires des systèmes et des circuits d'information ;
- les données historiques à collecter et analyser pour établir le bilan d'ouverture IFRS au 1<sup>er</sup> janvier 2004.

Les principales divergences identifiées ayant un effet sur les capitaux propres consolidés au 1<sup>er</sup> janvier 2004 et/ou sur les résultats futurs sont les suivantes :

- les frais de développement répondant aux critères de la norme IAS 38 seront immobilisés. Ces frais sont actuellement comptabilisés en charges. Au 1<sup>er</sup> janvier 2004, le montant capitalisé, dont la

contrepartie sera un accroissement des capitaux propres, correspondra à la valeur cumulée des dépenses de développement encourues les années antérieures, nette des amortissements cumulés. Au compte de résultat, en période d'accroissement des dépenses de développement, l'effet sur la marge opérationnelle consolidée sera positif, les montants immobilisés dans l'exercice excédant la charge d'amortissement relative aux dépenses de développement précédemment activées.

- les écarts actuariels différés liés aux engagements de retraite existant au 1<sup>er</sup> janvier 2004 seront, conformément aux dispositions de la norme IFRS 1, imputés sur les capitaux propres en contrepartie de la provision pour retraites. Ces écarts actuariels sont actuellement présentés hors bilan et amortis sur la durée résiduelle de présence des salariés dans l'entreprise. Au compte de résultat, les charges de retraites futures n'auront donc plus à supporter l'amortissement de ces écarts actuariels. Les écarts actuariels nés postérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 2004 seront présentés en hors bilan et amortis sur les périodes futures.

- les actifs financiers disponibles à la vente seront évalués à leur juste valeur, l'écart de réévaluation étant enregistré directement

en situation nette jusqu'à la date de leur cession. Actuellement, les actifs financiers disponibles à la vente, classés dans le bilan consolidé en titres de détention durable et en titres de placement, sont évalués à leur coût historique. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004, lors de la cession de ces titres, les plus-values seront constatées en résultat en contrepartie de la reprise de la réévaluation en situation nette.

- le chiffre d'affaires lié aux ventes avec clause de rachat sera différé jusqu'à la vente du véhicule d'occasion, quels que soient la durée de la clause de rachat et le canal de vente. Actuellement, les ventes de véhicules neufs à la clientèle finale assorties d'une option de reprise pour une durée au plus égale à trois ans ne sont pas enregistrées en chiffre d'affaires à 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, dans la limite du profit net global de l'opération. L'éventuel produit complémentaire de cession finale est constaté sur la période sur laquelle intervient la vente du véhicule d'occasion.

---

Au 1<sup>er</sup> janvier 2004, les opérations en cours seront retraitées. En conséquence, les capitaux propres consolidés seront diminués de la marge réalisée sur les véhicules vendus préalablement au 1<sup>er</sup> janvier 2004 avec un engagement de rachat du groupe, ces véhicules étant comptabilisés à l'actif du bilan et le chiffre d'affaires correspondant enregistré en produit constaté d'avance. Au compte de résultat, les effets de cette différence seront limités à la variation, d'une clôture à l'autre, de l'encours de véhicules vendus avec une clause de rachat.

- les titres d'autocontrôle actuellement comptabilisés en valeurs mobilières de placement, qui correspondent aux titres conservés en contrepartie des options d'achat consenties au bénéfice des dirigeants et salariés de la société Peugeot S.A. ou des sociétés qui lui sont liées, seront imputés sur les capitaux propres. Cette différence est sans effet sur le compte de résultat. Dans le calcul du résultat par action, ces titres seront considérés comme n'étant plus en circulation ; l'effet sera positif sur le résultat net par action.

- sous réserve de la finalisation des projets en cours concernant la norme sur les regroupements d'entreprises, les écarts

d'acquisition ne seront plus amortis ; ils continueront à faire l'objet d'un test de dépréciation à chaque clôture. Les écarts d'acquisition sont actuellement amortis selon le mode linéaire sur une durée maximum de 20 ans.

Les développements informatiques complémentaires nécessaires à l'élaboration des comptes, qui concernent principalement Banque PSA Finance, ont d'ores et déjà été entamés. Le groupe a par ailleurs initié la collecte et l'analyse des données rétrospectives nécessaires à la préparation du bilan d'ouverture, en particulier concernant les frais de développement et les ventes avec clause de rachat. L'année 2004 sera consacrée à la finalisation de ces travaux et à la définition des nouveaux circuits d'information nécessaires, à l'audit des données du bilan d'ouverture, et au suivi des évolutions normatives IFRS.

Le groupe présentera des comptes complets en normes IFRS dès la publication de ses résultats pour l'exercice 2004, en complément des comptes consolidés établis selon ses normes actuelles.





# Données statistiques



## DONNEES STATISTIQUES

### IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES SUR LES MARCHES EUROPEENS

	2003	2002	2001
France	2 009 200	2 145 100	2 254 700
Allemagne	3 236 900	3 252 900	3 341 700
Autriche	300 100	279 500	293 500
Belgique-Luxembourg	502 400	511 000	531 500
Danemark	96 100	111 600	96 200
Espagne	1 383 000	1 331 900	1 425 600
Finlande	147 200	116 900	109 500
Grèce	257 300	268 500	280 200
Irlande	145 400	156 100	164 700
Italie	2 251 300	2 279 600	2 413 500
Norvège	89 900	88 700	92 000
Pays-Bas	489 000	510 700	530 200
Portugal	189 800	226 100	255 200
Royaume-Uni	2 579 100	2 563 600	2 458 800
Suède	261 200	254 600	246 600
Suisse	270 200	295 000	316 600
<b>TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)</b>	<b>14 208 100</b>	<b>14 391 800</b>	<b>14 810 500</b>

Source : C.C.F.A.

### IMMATRICULATIONS DE VEHICULES UTILITAIRES LEGERS SUR LES MARCHES EUROPEENS

	2003	2002	2001
France	381 600	404 900	433 900
Allemagne	185 900	193 200	206 300
Autriche	25 200	22 400	24 100
Belgique-Luxembourg	55 800	54 000	64 400
Danemark	32 700	32 300	31 500
Espagne	296 500	269 100	287 700
Finlande	15 500	15 400	15 100
Grèce	18 100	18 800	20 600
Irlande	30 900	35 000	38 700
Italie	194 900	272 800	230 700
Norvège	27 000	24 800	33 800
Pays-Bas	77 500	81 100	84 200
Portugal	69 200	79 500	98 900
Royaume-Uni	309 500	271 600	259 800
Suède	28 400	28 800	29 200
Suisse	20 900	22 500	25 400
<b>TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)</b>	<b>1 769 600</b>	<b>1 826 200</b>	<b>1 884 300</b>

Source : C.C.F.A.

**IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES ET VEHICULES UTILITAIRES LEGERS  
EN EUROPE PAR CONSTRUCTEUR**

	2003		2002		2001	
	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)
Marque Peugeot	1 356 100	8,5	1 437 600	8,9	1 443 600	8,7
Marque Citroën	1 103 900	6,9	1 074 500	6,6	1 060 400	6,3
<b>PSA PEUGEOT CITROËN</b>	<b>2 460 000</b>	<b>15,4</b>	<b>2 512 100</b>	<b>15,5</b>	<b>2 504 000</b>	<b>15,0</b>
Groupe Volkswagen	2 713 200	17,0	2 800 600	17,3	2 965 100	17,8
Renault	1 774 500	11,1	1 830 100	11,3	1 863 100	11,2
Groupe Ford	1 772 900	11,1	1 828 700	11,3	1 863 400	11,2
Groupe General Motors	1 517 700	9,5	1 548 600	9,6	1 688 600	10,1
Groupe Fiat	1 294 700	8,1	1 460 100	9,0	1 686 200	10,1
Daimler-Chrysler	1 072 400	6,7	1 115 200	6,9	1 121 000	6,7
Groupe Toyota	763 100	4,8	711 000	4,4	635 000	3,8
BMW	631 500	4,0	622 200	3,8	545 000	3,3
Marques japonaises	1 263 600	7,9	1 151 800	7,1	1 137 300	6,8
Coréens	501 300	3,1	424 100	2,6	449 800	2,7
Autres marques	212 800	1,3	213 500	1,3	236 300	1,5

**GROUPE PSA PEUGEOT CITROËN  
IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES SUR LES MARCHES EUROPEENS**

	2003		2002		2001	
	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)
France	650 700	32,4	720 200	33,6	761 900	33,8
Allemagne	189 100	5,8	174 600	5,4	158 400	4,7
Autriche	28 800	9,6	24 300	8,7	23 300	7,9
Belgique-Luxembourg	112 000	22,3	109 700	21,5	104 400	19,7
Danemark	24 800	25,8	30 400	27,2	24 500	25,4
Espagne	303 200	21,9	295 200	22,2	311 900	21,9
Finlande	17 700	12,0	14 500	12,4	12 200	11,1
Grèce	31 500	12,3	39 600	14,8	36 600	13,0
Irlande	11 700	8,1	13 500	8,6	12 100	7,3
Italie	249 600	11,1	226 100	9,9	195 400	8,1
Norvège	10 500	11,7	10 100	11,4	9 200	10,0
Pays-Bas	80 500	16,5	75 100	14,7	69 300	13,1
Portugal	37 200	19,6	41 500	18,4	42 500	16,7
Royaume-Uni	302 500	11,7	339 300	13,2	334 800	13,6
Suède	27 800	10,7	22 500	8,9	16 400	6,7
Suisse	27 900	10,3	27 000	9,1	26 600	8,4
<b>TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)</b>	<b>2 105 500</b>	<b>14,8</b>	<b>2 163 600</b>	<b>15,0</b>	<b>2 139 500</b>	<b>14,5</b>

**GROUPE PSA PEUGEOT CITROËN**

**IMMATRICULATIONS DE VEHICULES UTILITAIRES LEGERS SUR LES MARCHES EUROPEENS**

	2003		2002		2001	
	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)
France	142 900	37,5	144 400	35,7	151 500	34,9
Allemagne	11 700	6,3	11 800	6,1	12 900	6,3
Autriche	2 600	10,4	2 000	8,9	2 400	10,1
Belgique-Luxembourg	14 500	25,9	14 100	26,1	16 800	26,1
Danemark	6 400	19,5	6 500	20,0	6 800	21,7
Espagne	72 600	24,5	66 100	24,6	70 400	24,5
Finlande	2 500	15,9	1 900	12,5	1 700	11,3
Grèce	1 400	7,7	1 400	7,4	1 700	8,1
Irlande	4 200	13,5	4 700	13,5	5 500	14,1
Italie	15 800	8,1	18 800	6,9	14 200	6,2
Norvège	3 600	13,5	3 400	13,4	5 700	16,8
Pays-Bas	12 000	15,5	12 200	15,0	14 400	17,1
Portugal	15 800	22,8	15 900	20,0	17 100	17,3
Royaume-Uni	40 800	13,2	38 500	14,2	37 000	14,3
Suède	5 300	18,5	4 900	17,0	4 300	14,6
Suisse	2 400	11,7	2 000	8,8	2 100	8,2
<b>TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)</b>	<b>354 500</b>	<b>20,0</b>	<b>348 600</b>	<b>19,1</b>	<b>364 500</b>	<b>19,4</b>

**GROUPE PSA PEUGEOT CITROËN - IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES ET VEHICULES UTILITAIRES LEGERS SUR LES MARCHES EUROPEENS**

	2003		2002		2001	
	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)
France	793 700	33,2	864 600	33,9	913 400	34,0
Allemagne	200 700	5,9	186 300	5,4	171 300	4,8
Autriche	31 400	9,7	26 300	8,7	25 700	8,1
Belgique-Luxembourg	126 500	22,7	123 800	21,9	121 300	20,4
Danemark	31 200	24,2	36 900	25,6	31 300	24,5
Espagne	375 800	22,4	361 400	22,6	382 300	22,3
Finlande	20 100	12,4	16 400	12,4	13 900	11,2
Grèce	32 900	12,0	41 000	14,3	38 200	12,7
Irlande	15 900	9,0	18 200	9,5	17 600	8,6
Italie	265 400	10,9	244 900	9,6	209 600	7,9
Norvège	14 100	12,1	13 400	11,8	14 900	11,8
Pays-Bas	92 500	16,3	87 200	14,7	83 600	13,6
Portugal	53 000	20,5	57 500	18,8	59 700	16,8
Royaume-Uni	343 400	11,9	377 900	13,3	371 800	13,7
Suède	33 100	11,4	27 400	9,7	20 700	7,5
Suisse	30 300	10,4	28 900	9,1	28 700	8,4
<b>TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)</b>	<b>2 460 000</b>	<b>15,4</b>	<b>2 512 100</b>	<b>15,5</b>	<b>2 504 000</b>	<b>15,0</b>

**MARQUE PEUGEOT - IMMATICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES ET VEHICULES UTILITAIRES LEGERS  
SUR LES MARCHES EUROPEENS**

	2003		2002		2001	
	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)
France	450 700	18,9	507 800	19,9	543 400	20,2
Allemagne	128 200	3,7	113 200	3,3	106 200	3,0
Autriche	20 100	6,2	17 600	5,8	17 200	5,4
Belgique-Luxembourg	64 000	11,5	64 300	11,4	62 700	10,5
Danemark	17 700	13,7	21 200	14,8	18 500	14,5
Espagne	176 400	10,5	171 900	10,7	182 300	10,6
Finlande	10 700	6,6	8 500	6,5	7 900	6,3
Grèce	16 600	6,1	22 700	7,9	18 100	6,0
Irlande	9 500	5,4	10 700	5,6	10 400	5,1
Italie	125 900	5,1	143 500	5,6	126 400	4,8
Norvège	9 400	8,1	8 700	7,6	10 200	8,1
Pays-Bas	59 100	10,4	55 900	9,4	55 400	9,0
Portugal	29 900	11,6	31 900	10,4	32 500	9,2
Royaume-Uni	201 000	7,0	224 300	7,9	220 600	8,1
Suède	19 800	6,8	17 200	6,1	13 100	4,8
Suisse	17 100	5,9	18 200	5,7	18 700	5,5
<b>TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)</b>	<b>1 356 100</b>	<b>8,5</b>	<b>1 437 600</b>	<b>8,9</b>	<b>1 443 600</b>	<b>8,7</b>

**MARQUE CITROËN - IMMATICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES ET VEHICULES UTILITAIRES LEGERS  
SUR LES MARCHES EUROPEENS**

	2003		2002		2001	
	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)	Unités	Part de marché (%)
France	343 000	14,4	356 800	14,0	370 000	13,8
Allemagne	72 500	2,1	73 200	2,1	65 200	1,8
Autriche	11 300	3,5	8 700	2,9	8 500	2,7
Belgique-Luxembourg	62 500	11,2	59 500	10,5	58 500	9,8
Danemark	13 500	10,5	15 600	10,9	12 800	10,0
Espagne	199 400	11,9	189 500	11,8	200 100	11,7
Finlande	9 500	5,8	7 900	6,0	6 000	4,9
Grèce	16 300	5,9	18 200	6,4	20 000	6,7
Irlande	6 400	3,6	7 500	3,9	7 100	3,5
Italie	139 500	5,7	101 400	4,0	83 300	3,2
Norvège	4 700	4,0	4 800	4,2	4 700	3,7
Pays-Bas	33 400	5,9	31 300	5,3	28 300	4,6
Portugal	23 100	8,9	25 500	8,4	27 100	7,7
Royaume-Uni	142 300	4,9	153 600	5,4	151 300	5,6
Suède	13 300	4,6	10 300	3,6	7 600	2,8
Suisse	13 200	4,5	10 700	3,4	9 900	2,9
<b>TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 pays)</b>	<b>1 103 900</b>	<b>6,9</b>	<b>1 074 500</b>	<b>6,6</b>	<b>1 060 400</b>	<b>6,4</b>

## GROUPE PSA PEUGEOT CITROËN - PRODUCTION PAR MODELE

<i>(voitures particulières et véhicules utilitaires légers)</i>	2003	2002	2001
<b>Marque Peugeot</b>			
106	35 900	69 500	112 400
206	816 500	843 900	820 100
306	1 200	15 500	124 900
307	573 300	534 500	308 200
405	126 100	124 000	80 000
406	101 000	125 500	192 100
504/Paykan	3 200	3 100	4 900
607	21 500	27 200	37 800
806	-	-	20 000
807	35 100	14 800	-
Expert	28 500	28 600	32 300
Partner	135 700	118 100	130 000
J9	3 200	-	-
Boxer	40 600	42 500	43 600
Autres	800	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>1 922 600</b>	<b>1 947 200</b>	<b>1 906 300</b>
(dont véhicules équipés de moteurs diesel)	<b>(911 600)</b>	<b>(888 700)</b>	<b>(852 000)</b>
(dont voitures particulières)	<b>(1 744 100)</b>	<b>(1 764 500)</b>	<b>(1 720 100)</b>
(dont véhicules utilitaires légers)	<b>(178 500)</b>	<b>(182 700)</b>	<b>(186 200)</b>
<b>Marque Citroën</b>			
Saxo	59 900	155 600	242 800
C2	71 000	-	-
C3	383 100	204 300	300
ZX	96 000	79 400	52 900
Xsara	353 800	449 800	459 600
C5	110 700	157 100	157 100
Xantia	3 800	-	26 300
Evasion	-	-	17 500
C8	27 700	11 900	-
Jumpy	29 800	24 900	26 700
C15	29 200	30 600	34 600
Berlingo	179 400	162 300	170 400
Jumper	42 100	39 000	41 800
<b>TOTAL</b>	<b>1 386 500</b>	<b>1 314 900</b>	<b>1 230 000</b>
(dont véhicules équipés de moteurs diesel)	<b>(740 900)</b>	<b>(735 300)</b>	<b>(689 300)</b>
(dont voitures particulières)	<b>(1 188 700)</b>	<b>(1 129 500)</b>	<b>(1 037 600)</b>
(dont véhicules utilitaires légers)	<b>(197 800)</b>	<b>(185 500)</b>	<b>(192 400)</b>
<b>TOTAL PSA PEUGEOT CITROËN</b>	<b>3 309 100</b>	<b>3 262 100</b>	<b>3 136 300</b>
(dont véhicules équipés de moteurs diesel)	<b>(1 652 500)</b>	<b>(1 624 000)</b>	<b>(1 541 300)</b>
(dont voitures particulières)	<b>(2 932 800)</b>	<b>(2 894 000)</b>	<b>(2 757 700)</b>
(dont véhicules utilitaires légers)	<b>(376 300)</b>	<b>(368 100)</b>	<b>(378 600)</b>

**GROUPE PSA PEUGEOT CITROËN - VENTES MONDIALES CONSOLIDEES**
*(voitures particulières et véhicules utilitaires légers)*

	2003	2002	2001
<b>VENTES EUROPE OCCIDENTALE</b>			
<b>France :</b>			
Peugeot	445 100	513 300	550 500
Citroën	343 300	358 000	364 700
PSA PEUGEOT CITROËN	788 400	871 300	915 200
<b>Autres pays d'Europe occidentale :</b>			
Peugeot	907 000	948 500	934 500
Citroën	773 400	737 200	695 800
PSA PEUGEOT CITROËN	1 680 400	1 685 700	1 630 300
<b>TOTAL EUROPE OCCIDENTALE :</b>			
Peugeot	1 352 100	1 461 800	1 485 000
Citroën	1 116 700	1 095 200	1 060 500
PSA PEUGEOT CITROËN	2 468 800	2 557 000	2 545 500
<b>VENTES HORS D'EUROPE OCCIDENTALE</b>			
<b>Europe centrale et orientale et Turquie :</b>			
Peugeot	142 100	109 100	89 700
Citroën	74 800	59 600	45 400
PSA PEUGEOT CITROËN	216 900	168 700	135 100
<b>Afrique :</b>			
Peugeot	56 700	55 400	53 000
Citroën	19 000	17 300	18 500
PSA PEUGEOT CITROËN	75 700	72 700	71 500
<b>Amérique :</b>			
Peugeot	89 100	90 700	89 200
Citroën	29 800	30 200	29 800
PSA PEUGEOT CITROËN	118 900	120 900	119 000
<b>Asie-Océanie :</b>			
Peugeot	246 100	212 800	156 800
Citroën	128 900	105 600	76 500
PSA PEUGEOT CITROËN	375 000	318 400	233 300
<b>Autres :</b>			
Peugeot	27 500	25 600	25 500
Citroën	3 300	4 200	2 900
PSA PEUGEOT CITROËN	30 800	29 800	28 400
<b>TOTAL VENTES HORS EUROPE OCCIDENTALE</b>			
Peugeot	561 500	493 600	414 200
Citroën	255 800	216 900	173 100
PSA PEUGEOT CITROËN	817 300	710 500	587 300
<b>TOTAL VENTES MONDIALES</b>			
Peugeot	1 913 600	1 955 400	1 899 200
Citroën	1 372 500	1 312 100	1 233 600
PSA PEUGEOT CITROËN	3 286 100	3 267 500	3 132 800

## EFFECTIFS DU GROUPE

	2003	2002
<b>AUTOMOBILE</b>	<b>135 200</b>	133 900
Dont :		
* France	<b>97 100</b>	96 200
* Autres pays	<b>38 100</b>	37 700
<b>FAURECIA</b>	<b>51 900</b>	52 200
<b>GEFCO</b>	<b>8 300</b>	8 000
<b>BANQUE PSA FINANCE</b>	<b>2 200</b>	2 200
<b>AUTRES ACTIVITES</b>	<b>2 300</b>	2 300
<b>TOTAL PSA PEUGEOT CITROËN</b>	<b>199 900</b>	198 600
Dont :		
* France	<b>124 700</b>	123 700
* Autres pays	<b>75 200</b>	74 900

## GROUPE PSA PEUGEOT CITROËN - OUTIL INDUSTRIEL

Sites de montage	Modèles fabriqués au 1 <sup>er</sup> janvier 2004	Production 2003
<b>USINES TERMINALES</b>		
Aulnay (France)	C2, C3	<b>412 900</b>
Madrid (Espagne)	C3, C3 Pluriel, Xsara	<b>159 700</b>
Mangualde (Portugal)	Citroën Berlingo, Peugeot Partner	<b>52 600</b>
Mulhouse (France)	206, 206 CC, 307	<b>410 800</b>
Palomar (Argentine)	206, Citroën Berlingo, Peugeot Partner	<b>24 600</b>
Poissy (France)	206	<b>329 400</b>
Porto Real (Brésil)	206, C3, Xsara Picasso	<b>44 900</b>
Rennes (France)	Xsara, C5, 407	<b>215 100</b>
Ryton (Grande-Bretagne)	206, 206 SW	<b>209 600</b>
Sochaux (France)	307, 307 SW, 406, 607	<b>432 300</b>
Vigo (Espagne)	Xsara Picasso, C15, Citroën Berlingo, Peugeot Partner	<b>484 900</b>
<b>USINES MECANIQUE ET BRUTS</b>		
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	<b>1 776 000</b>
Saint-Ouen (France)	Emboutissage	-
Sept-Fons (France)	Fonderie de ferreux	-
Trémery (France)	Moteurs essence EW et moteurs diesel DV et DW	<b>1 594 900</b>
Valenciennes (France)	Boîtes de vitesses	<b>1 693 300</b>
Vesoul (France)	Expédition CKD, pièces de rechange	-

**FILIALES COMMUNES AVEC D'AUTRES CONSTRUCTEURS (Situation au 31 décembre 2003)**

Filiales	Production	Production annuelle
<b>FRANCE</b>		
<b>Française de Mécanique</b>		
50 % Peugeot Citroën Automobiles	Fonderie de ferreux	
50 % Renault	Moteurs : *TU + TUF + TUD	1 170 100
	*DV	497 100
	*D (Renault)	397 100
	*ES	13 200
<b>Sevelnord</b>		
50 % Peugeot Citroën Automobiles	Peugeot 807	Production totale :
50 % Fiat	Peugeot Expert	169 200
	Citroën C8	
	Citroën Jumpy	
	Fiat Ulysse	
	Fiat Scudo	
	Lancia Phedra	
<b>ETRANGER</b>		
Società Europea Veicoli		Production totale :
Leggeri - (Italie)		183 200
50 % Peugeot Citroën Automobiles	Peugeot Boxer	
50 % Fiat	Citroën Jumper	
	Fiat Ducato	





Le présent rapport a été tiré en 12 000 exemplaires.

Direction de la Communication de PSA PEUGEOT CITROËN  
Photothèques : PSA PEUGEOT CITROËN - FAURECIA - GEFCO - PEUGEOT MOTOCYCLES - LA PREVENTION ROUTIERE  
Photos : X - B. Garcin - Gasser  
Création et réalisation : HARRISON • WOLF  
Fabrication : Altavia Prodit



**PEUGEOT S.A.**

Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance  
au capital de 243 109 146 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](http://www.psa-peugeot-citroen.com)