



**LA COOPÉRATION ENTRE LES GROUPES FIAT
ET PSA PEUGEOT CITROËN DANS LE SECTEUR
DES VÉHICULES UTILITAIRES**

SOMMAIRE

HISTORIQUE DE LA COOPÉRATION ENTRE LES DEUX GROUPES	3
LE SITE DE SEVEL VAL DI SANGRO : L'USINE DE TOUS LES RECORDS	5
LA NOUVELLE FAMILLE DE VÉHICULES UTILITAIRES	7

HISTORIQUE DE LA COOPÉRATION ENTRE LES DEUX GROUPES

Une coopération durable, fructueuse et diversifiée

Depuis 1978, année de la création de Sevel (Società Europea Veicoli Leggeri – Société Européenne de Véhicules Légers) à Atessa (Italie), la coopération entre Fiat et le Groupe PSA Peugeot Citroën se caractérise par une mise en commun des connaissances liées à la technique et à la production, qui place les deux partenaires à l'avant-garde du secteur européen des véhicules utilitaires légers.

En 1981, Sevel démarre son activité à Val di Sangro et produit 350 véhicules par jour. L'usine est ensuite agrandie pour permettre la fabrication d'une gamme plus large, et parvenir à la capacité actuelle, soit plus de 900 véhicules par jour (comprenant le Ducato pour Fiat et les Peugeot Boxer et Citroën Jumper pour PSA Peugeot Citroën) et qui sera accrue de plus de 10% dès le lancement commercial de la nouvelle famille d'utilitaires. Le 15 décembre 2005, le site industriel franchit le seuil des 3 millions de véhicules produits ; mis l'un derrière l'autre, ils formeraient une colonne de 15 000 kilomètres, soit à peu près la distance entre Val di Sangro et Sydney.

Dopée par un vrai succès commercial en Europe, la coopération entre les deux groupes s'est renforcée au fil des ans et couvre aujourd'hui une grande partie des besoins de la clientèle des véhicules utilitaires ; en janvier, 2002 l'accord conclu a été reconduit jusqu'en 2017. Il définit les modalités de développement et d'industrialisation de deux nouvelles gammes de véhicules utilitaires légers, ainsi que les objectifs économiques et industriels du projet.

La poursuite fructueuse de cette coopération permet aux deux partenaires de partager les frais d'études et d'investissements et de réaliser ainsi d'importantes économies d'échelles. Premier maillon, la nouvelle génération de Fiat Ducato, Peugeot Boxer et Citroën Jumper sera commercialisée au tout début du second semestre de l'année et fabriquée au centre de production Sevel de Val di Sangro (Italie). Le second maillon, fabriqué sur le site de Valenciennes, en France, sera dévoilé ultérieurement.

En mars 2005, enfin, afin de répondre à une évolution attendue du segment des petits véhicules utilitaires d'entrée de gamme en Europe, les deux Groupes ont signé un accord de développement et de production d'une troisième famille de véhicules : il s'agit d'une nouvelle petite fourgonnette qui sera fabriquée sous la coordination de Tofas dans son usine de Bursa (Turquie) et en étroite collaboration entre les deux partenaires.

Aux termes des accords de 2002 et de 2005, Fiat et le Groupe PSA Peugeot Citroën sont convenus d'investir au total quelque 2,2 milliards d'euros. Près de 50% de ce montant, a été alloué au site italien, qui peut produire jusqu'à 230 000 unités par an et, à terme, pourrait atteindre 260 000. En ce qui concerne plus précisément la société Sevel d'Atessa, les investissements consacrés au développement et à la production des futurs modèles – à savoir les nouveaux Ducato, Boxer et Jumper – se sont chiffrés à plus de 1,1 milliard d'euros, dont 700 millions ont été affectés au développement du nouveau produit et au financement de l'outil de production des équipementiers ; les 400 millions restants ont été affectés à l'extension des bâtiments abritant le ferrage et le montage, à l'installation de nouveaux équipements de production, ainsi qu'à la réalisation d'une nouvelle zone de logistique et d'un nouvel atelier de peinture doté des technologies les plus modernes. La société Sevel d'Atessa est détenue à parts égales par les deux partenaires, et le management en est confié à Fiat Auto.

LE SITE DE SEVEL VAL DI SANGRO : L'USINE DE TOUS LES RECORDS

Le site industriel de Sevel (Società Europea Veicoli Leggeri – Société Européenne de Véhicules Légers) situé à Val di Sangro est le plus important centre de production de véhicules utilitaires légers en Europe. Issue en 1981 de la société commune détenue à parts égales par Fiat et PSA Peugeot Citroën, l'usine a été construite entre les communes d'Atessa et de Paglieta dans la province de Chieti, sur plus de 1,2 million de m² (120 hectares) dont 344 000 m² (34 hectares) d'espaces couverts. Ses équipements lui permettent d'englober la totalité du cycle de production : ferrage, peinture et montage.

Elle emploie actuellement 5 200 personnes (dont plus de 95 % résident dans les Abruzzes) et chaque jour, 250 semi-remorques chargés de matériel y pénètrent et 200 camions et 4 trains de transport de véhicules en sortent. De plus, le ferrage fabrique quelque 300 types de caisses différentes, la peinture utilise 122 couleurs et le montage produit plus de 6 000 modèles avec plus de 150 options. Ces chiffres incroyables s'expliquent par la diversité des exigences des utilisateurs professionnels et des flottes d'entreprise auxquelles les produits de Sevel peuvent répondre. En définitive, un des atouts de Sevel, est sa capacité à gérer la complexité de ses produits. Et, signe que ses modèles sont particulièrement appréciés sur le marché, la société n'a connu en 25 années d'existence aucune interruption de sa production, qui s'est, bien au contraire, inscrite en constante augmentation, tout comme ses effectifs et ses investissements. De surcroît, le centre de production satisfait aux normes de qualité et de respect de l'environnement les plus strictes : son système de gestion de la qualité a obtenu la certification Iso 9001 (Version 2000) et son dispositif de management environnemental la certification Iso 14001.

La nouvelle unité de peinture de Sevel présente un intérêt indéniable, car elle a été construite pour le nouveau véhicule X250; celle-ci compte parmi les plus perfectionnées d'Europe tant sur le plan de sa technologie que du respect de l'environnement (comme en témoigne le choix d'utiliser de la peinture à l'eau). A l'intérieur du bâtiment – de 330 mètres de long environ pour 60 mètres de large , 150 personnes travaillent par équipe et 23 robots appliquent le mastic et la peinture. Bains de cataphorèse et fours de séchage et de cuisson, tout est automatisé. Les salariés sont simplement chargés de surveiller le processus et de contrôler les résultats. Même la préparation des surfaces à peindre est

partiellement automatisée, à l'aide de rouleaux de plumes d'émeu, particulièrement adaptées car elles ne se chargent pas d'électricité statique lors du nettoyage de la caisse.

En outre, à l'inverse des véhicules particuliers, l'intérieur des caisses des utilitaires est également peint, car les surfaces des véhicules de transport sont apparentes. Pour chaque modèle X250, il faut donc recouvrir de peinture environ 65 m² de tôle : on utilise pour cette opération 10 kg de peinture et 137 mètres de mastic ; en un an, 25 millions de mètres sont ainsi consommés, soit 4 fois environ le rayon de la terre.

Enfin, le nouvel atelier de peinture est parfaitement aéré, lumineux et silencieux, grâce à un excellent système de ventilation et aux lignes de traction des voitures – dotées de courroies en caoutchouc et donc silencieuses.

LA NOUVELLE FAMILLE DE FOURGONS UTILITAIRES

Fiche de présentation du modèle X250, une référence dans sa catégorie

Héritier d'un modèle qui a remporté un vif succès, le nouvel utilitaire a pour objectif de rester un véhicule de référence dans sa catégorie en termes de design, de fonctionnalité, de performances, de confort et de fiabilité.

C'est pourquoi il se caractérise par une ligne singulière et novatrice, par une capacité et une facilité de chargement remarquables, ainsi que par des prestations et une qualité de vie à bord exceptionnelles. Il est doté d'équipements encore plus innovants sur le plan de l'électronique et de la sécurité, mais surtout, il permet de comprimer les coûts de gestion. Doté de la même architecture mécanique de ses prédécesseurs (traction avant et moteurs transversaux), le nouveau modèle est décliné dans une gamme particulièrement étendue :

- modèles de transport de marchandises et de personnes et châssis pour transformations et équipements
- poids total en charge (PTAC) de 3 à 4 tonnes
- 2 types de trains roulants: pour roues et pneumatiques de 15" (PTAC de 3 à 3,5 tonnes) et 16" (PTAC de 3,5 à 4 tonnes)
- charge utile de 1 000 à 2 000 kg
- 3 empattements, 4 longueurs et 3 hauteurs pour les fourgons
- 7 volumes utiles de 8 à 17 m³
- 4 empattements et 5 longueurs pour la gamme des châssis

Grâce à ce large éventail de produits, chaque client peut ainsi trouver un véhicule « sur mesure » répondant parfaitement à ses attentes.

Le nouveau modèle existe en quatre motorisations turbodiesel 16 soupapes à injection directe « Common Rail » dernière génération (à injection multiple), développant des puissances allant de 100 à 157 ch. Respectueux de l'environnement (en conformité avec la norme Euro 4), ces blocs moteurs seront équipés de boîte de vitesses à 5 rapports ou encore d'une toute nouvelle boîte 6 rapports. Ces blocs offrent des couples élevés (de 250 à 400 Nm) à bas régime. Pour les clients, ces caractéristiques sont synonymes de puissance au démarrage et de reprise exceptionnelles, de plaisir de conduite, de confort optimal, mais aussi et surtout de faible consommation.

Le modèle X250 se classe également en tête des véhicules de sa catégorie sur le plan de la sécurité et du confort. En témoignent, par exemple, les caisses à rigidité différenciée, les nouveaux systèmes de freinage à 4 freins à disque et l'adoption en série, sur l'ensemble de la gamme, du système ABS intégral doté de la fonction REF (répartiteur électronique de freinage) et de l'airbag conducteur. De plus, selon les marchés et les modèles, l'antipatinage, le contrôle dynamique de stabilité, les airbags rideaux et latéraux, ainsi que l'airbag passager avant sont disponibles en tant qu'équipements standard ou en option, de même que des dispositifs de protection contre le vol du véhicule ou de sa cargaison.

Ce nouveau modèle confirme en particulier le soin extrême apporté aux facteurs liés à l'ergonomie, au confort acoustique et thermique et à la souplesse de la suspension. Le bien-être à bord est en effet déterminant pour l'utilisateur d'un utilitaire appelé à passer de longues heures au volant dans des conditions souvent difficiles. C'est pourquoi l'habitacle a été conçu comme un espace de travail mobile accueillant, lumineux, confortable, silencieux, avec une position de conduite proche de celle d'une voiture de tourisme, idéale pour affronter la route dans les meilleures conditions psychiques et physiques, avec de nombreux espaces de rangement (coffres, bacs de portière et tablettes) pour les objets personnels (ordinateur et téléphone portables, cartes routières). De même l'espace de chargement a fait l'objet de toutes les attentions pour faciliter un usage quotidien sans stress ni fatigue, au profit des différents types d'utilisateurs et de leurs entreprises. Ainsi, les compartiments de charge, bien agencés, sont généreux en volume et en dimensions. L'accès y est facilité grâce aux seuils de chargement particulièrement bas et aux portes de grandes dimensions tant pour celles arrière battantes que celles latérales coulissantes. La suspension arrière pneumatique avec correction d'assiette et les équipements électroniques – du téléphone mains libres Bluetooth au lecteur multimédia permettant d'écouter des fichiers MP3 – contribuent également au confort des passagers.

Val di Sangro, le 11 mai 2006

Intervention de Jean-Martin Folz, Président de PSA Peugeot Citroën

Je suis très heureux d'être au côté de Sergio Marchionne pour présenter une nouvelle famille de véhicules utilitaires issue de la coopération avec le groupe Fiat.

La présentation de nouveaux modèles est toujours un moment fort de la vie d'un constructeur automobile mais ici l'événement est d'autant plus important qu'il illustre parfaitement quelques grands principes de notre stratégie :

- Une politique de coopération ciblée,
- La volonté d'être un leader dans le domaine du VUL,
- Le développement de produits innovants et de gammes rajeunies.

1 – Une politique de coopération ciblée

Il s'agit de rechercher des coopérations ponctuelles avec d'autres constructeurs automobiles pour partager les dépenses et allonger les séries sur des projets bien identifiés, tout en préservant l'indépendance de chaque partenaire. Ces coopérations constituent un levier clé pour élargir l'offre commerciale de nos deux marques Peugeot et Citroën.

Le groupe PSA Peugeot Citroën conduit aujourd'hui quelques sept coopérations qui couvrent les bases véhicules aussi bien que le domaine des organes mécaniques, et occupent une importance croissante de nos ventes. Elles représentent environ 20% de l'activité de notre groupe.

Notre coopération avec Fiat peut être considérée à plusieurs titres comme un cas d'école de cette stratégie et j'en retiendrais trois aspects: sa longévité, son ampleur et sa pertinence.

D'abord sa longévité qui constitue un cas unique dans l'histoire de l'automobile : le premier accord signé entre notre groupe et Fiat remonte à 1978 avec une nouvelle étape importante en 1994, date de l'inauguration de Sevelnord. En 2002, nous avons prolongé jusqu'en 2017 cette coopération sur les utilitaires.

Cette durée témoigne, si il en était besoin, de la réussite de cette coopération, de la bonne entente entre les partenaires et de l'intérêt que nous lui portons pour notre développement.

Ensuite son ampleur : centrée à l'origine sur une seule plate-forme de véhicule utilitaire léger développé et produit sous la direction de Fiat, notre coopération a été ensuite élargie à une seconde plate-forme destinée à la production de monospaces et de véhicules utilitaires de taille moyenne. Ces voitures ont été conçues et sont produites sous la direction de PSA Peugeot Citroën dans l'usine de Sevelnord à Valenciennes.

Enfin, en mars 2005, nos deux groupes ont signé avec Tofas un nouvel accord de développement et de production d'une troisième famille de petits véhicules utilitaires qui verra le jour en 2008 et qui viendra créer un nouveau segment de marché.

La production des véhicules réalisés en coopération entre PSA Peugeot et Citroën et le groupe Fiat représentera en 2008, un volume annuel supérieur à un demi million de véhicules dont plus de la moitié pour notre groupe.

Enfin sa pertinence : nos accords portent sur des véhicules répondant à des besoins et des attentes de clientèles de véhicules utilitaires bien distinctes. Du fourgon de grande capacité (Citroën Jumper, Peugeot Boxer) au projet le plus récent de petite fourgonnette s'adressant au segment des véhicules utilitaires d'entrée de gamme, en passant par les fourgons de taille moyenne (Citroën Jumpy, Peugeot Expert), chaque offre développée au titre de la coopération permet de répondre au mieux aux besoins et attentes des professionnels et des entreprises.

Cette variété dans l'offre de véhicules utilitaires, nous ne pourrions pas la réaliser seul. La coopération avec le groupe Fiat nous permet de partager des compétences, des coûts et des moyens et nous offre ainsi l'occasion de multiplier notre offre commerciale pour renforcer notre position sur le marché.

2 – PSA Peugeot Citroën, leader du marché VUL en Europe

Deuxième axe de notre stratégie, PSA Peugeot Citroën entend renforcer sa position sur le marché des utilitaires en Europe, que nous considérons comme majeur pour la poursuite de notre croissance.

Le groupe PSA Peugeot Citroën occupe en effet en Europe, depuis 1997, la position de leader du marché des véhicules utilitaires légers. En 2005, ce marché des véhicules utilitaires a franchi pour la première fois la barre des deux millions d'unités en Europe et notre groupe, avec 370 000 ventes, réalise 18,5% de pénétration.

Nous étions, il y a une dizaine d'années, avec 14% de pénétration le troisième acteur du marché. Notre progression au cours de la période 1995-2005, où nous avons doublé nos ventes, a été deux fois plus rapide que celle du marché.

Cette performance s'explique par la bonne adéquation de notre offre au marché. Cette offre, nous avons choisi de la développer soit seuls, comme pour nos fourgonnettes Citroën Berlingo ou Peugeot Partner, soit en partenariat avec Fiat.

Avec le même objectif à chaque fois, être pour chaque famille de véhicule utilitaire un acteur majeur sur le marché : pour les fourgonnettes de type Citroën Berlingo et Peugeot Partner nous sommes numéro 1 en Europe avec une part de marché en 2005 de 30 %.

Avec notre partenaire Fiat, nous occupons :

- la 3ème place européenne des fourgons compacts de type Citroën Jumpy, Peugeot Expert et Fiat Scudo avec 18 % de PDM,
- la 1ère place sur le segment des gros fourgons de type Citroën Jumper, Peugeot Boxer et Fiat Ducato avec plus de 25 % de PDM.

Et nous entendons bien conforter notre leadership avec une gamme totalement renouvelée dans les années à venir sur un marché de plus en plus concurrentiel. Ainsi l'âge moyen de notre gamme utilitaire, qui était de 9,3 ans en 2005, sera de 7,4 ans en 2007 avant d'atteindre, en 2009, une moyenne de 2,2 ans, une des plus jeunes de notre histoire.

Première étape du rajeunissement de notre gamme utilitaire, ce nouveau fourgon de grande taille qui nous réunit aujourd'hui comporte des attributs novateurs majeurs.

3 – Des nouveaux fourgons innovants et très diversifiés

Notre tout nouveau fourgon, successeur des Citroën Jumper, Peugeot Boxer, Fiat Ducato a nécessité un investissement, d'environ 1,1 milliard d'euros.

Cet investissement doit permettre à ce véhicule non seulement de conserver son rang de fourgon le plus vendu en Europe, mais encore d'améliorer cette position concurrentielle.

Le nouveau Citroën Jumper/Peugeot Boxer et Fiat Ducato a donc pour mission de faire mieux que son prédécesseur qui aura été vendu à plus de deux millions d'exemplaires durant la période 1994-2006.

Pour y parvenir ce véhicule dispose de deux atouts majeurs:

- un dispositif industriel très moderne,
- des caractéristiques produit remarquables.

Le directeur de l'usine, vous expliquera dans un instant les investissements effectués sur ce site industriel commun aux deux groupes, dont Fiat assure la gestion. Je ne reviendrai donc pas sur le premier atout du véhicule si ce n'est pour rappeler que son usine de production est la plus importante d'Europe pour les VUL.

Le deuxième atout de ce nouveau véhicule résulte du cahier des charges ambitieux et novateur qu'avaient dressé les équipes de marketing. Trois chapitres méritent particulièrement d'être soulignés :

- En premier lieu, une gamme riche et variée avec un accroissement des capacités de transports (augmentation du poids total en charge et du volume utile). Pour illustrer cette diversité, je ne vous donnerai qu'un seul chiffre : nous proposons sur ce nouveau véhicule trois fois plus de types de caisses que pour la génération précédente. Grâce à cette diversité nos marques proposeront un nombre important de versions offrant ainsi à chaque entreprise, chaque professionnel, un véhicule répondant aux besoins spécifiques de son activité.

- Le deuxième atout du véhicule, c'est son style remarquable, un style extérieur moderne, puissant suggérant la robustesse, la facilité d'utilisation et l'adaptabilité aux quelles sont attachées les professionnels. La cabine, moderne, lumineuse, conviviale évoque le monde du véhicule de tourisme en proposant une position de conduite confortable proche de celle d'une berline.
- Le troisième atout de ces véhicules utilitaires, ce sont leurs prestations routières, leur comportement, leur confort, et leurs équipements qui marquent une évolution importante par rapport au modèle remplacé. Les éléments de confort et de sécurité disponibles sont ceux que l'on trouve sur les véhicules particuliers (airbag, 4 freins à disques, ABS, ESP, Climatisation). Cette nouvelle famille de véhicules utilitaires légers, disposera de moteurs diesel injection directe common rail offrant un bilan consommation et émissions des plus favorables. Ainsi la réduction des consommations atteint près de 10% par rapport à la précédente génération de moteurs common rail ; l'intervalle entre chaque révision a également été accru de 30 % : voici donc deux paramètres favorables à une maîtrise des coûts d'utilisation, un critère fondamental pour les professionnels et les entreprises.

Ce nouveau véhicule, premier maillon de notre nouvelle offre VUL dispose donc de tous les atouts nécessaires pour dépasser les performances pourtant exceptionnelles de Peugeot Boxer et Citroën Jumper.

Je vous remercie de votre attention.