

Lettre à nos actionnaires

www.psa-peugeot-citroen.com

Numéro spécial Assemblée Générale Ordinaire et Extraordinaire du 24 mai 2006



L'Assemblée Générale des actionnaires de Peugeot S.A. s'est réunie le 24 mai 2006 sous la présidence de Thierry Peugeot, Président du Conseil de Surveillance.

Le Président du Directoire, Jean-Martin Folz, a rappelé les résultats de l'exercice 2005 marqué par la bonne résistance des ventes mondiales malgré un marché européen stable et fortement promotionnel, le coût de mise en conformité aux nouvelles normes environnementales européennes et l'impact négatif de la hausse des prix des matières premières. Jean-Martin Folz a souligné la croissance des volumes et l'amélioration de la rentabilité en dehors d'Europe occidentale, ainsi que la poursuite de la baisse des coûts de production. Il a également rappelé les défis et les atouts du groupe, avant de faire un point sur la stratégie de PSA PEUGEOT CITROËN en Chine. Enfin, pour l'année 2006, Jean-Martin Folz a rappelé les objectifs annoncés en début d'année – la marge opérationnelle du premier semestre 2006 du même ordre que celle du second semestre 2005 et celle du second semestre en progrès par rapport au premier semestre – et mentionné une nouvelle évolution défavorable des prix de certaines matières premières (aluminium, métaux précieux) au début de 2006.

L'Assemblée Générale a adopté l'ensemble des résolutions soumises à son approbation, notamment :

- le versement d'un dividende de 1,35 euro par action, payable le 31 mai 2006 ;
- le renouvellement des mandats de membre du Conseil de Surveillance d'Ernest-Antoine Seillière et Joseph F. Toot Jr., ainsi que la nomination de Jean-Louis Silvant ;
- l'autorisation d'un nouveau programme de rachat d'actions avec un volume maximal de 23 000 000 actions et un prix maximal de 65 euros par action.

Le texte complet des résolutions est disponible sur www.psa-peugeot-citroen.com



Thierry Peugeot
Président du Conseil de Surveillance

2 Allocution de Thierry Peugeot



Thierry Peugeot a rappelé que les résultats du groupe en 2005 ont été affectés par trois facteurs :

la concurrence exacerbée en Europe, la hausse des matières premières, le surcoût des nouvelles normes environnementales.

3,39 millions de véhicules ont été vendus et les ventes hors Europe de l'Ouest ont pour la première fois franchi la barre du million de véhicules.

Dans ce contexte, si le chiffre d'affaires a légèrement augmenté, la marge opérationnelle a baissé de 22 %.

S'agissant de l'année 2006, dans un environnement semblable à 2005, le groupe s'efforcera de préserver sa rentabilité et de reprendre sa croissance.

Le renouvellement des modèles sera poursuivi avec le lancement de nouveaux véhicules chez Peugeot et chez Citroën, dont la Peugeot 207, véhicule majeur pour la marque et pour le groupe.

À l'international, Peugeot lancera la 206 en Chine et la 307 Sedan au Mercosur, Citroën lancera deux nouvelles voitures en Chine dont la toute nouvelle C-Triomphe. La nouvelle usine de Trnava en Slovaquie sera inaugurée et la production augmentée dans les usines de Palomar en Argentine et de Porto Real au Brésil. En Chine, où la production de l'usine de Wuhan devrait atteindre 200 000 véhicules, le groupe a décidé de développer ses capacités industrielles.

Revenant sur les travaux du Conseil de Surveillance,

Thierry Peugeot a indiqué que le Conseil a régulièrement été informé par le Directoire de l'évolution de la progression et de la marche du groupe. Le comité des rémunérations et des nominations, le comité stratégique et le comité financier ont poursuivi leurs travaux. Le comité stratégique a notamment examiné le projet de coopération avec Mitsubishi ainsi que les enjeux et les objectifs de la direction des plates-formes, des techniques et des achats.

Le Conseil de Surveillance a proposé la nomination de Jean-Louis Silvant, ancien membre du Comité Exécutif, qui apportera au Conseil sa grande connaissance du groupe et de l'industrie automobile, en remplacement de François Michelin.

Enfin, Thierry Peugeot a fait part de l'avis positif du Conseil de Surveillance sur les résolutions présentées par le Directoire.

Malgré la baisse des résultats en 2005 et les conditions économiques difficiles en ce début d'année 2006, le Conseil de Surveillance a approuvé la proposition du Directoire de maintenir le dividende.

Actionnaires présents : 479

Actionnaires présents, représentés ou ayant voté par correspondance :
115 027 394 actions, soit 50,22 % des actions ayant droit de vote, et 179 995 922 voix

Assemblée Générale Ordinaire (en %)	Pour	Contre	Abstention
Approbation du rapport de gestion et des comptes	99,60	0,37	0,03
Approbation des comptes consolidés	99,08	0,37	0,55
Affectation du résultat	99,94	0,04	0,02
Approbation du rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les conventions réglementées	98,90	0,55	0,55
Renouvellement du mandat au Conseil de Surveillance de :			
- Ernest-Antoine Seillière	94,42	5,04	0,54
- Joseph Frederick Toot Jr.	96,86	3,11	0,03
Nomination comme nouveau membre du Conseil de Surveillance de Jean-Louis Silvant	94,06	5,89	0,05
Autorisation d'un programme de rachat d'actions	94,51	2,10	3,39

Assemblée Générale Extraordinaire (en %)	Pour	Contre	Abstention
Options d'achat d'actions	95,81	0,80	3,39



Jean-Martin Folz
Président du Directoire

5 étoiles

Lancée le 6 avril 2006 sur le marché français, la Peugeot 207 s'impose comme une nouvelle référence dans le segment des petites voitures par sa sécurité mesurée aux tests EuroNcap.

Bilan 2005, stratégie et perspectives 2006

3



Citroën C6



Peugeot 207



Les ventes mondiales du groupe se sont élevées à 3,390 millions de voitures,

une progression de 0,4 % seulement qui recouvre une situation contrastée entre l'Europe occidentale et l'international. La croissance de nos ventes a été particulièrement forte dans deux zones prioritaires, l'Amérique latine et la Chine.

L'évolution défavorable des ventes en Europe dans un climat concurrentiel très difficile, la forte hausse des matières premières, le coût de mise en conformité aux nouvelles normes environnementales Euro IV n'ont été que partiellement compensés par la réduction de nos coûts de production. Notre marge opérationnelle s'est inscrite en repli d'un peu plus de 20 % par rapport à l'année 2004.

Pour la période à venir, dans un environnement toujours difficile, le groupe doit relever 3 défis.

Retrouver la voie de la croissance en Europe

Grâce à l'accélération du rythme des lancements, l'âge moyen des gammes Peugeot et Citroën va atteindre 3,3 ans, son plus bas niveau, en 2008. La nouveauté étant un excellent argument de vente, ce fort rajeunissement doit nous permettre d'améliorer nos parts de marché et de réduire les rabais et promotions sur nos modèles.

Après les lancements en 2005 de Peugeot 1007, 107, 407 Coupé, et de Citroën C1, la Peugeot 207 constitue l'actualité du groupe. Nous fondons les plus grands espoirs sur cette voiture produite sur la plate-forme 1 où elle rejoint d'autres véhicules – Peugeot 1007, Citroën C2 et C3.

La Citroën C6 et les nouveaux véhicules utilitaires Peugeot Boxer et Citroën Jumper complètent l'actualité en ce début d'année.

Cette offensive produit en Europe commence à porter ses fruits.

Fermeture progressive de l'usine de Ryton

Jean-Martin Folz a tenu à présenter aux actionnaires les raisons qui avaient amené à prendre la difficile décision de fermer l'usine de Ryton (Royaume-Uni) dès 2007

« C'est dans un contexte difficile, de marché très concurrentiel en Europe et de résultats économiques en baisse, qu'une étude de notre potentiel industriel a mis en avant les handicaps majeurs de l'usine de Ryton, tant sur le plan des coûts de production que sur celui des coûts de logistique, même si des investissements très considérables étaient entrepris.

Nous avons donc pris la difficile décision d'arrêter définitivement la production du site de Ryton dans le courant du premier semestre 2007.

Nous avons, avec les représentants du personnel, discuté d'un plan d'accompagnement et de soutien afin que personne ne reste seul face à son problème d'emploi à Ryton. »

Un mot sur Ryton

Le site de Ryton, situé dans la banlieue de Coventry, a produit 130 200 voitures (Peugeot 206 et 206 SW) en 2005 et employait 2 284 personnes au 31 décembre 2005.

Citroën C-Triomphe

Fabriquée à Wuhan sur la plate-forme de la C4 avec un empattement allongé, cette nouvelle berline tricorps, en cours de lancement en Chine, se classe dans la catégorie phare des berlines statutaires.

Peugeot 307 Sedan

Le groupe consolide sa présence en Argentine en lançant cette nouvelle 307. Elle sera progressivement commercialisée sur les différents marchés d'Amérique latine entre juillet et octobre 2006.

4



Citroën C-Triomphe



Peugeot 307 Sedan

Poursuivre la croissance des ventes à l'international à un rythme élevé

Nous sommes dans une phase de forte expansion internationale qui nous a permis de vendre plus d'un million de véhicules hors d'Europe occidentale en 2005. Cela résulte de l'amélioration de notre organisation industrielle, de la hausse des taux d'intégration locale dans les pays où nous sommes implantés et des lancements de nouveaux produits adaptés à ces marchés. Une offensive produit tout a fait importante a lieu en 2006 au Mercosur et en Chine. Par exemple, au Mercosur nous avons présenté une 307 restylée, suivie de la 307 Sedan, sans oublier la 206 SW Escapade et la C3 XTR. Nos ventes de véhicules affichent en ce premier trimestre une forte hausse à l'international.

Maintenir les baisses des coûts de production au rythme de 600 millions d'euros par an

Pour absorber les surcoûts liés à la hausse des matières premières et aux normes environnementales Euro IV, il est essentiel de maintenir le niveau des baisses de coûts de production.

Nous continuerons donc à développer :

- la politique de plates-formes ;
- la politique de coopération ;
- l'amélioration de l'efficacité industrielle.

2006 : 1^{er} trimestre et perspectives

Les ventes de véhicules en Europe de l'Ouest affichent une bonne résistance au premier trimestre tandis qu'elles ont progressé de 20,9 % en dehors d'Europe occidentale. Le chiffre d'affaires pour le premier trimestre est en progression de 2,4 % avec une légère baisse de 0,3 % de la division automobile dans un contexte de déstockage de nos réseaux et un climat promotionnel qui reste très soutenu en Europe occidentale.

Au début de l'année, le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a annoncé que la marge opérationnelle consolidée au premier semestre 2006 serait du même ordre que celle du deuxième semestre 2005, et que celle du deuxième semestre 2006 serait en progrès par rapport au premier semestre. Mais la hausse des métaux non ferreux, notamment l'aluminium et les métaux précieux, fait actuellement subir au groupe une tension supplémentaire.

Accélération du développement en Chine

- Plan produit ambitieux.
- Doublement de la capacité du site de Wuhan à 300 000 véhicules par an en 2008.
- Recherche d'un nouveau centre de production.
- Introduction avant la fin de la décennie de la plate-forme 3 pour la production de véhicules de gamme moyenne-supérieure.
- Création de Peugeot Citroën China Automotive Trade Company pour l'importation de modèles Peugeot et Citroën non produits en Chine.

Trnava

La production de la Peugeot 207 a officiellement été lancée en juin 2006 en Slovaquie. À terme, la capacité annuelle de l'usine sera de 300 000 unités.

61 %

Part de marché du groupe en Europe en 2005 dans la catégorie des véhicules émettant moins de 110 g de CO₂ par kilomètre.

Débat avec les actionnaires

5



Thierry Peugeot, Président du Conseil de Surveillance, Jean-Martin Folz, Président du Directoire, Frédéric Saint-Geours et Claude Satinet, membres du Directoire, ont répondu aux questions des actionnaires. (Extraits)

L'Inde est un nouveau géant économique qui se profile derrière la Chine. Est-ce que le groupe envisage un développement en Inde ?

Jean-Martin Folz

Nous sommes bien sûr attentifs à l'évolution des grands marchés émergents et notamment du marché indien. C'est aujourd'hui un marché dont les caractéristiques sont très différentes du marché chinois. Il est plus faible en volume avec un rythme de développement plus lent, et surtout, il est largement dominé par des voitures à très bas prix. Ce sont des niveaux de prix qui ne sont pas ceux des voitures que fabrique aujourd'hui notre groupe. Nous avons regardé de près avec un grand groupe indien la possibilité de développer la Peugeot 307 en Inde pour conclure que compte tenu du marché indien actuel, il n'y avait pas de possibilité de dégager un résultat positif. Mais nous réexaminons régulièrement le dossier indien. Si une fenêtre satisfaisante s'ouvre, vous pouvez être certains que nous prendrons la décision d'investir sur le marché indien.

Les volumes de production annoncés l'an dernier pour la Peugeot 1007 n'ont pas été atteints, qu'en est-il aujourd'hui ?

Frédéric Saint-Geours

Concernant 1007, nous allons continuer à développer nos gammes, notamment avec de nouvelles motorisations en 2006 et notre objectif est d'être légèrement au-dessus des volumes de ventes réalisés en 2005.

Jean-Martin Folz

Nous n'avons pas dit notre dernier mot sur Peugeot 1007, c'est un concept innovant, une voiture très différente, plus il y en aura en circulation, plus nous en démontrerons les avantages.

Quelle est la nature des relations du groupe PSA PEUGEOT CITROËN avec l'Iran.

Jean-Martin Folz

Nous n'avons aucune activité industrielle en Iran et donc aucun risque lié à l'évolution politique ou économique de l'Iran. Nous avons des partenariats avec deux assembleurs, le principal est Iran Khodro qui assemble des Peugeot

et l'autre est Saipa qui assemble des Citroën. Nous vendons à ces assembleurs des pièces pour l'assemblage de voitures dans leurs usines et nous leur fournissons la technologie correspondante. Dans ce cadre, nous avons des relations contractuelles normales avec ces deux groupes industriels.

Quelles solutions propose le groupe PSA PEUGEOT CITROËN pour réduire la consommation des voitures en produits pétroliers ?

Jean-Martin Folz

Premièrement pour réduire le besoin énergétique des véhicules, nos efforts d'allègement des voitures, d'amélioration de leur aérodynamisme et de réduction de la consommation nous mettent réellement au premier rang sur le marché européen.

Deuxièmement, il y a le choix des modes d'énergie et dans ce domaine, il faut bien séparer les solutions. Les solutions d'aujourd'hui, c'est d'une part l'utilisation de la motorisation diesel. Chaque fois qu'on remplace un moteur essence par un moteur diesel à

+ 20,9 %

Croissance des ventes de véhicules à l'international au 1^{er} trimestre 2006. Cette croissance marque une accélération par rapport au rythme des deux années précédentes.

DPCAFC

(Dongfeng Peugeot Citroën Auto Finance Company)

Le 8 juin 2006 PSA PEUGEOT CITROËN et Dongfeng Motor Group ont lancé une société de financement automobile en Chine, en partenariat avec la Bank of China.

6



performance équivalente, on gagne 20 % de consommation et 20 % d'émissions de gaz à effet de serre. C'est d'autre part, le développement des biocarburants. PSA PEUGEOT CITROËN se flatte d'avoir été le premier groupe automobile européen à affirmer que l'on pouvait sans difficulté mettre jusqu'à 10 % d'éthanol dans l'essence, et jusqu'à 30 % d'ester d'huile végétale dans le gazole. Par ailleurs, la technologie Flex-Fuel est une technologie que maîtrise complètement le groupe PSA PEUGEOT CITROËN dans le cadre de sa présence au Mercosur mais qui ne semble pas prioritaire en Europe.

La solution de demain, c'est l'association du diesel avec l'hybridation électrique. Nous sommes en cours de développement de ces voitures, en profitant entre autres de l'expertise du groupe, premier producteur mondial de véhicules électriques et leader des technologies du diesel propre. Enfin la solution d'après-demain, c'est

la pile à combustible. Nous avons présenté en janvier une voiture qui roule au moyen d'une pile à combustible développée par le groupe avec le Commissariat à l'Énergie Atomique mais pour des questions de prix, de sécurité, de disponibilité d'hydrogène, ce type de véhicule ne devrait apparaître qu'après 2020.

Thierry Peugeot

Nous pensons qu'avec la technologie hybride diesel, nous avons véritablement un atout stratégique et concurrentiel très important que nous espérons pouvoir développer le plus rapidement possible.

L'âge moyen de la gamme sera de 3,3 ans à l'horizon 2008, pensez-vous ensuite pouvoir maintenir une gamme aussi jeune ?

Jean-Martin Folz

La stratégie « un groupe, deux marques » a précisément pour objectif de maintenir par le rythme des lancements de chacune des marques et par leur

positionnement en décalé dans le temps, un rajeunissement permanent de la gamme et donc le maintien d'un âge moyen suffisamment faible. Nous avons prévu trois années de rajeunissement jusqu'en 2008. Au delà nous poursuivrons une politique ambitieuse de lancement de nouveaux produits pour nous maintenir autour de ce niveau.

FSTE4Good

Le groupe a fait son entrée mi-mars 2006 dans les indices boursiers de développement durable de l'agence internationale FTSE. Cette intégration confirme que le groupe satisfait aux critères de responsabilité sociale et environnementale.

14 milliards d'euros

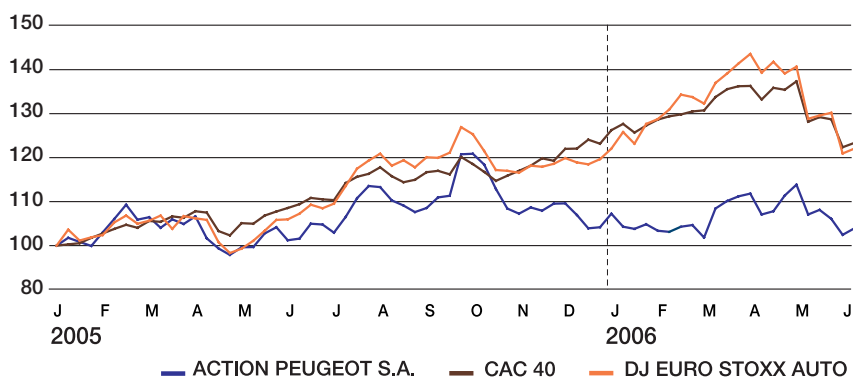
Chiffre d'affaires consolidé du 1^{er} trimestre 2006 (+ 2,4 %).

Carnet de l'actionnaire

7

COURS DE BOURSE DE L'ACTION PEUGEOT S.A.

comparé à l'indice CAC 40 et DJ Euro Stoxx Automobile du 31/12/2004 au 15/06/2006 - Base 100 au 31/12/2004



DONNÉES BOURSIÈRES

	2004	2005	15/06/2006
Au 31 décembre			
Nombre d'actions en circulation	243 109 146	234 618 266	234 618 266
Capitalisation boursière (en milliards d'euros)	11,35	11,43	11,39
Cours cotés de l'action (en euros)			
Plus haut de l'année	52,70	57,95	54,30
Plus bas de l'année	36,93	45,20	46,60
Au 31 décembre	46,70	48,70	
Au 15 juin 2006			48,56
Dividende net par action (en euros)	1,35	1,35	

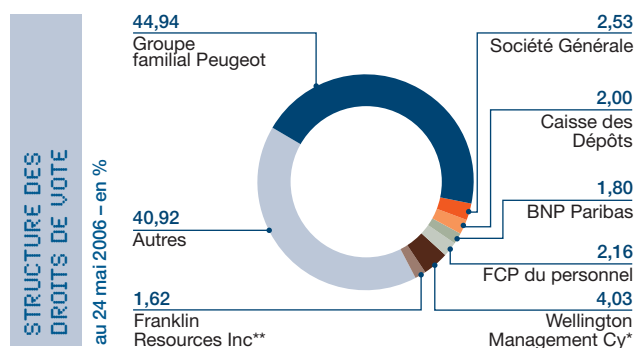
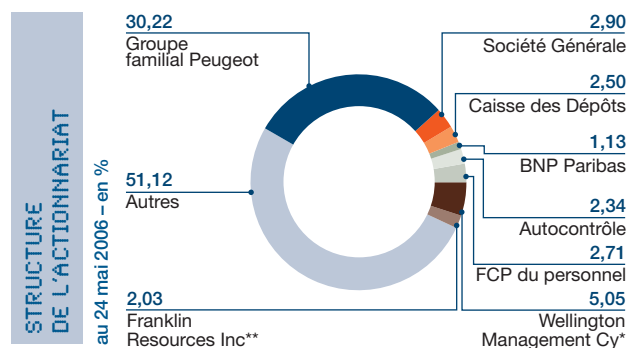
VOS QUESTIONS

**Comment ont évolué le montant du dividende et le taux de distribution ?
Ne pourrait-on pas envisager une distribution d'actions gratuites à l'instar d'autres sociétés ?**

Sept jours après son approbation en Assemblée Générale, un dividende d'**1,35 euro** a été réglé le 31 mai dernier, soit un montant par action inchangé.

La hausse du taux de distribution sur 2005 (rapport entre le montant distribué et le résultat net) reflète la décision de maintien du dividende dans un contexte de baisse du résultat net.

Dès que le résultat net du groupe augmentera à nouveau, nous envisagerons une progression du dividende par action en euros. La distribution d'actions gratuites que pratiquent certaines sociétés françaises n'est pas une tradition chez PSA PEUGEOT CITROËN.



* Situation au 21 février 2006

** Situation au 9 mars 2006

Visite d'usine

Les 16 et 17 mai 2006, près de 120 actionnaires ont été accueillis par Thierry Peugeot, Président du Conseil de Surveillance, à l'usine d'Aulnay. Ils ont découvert à cette occasion les lignes de production des Citroën C3 et C2.

8 Carnet de l'actionnaire

RENDEZ-VOUS

26 juillet 2006

Résultats semestriels 2006

3 octobre 2006

Réunion d'actionnaires à Dijon

26 octobre 2006

Chiffre d'affaires du 3^e trimestre 2006

17 et 18 novembre 2006

Salon Actionaria

(Paris – Palais des Congrès)

29 novembre 2006

Réunion d'actionnaires à Bruxelles

7 février 2007

Résultats annuels 2006



PROCHAINE
VISITE D'USINE

Le 13 septembre 2006, visite du centre de production de Poissy.

Si vous souhaitez y participer, inscrivez-vous par téléphone au 01 40 66 37 60 ou par e-mail : communication.financiere@psa.fr
(Attention, le nombre de places est limité et l'âge minimum requis est de 16 ans).

Communication financière

Valérie Magloire - Bertrand Beaume

75, avenue de la Grande-Armée – 75116 Paris

Relations actionnaires

N° Azur 0 810 424 091
(Coût d'un appel local)

Internet

www.psa-peugeot-citroen.com/fr

Une rubrique vous est entièrement dédiée : cliquez sur «Actionnaires» dès la page d'accueil. Vous y trouverez toutes les informations qui vous sont nécessaires.

Une question ? Écrivez-nous à : communication.financiere@psa.fr

www.peugeot.com / www.citroen.com

Présentation de la gamme de produits et des réseaux de distribution de chacune des deux marques.

www.developpement-durable.psa.fr

Site dédié au développement durable présentant l'engagement et les performances du groupe.



POUR NOUS CONTACTER

Si vous préférez recevoir cette lettre par courrier électronique, contactez-nous à l'adresse suivante : communication.financiere@psa.fr