



HAL
open science

Mise en place d'une typologie illustrative des documents historiques et repérage des archives historiques dans le cadre du projet archivage groupe de PSA Peugeot Citroën

Mathieu Viot

► To cite this version:

Mathieu Viot. Mise en place d'une typologie illustrative des documents historiques et repérage des archives historiques dans le cadre du projet archivage groupe de PSA Peugeot Citroën. Sciences de l'information et de la communication. 2006. dumas-01695119

HAL Id: dumas-01695119

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01695119>

Submitted on 29 Jan 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



PSA PEUGEOT CITROËN

VIOT Mathieu

**Master 2 ICD Spécialité Gestion de l'Information et de la
Documentation en Entreprise (GIDE)**

**Stage effectué du 27 Mars au 15 Septembre 2006 à PSA
PEUGEOT CITROEN – Pôle tertiaire de Poissy**

**Mise en place d'une typologie illustrative des
documents historiques et repérage des archives
historiques dans le cadre du projet archivage
groupe de PSA PEUGEOT CITROEN**

Sous la direction de :

M. Dominique Cotte (resp universitaire)

M. Dominique Corino (tuteur professionnel)

**Soutenu le 26 Septembre 2006 à l'UFR IDIST
Université Charles de Gaulle Lille 3
BP 49, 59650 Villeneuve d'Ascq Cedex**

Année universitaire 2005- 2006

Table des matières

Remerciements	5
Introduction.....	6
I. PSA : UN GROUPE, DEUX MARQUES.....	7
A. Peugeot	7
1. Le temps des moulins et des premières voitures	7
2. Le temps du modernisme	10
3. L'après Guerre	11
4. Peugeot de 1974 à nos jours	12
B. Citroën	15
1. Citroën : déjà l'Europe (1919-1929)	15
2. La seconde guerre mondiale et la Libération (1940-1949).....	18
3. De 1950 à 1976.....	19
4. Vers un grand groupe.....	21
C. Aujourd'hui un groupe, deux identités	23
1. Deux personnalités distinctes.....	23
a) La Marque Peugeot	23
b) La Marque Citroën	25
2. ... Au sein d'une structure unie.	25
3. Un groupe au multiples facettes	27
a) Equipement automobile	27
b) Activités mécaniques	28
c) Le financement	29
II. L'ARCHIVAGE AU SEIN DU GROUPE PSA	30
A. L'archivage en entreprise.....	30
1. Les besoins en archivage d'une entreprise.....	30
2. Le Records Management.....	32
a) Origines et définitions.	32
b) Principes généraux	34
c) Mise en oeuvre	34
d) Les procédures de Records management.....	37
3. Contexte interne.....	37

a)	Le projet Etats-Unis et la traçabilité	37
b)	Une capitalisation des connaissances partielle	38
c)	La volonté de mettre en valeur un patrimoine historique	38
B.	LES PRATIQUES D'ARCHIVAGE ACTUELLES	39
1.	Archivage électronique	39
a)	De multiples applications	39
b)	Volumétrie	42
2.	Archivage papier	43
a)	Historique	43
b)	Processus	44
c)	Volumétrie :	46
C.	Mise en place d'un archivage groupe	47
1.	Politique adoptée pour les archives vivantes	47
a)	Les acteurs	47
b)	Le référentiel de conservation	48
c)	La mise en place de procédures	49
d)	Le système d'archivage électronique	49
2.	Politique adoptée pour les archives historiques.	49
a)	Les acteurs	50
b)	Organisation	53
3.	L'aménagement du site d'Hérimoncourt	55
III.	MISE EN APPLICATION DE LA POLITIQUE DES ARCHIVES HISTORIQUES AU SEIN DE PSA	56
A.	La typologie illustrative (traitement de l'existant)	56
1.	Principes	56
2.	Définitions des critères d'historicité	57
3.	Fonds étudié	58
4.	Construction de la typologie illustrative	59
B.	L'enrichissement du référentiel de conservation (traitement de l'actuel et à venir)	61
1.	Objectifs et construction des entretiens	61
a)	Choix des correspondants-métiers rencontrés	62
b)	Apports de ces entretiens :	64
c)	Difficultés rencontrées	65

C. REPERAGE ET TRAITEMENT DES ARCHIVES HISTORIQUES.....	66
1. Déménagement du fonds d'archives du site de Cergy	66
a) Présentation du site et de son fonds.....	66
b) Méthode mise en place.....	68
c) Première description du fonds	68
2. Traitement du fonds	69
a) Mobilisation des connaissances internes et externes	69
b) Résultats.....	69
Conclusion.....	71
Bibliographie.....	72
Annexes.....	73
Annexe1 : Bordereau de versement	74
Annexe2 : Domaine et catégories du référentiel de conservation.....	75
Annexe 3 : Questionnaire sur les contenus	81
Annexe 4 : Charte historique	86
Annexe 5 : Questionnaire logistique	88
Annexe 6 : Plan du site d'Hérimoncourt	91
Annexe 7 : Typologie illustrative du site de Poissy	93
Annexe 8 : Documents représentatifs du fonds de Cergy	117

Remerciements

Je tiens à remercier M. Dominique Cotte et M. Dominique Corino pour leur encadrement.

Merci à l'ensemble de l'équipe du Projet Archivage Groupe : M. Christian Papazoglou, M. Laurent Banchet et Mme Laureen Ninin-Barus pour leur accueil et leurs conseils.

Je remercie M. Laurens d'Albis et Mme Chabin de m'avoir fait partager leurs connaissances.

Merci à l'ensemble du personnel PSA et plus particulièrement aux emplois d'été de l'équipe Archives Historiques

Introduction

Société familiale de la fin du XVIIIe, PSA PEUGEOT CITROEN est devenu aujourd'hui l'un des grands groupes industriels européens, présent dans le monde entier. Riche de ce passé, PSA a toujours su se maintenir à la pointe des technologies et a participé activement au développement de l'industrie automobile. Afin d'exploiter au mieux son expérience dans le monde automobile, PSA a souhaité améliorer les pratiques d'archivage existantes en mettant en place une politique globale d'archivage.

C'est dans le cadre de ce projet que j'ai intégré l'équipe PAG (Projet Archivage Groupe) entre Mars et Septembre 2006. Ma mission au sein du projet a consisté en la mise en place d'une typologie des documents présentant un intérêt historique pour le groupe PSA et à repérer ces documents historiques.

Après avoir décrit l'histoire du Groupe et son organisation actuelle, j'essaierais de montrer ce qui a amené PSA à mettre en place ce projet à travers la description des pratiques d'archivage actuelles. Enfin, les missions que j'ai menées personnellement illustreront de façon concrète mon rôle dans ce projet. Mon mémoire sera également l'occasion d'effectuer une première synthèse de l'ensemble des actions menées dans le cadre de la mise en place d'une politique globale d'archivage.

I. PSA : UN GROUPE, DEUX MARQUES

A. Peugeot

1. Le temps des moulins et des premières voitures

Les origines de la famille Peugeot remontent au règne de Louis XIV. Le premier Peugeot connu est Jean-Jacques, né en 1699 dans le Doubs, qui devient meunier vers 1725. A sa mort, c'est son frère Jean-Georges qui reprend le moulin. En 1793, il fait construire un autre moulin, au lieu-dit Sous-Cratet, à la sortie du village d'Hérimoncourt, qui deviendra le berceau des activités industrielles de la famille Peugeot.

Jean-Pierre (1738-1814), n'ayant pu hériter du moulin paternel vu son jeune âge, se tourne vers l'industrie textile. Il devient tisserand teinturier dans les années 1760, après avoir lancé plusieurs entreprises notamment une huilerie, un moulin à lin et une batteuse à blé. Les diverses activités de Jean-Pierre se déroulent toutes à Hérimoncourt dont il devient le maire.

Dès 1810, deux de ces fils, Jean-Pierre (1768-1852) et Jean-Frédéric (1770-1822), ouvrent l'ère industrielle de Peugeot lorsqu'ils décident de transformer le moulin familial en fonderie. Ils s'associent avec Jacques Maillard-Salins (une puissante famille d'horlogers du Haut-Doubs) et fondent la société Peugeot-Frères et J. Maillard-Salins. Fin 1814, la fonderie n'est pas rentable et est abandonnée. La société se reconvertit dans la production des scies et des ressorts pour mécanismes d'horlogerie. En accueillant de nouveaux actionnaires, la société change de raison sociale en 1819 (Peugeot Frères Aînés et Cie) puis en 1825 (Peugeot Frères Aînés, Calame et Jacques Maillard-Salins). En 1825, débute la construction d'une usine à Valentigney, au bord du Doubs, qui sera consacrée au laminage à chaud. En 1832, la société devient Peugeot Frères Aînés, dirigée par Jules (1811-1889) et Emile (1815-1874). Débute alors une période d'expansion. Les Peugeot commencent à produire leur fameux moulin à café en 1850 puis, à partir de 1857, des crinolines.

En 1858, la marque Peugeot apparaît sur l'outillage et devient l'emblème de la marque « Peugeot Frères ». Le Lion qui marche sur une flèche est déposé au

Conservatoire des Arts et Métiers. Il symbolise alors les qualités des scies : résistance des dents, souplesse de la lame, rapidité de la coupe...

En 1865, Jules et Emile commencent à passer la main à leurs fils respectifs, Eugène (1844-1907) et Armand (1849-1915).

En 1869, le site de Terre-Blanche commence à fabriquer des tondeuses pour moutons. La société « Peugeot Frères » mène une politique sociale d'avant-garde : caisse d'épargne, caisse de secours mutuel (fondée en 1653), soins gratuits, assurance, hôpital, écoles, logements ouvriers, enfin surtout -dès 1869- la journée de travail de 10 heures

Eclate alors la guerre de 1870 qui conduit à un bilan désastreux. Fort heureusement, le pays de Montbéliard reste français. Peugeot Frères a échappé au pire. Son activité n'a guère baissé et reprend de plus belle. Elle augmente même dès 1882 avec la fabrication en série du " Grand Bi ", puis celle des tricycles, enfin, à partir de 1887, celle de bicyclettes.

Mais, dès 1886, Armand Peugeot songe à la construction de voitures sans chevaux. Début 1889, s'ouvrent à Paris les portes de l'Exposition Universelle. Peugeot emploie alors 700 personnes à Valentigney, 300 à Beaulieu et 900 à Terre Blanche. Armand expose sur le stand Peugeot, dans la Galerie des machines qui glorifie les progrès techniques, quatre tricycles mûs par une machine à vapeur et une chaudière Serpollet. Ces tout premiers engins marchent très mal. Pourtant Armand persiste. Il reçoit Daimler et Levassor à Valentigney fin 1888, et comprend que l'avenir passe par le moteur à explosion. Fin octobre 1889, dès la fin de l'Exposition Universelle, Daimler envoie son prototype de voiture chez Panhard et Levassor à Paris. Panhard et Levassor, chez qui débute la construction sous licence du moteur Daimler, cherchent un constructeur de châssis qui le montera. Armand Peugeot accepte la proposition. Dès le 20 janvier 1890, les plans du quattricycle Peugeot sont établis. Le 17 mars, Panhard expédie le premier moteur à Valentigney. En mai le premier exemplaire de la Peugeot type 2 roule (le type 1 était le tricycle à vapeur). Un an plus tard, Armand Peugeot réussit à convaincre Pierre Giffard, du " Petit Journal ", de laisser une Peugeot type 3 suivre la grande course cycliste Paris-Brest-Paris. Peugeot se lance également dans le domaine des courses automobiles dont les victoires permettent d'heureuses répercussions sur les ventes.

Très vite, les ingénieurs de Peugeot sont capables d'assurer leur propre production de moteur, permettant à la société de ne plus faire appel à Daimler.

La société « Peugeot Frères » devient en Mars 1892 celle des « Fils de Peugeot Frères. 1896 voit la création par Armand Peugeot de la « Société des Automobiles Peugeot ». « Les Fils de Peugeot Frères », avec à sa tête Eugène et ses 3 fils, Pierre (1871-1927), Robert (1873-1945) et Jules (1844-1907), se consacrent aux bicyclettes, aux motocyclettes et à toutes les fabrications antérieures, sauf l'automobile qui demeure le domaine réservé d'Armand. Avec l'expansion du marché de l'automobile, Armand Peugeot décide la construction, en 1896, de l'usine d'Audincourt puis, en 1898, de l'usine de Lille-Fives, première usine loin du berceau familiale.

1905 voit le lancement de la première voiture populaire de la marque : la Bébé Peugeot qui connaît un succès immédiat. Les « Fils de Peugeot Frères » lancent à leur tour leur 1^{ère} voiturette baptisée « Lion Peugeot » et amorcent un rapprochement avec la société d'Armand Peugeot.

Au terme de longues négociations, Armand Peugeot et ses neveux parviennent à un accord total. En 1910, les « Automobiles Peugeot » fusionnent avec les « Fils de Peugeot Frères ». Celles-ci sont regroupées sous une nouvelle raison sociale : la « Société Anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot » dont la direction est confiée à Robert. L'entreprise ainsi créée dispose d'énormes moyens financiers et 4 unités de production.

Dès 1913, Peugeot fabrique la moitié des automobiles françaises, remporte le Grand Prix d'Indianapolis et bat le record du monde en départ lancé : 170,5 km/h. La première guerre mondiale voit l'occupation de l'usine de Lille et la mobilisation des autres usines pour l'effort de guerre. Pour satisfaire au plus vite les commandes militaires, Peugeot achète l'usine du carrossier Gauthier. D'autres entreprises sont acquises à Sochaux, Issy les Moulineaux ; Levallois, La Garenne. La 1^{ère} vocation de la marque était l'automobile et le cycle, c'est bien sûr par là que commencent les livraisons de guerre. C'est aussi la création du premier journal d'entreprise en France : le « Bulletin des usines ». Peugeot décide d'adopter les méthodes de production de Taylor et instaure la journée de 8 heures en 1919.

2. Le temps du modernisme

Lorsque la guerre se termine, tout doit être réorganisé pour répondre aux énormes besoins du marché civil. De nouveaux concurrents apparaissent dont certains, tel André Citroën, semblent vouloir bouleverser bien des choses avec des méthodes nouvelles. On répare l'usine de Lille et surtout celle de Sochaux, on reprend les aménagements interrompus à Beaulieu et l'on rationalise toutes les structures internes, les usines, les ateliers. Malgré les mauvaises conditions économiques de l'après guerre, Peugeot repart d'un bon pied.

La refonte de l'ensemble du groupe est amorcée dès 1920. Pour mener à bien la restructuration du groupe, Robert Peugeot doit agir en grand financier et savoir s'entourer de conseillers éclairés. 1921 est l'année du lancement de la Quadrilette : 2 places, 3 vitesses et 60 km/h. En 1926, c'est l'éclatement de la « Société des Automobiles et des Cycles Peugeot » en deux sociétés autonomes : « Société des Automobiles Peugeot » et « Cycles Peugeot ». Peugeot rachète totalement la firme Rossel. L'année 1928 est marquée par la naissance du 1^{er} moteur français de série pour véhicule utilitaire. Celle-ci est l'œuvre de la Compagnie Lilloise de Moteurs (CLM) ; filiale de Peugeot établie à la place de l'ancienne usine de Lille qui avait été réparée après la guerre pour produire des pièces détachées et divers organes mécaniques destinés aux chaînes de montage. Lancement de la 201 en 1929, qui sera équipée de roues avant indépendantes en 1931, système que tous les constructeurs vont adopter.

En 1933, l'usine de Sochaux compte 250 000 m² d'ateliers et 9000 employés : se créent des lotissements, associations sportives, assistances médicales...En 1934, lancement de modèles aérodynamiques, dont une 6 cylindres, le 601 et la 401, réponse de Peugeot à la Traction avant de Citroën. Présentation de la ligne « Fuseau de Sochaux » en 1935, inauguré par la 402 au salon de Paris. En 1937 un concessionnaire Peugeot depuis 1923, Emile Darl'Mat met au point la 402 du même nom qui va remporter les 24 heures du Mans l'année suivante. Pendant le seconde Guerre mondiale, les usines sochaliennes sont occupées puis bombardées en juillet. Des équipes de sabotage sont mises en place, plusieurs membres du personnel, résistants, sont déportés. Puis les usines sont pillées et le personnel dispersé. Le redémarrage va être difficile. En 1941, la VLV (Voiture Légère de Ville), véhicule électrique à 3 roues, a été mise au point.

3. L'après Guerre

La première voiture monocoque de la Marque, la 203 est lancée en 1948. En 1952, Peugeot franchit le million de véhicules produits depuis les origines de la Marque. En 1955, la 403, dessinée par Pininfarina, est dévoilée au Salon de Paris et sera fabriquée à plus d'un million d'exemplaires jusqu'en 1966. En 1958, Peugeot Motors of America installe son siège à New York. «Cycles Peugeot» s'oriente vers la fabrication de pièces détachées automobiles.

L'année 1959 est l'année de la 2 000 000^{ème} voiture, des premières pistes d'essais à Belchamp et le lancement de la 403 D, qui possède le premier moteur diesel français Indénor.

En 1960 est lancée la 404 qui sera produite en France jusqu'en 1976, l'usine Kaduna au Nigeria continuant à la fabriquer. Peugeot fabrique de nouveau, des fers à repasser (cette production avait été arrêtée en 1910). Sept modèles seront proposés jusqu'en 1974. Dans le courant des années 60, Peugeot va restructurer sa production : pièces confiées à des fournisseurs, transfert de fabrications entre usines de la Marque, conversion d'usines de cycles aux fabrications automobiles.

Des négociations sont engagées, en 1963, avec Citroën pour des coopérations (achat en commun de matières premières et d'équipements) et sont rompues en 1965.

L'année 1965 voit le transfert juridique de la « Société des Automobiles Peugeot » qui devient le Holding « Peugeot SA » et détient le contrôle de l'ensemble des sociétés du groupe ainsi que le lancement de la 204, première traction avant de la Marque. Au printemps 1966, Peugeot et la Régie Renault annoncent à la surprise générale, leur accord de coopération industrielle. La même année « Peugeot et Cie » prend la dénomination sociale « Aciers et Outillages Peugeot ». En 1968, l'anneau de vitesse de Belchamp est construit et la 504, haut de gamme de la Marque est lancée. En 1971 est créée la PRV (Peugeot Renault Volvo), société franco-suédoise de moteurs et la gamme 504 s'agrandit avec un break, une familiale et une commerciale. La plus petite berline du monde, la 104 est lancée en 1972 et est fabriquée à Mulhouse jusqu'en 1987, ce qui représentera 1,2 millions d'unités. La même année, l'usine de Douvrin commence à fabriquer des moteurs. La création de cette nouvelle unité de production avait été décidée à la suite de l'accord entre Peugeot et Renault. En 1973, « les Automobiles Peugeot » adopte le régime de

direction et d'administration des sociétés anonymes, comportant un conseil de surveillance et un directoire et la société lance le coupé 104.

4. Peugeot de 1974 à nos jours

En 1974, un accord de rapprochement entre Peugeot et Citroën est signé pour une prise de capital de 38,2%. Le groupe investit dans la construction de l'usine de Kaduna au Nigeria en 1975. En 1976, Peugeot devient majoritaire dans le holding de Citroën : pour ce faire, Michelin cède à Peugeot la participation nécessaire pour atteindre 51% du capital, ainsi que le solde, soit près de 90%. Après la fusion des deux holdings, PSA détiendra 100% « d'Automobiles Peugeot » et « d'Automobiles Citroën » et contrôlera les autres participations du groupe. En 1977, le centre de Vigo fabrique des 504, permettant à Peugeot de revenir sur le marché espagnol ; c'est aussi l'année du lancement de la 305, le « 5 » annonçant une nouvelle génération de voitures pour la Marque.

En 1978, PSA prend le contrôle de Chrysler Europe, soit un ensemble représentant 70 000 personnes et un potentiel supplémentaire de 800 000 véhicules. Un accord avec Fiat pour l'étude et la production d'un VUL au sein de la SEVEL. Les marques Simca et Sunbeam deviennent Talbot en 1979, nom également adopté par les anciennes filiales européennes de Chrysler. En 1980, Talbot et Peugeot fusionnent et débute la construction de la SMAN (aujourd'hui UMV) qui sera inaugurée en 1982. Cette société fournira les boîtes de vitesses pour les marques Peugeot, Citroën et Talbot. C'est aussi le lancement des Talbot Solara, 305 break, 505 turbo et de la 504 GPL. En 1981, la 505 est fabriquée à l'usine argentine Sevel. En Turquie, Karsan, partenaire de Peugeot, démarre l'assemblage local de J7 et J9 et la Tagora, la Samba et le J5 (fabriqué à l'usine Sevel de Val di Sangro) sont mis sur le marché.

En 1982, les « Automobiles Peugeot » et « Automobiles Citroën » changent de régime juridique. Les « Cycles Peugeot » fêtent leur centenaire et lancent le premier scooter Peugeot. L'Aventure Peugeot est créée. Le centre de Poissy construit pour la première fois des Peugeot : les 104.. La même année les réseaux Peugeot et Citroën suédois fusionnent et la « bombe automobile » 205 est lancée en 7 versions.

En 1984, Honda entre à 25% dans le capital des « Cycles Peugeot ». Peugeot crée un joint-venture à Canton en 1985, en Chine, la Guangzhou Peugeot Automobiles Company qui va fabriquer différentes versions de la 504 et de la 505. Peugeot remporte le championnat des Rallyes et Pilotes avec la 205 T 16 et lance la 309 fabriquée à Poissy.

L'année 1986 voit la fin de la fabrication des modèles Talbot. En 1987, « Aciers et Outillages Peugeot » et « Cycles Peugeot » fusionnent et donnent naissance à un équipementier de taille européenne ECIA. Les Automobiles Talbot devient Peugeot Talbot Espana (PTE). C'est aussi l'année du lancement de la 405, fabriquée à Sochaux.

En 1988, c'est l'inauguration du Musée Peugeot à Sochaux : ses collections d'outils, d'objets, de cycles et d'automobiles s'échelonnent du 19^{ème} au 20^{ème} siècle, témoins de tous les rôles joués par les sociétés Peugeot dans l'histoire industrielle française. C'est aussi la création de Peugeot Japon et la signature d'un accord industriel avec le groupe iranien Iran Khodo pour la fabrication locale de la 405

Un conflit social éclate en 1989 dans les usines de Mulhouse et de Sochaux. 1990 est l'année du centenaire de Peugeot comme constructeur automobile. Mulhouse se dote de la plus grosse presse à emboutir d'Europe, une Schuler de 2500 tonnes. En 1991, Peugeot Motors of America cesse d'être importateur aux Etats Unis mais la filiale Peugeot Do Brasil est constitué avec le groupe brésilien Monteiro Aranha. C'est aussi le lancement de la 106 en France.

L'année 1992 voit la signature d'un accord avec FS Lublin pour fabriquer des 405 en Pologne et la création de Peugeot Egypte. « Peugeot Cycles » est cédé à « Cycles Europe » et la 905 est victorieuse aux 24 heures du Mans et Peugeot devient Champion du Monde des constructeurs. En 1993, en avant première mondiale, une cinquantaine de 106 et AX électriques vont être testées pendant un an et demi à la Rochelle dans des conditions réelles d'utilisation. Le lancement de Peugeot Financement par Crédipar afin de développer le financement des ventes aux réseaux est effectif, ainsi que les premières « Rencontres Peugeot » entre le réseau et ses clients. Peugeot s'associe au CNPA pour récupérer les déchets issus de l'entretien et la réparation automobile et Peugeot Outillage Electrique est cédé à Stayer.

En 1994, ce sont la création de la PAL Peugeot Limited en Inde avec Premier Automobile pour la fabrication de 309 dans l'usine de Kalyan, les inaugurations de

Sevelnord située à Hordain, centre commun au groupe (25% Peugeot, 25% Citroën) et à Fiat, qui est la première usine européenne de monospaces et du DEFI qui regroupe tous les services de formation commerciale de Peugeot. « Peugeot Talbot Sport » devient « Peugeot Sport » ; Mac Laren Peugeot se classe 4^{ème} au championnat du Monde des Constructeurs ; Peugeot est champion de France de Supertourisme avec la 405 Mi 16. Peugeot change de partenaire en F1 et s'associe avec Jordan.

En 1995, nouvelle signature de la Marque : « Pour que l'automobile soit toujours un plaisir » . C'est aussi la présentation d'une 406 hybride VERT 2 (Vehicule Electrique Routier à Turbine) et les lancements de la 406 fabriquée à Sochaux, de la 106 Electric et de l'Expert. Peugeot annonce, en 1997, son partenariat avec Prost Grand Prix pour participer dès 1998 au championnat du Monde. Le nouvel atelier des laques de Poissy est inauguré : ce dernier est le premier en France à utiliser la technologie de la peinture hydrodiluable. Peugeot prend 15% du capital de la Sevel Argentina et un ensemble d'accords visant à engager la construction d'une usine de montage au Brésil sont signés entre « Automobiles Peugeot », « Automobiles Citroën » et l'état de Rio

En janvier 1998, Jean Martin Folz, président du Directoire, présente un projet de nouvelle organisation des activités automobiles du groupe. La même année, un accord définitif pour la construction d'une usine dans l'état de Rio au Brésil est trouvé ; Peugeot prend le contrôle de Sevel Argentina et reconduit un accord de coopération en Iran sur l'assemblage de la 405 en Iran. La Marque lance l'entretien espacé à coût réduit. Le 1^{er} grand puit de carbone au Brésil : 10 millions d'arbres vont être plantés pour lutter contre l'effet de serre. En 1999, la première pierre du site brésilien de Porto Real est posée. Peugeot étend ses activités en Iran avec Iran Khodo et crée deux nouvelles filiales en Slovénie et en Croatie. Peugeot lance SECOIA, programme de collecte et de rénovation d'organes et de pièces de rechanges et replante 2000 arbres dans le massif de l'Etoile dans le cadre d'une opération Relais Vert Auto. La Marque innove avec la télé réparation et inaugure son 1^{er} « Peugeot Avenue » en Allemagne avec un réseau remodelé. Le nouveau haut de gamme de la Marque, la 607 est dévoilé pour une commercialisation en 2000.

2000 est l'année du chic automobile à la française qui commence à investir les avenues les plus prestigieuses du monde. Côté efficacité de service, la marque a ouvert le 1^{er} centre de Contact Client Européen automobile à Lyon et a obtenu le

label de certification ISO 9001. Peugeot prend le contrôle de sa structure d'importation et de distribution au Japon et crée Peugeot Otomotiv Pazarlama en Turquie.

B. Citroën

1. Citroën : déjà l'Europe (1919-1929)

Très tôt, André Citroën prépare la conversion de l'usine d'armement du quai de Javel à Paris. A la fin de l'année 1919, trente voitures par jour y sont fabriquées. S'inspirant du modèle américain mis en œuvre par Henry Ford, André Citroën importe en France les méthodes du travail industriel qui lui permettent de fabriquer en grande série des automobiles économiques et robustes. Il a pour ambition de produire en grand nombre afin de faire baisser les prix : la politique de Citroën est de démocratiser l'automobile. Il introduit rapidement des infrastructures sociales innovantes dans l'usine de Javel : service médical, cabinet dentaire, crèche... En juin 1919, la Type A, première voiture en date dans la production Citroën, est la 1^{ère} automobile construite en Europe en grande série, la 1^{ère} voiture économique livrée complète : éclairage et démarreur électriques, capote, roue de secours habillée, etc. Mais c'est aussi la 1^{ère} voiture destinée au grand public, systématiquement étudiée pour être conduite par tous. En 1920, Citroën remporte le grand prix de consommation du Mans et sa renommée s'accroît rapidement. Les cadences de fabrication augmentent en conséquence. En 1921, des stocks de pièces de rechange sont créés dans toute la France pour la plus grande commodité des clients.

L'usine de Levallois entre en activité en 1922. Elle a été louée par Citroën aux Automobiles Clément Bayard à la fin de 1921, pour y fabriquer la célèbre Torpédo et la autochenilles des grandes croisières ; y sont usinées les pièces détachées, les accessoires de carrosserie et les roulements à billes. La vente à crédit, avec paiement en 12 ou 18 mensualités, est organisée : Citroën crée la SOVAC, 1^{ère} société européenne de crédit à la consommation. Ces nouvelles conditions, particulièrement avantageuses, contribuent à la popularisation de l'automobile en France. Pour rénover la signalisation routière, Citroën dote la France d'un grand réseau de plaques indicatrices portant son nom. André Citroën voyage aux Etats Unis, en 1923, où il rencontre Henri Ford, son « homologue » américain. Il rapporte

des machines ainsi que des méthodes de travail. A partir de cette date, les ingénieurs Citroën font régulièrement des stages aux Etats Unis. L'usine Saint Charles (15^e arrondissement) entre en activité pour usiner et monter des boîtes de vitesses et l'usine du quai de Javel est inauguré. La « Citroën Cars Limited », société commerciale à Londres est créée.

L'usine de Saint Ouen entre en activité, en 1924, lorsque Citroën adopte la 1^{ère} carrosserie « tout acier » pour la B12. Spécialisée dans l'emboutissage à froid des petites pièces en grande série, l'usine est équipée de 250 presses dont certaines d'une puissance de 1400 tonnes. A la fin de l'année, l'usine des Epinettes, annexe de Saint Ouen, est mise en service pour la fabrication et le traitement des ressorts. André Citroën, convaincu de la vocation mondiale de l'automobile, pose les bases d'un réseau international de sociétés commerciales à Bruxelles, Amsterdam, Cologne, Milan, Genève et Copenhague. André Citroën renouvelle le parc des taxis parisiens et crée un réseau de transports rapides interurbains par autocars. La même année est fondée la « Société Anonyme Automobiles Citroën » au capital de 100 millions de francs, pour la fabrication de véhicules automobiles. Citroën forme et développe en France son réseau commercial, la 1^{ère} organisation qui mérite réellement ce nom : les 200 agents de 1919 sont 5000 en 1925. En 1925, des sociétés commerciales sont ouvertes à Madrid et Alger ; les forges de Clichy entrent en activités. Ces dernières sont une installation métallurgique exceptionnelle pour l'époque. De 1925 à 1934, Citroën écrit son nom sur la Tour Eiffel en lettres lumineuses de 30m de haut. En 1926, André Citroën, promoteur de l'organisation scientifique du travail, spécialise chacune de ses usines pour répondre à l'augmentation constante des cadences de production. C'est aussi l'année de mise en service de l'usine de Grenelle, pour l'usinage et le montage des essieux avant et des ponts arrière de la nouvelle B14 ; de l'aménagement d'une usine entière en service d'études techniques et de contrôle, avec laboratoire de recherches. Citroën édite le 1^{er} dictionnaire de réparation à l'usage des concessionnaires et d'un catalogue de pièces détachées. Il développe la pratique de l'échange standard de pièces mécaniques. Une maquette animée, conçue pour les enfants, intéresse les adultes : elle représente les installations de montage de l'usine de Javel. C'est le prélude aux visites guidées et commentées que lance bientôt André Citroën. Plusieurs usines entrent en activités : à Bruxelles-Forest, la 1^{ère} usine de montage automobile en Belgique ; à Slough (Grande Bretagne), une usine de carrosserie et

de montage considérée comme l'une des plus modernes et 2 usines de montage à Cologne et à Milan.

En 1928, les usines Citroën emploient 30 000 ouvriers, ont une capacité de production de 1000 voitures par jour, possèdent 14 succursales en France et en Afrique du Nord, un réseau de 5000 agents en France, 10 sociétés et 4 usines à l'étranger. Les ventes à l'étranger de la Marque représentent 45% des exportations automobiles françaises. André Citroën loue chaque mois la dernière page des plus grands journaux français pour y parler de ses usines.

L'entre-deux guerre (1930-1939).

En 1930, un secteur fonderie entre en activités aux forges de Clichy et est crée la société commerciale de Norsk Citroën A/S à Oslo (Norvège). La crise économique de 1929 a durement touché l'industrie automobile mais ne terni pas la volonté de Citroën de produire plus donc moins cher. Dès 1933, il songe au lancement de son modèle à « traction avant » préparé au bureau d'études par l'ingénieur André Lefebvre et son équipe. Il faut démolir l'usine du quai de javel pour la reconstruire entièrement en 5 mois. Mais la sortie de la Traction Avant, en 1934, n'empêche pas la société de se trouver dans des difficultés financières graves et de ne plus pouvoir faire face à ses échéances. Citroën est alors le premier constructeur national et européen, et le deuxième mondial. A la demande du gouvernement, la société Michelin, créancier principal, apure les comptes et renfloue l'affaire ; la société Citroën continue sous son contrôle. Ces mesures s'accompagnent du licenciement de 8000 ouvriers et d'une réorganisation de la production : Pierre Michelin décide de baisser le volume de production en améliorant la rentabilité.

André Citroën, gravement malade, meurt le 3 juillet 1935. La même année, c'est la fermeture des ateliers de montage en Italie : les nouvelles lois douanières de 1934 rendent trop complexe le montage de véhicules dans ce pays. La filiale commerciale demeure en activité. Grâce à l'achat de nouvelles machines à haut rendement, fabriquées aux Etats Unis, la productivité est améliorée. Début 1935, la fabrication d'une Traction nécessite 955 heures de travail. Ce temps passe à 535 heures puis à 480 heures en 1936. Le succès de la Traction Avant permet le rétablissement financier des usines Citroën dès 1936. Pierre Michelin s'emploie à mettre en valeur la qualité des produits, alors que les méthodes de travail à la chaîne favorisaient plutôt le volume. Citroën met en place un service de « super-contrôle » de la qualité, un service de suggestions, ainsi qu'un nouveau classement des postes

de travail en fonction de la pénibilité et du niveau de responsabilité. Michelin lance la création d'un service d'études de marché qui doit déterminer les nouveaux produits en fonction des besoins des consommateurs. La société commerciale Automobile Extrême Orient voit le jour à Saigon.

Dés 1937, Citroën envoie des missions d'études aux Etats Unis. Elles constatent un retard de l'industrie automobile française par rapport aux constructeurs américains, notamment en ce qui concerne la productivité. Le service d'études de marché de Citroën remet plusieurs enquêtes sur la consommation automobile en France. Ces enquêtes conduisent Citroën à diversifier sa production afin de populariser l'automobile : le créneau luxueux de la Traction n'est plus suffisant. En 1937, on a constaté que 90% des clients qui achètent leur 1^{ère} automobile choisissent une voiture d'occasion. Citroën entreprend de conquérir ces nouveaux clients avec un véhicule à bas prix, le projet TPV, la très petite voiture ou la future 2CV. En 1938, Pierre Boulanger devient PDG de Citroën. C'est un homme de terrain, présent sur les pistes d'essais ou dans les laboratoires autant qu'à son bureau du quai de Javel. La 2CV est prête en 1939. Elle pèse le tiers du pas de la 11CV et coûte un tiers de son prix. Sa petite vitesse, son confort minimum et son bas prix en font une voiture populaire aussi bien rurale qu'urbaine. Mais la déclaration de la guerre empêche sa sortie : en mai, 250 prototypes étaient prêts pour un salon de l'auto qui n'aura jamais lieu. Tous sont volontairement détruits ou cachés.

2. La seconde guerre mondiale et la Libération (1940-1949).

Le 3 juin 1940, l'usine du quai de Javel est bombardée. L'équipe d'ingénieurs de Citroën, installée rue du Théâtre, dissimule les prototypes de 2CV qui ont échappé aux bombardements, après les avoir démontés et les locaux de Citroën en Belgique, sont partiellement détruits. La production tend peu à peu vers zéro du fait de l'occupation. En 1941, le bureau d'études Citroën travaille sur les carburants alternatifs (alcool, gazogène, électricité...) pour faire face au rationnement de l'essence. L'usine de Javel est à nouveau bombardée en 1944. L'entreprise se remet sur pied progressivement. En l'absence de courant électrique ou d'autre source d'énergie pour faire tourner les usines, les ouvriers de la région parisienne, notamment ceux de Citroën, sont répartis dans des chantiers de reconstruction. Ils

travaillent à réparer les axes de communication routiers et ferroviaires ainsi que les lignes électriques. Le 1^{er} camion Citroën sort de l'usine de Javel le 6 novembre 1944.

En 1947, la société commerciale Sivara est créée à Buenos Aires ; elle deviendra en 1951 Automobiles Citroën SLR. Les 1^{ères} expériences d'enrichissement des tâches sont menées dans l'usine de Levallois avec la mise en place de postes de travail individuels pour le montage des moteurs. Un atelier de décolletage dans l'usine d'Asnières est mis en service en 1948 et l'usine de Levallois devient le royaume de la 2CV ; c'est la seule usine Citroën où l'on trouve à la fois un secteur de carrosserie et un secteur de mécanique importants.

3. De 1950 à 1976

En 1950, la Société de construction d'équipements, de mécanisations et de machines (SCEMM) entre en activité à Saint Etienne. Filiale de Citroën, elle assure notamment la fabrication de biens d'équipements et de machines. L'usine de Rennes-La-Barre-Thomas est inaugurée en 1953 : Citroën commence à décentraliser ses unités de production, historiquement développées en région parisienne autour de l'usine du quai de Javel (ce n'est cependant qu'à la fin des années soixante dix que s'équilibrera la répartition des effectifs entre la région parisienne et la province). La nouvelle usine est spécialisée dans la fabrication de roulements à billes et de pièces élastomères thermoplastiques. Un accord entre Citroën et Panhard est signé pour la fusion partielle des deux réseaux commerciaux. A l'usine d'Asnières, un atelier d'hydraulique est construit en 1954. Depuis cette date, le secteur « hydraulique » d'Asnières assure la fabrication de la totalité des organes hydrauliques des véhicules Citroën. A la suite d'un accord passé entre Citroën et la Société alsacienne de constructions mécaniques, une usine de Mulhouse est spécialisée dans la fabrication des joints de transmission en 1957. La même année, une chaîne de montage est installée à Pnom Penh.

En 1958, on voit le démarrage d'une usine de la société Citroën Hispania à Vigo en Espagne, pour la fourgonnette 2CV destinée au marché espagnol et à l'exportation. Ces véhicules fabriqués dans le pays permettent à Citroën d'être présent sur un marché où l'importation est strictement contingentée par des quotas. Le quai de Javel est officiellement baptisé quai André Citroën. L'usine de Rennes la Janas entre en activité pour la fabrication de l'Ami 6, en 1961. Conçue dès l'origine

pour être ultérieurement développé et atteindre une cadence de 1200 véhicules/jour, elle constitue une réalisation exemplaire en matière d'équipement moderne et d'automatisation. C'est la 1^{ère} usine Citroën de carrosserie (emboutissage de grosses pièces) et de montage de voitures. C'est aussi l'ouverture de l'usine de Nanterre, jusque là propriété de la Société Simca, pour alléger les usines de la région parisienne arrivées à saturation. En 1964, l'usine de Mangualde (Portugal) entre en activité pour la fabrication des 2CV. Le contingentement très restrictif des importations au Portugal oblige, de même qu'en Espagne, à la production sur place. Un accord est signé entre Citroën et la société allemande NSU-Motorenwerke pour l'étude d'un moteur à piston rotatif, dans le cadre de la cofiliale Comobil. La vocation multitechnique de l'usine de Nanterre se dessine avec le démarrage d'un atelier d'usinage de pièces mécaniques pour la DS.

En 1965 entre en activité le centre d'études Citroën de Vélizy pour agrandir et réunir les 3 services vitaux jusque-là dispersés dans le 15^e arrondissement de Paris : le bureau d'études, les laboratoires et le service des Recherches. L'usine Panhard de Reims est intégrée au groupe Citroën, spécialisée dans la fabrication d'organes de mécaniques pour véhicules utilitaires. Faisant suite aux accords de fusion partielle des réseaux commerciaux de 1953, cet apport-fusion de Panhard à Citroën permet de mieux utiliser les installations et d'accroître la production du doyen des constructeurs français. Un autre accord de coopération est signé, en 1967, entre Citroën et Berliet, 1^{er} producteur de véhicules utilitaires de la CEE, pour la production de modèles communs. Par cet accord, Citroën prend une participation majoritaire dans Berliet. La filiale Comotor est créée au Luxembourg pour la fabrication de moteurs automobiles dont le moteur à piston rotatif.

1968, est l'année de la Réorganisation du groupe : une société mère, Citroën S.A., préside aux activités Citroën-Panhard-Berliet. Elle rassemble autour d'elle un vingtaine de filiales dont la société anonyme Automobiles Citroën (production) et la société commerciale Citroën (commercialisation). Un accord de coopération technique et commerciale est signé entre Citroën et Maserati mais aussi entre Citroën et Total en vue d'une meilleure adaptation des lubrifiants et carburants aux besoins nés de l'évolution des techniques. Il en est de même pour l'accord de coopération technique et financière entre Citroën et Fiat : constitution d'un holding, Pardevi, qui détient la majorité des actions Citroën et dans laquelle Fiat a une participation de 49% et Michelin 51%. Fiat et Citroën développent des projets

communs d'études et d'investissements industriels et commerciaux. L'usine de la société alsacienne de constructions mécaniques, à Mulhouse est rattachée au groupe Citroën. Maserati entre dans le groupe Citroën, en 1969, pour développer un projet de moteur six cylindres destiné à équiper un futur modèle de prestige. Dans le cadre de l'accord avec Fiat, une diffusion réciproque des modèles Autobianchi par le réseau Citroën et des Citroën dans le réseau Autobianchi est engagée.

En 1971 est implantée à Stains, la SOGAMM (Société d'outillage général appliqué aux moules et modèles) qui est une filiale de Citroën pour le modelage des pièces prototypes de mécanique et de carrosserie, d'étalons et de moyens d'usinage et de contrôle, d'outillages pour pièces de fonderie. Cet atelier était jusque-là hébergé dans l'usine de Clichy. L'usine d'Aulnay sous Bois est inaugurée en 1973 ; elle sera destinée à remplacer progressivement l'usine du quai de Javel. Ses installations (ligne-transfert, d'assemblage-carrosserie, cabine de peinture automatisée, transtockeur, gestion informatisée...) en font l'une des plus modernes de l'époque. Fiat se retire de la holding Pardevi et rétrocède à Michelin sa part de capital (49%). Fiat et Citroën poursuivent certaines relations industrielles et commerciales, mais l'accord de 1968 est rompu.

4. Vers un grand groupe

En 1974, Michelin et le groupe Peugeot décident le rapprochement de « Automobiles Citroën » et « Automobiles Peugeot », afin de constituer un ensemble de dimension internationale. Chacune des deux marques garde son réseau commercial, sa gamme de véhicules et son image spécifiques, mais le développement d'une politique de recherches, d'achats et d'investissements commune permet d'envisager de considérables économies d'échelle. La même année Berliet quitte Citroën pour devenir partenaire de Saviem et l'usine du quai de Javel est fermée. La fonderie de Charleville Mézières entre en activité en 1975, afin de compléter les installations de la région parisienne. Cette fonderie est entièrement gérée par ordinateur, elle est l'une des fonderies les plus modernes d'Europe. Parallèlement, la fonderie de Clichy devient progressivement un centre d'expérimentation de nouvelles techniques de fonderie, tels le procédé de moulage robotisé.

En 1976, le groupe Peugeot prend 89,95% du capital de Citroën, et constitue la holding PSA en fusionnant « Citroën SA » et « Peugeot SA ». La Société mécanique automobile de l'est (SMAE) est constituée à Metz en 1978. Cette filiale est un ensemble industriel regroupant les deux usines de Metz-Borny (boîtes de vitesses) et Trémery (moteurs) qui fournit des ensembles mécaniques aux sociétés du groupe PSA ainsi qu'à des clients extérieurs. En même temps est signé un accord entre Fiat, Peugeot et Citroën pour l'étude et la construction d'un nouveau véhicule utilitaire. Après 68 ans, Citroën quitte le quai Javel en 1972, et transfère son siège social à Neuilly sur Seine. En 1983, entre en activité, dans l'usine de Meudon, un atelier automatisé flexible, innovation en matière d'automatismes et de techniques avancées. Entièrement géré par ordinateur, l'atelier assure 24 heures sur 24, sans intervention manuelle, l'usinage et le contrôle de pièces prototypes en petites et moyennes séries.

Au milieu des années 80, est mis en place dans le réseau commercial des éléments d'une nouvelle identité visuelle de la Marque, principalement remarquable par un changement de couleurs, le rouge et le blanc succédant au bleu et jaune. En juillet 1985, Citroën participe au 1^{er} salon automobile chinois à Shanghai et y signe un contrat de livraison portant sur 250 CX. En décembre, les usines de Clichy et de Nanterre sont fermées ; leurs activités sont reprises par les unités de Charleville pour la fonderie, et Trémery et Asnières pour la mécanique. Après 6 ans de pertes financières, Citroën est à nouveau bénéficiaire. Dès 1986, est mis en place dans toutes les unités de production du plan Mercure. Son objectif est d'arriver au « zéro panne, zéro défaut, zéro stock », avec pour principe de base la satisfaction du client, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'entreprise. Ce plan implique une restructuration des systèmes de production : diversification, réduction des coûts et des délais de production sont les réponses apportées aux attentes des clients. Le plan Mercure suppose également une nouvelle organisation du travail dont les axes sont la réduction du nombre d'échelons hiérarchiques et l'enrichissement des tâches. A l'occasion du lancement de l'AX, l'usine terminale de montage d'Aulnay sous Bois est modernisée : informatisation du suivi de la production, l'automatisation de la ligne de ferrage et la flexibilité réduisent les délais de production de 30%. Pour Citroën, 1988 est l'année service. Cette année marque le début d'une opération de mobilisation de tout le personnel afin de mieux satisfaire la clientèle. Des services

nouveaux sont mis au point : lancement en deux étapes de la Carte Rouge (carte de paiement privative offrant de nombreux avantages au sein du réseau

En 2001, le Conservatoire du patrimoine Citroën est inauguré à Aulnay. Cette même année, après 21 ans passés à Neuilly, la Marque installe son siège dans de nouveaux locaux à Paris 17^e, à proximité de son centre international de formation de commerce et de sa succursale, tous deux situés à Saint Ouen.

C. Aujourd'hui un groupe, deux identités

Le 21 janvier 1998, Jean Martin Folz présente la nouvelle organisation du groupe PSA Peugeot Citroën : deux marques, un groupe. Peugeot et Citroën doivent s'affirmer comme des marques généralistes à forte personnalité qui exercent leurs activités sur un périmètre mondial.

1. Deux personnalités distinctes...

Elles sont force de proposition et participent à la définition et à la conception de leurs véhicules. Elles définissent leur politique commerciale et de distribution. Elles définissent leur marketing et leur communication de marque et produit. Elles pilotent leurs réseaux commerciaux. Enfin, elles gèrent leurs activités sportives respectives. Les marques disposent chacune d'une équipe de style et d'une équipe de synthèse client pour définir les prestations des véhicules et en maîtriser la réalisation. Ce sont ces équipes qui assurent la personnalité des produits.

a) La Marque Peugeot

Elle est pour l'essentiel installée avenue de la Grande Armée mais aussi à Cergy, Saint Ouen, Vesoul, Melun et Peugeot Sport et bien entendu à l'étranger.

Elle se décline autour de plusieurs directions :

- La direction des Affaires Internationales assure pour l'ensemble des marchés mondiaux, hors Europe, Etats Unis et Canada, la commercialisation, si nécessaire en passant par une implantation industrielle locale.

- La direction du Commerce France qui est responsable de la réalisation des objectifs des ventes de voitures, pièces de rechange et des activités de services. Elle conduit la politique commerciale en France.
- La direction du Commerce Europe assure la commercialisation pour les marchés d'Europe Occidentale et d'Europe Centrale.
- La direction Après-vente, Garantie et Services définit la politique commerciale en matière d'après-vente, met en œuvre la politique technique et définit, met en œuvre et anime la politique garantie.
- La direction Logistique des Pièces de Rechange assure l'approvisionnement, le stockage et la livraison des pièces de rechange jusqu'aux distributeurs des réseaux.
- La direction Pièces de Rechange définit, met en œuvre et conduit la politique commerciale en matière de pièces de rechange et d'accessoires au niveau mondial.
- La direction de la Communication garantit et perfectionne l'image de Peugeot auprès de la presse, assure l'information du personnel de la Marque et conseille les autres directions sur leur image.
- La direction Marketing propose une vision et une stratégie de l'ensemble des relations marque/clients.
- La direction Produit Marchés propose la stratégie d'offre de la marque
- La direction des Ressources Humaines.
- La direction Qualité, Satisfaction clients et Organisation propose la politique qualité et appui les directions afin d'améliorer la satisfaction des clients, des réseaux et des filiales.
- La direction Contrôle de Gestion anime la construction des budget, assure le contrôle de gestion des directions de Peugeot et du réseau et garantit la qualité des prévisions financières.
- La direction Programmation propose la mise en place de modes de programmation visant à l'optimisation des stocks et au respect des délais.
- La direction Peugeot Sport.

b) La Marque Citroën

La Marque est aussi présente sur de nombreux sites en France et à l'étranger. Elle se présente aussi sous forme de plusieurs directions :

- La direction du commerce France.
- La direction du commerce Europe.
- La direction des Affaires Internationales.
- La direction Produits Marchés.
- La direction Marketing commercial assure la publicité et les médias pour l'ensemble de l'Europe, France comprise, et la commercialisation en Espagne.
- La direction de la Communication.
- La direction des Services et Pièces.
- La direction Technique Après-vente
- La direction Après-vente.
- La direction du personnel.
- La gestion est prestataire auprès des autres directions opérationnelles et fonctionnelles afin de permettre de réaliser leurs objectifs propres et ceux de leur réseau commercial.
- La direction Qualité, commerce et Après vente.
- La Location Courte Durée assure le développement des activités de location courte durée, à travers le réseau des propres compagnies de location de voitures Citroën.

Mais les Marques Peugeot et Citroën s'appuient sur des fonctions de conception et de fabrication communes, qui permettent de réduire les prix de revient de fabrication et d'améliorer les prestations et la qualité des véhicules.

2. ... Au sein d'une structure unie.

PSA a adopté, depuis 1972, l'organisation en Conseil de Surveillance et Directoire prévue par la loi française régissant le fonctionnement des sociétés commerciales.

Le Conseil de Surveillance examine les budgets, l'activité et les résultats du groupe ainsi que sur les principaux développements d'ordre stratégique. Ce conseil a

mis en place en 1998, un comité stratégique (il prend connaissance de manière approfondie et donne son avis sur les dossiers stratégiques du groupe) et un comité de rémunérations et des nominations (il prépare les décisions du conseil de surveillance relatives à la rémunération des mandataires sociaux et à l'attribution d'option d'achats d'action aux membres du Directoire. Il a également un rôle de préparation des délibérations du Conseil de surveillance en ce qui concerne les nominations des nouveaux membres du Directoire et du Conseil).

Le Directoire et l'exécutif du Groupe

Le Directoire est composé de 3 membres (le PDG de PSA et les directeurs de Peugeot et Citroën).

Le comité exécutif est composé de 9 membres : les 3 du directoire plus les 6 responsables des directions suivantes :

- La direction Finance, Contrôle et Performance pilote et garanti la performance économique ainsi que la gestion du financement du groupe.
- La direction Industrielle et Fabrication fabrique les pièces et produits automobiles conformes aux référentiels définis par l'amont technico industriel et au niveau de « qualité client ». Elle gère un outil industriel composé de six sites de productions, d'une direction Mécaniques et Bruts, d'une direction Coopération et Production Internationale (centre de production à l'étranger et centre d'emballage) et une direction des services centraux.
- La direction innovation et qualité regroupe la direction Recherches et Innovation qui développe une vision de l'automobile du futur ; la direction du style est un haut lieux de création du groupe ; la direction Qualité ; la direction des systèmes d'informations ; la direction Compétitivité et Dynamique des Organisations conduit des missions d'organisations pour ses consultants et assiste les directions ; et l'équipe projet Design Véhicules coordonne le chantier du futur centre de Style de Vélizy.

- La direction Plates-formes, techniques et Achats a la double mission de concevoir, développer et industrialiser les projets véhicules et organes, assurer leur vie-série et l'assistance aux usines et participer à la réussite des projets Innovations et Industries du Groupe.
- La direction Relations et Ressources Humaines.
- La direction Stratégie et Produits Groupe s'occupe de l'élaboration du Plan Produit, elabore la politique industrielle et s'occupe des relations avec les constructeurs automobiles, des collaborations.

Ce comité exécutif est complété par un Etat Major composé des directions suivantes :

- La direction Communication est reponsible de la communication interne et externe du Groupe hors Marques et produits.
- La direction des Relations Extérieures.
- La direction Politique Cadres.
- La direction Juridique.

Le comité exécutif et l'Etat Major examinent toutes les questions relatives à l'animation du groupe et à la direction de sa division automobile. Des comités spécifiques à chacune des activités du groupe se réunissent par ailleurs. Enfin, l'animation du groupe repose sur un comité de directeurs regroupant les principaux responsables opérationnels du groupe et comprenant 52 membres.

Mais PSA Peugeot Citroën, ce n'est pas seulement un groupe automobile. Il est présent dans d'autres domaines.

3. Un groupe au multiples facettes

Le groupe PSA Peugeot Citroën est aussi présent dans de nombreux autres domaines.

a) Equipement automobile

Faurecia est né du rapprochement en 1998 de Bertrand Faure et d'Ecia, il est spécialisé dans l'équipement automobile et a acquis en janvier 2001, les activités de Sommer Allibert. PSA Peugeot Citroën détient 72 % de son capital. Faurecia est le 3^e

équipementier automobile européen et l'un des leaders mondiaux dans six modules majeurs : siège, planche de bord et cockpit, porte, module acoustique, bloc-avant et échappement. La société est présente dans 27 pays et répartie sur 153 sites.

Gefco occupe la 2^e place en France sur le marché du transport et de la logistique et fait partie des 10 premiers groupes européens. Créée en 1949, afin d'assurer l'approvisionnement et le transport des voitures de Sochaux, l'entreprise a connu un développement rapide et a diversifié ses activités vers d'autres secteurs. En Europe, Gefco dispose d'une forte implantation avec près de 200 agences réparties dans 35 pays, reliées par un réseau continental et raccordées à un ensemble de lignes internationales. Gefco poursuit son développement autour de ses 3 principes métiers : automotive, la distribution et la préparation des véhicules Peugeot et Citroën et d'autres constructeurs ; network, la messagerie et le transport de lots ; supply, la logistique.

b) Activités mécaniques

PSA est très présent dans ce domaine d'activités avec 4 filiales.

« Peugeot Motocycles », créé en 1987, conçoit, fabrique et commercialise des cyclomoteurs et des scooters de 50, 100 et 125 cm³. Leader en France sur le marché des deux-roues motorisés légers. Respectueux de l'environnement, le constructeur est le 1^{er} à avoir proposé un scooter électrique et, en 1999, un nouveau moteur 4 temps et d'importants travaux pour la dépollution du moteur 2 temps. « Peugeot Motocycles » est implanté sur deux sites : une unité de production de cyclomoteurs et de scooters à Mandœuvre et une usine de moteurs à Dannemarie.

Peugeot Citroën Moteurs (PCM) vend des organes mécaniques du groupe à des clients extérieurs pour des applications automobiles et industrielles. Son chiffre d'affaires est réalisé en grande partie à l'exportation : PCM compte 120 clients répartis dans 22 pays.

Process conception ingenierie (PCI) est le 1^{er} constructeur français d'installations industrielles et de machines automatisées de production pour le Groupe et d'autres clients : GM, Renault, Dassault Aviation. PCI exerce son activité dans 4 domaines : usinage grande vitesse, assemblage, emboutissage et ferrage.

Panhard et Levassor est la filiale « défense » du groupe. Elle a vocation de maître d'œuvre, centré sur la conception et le développement de véhicules blindés

légers à roues. Panhard avec 47 pays clients répartis sur les 5 continents, propose l'une des plus vastes gammes. L'unité de production de Marolles en Hurepoix effectue le montage des ensembles, l'intégration finale et le contrôle des véhicules et fournit pièces de rechange.

c) Le financement

La Banque PSA Finance propose aux clients des marques Peugeot et Citroën une gamme complète de financements et de services associés et finance les stocks des réseaux de concessionnaires.

Le Groupe PSA PEUGEOT CITROEN étant présenté, nous allons maintenant nous intéresser aux pratiques d'archivage de l'entreprise et au contexte qui a amené ce groupe au riche passé à mettre en place aujourd'hui une politique globale d'archivage.

II. L'ARCHIVAGE AU SEIN DU GROUPE PSA

Avant de s'intéresser au cas spécifique de PSA, il convient d'aborder quelques notions théoriques de l'archivage en entreprise.

A. L'archivage en entreprise

1. Les besoins en archivage d'une entreprise.

Toute entreprise doit :

- Satisfaire aux obligations légales et réglementaires (contrôle fiscal, audit)
- Anticiper et gérer les contentieux en conservant les documents défendant les intérêts de l'entreprise
- Gérer efficacement l'information \Rightarrow disposer de documents de travail
- Disposer des documents indispensables à la marche de l'entreprise (en cas de sinistre, pour pouvoir redémarrer rapidement ses activités).

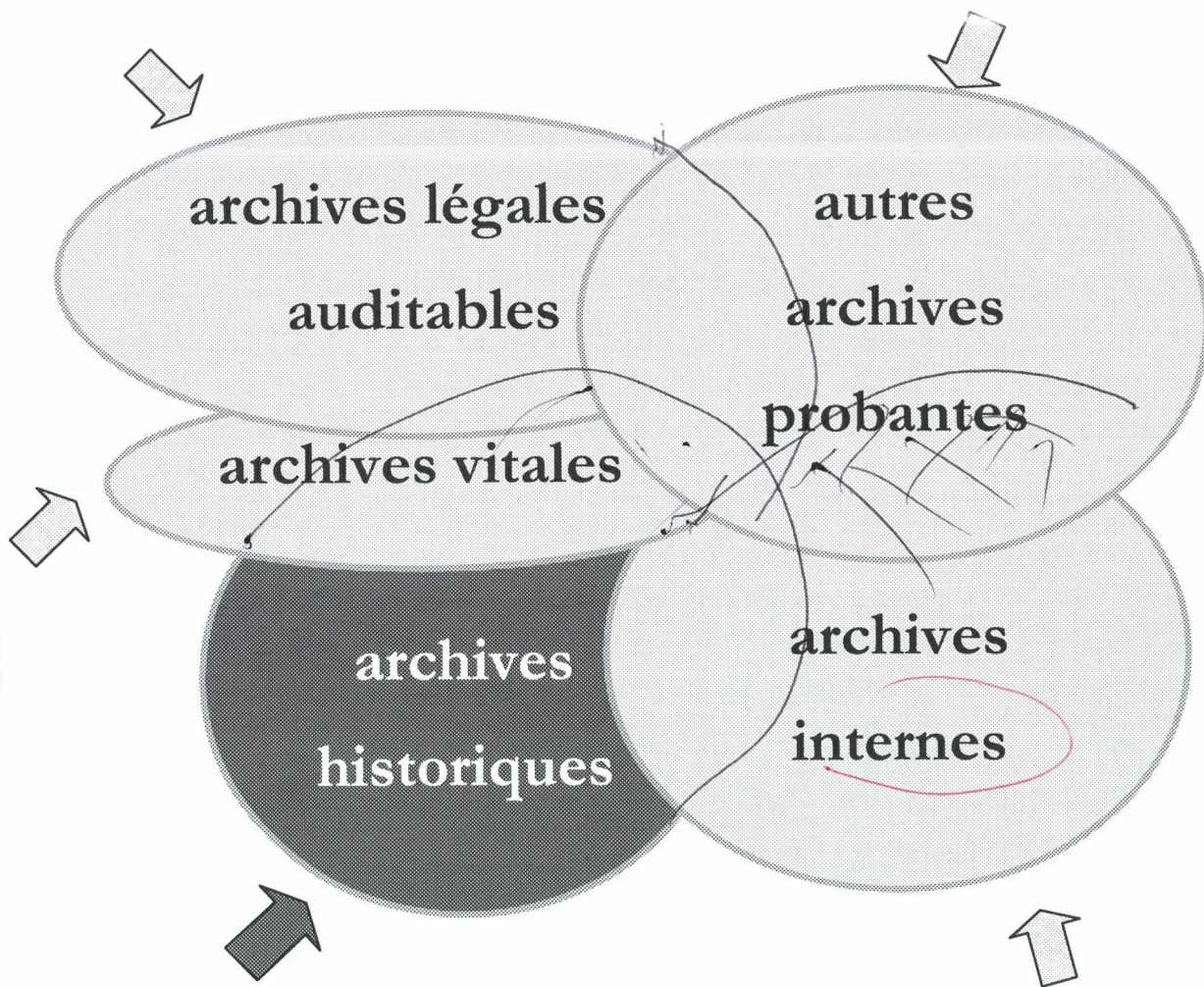
Ne pas répondre à ces besoins pourrait alors se traduire par des coûts financiers (sanctions, amendes) et aurait des conséquences humaines (baisse de l'image de marque suite à la perte d'un procès, démotivation du personnel)

La solution pour répondre à ces besoins passe par l'archivage des documents.

Cet archivage se découpe selon les différents besoins ou obligations que nous pouvons résumer avec le schéma suivant :

di, audit

contentieux



ministre

histoire et collections

action / stratégie

Source : Archive17

Les archives historiques sont constituées de l'ensemble des informations ces quatre catégories dès lors qu'elles apportent un témoignage sur l'histoire de l'entreprise : ses modèles, ses clients, ses partenaires, son organisation, son action dans le monde économique et social.

L'organisation permettant de répondre à ces besoins se traduit par une démarche de Records Management.

2. Le Records Management

a) Origines et définitions.

Cette notion a été théorisée aux Etats-Unis au début des années 50. L'administration américaine, au lendemain de la guerre, se trouve confrontée à une masse énorme de documents dont on ne sait ce qu'il faut conserver. Il en ressort qu'il faut faire une distinction entre les dossiers utiles, les dossiers clos mais dont on est susceptible d'avoir encore besoin et les dossiers clos dont on n'a plus besoin mais qu'il faut conservé d'un point de vue historique. Cette vision se propage principalement dans les pays anglo-saxons pour aboutir à une norme nationale australienne puis, en 2001, à la norme ISO 15489. Le Records Management prend son essor aujourd'hui du fait de ces normes et de l'accroissement des données électroniques difficiles à identifier.

Définition du Records Management (norme ISO 15489)

« Champs de l'organisation et de la gestion en charge d'un contrôle efficace et systématique de la création, de la conservation, de l'utilisation et du sort final des documents, y compris des méthodes de fixations et de préservation de la preuve et de l'information liées à la forme des documents ».

La France a décidé de ne pas traduire Records Management à cause du caractère trop consensuel des traductions proposées à ce jour.

Il convient également de donner une définition du mot Records

Définition des Records (norme ISO 15489)

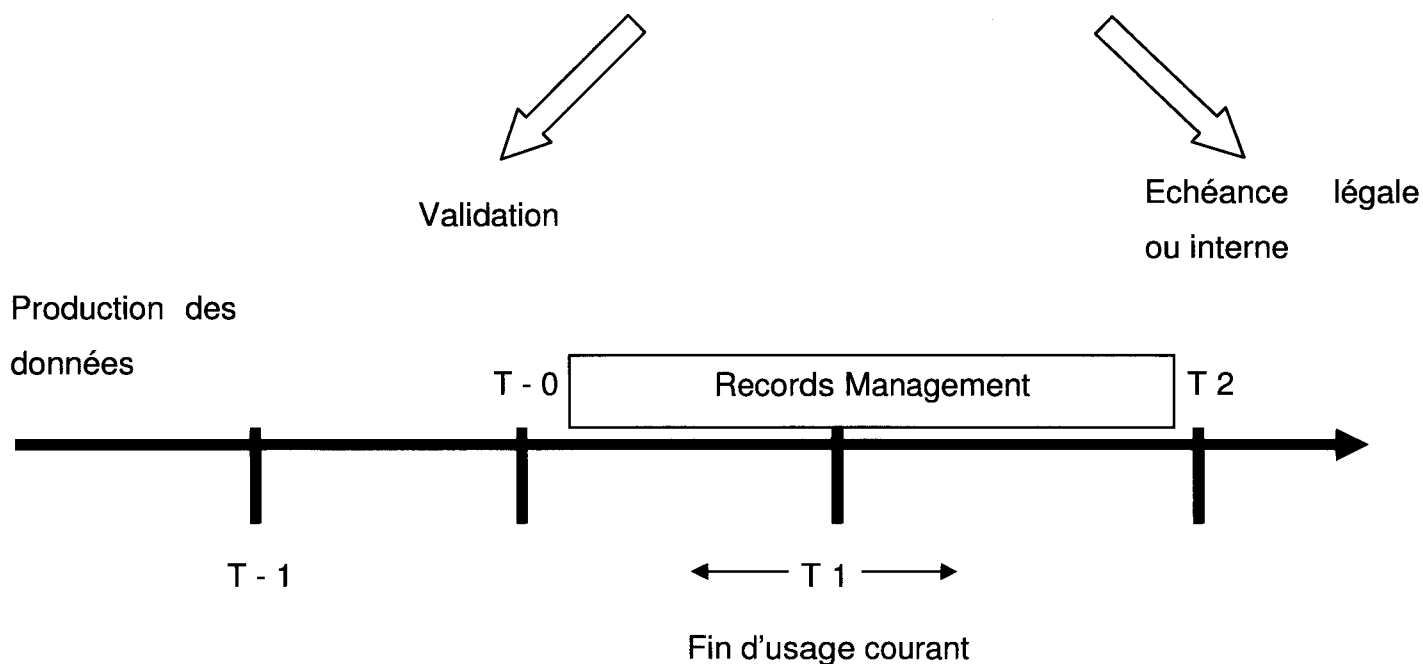
« Documents créés, reçus et préservés à titre de preuve et d'information par une personne physique ou morale dans l'exercice de ses obligations légales ou la conduite de son activité ».

Le record doit être :

- Authentique : il peut prouver qui l'a produit ou reçu, la validité de son contenu et sa date de création
- Fiable : le contenu du document peut être considéré comme la représentation complète et exacte des opérations, des activités et des faits
- Intègre : le document est complet et n'a pas été altéré
- Exploitable : il est localisé, repéré, décrit et analysé

On parle de Records entre le moment de la validation de la donnée, faisant d'elle une preuve (ne pouvant donc plus être modifiée) et sa fin d'utilité légale ou d'utilité pour l'entreprise. Ce cycle de vie de l'information est ainsi schématisé par Mme Chabin.

Bornes juridiques



b) Principes généraux

Le Records Management a pour tâche :

- De définir quels documents doivent être créés pour chaque type d'activité et quelles informations doivent y figurer
- De donner la forme et la structure des documents produits et archivés
- De définir les métadonnées décrivant la structure, le contexte de ces documents
- De fixer les délais de conservation selon l'usage et les exigences légales
- D'évaluer les risques attachés à la non-disponibilité des documents probants.
- De rendre efficace la gestion des documents pour améliorer la rentabilité et l'efficacité des méthodes.

Un Records management system se caractérise par sa fiabilité, son intégrité (contrôle des accès, des identités et validité des destructions), sa conformité avec les exigences légales et internes, son étendue (gestion de l'ensemble des documents produits dans l'organisme), son caractère systématique (documents produits, conservés, gérés systématiquement).

c) Mise en oeuvre

La norme propose une mise en œuvre du Records management en 8 étapes :

1^{ère} étape : l'enquête préliminaire : vise à décrire le rôle et l'objectif de l'organisation, sa structure, son environnement légal, réglementaire, économique et politique.

2^e étape : l'analyse des activités : identifier et documenter toutes les fonctions, activités et opérations et les hiérarchiser dans un plan de classement des activités ; lister les documents qui procèdent de chaque fonction, activité, opération.

3^e étape : l'identification des exigences archivistiques : consiste en l'analyse de l'environnement réglementaire de l'organisme ou de l'entreprise en matière de conservation ou du risque qu'il y aurait à ne pas produire ou à ne pas conserver les documents

4^e étape : l'évaluation des systèmes existants : identification et analyse des systèmes d'archivage existants et les autres systèmes

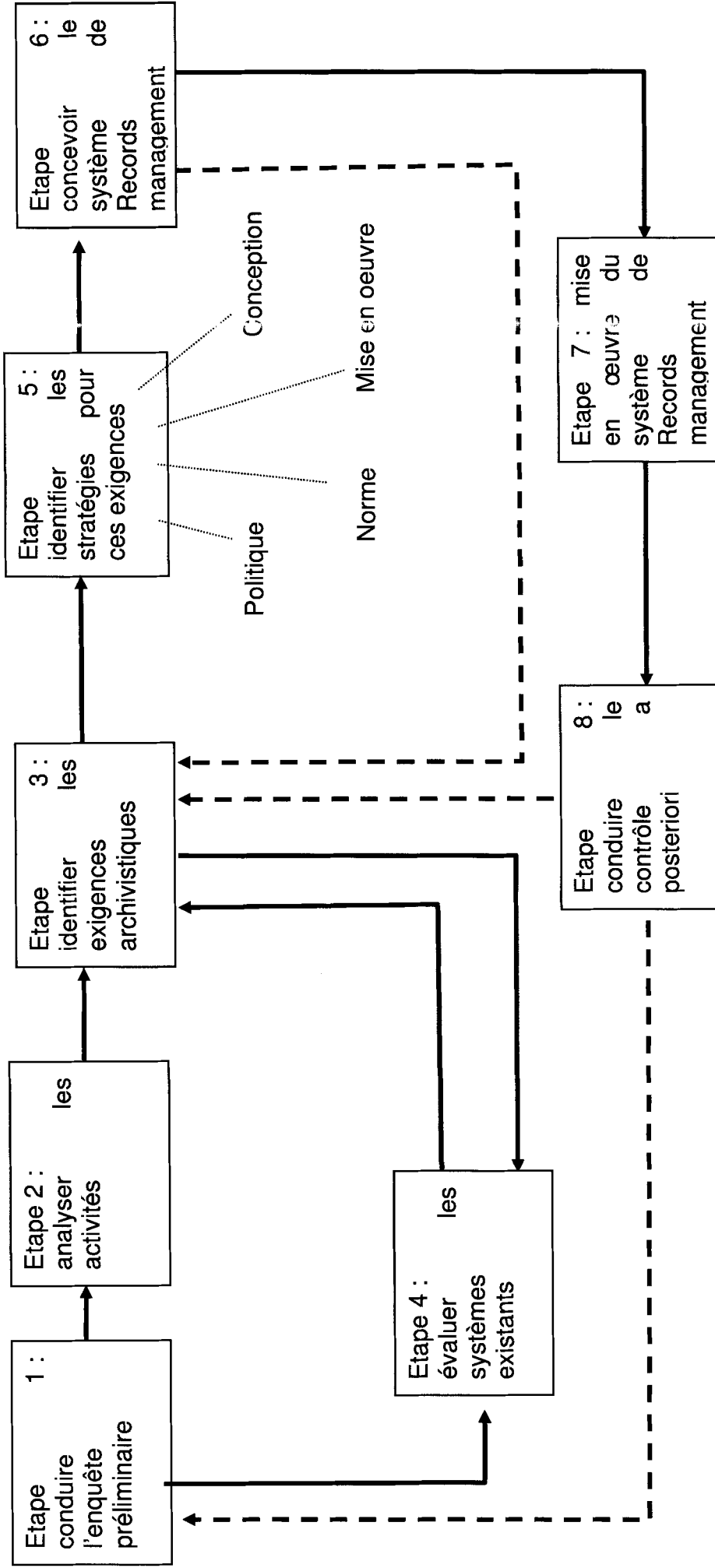
5^e étape : L'identification de la stratégie pour la satisfaction des exigences archivistiques : adopter les principes, normes, procédures et pratiques requises vis-à-vis de ces exigences.

6^e étape : la conception d'un système d'archivage : concevoir un système qui intègre la stratégie et les procédures de la norme ; le cas échéant, redéfinir des méthodes de travail et les systèmes opérationnel de communication.

7^e étape : Mise en œuvre d'un système d'archivage

8^e étape : Contrôle a posteriori : audit du projet

Schéma récapitulatif :



d) Les procédures de Records management

La première procédure concerne la sélection des documents à archiver en fonction des obligations légales et du risque que représente la non-disponibilité des documents. Vient ensuite la détermination des durées de conservation, à définir dès le début avec les services producteurs, en lien avec les documents, sous contrôle d'une autorité compétente ou d'un service de contrôle interne.

Les procédures suivantes concernent les modalités d'entrée dans le système de gestion des documents, l'enregistrement des documents archivés (immatriculation du document dans le système qui officialise son existence et permet de le retrouver), le classement et l'indexation, le stockage, l'accès aux archives (droits d'accès et habilitations), la traçabilité des mouvements et des utilisations des documents au sein d'un système d'archivage et, au bout de la chaîne, la mise en œuvre du système du sort final (destruction physique, versement dans un autre lieu de stockage, reprise par le service producteur, transfert de la responsabilité de gestion à une autorité compétente ou versement à un service d'archives).

Ces procédures doivent être regroupées dans une charte d'archivage qui explique les contraintes légales, organisationnelles et techniques en cause.

Les dernières procédures concernent les modes de contrôle et d'audit des processus archivistiques et la formation qui doit viser toutes les personnes de l'organisation de l'entreprise.

La question de l'archivage se pose aujourd'hui au sein de PSA du fait d'évènements propre à l'entreprise.

3. Contexte interne

a) Le projet Etats-Unis et la traçabilité

Le développement des normes au niveau européen sur les modèles américain et japonais et la volonté de s'implanter sur le marché américain amène PSA à s'adapter à la législation américaine.

Le droit américain est moins écrit et davantage basé sur la jurisprudence. Dans le domaine de l'automobile, deux textes régissent le droit américain encadrant les constructeurs automobiles et les campagnes de rappel en cas de problème sur un véhicule. Des actions judiciaires peuvent être également menées par un groupe ou un individu entraînant un coût important pour les constructeurs en faute.

Ce contexte amène PSA à améliorer la traçabilité du déroulement de ses projets, de la relation avec les fournisseurs, des courriers afin de pouvoir présenter les preuves nécessaires en cas de contentieux.

b) Une capitalisation des connaissances partielle

La capitalisation des connaissances ne se fait pas systématiquement. Il existe ainsi au sein de la société un exemple significatif de ce défaut de capitalisation : il y a quelques années PSA a lancé un projet de conception d'un nouveau véhicule qui au final n'a pas abouti. Quelques années plus tard, PSA décide de relancer la conception de ce même type de véhicule en collaboration avec un second constructeur mais ce nouveau projet n'a pu exploiter les études précédemment, faute de retrouver les documents.

c) La volonté de mettre en valeur un patrimoine historique

Le projet archives groupe est la rencontre de deux courants : d'un côté la partie historique, de l'autre la partie vivante. Deux Hommes sont à l'origine de ce projet : M Thierry Peugeot pour la partie historique et M Jean-Martin Folz pour la partie vivante.

Thierry Peugeot est le directeur du conseil de surveillance, dont la mission est le contrôle de la gestion de la société par le Directoire. Ce conseil valide les décisions du Directoire et s'assure de l'application des orientations à long terme définies par le conseil de surveillance.

M. Peugeot a souhaité mettre en valeur les archives de la famille Peugeot et par extension les archives historiques du groupe PSA. Dans le cadre de cette mise en valeur, il a été décidé de racheter le site d'Hérimoncourt appartenant à Faurecia,

filiale de PSA. Ce site, aujourd'hui friche industrielle, fut l'un des premiers sites de production de la famille Peugeot. C'est sur ce site que Jules et Emile Peugeot implantèrent en 1833 une fabrique d'outils.

Par ailleurs M. Peugeot a nommé Laurens d'Albis, membre de l'association Aventure Peugeot, comme personne référente pour les archives historiques. Ainsi PSA, entreprise au passé riche, souhaite mettre en valeur ce patrimoine historique au sein d'une structure globale, regroupant l'ensemble des archives historiques dans le futur centre d'archives d'Hérimoncourt.

Ces contextes propres au groupe, associés à un contexte externe, amène PSA à la mise en place d'une politique d'archivage globale permettant de répondre à ces besoins et à ces volontés en complément de la politique d'archivage existante.

B. LES PRATIQUES D'ARCHIVAGE ACTUELLES

Il convient de distinguer deux pratiques distinctes d'archivage liées au support du document.

1. Archivage électronique

a) De multiples applications

Jusqu'à présent, les différentes directions prennent en charge cet archivage. Il existe ainsi plusieurs applications dédiées à cette fonction telles que Objective Archive Folders ou Documentum.

Les données électroniques sont générées dans le groupe PSA par un ensemble de 1500 applications. Ces dernières sont de différents types :

- Applications gérant des données structurées (type unix, windows, sap)
- Applications gérant des données non structurées (documents bureautiques, de conception, de sécurité, plans, photos, films, etc.), les sites Intranet ou outils collaboratifs
- Messagerie électronique

La gestion documentaire est l'archivage sont deux notions qui s'imbriquent. L'archivage présuppose ainsi la maîtrise de la gestion documentaire. Sur le plan

informatique, cette gestion documentaire est prise en charge également par différentes applications.

Au sein de PSA, sur le plan de la gestion documentaire, nous pouvons observer une dispersion des maîtres d'ouvrage et des maîtres d'œuvres.

Maître d'ouvrage

Maître d'œuvre

Les différentes directions souhaitant un système de gestion documentaire

La DSIN (Direction des Systèmes d'Information) à travers plusieurs entités

DIFA (Direction industrielle et des fabrications)

SIFA (Système d'Information Fabrication)

DPTA (Direction des plates-formes et des achats)

SIPP (Système d'Information Produit Process)

DRRH (Direction des Relations et des Ressources Humaines)

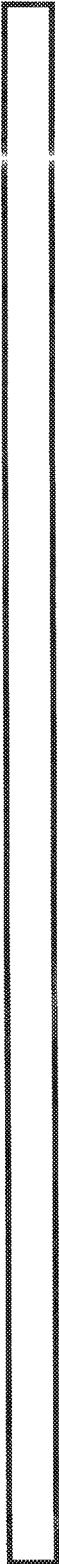
SIRH (Système d'Information Ressources Humaines)

DFCP (Direction Finance, Contrôle, Performance)

SIGF (Système d'Information Gestion Finance)

Banque PSA Finances

SISF (Système d'Information Société de Financement)



INSI (Infrastructure des Systèmes d'Information) + CCEB (Centre de compétences E-Business)



Entités transversales



Développe, met en place les portails, le système de GED, le système de travail collaboratif pour les directions respectives

Ainsi, chaque direction qui en avait le besoin, a développé son propre système de gestion documentaire. Au total, il existe 50 à 60 applications dédiées au documentaire, mais qui ne sont pas transversales.

Les directions développent différents outils au sein d'un portail. La Direction Industrielle et des Fabrications (DIFA) a ainsi mis en place un portail (PCinfo) donnant accès à des outils de travail collaboratif, de Gestion Electronique des Documents.

La Direction des Plates-formes et des Achats (DPTA) possède également son portail donnant accès à l'application Refunic qui référence les documents et permet une gestion des différentes versions d'un document, un suivi de son historique, fonction non présente sur PCinfo. Refunic permet ainsi de définir des métadonnées sur les documents que je produis, d'où une première indexation.

Nous pouvons ainsi remarquer que chaque application développée dans les différentes directions par différents maîtres d'œuvre, regroupe les fonctions essentielles d'une gestion documentaire mais chaque direction adapte ces fonctions à leur utilisation et sont en avance dans certains domaines (la DIFA sur la GED avec PCinfo, DPTA sur le référencement avec Réfunic, etc.)

Les documents produits par ces directions sont ensuite stockés dans des entrepôts différents d'une direction à une autre.

Le problème réside dans l'augmentation de la taille de ces bases du fait de l'absence de règles sur les destructions, entraînant des problèmes de bruit lors de l'interrogation d'une base.

b) Volumétrie :

Applications pour les données structurées ou non structurées : 200 To
Messagerie : 10 To par an avec une durée de conservation de 10 ans

2. Archivage papier

a) Historique

Avant d'aborder l'archivage papier à l'heure actuelle dans le Groupe, il convient de faire un bref rappel de l'historique des processus d'archivage papier chez Peugeot et Citroën. En effet, du fait d'une histoire riche, de circonstances différentes, les deux marques possèdent des expériences différentes dans ce domaine.

Ces dissemblances sont en grande partie visible au niveau du tertiaire. En effet, il apparaît que Citroën a mis en place un versement des archives, basé sur un système de bordereaux de versement et encadré par un archiviste qui stockait les boîtes sur le site. Il semblerait que le système d'archivage par bordereaux de versement ait été mis en place suite au déménagement en 1982 du site de Javel vers le nouveau site de Neuilly, provoquant une prise de conscience de la nécessité d'organiser l'archivage chez Citroën. Ce processus est mis en place en 1985 chez Citroën et sera étendu à l'ensemble du Groupe en 2000.

Avant cette date l'archivage des documents des sites tertiaires de Peugeot était pris en charge par les secrétaires des différents services avec un stockage sur le site lui-même, dans des locaux de stockage. Chaque service disposait d'un espace et organisait ses archives selon son propre mode de classement. Par la suite, les archives des différents sites tertiaires de Peugeot ont été regroupées au siège social à Paris.

L'archivage des documents produits par un site de production se fait sur le site lui-même. Le site de production de Poissy possède ainsi un local abritant 4000ml d'archives de différents domaines (comptabilité, personnels, paie, dossiers médicaux, documents de la communication, dossiers techniques).

On retrouve ce même dispositif sur l'ensemble des sites de productions du site, le volume des archives stockées variant selon la taille et l'ancienneté du site.

b) Processus

Sur les sites tertiaires, il existe depuis 2000 un mode d'archivage des documents papiers. Avant de décrire ce fonctionnement, il convient d'en décrire les différents acteurs :

Eseis : ESEIS est une filiale de PSA et Elyo créée en 2001. Elle est chargée, entre autre, sur les différents sites de PSA :

- de la gestion et le traitement des déchets
- de la gestion des salles de réunion
- de la logistique et manutentions diverses
- de la maintenance des bâtiments
- Mais surtout, elle est en charge :
- du courrier, de la reproduction, de la diffusion et de la destruction des documents.

C'est donc à ce titre qu'elle intervient au niveau de la gestion des archives. Pour chaque destruction, pour déplacer des dossiers, les employés font appel à ESEIS.

Dans le cadre de ce service, ESEIS a mis en place depuis 2005 un outil : Archivesdirect, logiciel permettant d'archiver les boîtes de documents, directement accessible depuis le site Intranet des établissements pris en charge par Eseis.

Architel : stockeur basé sur Chartres. PSA y envoie l'ensemble de ses archives des pôles tertiaires de la région parisienne (Poissy, Le Colisée, La Garenne, Grande Armée) et y sont également stockées les archives des anciens sites tertiaires (Neuilly, Nanterre).

Architel dispose de son propre outil informatique permettant de localiser les boîtes et de donner une description du contenu. Celle-ci est reprise uniquement pour les boîtes archivées avant la mise en place d'Archivesdirect via le système des bordereaux de versement qui contenaient une colonne destinée à cet effet. (*Annexe 1*) Depuis la mise en place de l'outil Archivesdirect, il semblerait que Architel ne reprenne plus l'information sur le contenu des boîtes. En effet auparavant, Architel récupérait directement les boîtes et leur bordereau et renseignait donc leur base

grâce aux informations contenues sur le bordereau. Depuis la mise en place d'Archivesdirect cette opération est prise en charge par le logiciel d'Eseis.

Les personnels des sites tertiaires de PSA : au sein de chaque service est désignée une personne en charge de l'archivage qui sera considérée comme la propriétaire des boîtes.

Les acteurs intervenant dans l'archivage des documents papiers ayant été décrits, intéressons nous à la procédure-type d'archivage.

La personne en charge de l'archivage communique à Eseis les boîtes qu'elle souhaite faire archiver, elle s'identifie par son nom et le nombre de boîtes qu'elle a à archiver.

Ensuite elle renseigne les différentes boîtes en indiquant :

- Sa référence
- Le type de boîte (format : double, triple ou conteneur de taille C5 ou C7)
- Le type d'archives : rubrique paramétrée pour chaque service qui y met ses critères de description, correspondant en quelques sortes à son propre plan de classement. Cet rubrique est propre à un service (700 services et 1000 types de documents sont ainsi référencés.)
- Une description du contenu de la boîte.

L'année des documents et leur date de destruction.

48h après la validation de la demande, un opérateur d'Eseis va reconditionner les boîtes dans des conteneurs qui sont ensuite expédié chez Architel.

Par ailleurs, deux mois avant la destruction, le propriétaire est contacté pour valider la destruction ou les classer en archives historiques. En théorie, la personne archivant les boîtes peut classer en archives historiques des documents lors de l'enregistrement d'une boîte. Celle-ci sera alors considérée comme détruite dans le logiciel. Néanmoins, il semblerait que cette fonction ne soit pas opérationnelle.

Ce processus vaut pour les sites tertiaires qui ont un accès à Archivesdirect. Pour les sites restants, géré par Eseis, l'archivage se fait par des bordereaux de versement, renseignant sur le contenu, le service, la date des documents, leur date

de destruction et le propriétaire de ces boîtes. Un bordereau de versement peut alors contenir de 1 à 1500 boîtes.

Le logiciel Archivesdirect permet d'avoir une vision de l'ensemble des boîtes stockées chez Architel mais il s'agit avant tout d'un outil permettant de repérer un contenant et non un contenu. La recherche du contenu d'un document archivé chez Architel n'est possible que par son producteur, la personne qui a renseigné le logiciel Archivesdirect par un libellé qui n'a souvent de signification que pour cette personne. Se pose ainsi la question de la communication de cette information. Comment y accéder si le producteur qui a archivé est absent ?

Sur le site de Cergy, j'ai pu rencontrer ce type de problématique. Selon Mme Ambrosetti, secrétaire de direction sur Cergy, en charge de l'identification des archives stockées au sous-sol, chaque personne qui archive possède son propre système de classement, parfois incompréhensible pour toute autre personne. Certaines boîtes d'archives sont vieilles de 10-15 ans et portent le nom de services qui ont disparu, suite aux réorganisations successives. Enfin, lorsqu'une personne quitte un service, elle effectue son propre tri sans forcément tenir informé ses collègues. Mme Ambrosetti pense également que ces problèmes se retrouvent au niveau informatique. Il semblerait qu'il n'y ait pas systématiquement une sauvegarde des dossiers de la personne, l'ordinateur étant considéré comme un espace « personnel ».

c) Volumétrie :

Actuellement le volume stocké chez Architel représente 35000 ml. A cela il faut ajouter les locaux d'archives présents sur les différents sites hors-tertiaire recensés jusqu'alors dans le cadre projet archives groupe qui est de l'ordre de 20000 ml. Néanmoins ce recensement est encore en cours de réalisation.

C. Mise en place d'un archivage groupe

La mise en place d'une politique d'archivage au sein du groupe PSA PEUGEOT CITROEN se base sur l'application des grands principes du Records management.

- Le Projet Archives Groupe (PAG) se divise en 3 parties :
- La partie Archives Vivantes en charge de l'archivage des données dont l'échéance légale ou interne n'est pas atteinte
- La partie Archives Historiques en charge de l'archivage des données qui ont atteint leur échéance légale ou interne mais à conserver du fait de leur intérêt historique et plus particulièrement des données sur support papier.
- La partie aménagement du site d'Hérimoncourt lieu du futur centre d'archives du groupe PSA.

1. Politique adoptée pour les archives vivantes

Elle a pour but d'organiser l'archivage des données actuelle et à venir.

Cette politique s'articule autour de la charte d'archivage. Elle définit les responsabilités des différents acteurs, les outils et les procédures permettant d'appliquer une politique d'archivage groupe.

a) Les acteurs

Les correspondants-métiers : il en existe un par direction. Ils servent d'interlocuteurs entre l'équipe du Projet d'Archivage Groupe et la direction. Ces personnes sont généralement les personnes prenant en charge l'archivage commun à leur direction.

La Direction des Systèmes d'Information chargée de la mise en place des structures techniques. Elle travaille également en amont du projet sur la gestion documentaire des données : leur capture, leur description par des métadonnées, leur validité, leur historique, etc.

Les producteurs et les consommateurs d'information

b) Le référentiel de conservation

Ces différents acteurs sont impliqués dans la mise en place du référentiel de conservation. Ce document fait en quelques sortes office de plan de classement tel qu'il est défini dans la norme ISO 15489. Son élaboration se fait par le biais des questionnaires envoyés dans chacune des directions du Groupe.

Ce document se décompose en 10 domaines d'activité du Groupe :

- Pilotage d'entreprise
- Achats
- Conception
- Fabrication
- Commerce
- Financement
- Gestion – finances
- Ressources humaines
- Support
- Référentiels et annuaires

Ces domaines sont eux-mêmes divisés en catégories, classant les documents selon leur sort final et leur durée de conservation (*annexe 2*)

Compte tenu de la taille de l'entreprise, il n'est pas possible de mener une enquête détaillée auprès de chaque acteur du Groupe. Les informations sur la production documentaire sont recueillies par le biais d'un questionnaire (*annexe 3*).

Les questionnaires ont été mis en place par l'équipe PAG afin de pouvoir recenser les documents produits au sein de chaque service. Envoyés à chaque correspondants-métiers, ces derniers les redistribuent dans les différents services de la direction. Ce questionnaire a pour but de donner un panorama des contenus produits dans le groupe, il porte aussi bien sur le papier que sur les contenus informatiques. Ce questionnaire vise à enrichir le référentiel de conservation, en y ajoutant des catégories de documents n'y apparaissant pas auparavant.

Au final, l'objectif est d'obtenir un document de référence, répertoriant l'ensemble des documents produits dans la société, classant ces documents selon leur contenu en permettant d'y fixer une durée de conservation répondant aux

attentes légales et de leurs utilisateurs, ainsi qu'au terme de celle-ci de déterminer le sort final du document (Destruction, tri ou conservation comme archives historiques).

c) La mise en place de procédures

La 2^e partie du travail de l'équipe Archives Vivantes repose sur la mise en place de procédures d'archivage. Ces procédures sont créées en amont de l'archivage, au niveau de la validation d'un document. Il s'agit de capturer l'information en la rattachant au référentiel historique et en l'indexant par des métadonnées.

Ainsi, des groupes de travail sont mis en place par direction pour déterminer ces métadonnées, l'objectif étant de retrouver facilement et rapidement le document.

Ces procédures prennent en compte l'accès au document avec la définition de groupes logiques par direction définissant les périmètres d'accès aux documents. Enfin sont pris en compte également la conservation (pérennité de l'information, maintien des supports) et la destruction.

Le dernier axe de travail de l'équipe Archives vivantes est la définition du futur système d'archivage électronique

d) Le système d'archivage électronique

Il doit être en mesure de répondre aux exigences définies précédemment (fiabilité, intégrité conformité avec les exigences légales et internes, gestion de l'ensemble des documents produits dans l'organisme et caractère systématique) .

2. Politique adoptée pour les archives historiques.

La partie archives Historique du projet PAG a pour but d'organiser le passé et de permettre une alimentation automatique des base historiques au moment de l'archivage des documents produits actuellement et à venir. Cette politique est définie à travers la charte historique.

Cette partie du projet fait intervenir de nombreux acteurs aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du Groupe.

a) Les acteurs

Eseis : à travers son outil, Archivesdirect, Eseis donne la possibilité de repérer dès leur archivage les documents susceptibles de présenter un intérêt historique. Cet outil répertorie l'ensemble des boîtes stockées chez Architel et nous en donne une première vision. Vision approximative du fait d'un archivage par les utilisateurs selon des plans de classement personnels, n'incorporant pas un descriptif du contenu des boîtes archivées.

Architel : dans le cadre des archives historiques, Architel stocke des documents considérés comme historiques en attente de transfert sur le futur site d'Hérimoncourt. Elle communique, par ailleurs, à M. d'Albis ses fichiers informatiques répertoriant les dossiers en attente de destruction suite à la validation de M. d'Albis.

Laurens d'Albis, membre de l'Aventure Peugeot, est missionné par M. Thierry Peugeot dans le cadre des archives historiques. Il est ainsi chargé de repérer et sauvegarder les archives historiques du Groupe. Depuis 2003, avant toute destruction d'archives, M. d'Albis doit valider la liste référençant les boîtes à détruire, ainsi il peut repérer et empêcher la destruction de certains documents destinés à disparaître bien que présentant un intérêt historique.

Cette procédure est antérieure à la mise en place d'un archivage groupe. Elle s'est avérée indispensable pour sauver les documents susceptibles de présenter un intérêt historique mais arrivant à leur date de destruction.

Cette date est en effet notée par le producteur du document et elle ne prend en compte que la durée d'utilité et de conservation légale du document mais en aucun cas un aspect historique.

M. d'Albis repère ainsi les dossiers à valeur historique, valeur définie par lui-même de part son expérience, sa connaissance de la société et de ses archives. Il n'existe pour l'instant pas de capitalisation de ses connaissances, de son approche.

Au cours d'un entretien avec M. d'Albis, j'ai pu aborder cette problématique des critères d'historicité que nous verrons par la suite.

CERARE : le Centre Rhénan d'archives et de Recherches Economiques est une association basée à Mulhouse. Elle a pour objet la « sauvegarde, et la mise en

valeur du patrimoine archivistique et documentaire dans le domaine économique et social ». Elle travaille en collaboration avec M. d'Albis sur l'inventaire de documents historiques de PSA stockés chez Architel.

Archive17 : cabinet de conseil et d'expertise en archivage et en Records Management. Marie-Anne Chabin intervient au niveau des archives historiques sur l'élaboration de la charte historique, sur les méthodes à mettre en place pour les premiers traitements des fonds d'archives repérés.

Les organismes patrimoniaux de PSA :

L'Aventure Peugeot : Association, l'une des ses activités principales réside dans la recherche et la conservation des archives de la Marque Peugeot, afin de satisfaire, les demandes de journalistes, d'auteurs, de chercheurs, de collectionneurs et de collaborateurs Peugeot.

Ces archives comprennent par exemple, des documents publicitaires, techniques et comptables ; des informations sur les teintes et garnitures ; des livres ; photos et vidéos. La majeure partie de ces archives est conservée à Sochaux. Cependant les bureaux de Paris disposent d'un fonds documentaire d'usage courant.

L'Aventure Peugeot dispose d'un stock de pièces de rechange pour voitures anciennes au musée de Sochaux. Les bureaux de Paris et le service de documentation du musée peuvent aider les collectionneurs qui restaurent des véhicules.

L'Aventure Peugeot et les clubs de collectionneurs Peugeot sont partenaires pour de nombreuses manifestations de véhicules anciens.

Vitrine de l'Aventure Peugeot, le musée est installé à Sochaux, aux portes du site de production le plus important du groupe. Il expose la matérialisation du savoir-faire des centaines de milliers de salariés qui ont contribué et contribuent encore au rayonnement de la marque du Lion.

La naissance du musée est le corollaire de la création de l'association Aventure Peugeot en 1981. C'est dès 1984 que commencent à s'établir les bases d'un futur musée. Inauguré en juillet 1988, il a reçu près d'un million de visiteurs venus admirer les moulins à café, les moulins à poivre et l'outillage qui ont fait reconnaître la qualité des produits Peugeot.

Sans oublier les automobiles présentées dans des décors contemporains de leur apparition. Fort de son succès, le musée a acquis une nouvelle dimension en 2000. Grâce à des investissements importants, sa superficie a été triplée.

CAAPY : La naissance de la Collection de l'Aventure Automobile à Poissy en 1984 est la conséquence du rachat par PSA en 1978 de ce site de production qui appartenait alors à Chrysler Europe après avoir connu de nombreux propriétaires.

A cette époque, quelques collectionneurs qui travaillaient au centre d'études de Poissy (Carrières-sous-Poissy) ont eut l'idée de préserver et d'entretenir le patrimoine des véhicules produits sur le site de Poissy depuis 1938. Ainsi la collection rassemble des véhicules des différentes marques qui s'y sont succédées.

Le musée comporte 50 à 60 véhicules. L'exposition est complétée par des panneaux publicitaires, châssis nus, moteurs et prototypes. Un atelier de restauration d'une capacité d'accueil de 4 à 5 véhicules en cours de restauration, cet espace ainsi que son outillage et son stock de pièces détachées sont mis à disposition des adhérents qui souhaitent travailler sur leur voiture de collection.

La CAAPY rassemble à la fois des documents techniques et historiques, les archives concernent l'ensemble des activités du site de Poissy depuis sa création jusqu'à nos jours. Le service de documentation de la CAAPY sert les demandes de journalistes, d'auteurs, de collectionneurs et de passionnés de l'automobile.

Le Conservatoire Citroën : Le Conservatoire est une entité faisant partie de la marque Citroën, au sein de la DCCO (Direction Citroën de la Communication). Il a pour vocation de regrouper et d'entretenir les exemplaires des Citroën produites depuis l'origine jusqu'à nos jours, ainsi que de gérer l'ensemble des archives de la Marque.

Actuellement, le Conservatoire regroupe plus de 300 véhicules, 1400 mètres linéaires d'archives ainsi qu'un nombre de pièces et d'éléments rattachés à l'histoire de Citroën.

Les véhicules figurant à l'actif du Conservatoire sont notamment les versions définitives de la gamme produites de 1919 à nos jours ; les études de style, maquettes, concept car et des véhicules destinés à la compétition ou aux grandes croisières, aux grands raids.

Les archives en premier lieu, comprennent les esquisses et les plans des bureaux d'études. Il détient également l'ensemble des registres sur lesquels sont consignés les numéros de châssis, numéros qui permettent de situer à la fois la date et le type exact des véhicules fabriqués. A cela vient se joindre une quantité considérable de données industrielles, historiques, économiques et sociales. Plus particulièrement rattachée au réseau Citroën, une importante documentation commerciale figure à l'actif du Conservatoire. Enfin on trouve des affiches, des tableaux, des films, des pièces mécaniques et industrielles, des objets publicitaires....

b) Organisation

La partie Archives Historiques du Projet Archivages Groupe s'organise autour de 3 axes :

- Mise en place d'une charte historique
- Repérage des archives historiques
- Traitement des archives historiques

La charte historique des documents patrimoniaux de PSA (qui est en cours de réalisation) donne la définition d'une archive historique. Le terme utilisé est celui de documents patrimoniaux qui regroupe les documents historiques et les archives historiques. (**Annexe 3**) Ces documents patrimoniaux sont issus des sociétés faisant partie de PSA actuellement mais regroupent aussi les documents produits durant la période où une société a appartenu à PSA.

Les documents historiques désignent l'ensemble des documents orientés vers le produit et sa commercialisation.

Les archives historiques désignent l'ensemble des documents produits en interne et « témoignant des évènements importants dans la vie de la société ».

La charte permet ainsi de définir le champ d'action des différents acteurs se côtoyant dans le domaine de l'historique chez PSA. Ainsi toute la documentation orientée vers le produit est prise en charge par les associations (Aventure Peugeot, CAAPY) et le Conservatoire Citroën, servant d'interlocuteur avec les collectionneurs.

Le 2^e axe de travail consiste au repérage des archives historiques. Actuellement l'ensemble des archives produites sur les sites du tertiaire depuis 2001 est regroupé chez Architel. Les documents ayant une date de destruction antérieure à 2001 n'ont pas été transférés chez ce stockeur mais sont restés sur place. D'autre part chaque site industriel possède son propre local d'archives où sont stockés les documents qu'ils produisent et utilisent à son fonctionnement. Les archives du groupe se trouvent donc dispersées en différents lieux, lieux qui ne sont pas forcément référencés et connus de tous. Il a donc été décidé de mener une opération de recensement de ces lieux afin de pouvoir les répertorier, de connaître le contenu des documents archivés et leur quantité. Pour cela chaque site a désigné un correspondant en matière d'archivage auquel il a été envoyé un questionnaire (*annexe 4*) permettant de connaître l'existence de locaux d'archivage, la nature des documents, leur date, les conditions de stockage, la capacité, le nombre de mètre linéaire utilisé.

Ce questionnaire est complété par une visite du site. Cette visite permet de repérer les documents susceptibles d'avoir un intérêt historique, de voir comment ils sont gérés au sein du site mais elle permet également de prendre connaissance d'autres locaux d'archives, de nouer des contacts avec des personnes ayant une parfaite connaissance des documents archivés, et surtout de leur mode de classement.

Enfin, la partie Archives Historiques a engagé plusieurs actions de repérage et de traitement des archives historiques. Ces chantiers ont eu lieu au cours de cet été avec l'aide de plusieurs emplois étudiants. Cela consiste à monter des opérations dans différents locaux pour en récupérer les archives, les décrire sommairement pour faciliter par la suite un repérage des archives susceptibles d'avoir un intérêt historique. Une fois cette phase terminée, les cartons vont être expédiés vers le futur centre d'archives du groupe PSA PEUGEOT CITROEN, basé à Hérimoncourt.

3. L'aménagement du site d'Hérimoncourt

Le site d'Hérimoncourt doit être aménagé en vue de recevoir les archives historiques et une partie des archives vivantes du groupe PSA. La surface consacrée aux archives historiques est de l'ordre de 1000 m² et de 3500 m² pour les archives vivantes.

Il est également prévu de mettre en place dans le bâtiment un centre technique documentaire (CTD) accueillant la gestion du courrier, de la reprographie du site industriel de Sochaux.

Enfin, une grande partie du bâtiment sera consacré au stockage de véhicules de collection appartenant à l'Aventure Peugeot. (~~Annexe~~ 6)

Le site abritera également une médiathèque regroupant l'ensemble des photographies, films du Groupe.

III. MISE EN APPLICATION DE LA POLITIQUE DES ARCHIVES HISTORIQUES AU SEIN DE PSA

Elle s'exprime à travers la mise en place d'une charte historique, enrichie de la typologie illustrative, parallèlement à ça, s'ajoute l'enrichissement du référentiel de conservation et un travail sur le terrain.

A. La typologie illustrative (traitement de l'existant)

1. Principes

Cette charte permet, à travers la création d'un référentiel historique, de définir ce que PSA considère comme un document historique et le périmètre d'action de PSA, des marques (avec le Conservatoire de Citroën) et des associations (l'aventure Peugeot et la CAAPY) intervenant dans le domaine de la gestion, de la mise en valeur du patrimoine historique du groupe PSA PEUGEOT CITROEN.

Afin d'affiner la définition donnée dans la charte et le champs d'action des différents acteurs, ce document s'accompagnera d'une typologie des documents susceptibles de présenter un intérêt historique.

Cette typologie sert à donner une vue, une photographie, des archives historiques existant dans le Groupe. Il s'agit d'un travail sur l'existant, sur ce qui est à l'heure actuelle conservé dans le domaine des archives papiers mais aussi sur d'autres supports tels que des microfiches, des plaques de verre.

La mise en place de ce document permettra à terme également de rendre compte des documents conservés et par extension, des documents qui ne le sont pas et qui devraient l'être, de rendre compte ainsi des domaines d'activité dans lesquels les archives historiques manquent. Elle pourra ainsi cibler au cours des futurs chantiers de traitement des locaux d'archives les documents dont la conservation est importante du fait de leur caractère historique mais aussi de cette rareté au sein de l'archivage actuelle.

Au cours de l'élaboration de ce document, le principal problème a résidé dans la définition de ce qu'est un document historique.

2. Définitions des critères d'historicité

Le problème réside dans le fait de définir des critères pour trier ces documents. J'ai rencontré ce type de problème lors de la création de la typologie illustrative sur le fonds de Poissy. Le premier critère à retenir peut être la date.

1^{er} critère : la date

L'archivage systématique, généralisé à l'ensemble de la société, date de 1985 pour Citroën à partir de là on peut considérer que l'ensemble des documents sont présents dans le référentiel de conservation et possèdent donc une durée de conservation avec un sort final.

La question va se poser pour les documents antérieurs à cette date. M. d'Albis préconise de conserver l'ensemble des documents antérieurs aux années 40.

A cela, M. d'Albis ajoute un second critère : les dates liées à un grand événement dans la vie de l'entreprise, c'est-à-dire, par exemple les périodes de rachat de filiales qui ont eu des impacts sur l'organisation de l'entreprise, sur son réseau commercial. Ce fut le cas en 1978 avec le rachat par PSA de Chrysler Europe qui a eu pour conséquence une réorganisation des concessionnaires des 2 groupes. Ces rachats marquent aussi la fin des entreprises familiales, d'une organisation, au profit de grands groupes industriels. D'autres dates significatives sont celles des implantations d'unité de production dans le monde (Chine, Brésil, etc.)

2^e critère : le domaine du document

Pour tout document relevant de la comptabilité il est préconisé de conserver les documents synthétiques. Dans les domaines de l'administratif, de la comptabilité et des finances, du personnel, ces documents synthétiques sont facilement repérables et sont déjà conservés du fait des obligations légales.

Ces documents sont répertoriés dans l'ouvrage « les Archives dans l'Entreprise, guide des durées de conservation ».

Pour les documents issus des fonctions commerciale et technique ce repérage s'avère plus difficile. Il n'existe pas de guides propres à la filière automobile, recensant les documents produits, spécifiques à la filière automobile.

Ainsi dans le domaine de la documentation technique, il existe une quantité énorme de plans de pièces, classés sans une logique apparente et incompréhensible sans la nomenclature générale. Néanmoins, M. d'Albis préconise un tri pour conserver un document de même type tous les 5 ans pour conserver le document pour sa forme.

3^e critère : la rareté.

Elle est difficile à définir, pour cela il faudrait avoir une vue de l'ensemble des documents, recensés chez PSA pour pouvoir en évaluer le poids et voir s'il s'agit d'un document qui bien qu'ancien est conservé en grand nombre ou inversement.

Cette vue d'ensemble n'est actuellement pas possible car tous les locaux d'archives de PSA ne sont pas recensés. Cette démarche de recensement est menée en complément et collaboration par Laureen Ninin-Barus.

4^e critère : les personnes

M. d'Albis retient également comme critère pour définir l'intérêt historique d'un document l'auteur du document. Des personnalités ont marquées la vie du Groupe, de part leur fonction, de part leur présence à ces fonctions à un moment-clé mais aussi de part leur personnalité. Ce critère s'applique à tous les niveaux de la hiérarchie mais il suppose une excellente connaissance du Groupe, de son histoire et je n'ai pu retenir ce critère au cours de l'élaboration de la typologie illustrative.

Ces questions se pose en général pour des documents quel que soit leur support mais ces notions peuvent s'étendre aux objets. Ils sont eux aussi le témoignage d'une époque, d'un savoir-faire, d'une organisation et font donc également parti du patrimoine historique de l'entreprise. Nous pouvons donc nous poser ces questions de critères à des moules de pièces, à des machines-outils, à des morceaux d'atelier, à des pistes d'essais et à des bâtiments.

3. Fonds étudié

Ce document s'est appliqué pour l'instant à un seul fonds, celui du site industriel de Poissy. Ce fonds est particulièrement riche du fait de la longue histoire

du site. L'usine de production de Poissy a été créée en 1938 par Ford, bombardée au cours de la Seconde Guerre Mondiale, elle était reprise par la suite par Chrysler jusqu'en 1978, date du rachat de la filiale Chrysler Europe par PSA. Aujourd'hui, l'usine terminale de Poissy est dédiée à la fabrication des véhicules de la plate-forme 1(206, 1007 et 207). En 2005, la production s'est élevée à 329 153 véhicules.

Le fonds d'archives de Poissy reflète cette riche histoire. Il a d'autre part récupéré les archives d'autres sites français transférées à Poissy au moment de leur fermeture. Aujourd'hui il compte environ 4000ml de documents, principalement des documents de comptabilité mais aussi des documents de la paie, du personnel, de la direction de la communication, des dossiers médicaux et des dossiers techniques.

4. Construction de la typologie illustrative

Ce document se construit sur le modèle du référentiel de conservation. Il classe les documents non pas selon la direction qui les a produit mais selon leur contenu.

Dans un premier temps, je suis parti du récolement effectué par une étudiante sur le fonds de Poissy. Ce document répertorie l'ensemble des documents du fonds selon un classement physique, travée par travée.

Le récolement propose un sort final au terme de la durée de conservation inscrite par les services versant. Du fait de la définition des critères précédemment cités et d'anomalies repérées entre ces critères, le sort final noté et le référentiel de conservation, j'ai choisi de ne pas retenir systématiquement les documents notés avec une durée de conservation illimitée.

J'ai ainsi conservé dans une grille l'ensemble des documents dont la description en faisait des documents historiques selon le référentiel de conservation. Par la suite, ont été retenus les documents répondant à l'un des critères prédéfinis. La définition de ces critères s'est affinée au fil de la manipulation du fichier, des conseils de Mme Chabin et de M. d'Albis.

Au fur et à mesure de cette sélection, les documents sont rangés selon leur contenu dans les domaines d'activité et dans les catégories de documents correspondants. (*annexe 6*)

Le tableau compte 11 colonnes :

- Les 3 premières donnent un code de classement aux documents selon le domaine et la catégorie à laquelle ils appartiennent.
- La 4^e colonne indique le domaine d'activité auquel se rattache le document. Sur le fonds de Poissy on en compte 8 : « Pilotage d'entreprise », « conception-innovation-marketing », « fabrication », « commerce et après-vente », « communication », « gestion-finance », « ressources humaines » et « supports : gestion immobilière, assurance, informatique et logistique »
- La 5^e colonne renseigne sur la société dont le document provient.
- La 6^e colonne indique la date du document (noté « sd » s'il n'y en a pas)
- La 7^e colonne reprend l'intitulé de la boîte renseignant sur son contenu.
- La 8^e colonne nous indique le service qui à versé l'archive
- La 9^e colonne indique le support du document. Sur Poissy, on retrouve 3 supports : papier, films, plaque de verre.
- La 10^e colonne donne la localisation de la boîte comprenant le document
- Enfin la 11^e colonne nous dit s'il s'agit ou non d'un document figuré.

Au final, parmi tous les documents historiques regroupés, j'effectue une sélection des documents représentatifs du fonds, illustrant les critères retenus. J'obtiens ainsi une photographie des documents historiques du fonds d'archives du site industriel de Poissy.

Ce type de document serait à étendre sur d'autres fonds d'archives du groupe PSA PEUGEOT CITROEN. En regroupant les différentes typologies illustratives nous obtiendrions ainsi une cartographie des archives historiques présentes dans le Groupe. Faute de temps, ce travail s'est limité au fonds de Poissy. Ma mission au sein du Projet Archives Groupe ne s'est pas limitée à la construction de ce document.

B. L'enrichissement du référentiel de conservation (traitement de l'actuel et à venir)

1. Objectifs et construction des entretiens

Comme nous l'avons souligné auparavant, le référentiel de conservation a pour but de dresser un panorama de l'ensemble des documents produits au sein du groupe PSA PEUGEOT CITROEN en les regroupant selon leur durée de conservation par domaine d'activité et catégorie de documents.

Cet outil est alimenté par les différents questionnaires-métiers envoyés à l'ensemble des directions de la société, comme nous l'avons vu précédemment.

Ce référentiel est également enrichi par le biais d'entretiens réalisés au près des correspondants-métiers.

Dans un premier temps, il a été décidé de mettre en place ces entretiens afin de repérer avec les personnes productrices qu'elles étaient pour elle les documents présentant un intérêt historique au sein de leur service. Rapidement il s'est avéré que cette démarche était inadéquate. En effet il est impossible de définir pour un producteur les documents historiques du fait qu'il n'a pas le recul nécessaire pour donner cette définition de ce qu'est un document historique, y compris pour moi-même.

Dès lors, j'ai abordé ces entretiens selon une approche Records Management en me focalisant plus sur cet aspect « document historique ».

L'intérêt a été de comprendre le contexte du producteur d'archives : quelle est sa mission dans l'organisme producteur ? Quelle est la place de cet organisme dans l'organigramme, sa mission ?

Quels sont les documents produits ? Leur durée d'utilité, la fréquence d'utilisation ? Une fois un dossier clos, quelle est sa fréquence de consultation ? Enfin, au bout de combien de temps le dossier quitte-t'il le bureau pour un autre lieu de stockage et quel est ce lieu de stockage ?

a) Choix des correspondants-métiers rencontrés

Dans le cadre du projet PAG, chaque direction de PSA a nommé un correspondant-métier chargé de faire le lien entre la direction et l'équipe du projet archivage groupe. C'est avec ces personnes que, j'ai pu obtenir des entretiens dans le but d'enrichir le référentiel historique. Toutes les directions n'ont pu être entendues, le choix c'est fait dans un premier temps sur des directions intéressantes, représentatives. Directions intéressantes de part la nature des documents produits, de part leur rôle dans le groupe. Ainsi, les directions rencontrées sont celles au cœur du métier de PSA, en relation directe avec la conception d'un véhicule. Il s'agit de la Direction de l'innovation et de la qualité (DINQ), de la Direction de la Stratégie et du Plan Produit Groupe (DSPG).

La DINQ intervient sur les 2 premières étapes de la conception d'un véhicule : elle explore les nouveaux concepts, prépare les innovations pour les futurs véhicules et participe aux choix stratégiques en matière de style, de technique et de marketing.

La DINQ intervient aussi sur les domaines des systèmes d'information et de qualité.

La Direction Innovation et Qualité (**DINQ**) rassemble plusieurs directions :

La Direction Recherche et Innovation (**DRIA**) a pour mission de développer une vision de l'automobile du futur. Elle est l'acteur principal de l'innovation produit qu'elle pilote et anime. A ce titre, elle prépare les innovations applicables aux futurs organes et véhicules qui seront commercialisées par les marques Peugeot et Citroën.

La Direction du Style (**DSTY**) est un des hauts lieux de création du Groupe. A l'origine des véhicules, les stylistes interviennent avec les équipes plan produit, des Marques, des équipes de recherche et des architectes véhicule. En synergie avec les ingénieurs et dotés des meilleurs outils de réalité virtuelle, les stylistes imaginent les automobiles de demain en concevant et dessinant les formes extérieures et intérieures, en définissant les matériaux et en travaillant dans leurs moindres détails les aspects d'ensemble qui font la qualité perçue de la voiture et lui confèrent une identité forte.

La mission de la Direction de la Qualité (**DQUA**) est de développer au sein de l'entreprise les organisations et les modes de fonctionnement garantissant un niveau

de qualité des produits et services propres à séduire et à satisfaire dans la durée chacun des clients actuels et futurs.

La Direction des Systèmes d'Information (**DSIN**) définit l'architecture des systèmes d'information, assure la maîtrise d'œuvre des projets depuis la conception jusqu'au déploiement. Elle met en place l'infrastructure informatique et l'exploite, tout en maintenant une veille sur les technologies de l'information.

La DSPG, quant à elle, comprend 3 domaines d'activité :

- La **direction Produit et Marketing** (DSPG/DPM) construit le Plan Produit Groupe dans une perspective moyen et long terme. Elle consolide les études de rentabilité et anime la démarche Plan Stratégique.
Elle pilote la synthèse planning et l'allocation globale des ressources nécessaires au plan. Elle a en charge les études d'environnement et de marchés, le marketing prospectif et les études clientèles du Groupe.
- La **direction Stratégie industrielle** (DSPG/DSI) élabore la politique industrielle, le plan de montage et la gestion des investissements.
- La **direction Relations Constructeurs et Coopérations** (DSPG/DRC) s'occupe des relations avec les constructeurs automobiles, de la mise en place des coopérations et anime la démarche benchmarking pour PSA Peugeot Citroën.

En outre, DSPG mène des missions globales Groupe ayant trait au développement international (projet Chine), à la politique de recyclage et de VHU, et assure la coordination des positions techniques du Groupe vers l'extérieur.

Mise à part les directions au cœur du métier de PSA, les entretiens ont été réalisés auprès des directions ayant répondu aux questionnaires-métiers et susceptibles d'être intéressantes d'un point de vue historique du fait de leur mission. Des entretiens ont ainsi été réalisés auprès de la Direction Juridique et à l'intérieur de celle-ci auprès de la direction en charge de la prévention et de la gestion des risques dans le domaine de l'environnement.

C'est également selon ce critère que nous avons pu rencontrer la correspondante-métier de la DCS (Direction des Cadres Supérieur) et également celle de la DREX (Direction des Relations Extérieures) en charge des relations du Groupe avec les pouvoirs publics français, étrangers ou communautaires

(Communauté européenne), de la présentation des positions du groupe auprès de différentes instances.

b) Apports de ces entretiens :

Malgré les approximations lors des premiers entretiens, ce travail a permis d'avancer dans différents domaines.

D'une part ces entretiens ont permis d'enrichir le référentiel de conservation. En effet, la lecture des questionnaires est parfois rendue difficile par l'utilisation d'abréviation. Les entretiens ont permis de déchiffrer les questionnaires et d'avoir ainsi une meilleure vision du contenu des documents produits.

D'autre part, ces rencontres ont permis de comprendre la façon dont le questionnaire avait été rempli. Pour certaines directions, le correspondant a fait une synthèse de l'ensemble des questionnaires qu'il avait communiqué aux services de la direction. Pour d'autres n'ont été mentionné que les documents n'ayant un intérêt historique du point de vue du correspondant-métier. Au résultat, le questionnaire offre une vision partielle de l'ensemble des documents produits au sein de la direction. Personnellement, ces entretiens m'ont permis également de comprendre le fonctionnement de l'organisme visité. Cette compréhension permet de situer l'organisme dans l'organigramme, d'en connaître la mission et le but des documents produits.

Ce dialogue avec les correspondants-métiers a permis d'avoir un échange sur la nature des documents et leur contenu, de comprendre en partie l'utilité des dossiers, leur cycle de vie mais aussi d'échanger sur leur vision quant aux différentes catégories du référentiel. Ainsi, lors de l'entretien avec la DJUR s'est posée la question sur le périmètre des contentieux à conserver, selon quels critères faut-il considéré un contentieux comme un une archive historique : faut-il tenir compte de l'aspect médiatique, des conséquences qu'ont eu ce contentieux pour le Groupe, de la personnalité de l'individu ?

Nous nous sommes également aperçus que les personnes rencontrées sollicitent souvent des conseils sur le mode d'archivage des documents. Faut-il, par exemple, à la fin de cycle d'un dossier l'expurger de ses notes manuscrites, de ses documents de travail pour n'en garder que la synthèse ?

Ces entretiens ont eu également pour effet de nous faire découvrir l'existence de locaux d'archives non mentionnés jusqu'alors, de bases de données non répertoriées et utilisées à l'intérieur d'un service, permettant de les intégrer à Archivesdirect. Ils font également apparaître que toutes les informations ne sont pas contenues dans les archives : beaucoup de nos interlocuteurs nous ont interpellé sur la nécessité d'effectuer des entretiens auprès des personnes partant à la retraite car ces personnes détiennent des connaissances non formalisées, ils ont une grande connaissance de l'entreprise, de son fonctionnement et offre un vision d'ensemble avec un recul.

Enfin ces entretiens ont permis de sensibiliser les personnes à l'archivage, de faire connaître le projet mis en place mais aussi de repérer les acteurs potentiels du futur en matière d'archivage.

c) Difficultés rencontrées

L'apport des entretiens diffère d'un entretien à un autre. Ces disparités sont dues au fait d'une part du tâtonnement des premiers entretiens mais aussi de l'interlocuteur. Chaque personne ne présente pas la même sensibilité face à la problématique de l'archivage.

Ainsi l'entretien réalisé auprès de la DREX fut très riche du fait de la formation d'historienne de la correspondante et de l'implication de la personne dans l'archivage au sein de sa direction. D'autres correspondants-métiers sont moins enclin à se livrer, il semble parfois transparaître une appréhension à parler de l'archivage, de la gestion documentaire. Ceci demande une certaine réflexion, une capacité à prendre du recul qui est loin d'être évident. La difficulté vient aussi du fait que je ne suis pas issu du monde de l'industrie automobile, je ne maîtrise pas ce « langage », cette culture de l'industrie automobile.

La norme 15489 voudrait que l'enquête soit menée auprès des différentes personnes composant une direction, mais compte tenu de la taille du Groupe, ce travail demanderait un temps considérable. Ces entretiens permettent d'obtenir un approfondissement du questionnaire-métier.

Bien qu'appartenant à la partie Archives Historiques, ces entretiens se font en partie dans le traitement du vivant. Il apparaît ainsi que les traitements du vivant et de l'historique sont étroitement liés. La gestion de l'un prépare le périmètre de l'autre.

Ces entretiens mettent ainsi en évidence la difficulté d'adaptation d'une norme comme celle sur le Records management. Celle-ci doit se doit d'être aménagée à chaque contexte de l'entreprise étudiée. Le passage de la théorie à la pratique semble nécessiter quelques adaptations inévitables compte tenu des moyens humains, financiers mis à disposition pour mettre en place un système d'archivage.

Au cours de ce stage, ma mission s'est étendue au traitement physique de fonds d'archives.

C. REPERAGE ET TRAITEMENT DES ARCHIVES HISTORIQUES

La dernière partie de ma mission au sein de l'équipe Archives Historiques du Projet Archivage Groupe a consisté à la mise en place d'opérations ponctuelles sur le traitement physique d'archives susceptibles de présenter un intérêt historique.

1. Déménagement du fonds d'archives du site de Cergy

a) Présentation du site et de son fonds

Le site de Cergy abrite :

- l'activité Pièces et Services de la marque Peugeot. Y sont menées les activités Pièces de Rechange et Service Après-vente.
- la Direction Logistique Pièces de Rechange pour les Marques Peugeot et Citroën. A ce titre, elle est responsable des activités des magasins de Vesoul et de Melun-Sénart
- le plateau des Relations Clientèles
- le Domaine d'Enseignement et de Formation International (DEFI) situé dans un immeuble différent.
- les Systèmes d'Information Pièces et Services.

Le site de Cergy a subi différentes réorganisations de ses services et des modifications au niveau de la dénomination des services ont eu lieu.

Situation géographique des locaux pour archives:

Les locaux du site pour les archives sont situés au sous-sol, répartis dans 7 pièces. Les différentes salles sont fermées à clé. Chaque service dispose d'une clé ouvrant uniquement le local où sont stockées leurs archives et est censé disposer d'un rayonnage pour stocker ses archives.

Problèmes :

- Humidité dans certaines pièces
- Les documents ne sont pas tous stockés dans des boîtes (cartons, classeurs)
- Toutes les boîtes ne sont pas libellées
- Stockage de boîtes hors des étagères, à même le sol et empilées les unes sur les autres.

D'autre part, les locaux des archives du sous-sol doivent être, à terme, vidés. Les archives doivent ainsi être identifiées, leur contenu renseigné dans le logiciel Archivesdirect et expédiées chez Architel.

M. d'Albis a repéré dans 3 locaux des documents plus anciens, datant des années 60 et 70. Ce sont ces documents, non utilisés par le personnel du site que nous avons déménagé.

Composition du fonds

Les 3 locaux a déménagé regroupent l'ensemble des documents permettant l'élaboration d'une notice technique d'après-vente. Ces fascicules sont distribués dans l'ensemble des garages Peugeot et décrivent les différents organes d'un véhicule. Ainsi nous avons pu retrouver toute la chaîne de fabrication de ces documents. Cela part de la photo d'une pièce mécanique, les calques de cette photo, les épreuves, les masters qui sont envoyés chez l'imprimeur pour aboutir à la notice finale.

Le fonds est ainsi constitué de documents divers (plan, notice, documentation), sur des supports différents (photo, calques, papier, microfiches).

b) Méthode mise en place

Etant donné que les locaux devaient être vidés rapidement du fait du transfert des archives vivantes à Architel, il n'a pas été possible de traiter sur place le fonds de Cergy. Il a donc été décidé de le déménager sur un second site, Bièvres, sans opérer un traitement préalable du fonds.

En effet, à ce moment là, je ne disposais pas de suffisamment de connaissance sur la nature du fonds, celui-ci a donc été transféré dans son intégralité. La difficulté de l'opération réside dans le fait de regrouper les documents d'un meuble dans une série de cartons pour en préserver son organisation.

Afin de pouvoir travailler à plusieurs, en même temps, sur différents meubles, la numérotation a ainsi été confiée à une seule personne, traitant le lot de cartons correspondant à un meuble. Ainsi une personne met en carton un meuble en renseignant un fichier sur le type de document, son service, son libellé et des observations éventuelles. Une fois le meuble vidé, un autre membre de l'équipe vient retirer les cartons pour libérer l'espace et les stocke dans un autre local où ils sont numérotés. La numérotation se fait ainsi par meuble et se poursuit avec le meuble suivant. En 3 jours, notre équipe de 3 personnes a traité 108 ml. Au total 300 ml ont été déménagés.

Au cours de ce chantier, j'ai ainsi pu adapter une méthode de travail permettant le traitement le plus efficace possible de ce fonds, en tenant compte du temps alloué, de l'espace de travail et de la composition de l'équipe.

c) Première description du fonds

De ce premier traitement, nous obtenons une première description de l'ensemble des documents présents dans les locaux du site de Cergy.

Par la suite, j'ai extrait de cette liste les documents représentatifs du fonds pour permettre d'obtenir une première photographie des documents susceptibles de présenter un intérêt historique sur le site de Cergy. (*Annexe 8*)

2. Traitement du fonds

a) Mobilisation des connaissances internes et externes

Une fois les documents déménagés sur Bièvres, il a fallu mettre en place une méthode de traitement du fonds récupéré.

Etant dans l'impossibilité de décrire les documents et d'opérer un premier tri entre les documents à détruire et ceux à conserver, nous avons fait appel à plusieurs experts internes et externes du Groupe.

Ainsi des personnes membres de la CAAPY, un mécanicien et un ancien directeur de bureau d'études, sont venus nous aider à identifier les documents à conserver.

Dans le Groupe, nous avons fait appel à des personnes travaillant dans les directions Pièces et Services pour nous permettre d'approfondir ce tri

b) Résultats

De ces rencontres, il ressort que la documentation technique d'atelier dans sa version finale doit être conservée. Celle-ci est utile pour les collectionneurs et l'intérêt du fonds réside dans le fait que ces fascicules existent dans différentes langues.

Pour les versions non disponibles dans leur version publiée, il a été décidé de conserver une version la plus proche de cette version finale.

Par la suite, le fonds n'a pas conservé son organisation spatiale par locaux. En effet il est apparu plus pertinent de classer les différents documents selon le modèle concernés, modèle de voiture (de la 403 à la 806) ou modèle de moteur ou équipement « tous types » c'est-à-dire que l'on retrouve sur plusieurs types de voitures à la fois (suspension, connectique, etc.)

Le principal intérêt réside dans le traitement des nombreux plans de pièces que nous avons récupéré. En effet, nous n'avons pas pu, pour l'instant, retrouver une nomenclature générale permettant de déchiffrer ces plans. Néanmoins, les rencontres avec des experts internes nous ont permis de savoir qu'il s'agissait de copies de plan provenant des sites de production. Ce fonds est intéressant car il regroupe l'ensemble des plans de pièces d'une voiture. Pour fabriquer une notice d'atelier, le service des Pièces de Rechange et Service Après-vente a besoin de tous ces plans dans leur dernière version.

Le fonds a ainsi subi une seconde description plus approfondie de l'ensemble des documents conservés. Ceux-ci sont regroupés par modèles, par types de moteur, etc. Ces cartons vont être par la suite expédiés sur le site d'Hérimoncourt où ils seront indexés. Les plans de pièces sont en attente de traitement.

Conclusion

A travers la mise en place d'un projet d'archivage globale, le groupe PSA PEUGEOT CITROEN s'adapte à un contexte international exigeant davantage de traçabilité dans la construction des documents. Ce projet amène à organiser les documents à venir mais aussi à organiser le passé et permettre un repérage automatique des documents patrimoniaux afin de mettre en valeur ce savoir-faire, fruit d'une histoire riche.

Ma mission au cours de ce stage a consisté à dresser un tableau des documents historiques mais aussi à enrichir le repérage des documents produits actuellement démontrant que l'étude de l'historique passe inévitablement par l'étude du vivant. Le travail effectué durant ce stage serait à compléter par la suite par une étude des autres fonds historiques recensés dans le but d'obtenir une cartographie complète des documents patrimoniaux du Groupe.

Ce stage montre que l'application de normes de gestion documentaire et archivistique nécessite une constante adaptation à un contexte propre à chaque entreprise et, dans le cadre de ce projet, l'indispensable complémentarité entre gestionnaires de l'information et ingénieurs de l'industrie automobile.

Bibliographie

Sur le groupe PSA Peugeot Citroën

Ouvrages :

BELLU R., *Toutes les Peugeot : des origines aux années 1980*, Paris : Editions Jean Pierre Delville, 1980.

CARACALLA J.P., *L'aventure Peugeot*, Paris : Denoël, 1990.

PAGNEUX D., *Peugeot, l'aventure automobile*, Boulogne : E.T.A.I., 2000.

Sites Internet :

<http://www.psa.fr>

<http://www.citroen.fr>

Sur le Record management et l'archivage :

ASSOCIATION DES ARCHIVISTES FRANCAIS, *Abrégé d'archivistique, principes et pratique du métier d'archiviste*, Paris, 2001

DELSALLE P., *Lexique des archives et documents historiques*, Paris : Nathan université, 1996.

ASSOCIATION DES ARCHIVISTES FRANCAIS, *Les archives dans l'entreprise. Guide des durées de conservation*, Paris, 1997.

CHABIN M-A, *Le management de l'archive*, Paris : Edition Hermès, 2000

Annexes

Annexe1 : Bordereau de versement

N° DE VERSEMENT

P 868

(97)

BORDEREAU DE VERSEMENT D'ARCHIVES

Nom du responsable

J^e OLIVIER

Direction et service

DFP/DCG/CF/CE

Adresse complète du site géographique

44/9 rue de l'ile d'Espagne Caubert

N° de Bureau

Téléphone complet

01 49 05 21 06

Nombre de boites

21

Année d'élimination

2008

N° de boîte	Nature des documents	Unité de stockage
1	es comptes accordés	3180170042
2	coupons CLY virements 1997	
3	relevés SFS GEFU/TST	
4	effets impayés	
5	CEN 0001 à 6219	
6	CEN 6220 à 14030	
7	CEN 14031 à 19599	
8	CEN 19600 à 24875	
9	CEN 24883 à 30799	
10	CEN 30800 à 33477 + impayés 01/01 au 31/12 + coupons CLY du 26/09/96 au 24/07/97	
11	effets du 03/02/97 au 10/03/97	3180170043
12	11 du 17/04/97 au 23/05/97	
13	11 du 30/06/97 au 31/07/97	

Date de réception chez ARCHITEL

Date et Signature du responsable

01/10

Date et Signature de l'archiviste

07/10/02

[Signature]

Annexe2 : Domaine et catégories du référentiel de conservation

code		domaine	catégorie	durée de conservation proposée (en années)	support d'archivage	intérêt historique
A	0	Pilotage d'entreprise				
A	1		documents relatifs à l'actionariat	30		H
A	2		documents légaux et sociaux de l'entreprise et des filiales	30 après dissolution société		H
A	3		documents relatifs aux fusions, acquisitions et cessions	30		H
A	4		engagements contractuels avec des partenaires locaux ou internationaux et contentieux	30		H
A	5		décisions et rapports des instances dirigeantes	30		H
A	6		documents issus de l'audit	30		D/T
A	7		documents relatifs à l'organisation des activités dans l'entreprise	10		H
A	8		documents traçant la responsabilité des décideurs	validité + 10		D
A	9		documents de travail pour les instances de direction	10		D
B	0	Achats				
B	1		documents relatifs aux commandes de fournitures ou travaux d'investissement	30		D/T
B	2		documents relatifs aux commandes de fournitures et prestations de services courantes	10		D/T
B	3		dossiers de contentieux relatifs aux achats (procédure devant une juridiction)	5		D

code		domaine	catégorie	durée de conservation proposée (en années)	support d'archivage	intérêt historique
B	4		documents de gestion intermédiaire			
B	5		documents de travail sans valeur de preuve	3		D
B	6		documentation fournisseurs	validité		D
C	0	Conception-Innovation-Marketing				
C	1		titres de propriété industrielle ou intellectuelle	30		H
C	2		documents traçant la conception du véhicule, d'un équipement, d'un système ou d'un service	30		H
C	3		dossiers contentieux touchant la propriété intellectuelle et les marques	30		H
C	4		documents de référence métier, études externes, internes, benchmarking	10		D/T
C	5		documents méthodologiques métier	10		D/T
C	6		documents de travail sans valeur de preuve, documentation (veille)	3		D
D	0	Fabrication				
D	1		documents traçant la production du véhicule	30		H
D	2		documents de programmation et de suivi de fabrication	10		D
D	3		études techniques	10		D/T
D	4		documents de référence relatifs à la qualité pour la fabrication	10		D
D	5		procédures qualité	3		D
D	6		documents de travail (documents non validés, copies)	validité		D

code		domaine	catégorie	durée de conservation proposée (en années)	support d'archivage	intérêt historique
E	0	Commerce et Après vente				
E	1		documentation technique du véhicule, après vente (exemplaires en nombre)	validité		H
E	2		documents de référence relatifs à la qualité pour l'après vente	10		D
E	3		documents relatifs à l'offre et à la politique tarifaire	10		H
E	4		documents contractuels de la distribution et de la relation client et pièces justificatives (affaires sensibles)	validité + 30		D/T
E	5		documents contractuels de la distribution et de la relation client et pièces justificatives (affaires courantes)	validité + 10		
E	6		dossiers de contentieux relatifs à la distribution et à la vente (procédure devant une juridiction)	fin+30		D/T
E	7		documents internes d'organisation et de suivi de la vente	10		D
E	8		documents de gestion technique (reconversion)	10		D/T
E	9		documents de travail ou de suivi interne (dépourvus de valeur probante)	validité +5		D
F	0	Communication				
F	1		documents de communication générale de l'entreprise	10		H
F	2		documents de communication sur le produit	10		H

code		domaine	catégorie	durée de conservation proposée (en années)	support d'archivage	intérêt historique
F	3		documents produits dans le cadres des manifestations et événements autour de l'automobile ou lors de a participation des marques à des manifestations sportives, sociales et culturelles	10		H
F	4		documents relatifs aux événements internes de l'entreprise (événements sociaux, fêtes)	10		H
F	5		documents de communication interne avec valeur de mémoire	5		H
F	6		documents de communication interne sans valeur de mémoire	3		D
G	0	Gestion-Finances				
G	1		documents relatifs aux relation avec les banques	30		H
G	2		documents relatifs aux opérations d'investissement	30		H
G	3		documents liés au crédit	remboursement +10		D
G	4		documents comptables et tous types de justificatifs	10		D
G	5		documents de suivi bancaire/trésorerie	10		D
G	6		documents fiscaux et relatifs au contrôle de l'Administration (fiscale, douanière...)	6 ou 10		D
G	7		documents de reporting	5		D
G	8		documents de travail intermédiaires	3		
H	0	Ressources Humaines				
H	1		dossiers de fond sur la politique de gestion du personnel	50		H

code		domaine	catégorie	durée de conservation proposée (en années)	support d'archivage	intérêt historique
			(rémunération, mutuelle, retraite, avantages...)			
H	2		dossiers nominatifs touchant à la carrière et à la santé des agents, ainsi qu'à leur rémunération (justificatifs du calcul de la retraite)	50 après le départ des agents		D/T
H	3		documents concernant l'organisation des ressources humaines dans l'entreprise	10		D/T
H	4		documents d'organisation des formations	10		D
H	5		charges sociales	6		D
H	6		documents de paie et justificatifs	5		D
H	7		documents de gestion courante du personnel (sans utilité pour la gestion des droits)	5		D
H	8		documents liés au recrutement	3		D
H	9		documents traçant les relations avec les instances représentatives du personnel	3		H
I	0	Supports: Gestion immobilière, assurance, informatique, logistique				
I	1		titres de propriété immobilière et autorisations administratives	validité +30		H
I	2		baux immobiliers	fin + 10		D
I	3		documents traçant de gros travaux de construction et d'équipement	30		D/T
I	4		documents relatifs aux assurances	validité + 10		D
I	5		documents relatifs à l'informatique de gestion	validité		D

code		domaine	catégorie	durée de conservation proposée (en années)	support d'archivage	intérêt historique
I	6		documents de gestion logistique	10		D
J	0	Référentiel et annuaires				
J	1		documents de référence pour le fonctionnement de l'entreprise	10		H
J	2		documentation administrative	utilité		
K	0	Gestion courante				
K	1		documents intermédiaires et doubles de travail	utilité		

3 – Scénarios de plans en volume					
4 – Scénarios de produits associés					
5 – PMT et préparation de la planification stratégique					
TOTAL					

C - Autres documents importants

Importants par leur volume ex : contrats de travail personnels

	nom des documents	volume annuel	durée conservation	lieu stockage
V1				
V2				
V3				
V4				
V5				

Importants pour leur contenu (documents vitaux pour l'entreprise)
ex : PV d'homologation

	nom des documents	volume annuel	durée conservation	lieu stockage
C1				
C2				
C3				
C4				
C5				

Comment retrouvez-vous l'information archivée ? en pourcentage :

Facilement	
Après plusieurs recherches	
Echec mais utilisation d'une autre source d'information	
Echec de la recherche	
<i>Total</i>	<i>100 %</i>

F – Données électroniques

Indiquez dans le tableau ci-dessous pour chaque type d'application électronique :

- le nombre collaborateurs concernés
- **le volume de données sauvegardées annuellement : en Gigaoctet**
- **le volume de données en stock**
- le % des données qui existent aussi sous forme papier
- les commentaires (problèmes de stockage, d'accès à l'information, de fiabilité...)

A remplir avec la participation de DSIN

Type d'application	nb collab	Go annuel	volume en stock	% aussi papier	Commentaires
ERP (bases de données)					
GED et outils collaboratifs dédiés					
Bureautique et serveurs partagés					
Messagerie électronique					
PAO, CAO					
Bases d'images					

G - Destruction de documents/données périmés

Avez-vous des règles pour la destruction des dossiers papiers ?	
Si oui, lesquelles ?	
Avez-vous des règles pour la purge des applications informatiques ?	
Si oui, lesquelles ?	
Quel volume d'archives papier a été détruit en 2005 ?	
Quel volume de données électroniques a été purgé des systèmes en 2005 ?	
Avez-vous eu besoin de documents ou données qui avaient été détruits ?	
Si oui, lesquels ?	

H - Pour aller plus loin

Qui sont les personnes ressources pour un recensement plus précis des documents à archiver dans la direction ?	
Qui sont les personnes ressources pour une meilleure connaissance de l'information électronique dans la direction ?	
Qui sont les personnes ressources pour une meilleure identification des archives historiques dans la direction ?	

Annexe 4 : Charte historique

Charte « Documents patrimoniaux » v 0.2

Article 1 - Les documents patrimoniaux du groupe PSA regroupent la documentation historique de la marque Citroën, de la marque Peugeot ainsi que les archives historiques de l'ensemble des sociétés constitutives du groupe PSA, aujourd'hui et dans le passé.

Article 2 – S'agissant des sociétés ayant appartenu au groupe PSA avant d'être cédées, les documents existant au moment de la cession restent propriété du groupe PSA, à l'exception des documents nécessaires à la poursuite de l'activité et qui font partie de la cession. Le groupe PSA peut toutefois garder une copie de ces documents dans la mesure où ils constituent des preuves de l'action de la société avant sa cession.

Article 3 – La documentation historique d'une marque est principalement constituée de tout objet ou tout document écrit, photographique ou audiovisuel produit et diffusé par la marque en direction du public autour des produits : modèles, plaquette, publicités, lancements, affiches, objets promotionnels, revue, photographies, films, etc.

Article 4 – Les archives historiques d'une société sont principalement constituées de l'ensemble des documents, de toute forme, date, support, produits ou reçus dans l'exercice des activités de cette société et témoignant des événements importants dans la vie de la société (brevets, vie du groupe, personnalités dirigeantes, ouvriers, clients, développement commercial, mécénat, communication, organisation du travail, etc.).

Article 5 – Les documents patrimoniaux porteurs d'une valeur juridique de l'entreprise sont versés aux archives historiques soit au moment de leur création, soit à échéance de leur durée légale de conservation, soit à l'issue de leur phase d'utilisation courante, selon la nature et la sensibilité de l'information.

Article 6 – Les documents patrimoniaux sont gérés, sous l'autorité du groupe PSA, par les marques, les associations qui, du fait de leur activité de sauvegarde et de collection, détiennent et conservent de la documentation ou des archives historiques issus et se rapportant à l'activité du groupe, et par le service dédié à la conservation des archives historiques.

Article 7 – L'exploitation des documents patrimoniaux respecte les droits de propriété intellectuelle attachés à la documentation et aux archives.

Article 8 – Les exemplaires surnuméraires de la documentation commerciale pouvant être cédés ne font pas partie de la documentation historique proprement dite.

Article 9 – Les documents patrimoniaux sont complétés et enrichis par une bibliothèque d'ouvrages et revues relatives à l'automobile.

Annexe 5 : Questionnaire logistique

A – Répondant

A1	Direction/service	
A2	NOM Prénom	
A3	Fonction	
A4	Ancienneté comme responsable des locaux de stockage	

Pour chaque local

B - Description générale

B1	Immeuble (adresse)	
B2	Identification local (bâtiment, niveau, n° salle...)	
B3	Date d'installation du local comme local d'archives	
B4	Capacité en rayonnages (métrage linéaire équipé)	ml

C - Occupation du local par service en pourcentage

(si le service est inconnu, remplir la case « archives en déshérence »)

		Types de documents (personnel, comptabilité, plans, projets...)	Dates ou décennies	Coordonnées gestionnaire (nom et tél.)
% vide (au 31/12/05				
% archives en déshérence				
% service 1				
% service 2				
% service 3				
% service 4				
% service 5				
% service 6				
% service 7				
% service 8				
%....				
total	100%			

D - Identification des archives historiques

D1	A combien de mètres linéaires estimez-vous les archives de plus de 30 ans, c'est-à-dire avant 1975 (toutes origines confondues) ?	
D2	Avez-vous noté la présence de documents remarquables type vieux registres, plans, dessins, photos ou objets ? Si oui, précisez	

E - Autres caractéristiques du local

	<i>Caractéristique</i>	<i>oui</i>	<i>non</i>	<i>commentaires</i>
E1	Accès contrôlé au local			
E2	Humidité			
E3	Température normale (16-20°)			
E4	Document bien conditionnés (boîtes ou cartons)			
E5	Autre chose que des archives dans le local (matériel, fournitures...)			

F - Flux (si irrégulier, prendre 2005 comme année de référence)

F1	Mètres linéaires entrant chaque année	
F2	Mètres linéaires sortant chaque année	

G - Destination des mètres linéaires sortis en pourcentage

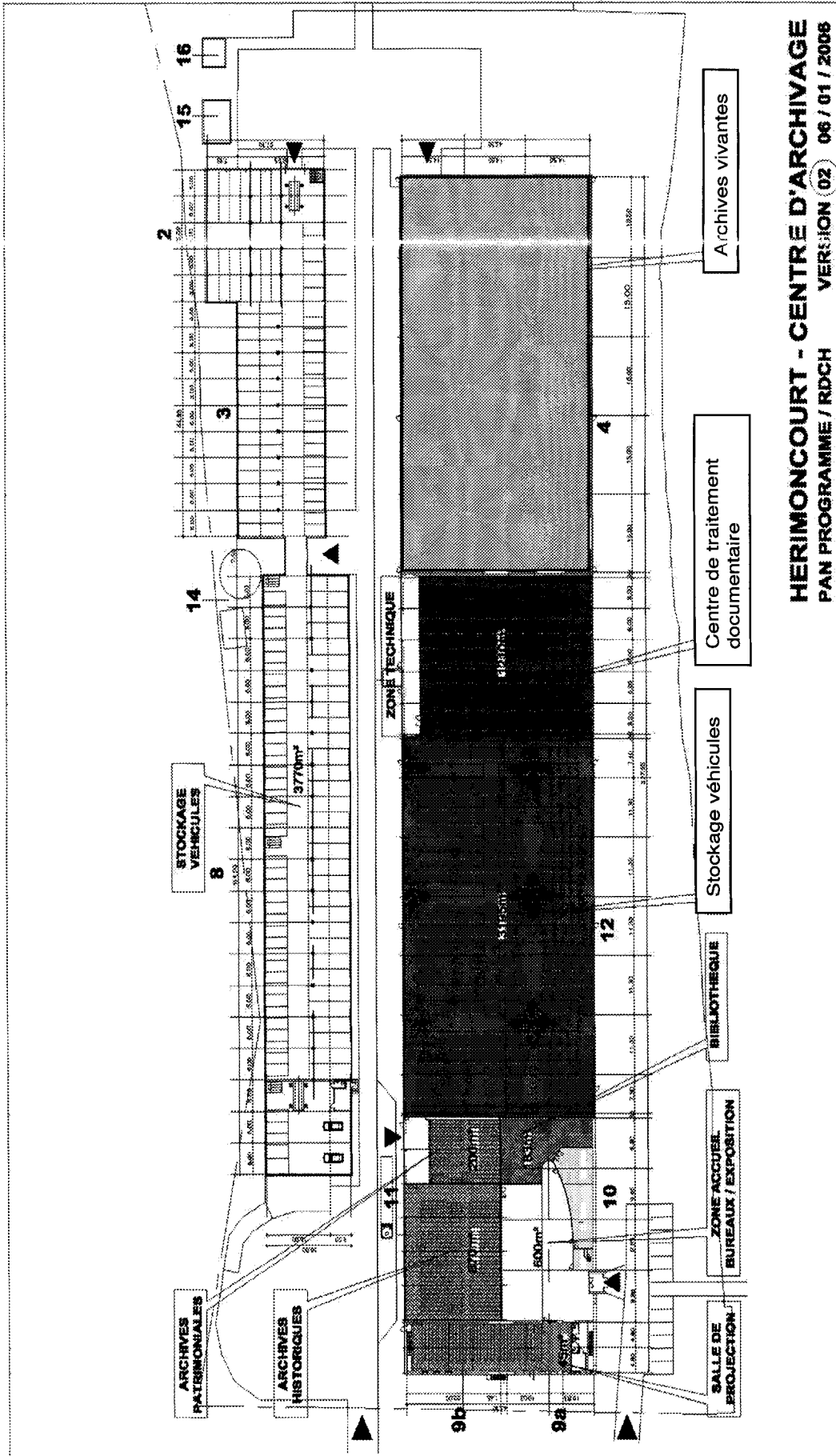
G1	Retour dans le service producteur	
G2	Destruction	
G3	Externalisation (prestataire)	
G4	Total	100

H - Eléments complémentaire sur le local

H1	Nombre de boîtes consultées par an (sorties du local ou sur place)	
H2	Existe-t-il un répertoire descriptif des documents stockés ?	
H3	Si oui, qui le détient (nom et tél.) ?	

Idem pour les autres locaux

Annexe 6 : Plan du site d'Hérimoncourt



HERIMONCOURT - CENTRE D'ARCHIVAGE
PAN PROGRAMME / RDCH **VERSION 02** **06 / 01 / 2006**

Annexe 7 : Typologie illustrative du site de Poissy

	DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Documents figurés
A 0	PILOTAGE D'ENTREPRISE								
A 1		Documents relatifs à l'actionariat							
A 1				1964	dossier préparatoire à une augmentation de capital	trésorerie générale	papier	69A à 87A fond	
A 2		Documents légaux et sociaux de l'entreprise et des filiales							
A 2			Ford	1929-1940	PV d'assemblées générales Matford, 1937-1939	Comptabilité	papier	36AT1 Ta6	
A 3		Documents relatifs aux fusions, acquisitions et cessions							

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc uments figurés	
A	3	1			7- 24/12/1954	accords de vente entre Ford Suède, Allemagne, Belgique, Finlande, Egypte, Portugal, Hollande, Danemark; et SIMCA		F	Ta7B391	X	
A	3	2		SIMCA	1953-1958	Correspondance de la direction SIMCA, 1954-1958	Direction	papier	3AT2Ta3		
A	3	3		SIMCA	1953-1958	rachat de Ford par Simca, 1953-1954	Direction	papier	3AT2Ta3		
A	3	4		SIMCA	1953-1958	protocole d'accord SIMCA-Chrysler, 1958	Direction	papier	3AT2Ta3		
A	3	5			10/01/1955	accord de vente entre Ford-Deadborn et SIMCA		V et F	Ta5B263	X	
A	3	6			1965-1971	Dossier comptable de la fusion et absorption des filiales	Comptabilité	papier	78Bplafond		
A	4	0	Engagements contractuels avec des partenaires locaux ou internationaux								

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Documents figurés	
A 4	1			Ford	1945-1954	contrat de concessions Ford	comptabilité	papier	35plafond		
A 7	0		Documents relatifs à l'organisation des activités dans l'entreprise								
A 7	1				1947	organisations des compagnies Ford en Europe (31/07/47), modèle de distribution de la main d'œuvre Ford SAF		V	Ta3B169	X	
A 7	2				mars-49	organisation de Ford International (03/1949)		V	Ta2B74	X	
A 7	3				1954	organigramme généraux SIMCA, division de Poissy; organigramme général de Ford-Poissy et de la division finances Ford (sd)		V et F	Ta6B333	X	
A 7	4			SIMCA	1969-1973	études d'implantation d'une usine SIMCA à Valenciennes, aspects	ADP personnel	papier	26BT1 àT4		

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc uments figurés	
A 7	5					sociaux, 1969 + 2e étude en 1973					
					sd	dossier Ford Motor Company, opérations financières (M. Dolfus)		V	Ta4B183	X	
C 0		CONCEPTION-INNOVATION-MARKETING									
					Documents traçant la conception du véhicule, d'un équipement, d'un système ou d'un service						
C 2	1			SIMCA	1964	avant-projet SIMCA-Barreidos, Espagne	n°9 Communication	papier	33AT2Ta6 et a7		
C 2	2				sd	croquis de projet d'équipement de la voiture (enjolliveurs, pare-chocs,...)		F	Ta2B120	X	
C 2	0				Documents validés traçant la conception d'un véhicule						
C 2	1				1947-1954	historique du camion militaire 6x6 (07/1947)		F	Ta1B32	X	

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Documents figurés
C	4					à 06/1954)				
Documents de référence métier, études externes, internes, benchmarking										
C	4				1939	tableau de normes, bureau de normalisation de la mécanique (06/1939)		V	Ta4B199	X
C	4			Ford	02/03/1948	tableaux de nomenclature Ford		V	Ta2B83	X
C	4				sd	tableaux comparatifs sur les performances de modèles concurrents de la Vedette		F	Ta4B234	X
C	4				sd	tableau de normalisation des moteurs SIMCA			Ta4B231	X
D	0									
FABRICATION										
D	1									
Documents traçant la production du véhicule										

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc uments figurés
D 1	1				1943	Etude sur la puissance d'un moteur (24/03/1943)		V	Ta3B127	X
D 1	2				1945-1958	négatifs des croquis pour la Vedette Versailles et la Vendôme		F	Ta7B390	X
D 1	3			Société française de freins hydrauliques Lockheed	déc-46	plans de pièces de la Société française de freins hydrauliques Lockheed		V	Ta1B5	X
D 1	4				1947	tableaux des valeurs de réglages		V	Ta5B286	X
D 1	5				1947	reproduction d'un tiré à part d'une locomotive allemande (15/01/1882) avec dessins techniques		V	Ta4B217	X

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc uments figurés
D 1	6				janv-49	photographies et dessins techniques de pièces		V	Ta4B211	X
D 1	7				1949	plans techniques de la 6A Super de luxe		V	Ta2B87	X
D 1	8				années 50	Microfiches de plans de pièces	Production	microfiches	39BT3Ta7	
D 1	9				1952-1954	plans techniques de pièces (dont pièces Vedette)		F	Ta4B239	X
D 1	10				1954	détails des coûts de fabrication par véhicule, modèle : Vedette (1953-1954)		F	Ta5B253	X
D 1	11				1957	Nomenclature et codification des voitures		F	Ta6B349	X
D 1	12			Chrysler	1966-1973	Normes standards Chrysler-France	Production	microfiches	8AT4Ta1 et 8AT5Ta1	
D 1	13				sd	dessin techniques des d'assemblage des		V	Ta1B57	X

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc uments figurés
						pièces				
D 1	14				sd	courbes d'analyse des performances de la Vedette		F et V	Ta2B82	X
D 1	15				sd	graphique de production et d'étude sur les heures de travail pour la fabrication de la Vedette		F et V	Ta2B82	X
D 1	16				sd	fiches descriptives de la Vedette Versailles		F	Ta6B313	X
D 1	17				sd	liste de pièces de l'Aronde		F et V	Ta4B231	X
E 0		COMMERCE ET APRES VENTE								
E 1	0	Documentation technique du véhicule, après-vente du véhicule								
E 1	1			Ford	1929-1940	Notice technique d'entretien du camion	Comptabilité	papier	36AT1Ta6	

	DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Documents figurés
					Ford F798 w M				
E 1	2		Ford	1940 et 1945	Publicité pour les batteries Ford		V	Ta4B201	X
E 1	3		Ford	janv-47	tableaux de prix des pièces		V	Ta5B277	X
E 1	4			nov-47	documentation technique sur les boîtes de vitesse		V	Ta3B138	X
E 1	5			1947	plan de châssis Ford			Ta7B386	X
E 1	6			1951	diagnostics pannes et dérangements sur les moteurs Hercule		F	Ta6B353	X
E 1	7		SIMCA + Peugeot	1955-1985	Plaquettes publicitaires (de Simca à Peugeot)	Communication	papier	4AT1Ta7	
E 1	8			1955	publicité pour SIMCA et pour l'école technique SIMCA		F	Ta4B190	X
E 1	9		Peugeot	1988	Dictionnaire qualité de la 309	Montage	papier	19AT3 à T5	

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Documents figurés
E 1	10				sd	description des principes de fonctionnement des vitesses et ajustements à faire sur le moteur		F	Ta3B133	X
E 1	11				sd	publicité pour la Vedette, modèle Trianon et Versailles; essais de présentation; photographies de la voiture		V	Ta2B105	X
E 3	0					Documents relatifs à l'offre et à la politique tarifaire				
E 3	1				1957	tarifs de voiture		F	Ta1B38	X
E 5	0					Documents contractuels de la distribution et de la relation client et pièces justificatives (affaires courantes)				
E 5	1				1955	contrat de garantie SIMCA, concessionnaire de la région parisienne		F	Ta4B190	X

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Documents figurés
F 0		COMMUNICATION								
F 2 0						Documents de communication sur le produit				
F 2 1					1955-1983	Plans films et plaques de verre de voitures, visites officielle du site, évènements de la vie du site	PAV	photographies	4AT3Ta1	
F 2 2				SIMCA + Peugeot	1955-1990	Plaquettes de présentation de voitures, de SIMCA à Peugeot	Communication	photographies	4AT2Ta6	
F 2 3					1958	Planches contact et négatifs de vues aérienne des sites	PAV	photographies	4AT3Ta1	
F 2 4				SIMCA	1972-1973	Revue de presse reliée, sortie de la SIMCA 1000	Communication	papier	4AT3Ta3	
F 2 5				Chrysler	1976	Diapositives des usines de Chrysler	PAV	photographies	4AT2Ta4	

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Documents figurés
						France				
F	2	6		Talbot + Peugeot	1986-1991	Présentation de modèles de voitures (caractéristiques techniques et esthétiques), Talbot et Peugeot	Communication	papier	4AT2Ta5	
F	3	0				Documents produits dans le cadre des manifestations et événements autour de l'automobile ou lors de la participation des marques à des manifestations				
F	3	1			1979-?	Photographies de rallyes et voitures de sport	PAV	photographies	4AT1Ta3	
F	3	2			1984-1986	Cassettes vidéos Rallyes	PAV	photographies	4AT2Ta2	
F	4	0				Documents relatifs aux événements liés à la vie du site				
F	4	1			1945	lettre certifiée de Résistance (04/09/1945)		V	Ta2B67	

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc uments figurés	
F 4	2				1957-1985	Photographies évènements de la vie du site (visite de la reine du Danemark, incendie du B5)	PAV	photographies	4AT3Ta7		
F 4	3				1982-1983	Photographies des "événements" (grèves de 1982-1983)	PAV	photographies	4AT1T6		
F 4	4				1982-1984	Revendications lors des conflits de 82-83	Communication	papier	33AT1Ta1		
F 4	5				1985-1987	cercles qualités, montage, évènements de la vie du site	PAV	Film	39BT4Ta7		
F 5	0				Documents de communication interne avec valeur de mémoire						
F 5	1			SIMCA	1954-1968	Echos SIMCA	Communication	papier	33AT1Ta2 à Ta4		
F 5	2				1955-1985	Photographies et négatifs de voitures	PAV	photographies	4AT1a1		

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Documents figurés
F 5	3			SIMCA	1959-1961	Revue Echos SIMCA, n°90 à 110, n°138 à 157	Communication		4A12Ta6	
F 5	4			SIMCA	1960	Film 16mm et 35mm (en cours de copie sur VHS)	Communication	papier		
F 5	5				sd	photographies de voiture, modèle : Dauphine		F	Ta2B104	X
G 0										
G 2	0					Documents relatifs aux opérations d'investissement				
G 2	1				1966-1969	Projets majeurs, demandes d'investissement	SGA	papier	3Aplafond	
G 4	0					Documents comptables et tout type de justificatifs				
G 4	1			Ford	1924-1940	Grands livres généraux Fordair	Comptabilité	papier	35Bplafond	
G 4	2			Ford	1929-1940	bilan et résumé des	Comptabilité	papier	36AT1Ta6	

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc uments figurés
						comptes profits et pertes, 1929-1940				
G 4	3			Ford	1939-1941	Balances mensuelles Fordair SA	Comptabilité	papier	35Bplafond	
G 4	4			Chrysler	1959-1979	Bilan SOMACA, 1959-1978; bilans Chrysler realty France, 1976-1979; bilans CISSA Paris, 1975-1979; Chrysler France : bilan consolidé, formes françaises et américaine, 12/1977	Comptabilité Chrysler	papier	70Aplafond	
G 4	5			SIMCA- CHRYSLER R	1960-1969	Bilan général et détaillé, 1960-1969; Bilans et études, 1967-1968; bilans des immobilisations, 1964-1966; comptabilité analytique, 1963-1964; états des stocks, 1965-	Contrôle Central, SYMCA-CHRYSLER	papier	39Aplafond	

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc ume nts figur és	
						1967; bilan des filiales, 1966-1969; bilans d'exploitation et bilans annuels, 1965-1969					
G 4	6			SIMCA- CHRYSLER R	1961-1964	Déclaration du chiffre d'affaire	Contrôle Central, SYMCA- CHRYSLER	papier	39Afond		
G 7	0		Documents issus du contrôle de gestion								
G 7	1				1941	tableaux généraux de fabrication, production		V	Ta1B22	X	
G 7	2				1946	tarif de vente de matériel succursale parisienne,		V	Ta3B147	X	

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc uments figurés
						Avril 1946; tableaux des prix des utilitaires, toutes marques (07/1946)				
G 7	3				1951	tableaux dépenses de 10/47 à 09/51		V	Ta1B	X
G 7	4			Ford + Simca	05/1954 à 10/1954	évolution en bourse des actions SIMCA et Ford		V	Ta2B63	X
G 7	5				1954	tableau récapitulatif mensuel de la production Ford SAF (7/09/1954)		F	Ta1B32	X
G 7	6				1956	tableau de renseignements sur les véhicules produits de 1904 à 1956, Ford et SIMCA (10/02/1956)		F	Ta2B104	X
G 7	7				sd	prix de revient de la Vedette		F	Ta6B329	X

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Documents figurés
H 0		RESSOURCES HUMAINES								
H 1	0					Dossiers de fond sur la politique de gestion du personnel (rémunération, mutuelle, retraite, avantages...)				
H 1	1			Ford ?	1940-1954	Documentation générale, service du personnel 1951-1952	ADP (personnel)	papier	9Aplafond	
H 1	2			Ford ?	1940-1954	barème des salaires horaires avant 1948	ADP (personnel)	papier	9Aplafond	
H 1	3			Matford ?	1936-1952	Administration du personnel, instructions, notes, correspondance, stagiaires, 1949-1950	ADP (personnel)	papier	9Aplafond	
H 1	4				1940-1951	PV de séances plénières et de commissions; budget du CE, de 1943 à 1949; situation du CE, de 1943 à 1948	Comité d'entreprise	papier	9Aplafond	

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc uments figurés
H 2	0					dossiers nominatifs touchant à la carrière et à la santé des agents, ainsi qu'à leur rémunération (justificatifs du calcul de la retraite)				
H 2	1				1987	Rapports sur les accidents du travail	Sécurité	papier	13Bfond	
H 2	0					Documents de paie et justificatifs				
H 2	5			Talbot-Daracq	1912-1967	Registres du personnel	ADP (personnel)	papier	27BT3	
H 2	8			Matford ?	1936	contrat collectif entre la société Matford et ses employés, daté, signé, 22/11/1936	ADP (personnel)	papier	9Aplafond	
H 2	6			Ford ?	1940-1954	liste des débauchés Ford Air 1940, traduction de documents américains sur la sécurité sociale 1952-1954	ADP (personnel)	papier	9Aplafond	
H 2	1			Ford	1943-1947	Bulletins individuels de salaires annuels	Central paie Ford	papier	7BT2	

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Documents figurés
H 2	2				1949	Liste du personnel au mois	ADP (personnel)	papier	9Aplafond	
H 2	7				1953-1954	Statistiques sur la main d'œuvre et les stagiaires, contrats et notes destinées aux VRP, récapitulatifs de salaires annuels.	ADP (personnel)	papier	9Aplafond	
H 2	3			Ford	1956	Décompte de salaires brut cadre	Central paie Ford	papier	8B plafond	
H 2	4				1964-1985	DAS et journaux de paie du personnel mensuel	ADP (paie)	papier	3AT4	
H 5	0					Charges sociales				
H 5	1				1967-1996	DADS et registres récapitulatifs des points retraites déclarés auprès des	ADP (personnel)	papier	9BT5	

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc uments figurés	
						caisses complémentaires					
H 5	2				1989-1992	DADS cadres	ADP (paie)	papier	Ta7		
H 5	3			Matford ?	1952	inspection du travail, 1950-1952	ADP (personnel)	papier	9Aplafond		
H 8	0			Documents lié au recrutement							
H 8	1				1945	identités d'embauche		V	Ta1B11	X	
H 8	2				1947-1951	Registres des embauches et des débauches	ADP (personnel)	papier	9Aplafond		
H 8	3			Ford ?	1940-1954	nomination du personnel, mutations, effectifs, instructions, demandes d'embauche 1951-1952	ADP (personnel)	papier	9Aplafond		
H	6				1973-1974	Instructions pour la DAS	ADP (paie)	papier	3AT3		
I 0											

	DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc uments figurés	
		ASSURANCE, INFORMATIQUE, LOGISTIQUE								
I 1 0			Titre de propriété immobilière							
I 1 1			Ford	1945	plan de réinstallation de la Ford Motor Company (6/06/1945)		V	Ta2B72	X	
I 1 2				1945	plan de Versainville, Calvados; photographies de l'usine et d'ateliers		V	Ta6B328	X	
I 1 3				janv-56	plans de l'usine Ford de Poissy		V	Ta2B86	X	
I 2 0			Documents traçant des travaux de construction et d'équipement							
I 2 1				juin-38	plan du projet de construction des usines Ford SAF, route d'Achères à Poissy; plans techniques (sd)		V	Ta6B339	X	

	DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc uments figurés
I 2	2			sept-45	photographies de PY après bombardement		V	Ta2B72	X
I 2	3			1945-1985	Photographies et négatifs des sites	PAV	photographies	4AT1Ta2	
I 2	4		Ford	11 et 12/1946	photographies de la construction de bâtiments Ford		V	Ta4B221	X
I 2	5			1946-1947	plans techniques de machines et de moteurs		V	Ta3B121	X
I 2	6			1950-1956	Plans calques des bâtiments et pièces mécaniques	MSTG	calques	69A à 87Afond	
I 2	7		SIMCA	11/1956 et 01/07/1955	documentations techniques sur les machines		F	Ta6B360	X
I 2	8			1957	plan directeur de la superstructure du "Grand Poissy"		F	Ta6B349	X
J 0									

REFERENTIEL ET

		DOMAINE	Catégorie	Société	Dates	Intitulé	Service versant	Support	Localisation	Doc uments figurés
		ANNUAIRE								
J 1	0					Documents de référence pour le fonctionnement de l'entreprise				
J 1	1				1940-1951	législation du travail en temps de guerre, 15/03/1940	Comité d'entreprise	papier	9Aplafond	
J 1	2				1949	logos Ford		V	Ta3B176	X
J 1	3				1954	règlement d'atelier Ford (en vigueur depuis 01/01/1950)		F	Ta6B334	X
J 1	4			SIMCA	01/07/1955	règlement intérieur SIMCA (01/07/1955)		F	Ta6B360	X

Annexe 8 : Documents représentatifs du fonds de Cergy

local	N° meuble	travée	tablette	Conteneur/cartons	numéros	côte photo	type documents	Servicés, libellé / observations
4	M21+ sur M23+ M22		2+sur M22+T1M23	conteneurs	CYL04 116		doc export 1985 Asie Amérique; doc atelier, microfiches	
4	M30		2	conteneurs	CYL04 123		doc atelier microfiches, bat 205	
4	M29		1	cartons tailles différentes	CYL04 137		dessins dans des enveloppes, réf 504	Cartons de tailles différents (ni C5 ni C7)
4	M29		2	cartons tailles différentes	CYL04 138		info services + info flash	Cartons de tailles différents (ni C5 ni C7)
4	M29		1	cartons tailles différentes	CYL04 139		catalogues de pièces détachées+ doc technique +transparents	Cartons de tailles différents (ni C5 ni C7)
4	M16		1	conteneurs	CYL04 144		grilles de diffusion de composition de pièces détachées	
4	M16		2	conteneurs	CYL04 145		manuel du principe de fonctionnement, enquête, bordereaux d'expédition	
4	M8		2	conteneurs	CYL04 150		journal d'opération; livre compta	1960 stock extérieur, journal d'opération divers, chèques postaux (1958-1961)
4	M8		2	conteneurs	CYL04 150		épreuve de doc atelier	composition de la malette allumage gamme pro
4	M10		2	conteneurs	CYL04 151		catalogue accessoire	accessoire 0-39 40 1990
4	M10		2	conteneurs	CYL04 151		catalogue pièce	boulonnerie standard 1990
4	M11		2	conteneurs	CYL04 151		brochure atelier	106-203--605 (schématique) +user guide 106 (G13)
4	M12		2	conteneurs	CYL04 152		courrier, doc d'atelier	doc Partner
4	M11		5	conteneurs	CYL04 152		memento d'atelier, doc d'atelier	106 info flash + 504 4x4 mini catalogue pièces rechanges

local	N° meuble	travée	tablette	Conteneur/cartons	numéros	côte photo	type documents	Servic / libellé / observations
4	M12		5	conteneurs	CYL04 152		doc technique atelier	Renault 20-30 + R14 + 605 + 309
4	M28		2+3	conteneurs	CYL04 155		fiches produit + catalogue équipement + méthode de montage+ catalogue produit/outillage	Cartons de tailles différents (ni C5 ni C7)
4	M27		2	conteneurs	CYL04 162		doc technique +carnet de réceptionnés	
4	M13		1	conteneurs	CYL04 163		verbatim incident, doc technique d'atelier	306, doc "évolution technique" 205 + 106+ +405 + 605, classeur MIR TARIF DIC SOL
4	M13		4	conteneurs	CYL04 165		doc technique	archiv DSAV/T/PCC évolution technique 1991 + 1992
4	M13		4	conteneurs	CYL04 166		doc technique	OAS pages brouillons, 104 originaux, mise à jour micro-fiche 104 (M. Fougeron)
4	M25		1	conteneurs	CYL04 168	69ME	barème dans le temps + docs atelier	cf photos
4	M23		3	conteneurs	CYL040119		doc technique, carnet de réceptionnés	
6	M21		1+2	conteneurs	CYL04 115		Traitement garanti doc export	
6	M1+M3		2+3	conteneurs	CYL06 003		bons commande, factures ; dessins pièces ; dessins moteurs+docs d'atelier	DR Bordeaux+Doc mécanique 405 Add n°1 ; Ref 3499 N9TE Add (moteur turbo injection)
6	M3		3+4	conteneurs	CYL06 004		docs atelier, dessins moteurs, planches dessins	(planche dessin de pièce moteur) Ref 3499 N9TE Add ; Ref 3442 XL.XM.XN (docs techniques révision version finale)
6	M4		2+3+4	conteneurs	CYL06 005		docs atelier, photos, dessins techniques, plans	moteur injection catalyseur 2DJL3535 (planche dessin) ; Ref 3206 moteur 9N2 N9T (photo pièce + planche dessin) ; moteur injection avec catalyseur X4913 3531
6	M5		1+2	conteneurs	CYL06 006		docs atelier, dessins, plans pièces, négatifs	docs atelier 205
6	M15		3+4	conteneurs	CYL06 009		information service interne à caractère technique, dessins	IS-AM 87 + projets de bulletin après-vente + N+1 / IS-AM 86

local	N° meuble	travée	tablette	Conteneur/cartons	numéros	côte photo	type documents	Service / libellé / observations
6	M6		1	conteneurs	CYL06 014		dessin calque	structure 605 (dessin, calque de la structure) (échange brancaud, coffre AR)
6	M6		2	conteneurs	CYL06 016		dessin calque	mécanisme 605 (mention de numéro de page + 1 n° en haut droite)
6	M6		3	conteneurs	CYL06 019		doc technique, film, dessin, calque pièce	(doc atelier 605 final) mécanique 605 ; DK+loc 504, tome 2 1 jeu partiel de position + tome 1
6	M11		2	conteneurs	CYL06 025		dessins+photos+négatifs	cf photo
6	M11		5	conteneurs	CYL06 028		négatifs+doc atelier P.SOS+documentation anti-pollution	cf photo
6	M10		2	conteneurs	CYL06 032		info flas suite, bons de commandes	cf photos (DSCN1798 à 1800.JPEG)
6	M9		1	conteneurs	CYL06 036		Cf photos	
6	M9		2+3	conteneurs	CYL06 039		Cf photos	
6	M9		4	conteneurs	CYL06 041		Cf photos	
6	M9		4+5	conteneurs	CYL06 042		Cf photos	
6	M7		5	conteneurs	CYL06 051		doc technique + formulaire	formulaire vierge + production AP 89-1928 + 1928-48 + doc 605 +306 + bordereau expédition + enveloppes + fax MEIGA
6	M37		vrac au-dessus	conteneurs	CYL06 052		brochure technique	
6	M32		vrac au-dessus	conteneurs	CYL06 054		cassette audio AP, brochure	doc challenge 1991 version anglaise et française, voyage Maroc 1992, doc challenge service 1988 + 1990 + 1989 + doc résultat challenge
6	Vrac sur M19 et 21			conteneurs	CYL06 056		Brochures + livres de production	
6	Vrac sur M19			conteneurs	CYL06 059		doc atelier différentes langues	
6	M17		3+4	conteneurs	CYL06 069		doc atelier , dessin	505+ moteur + pick up 1984 (diverses langues)

local	N° meuble	travée	tablette	Conteneur/cartons	numéros	côte photo	type documents	Service/ libellé / observations
6	M17		4	conteneurs	CYL06 071		doc atelier VLT, 305, 405, projet SAMBA (1981)	
6	M18		1	conteneurs	CYL06 074		doc techniques (allemand), plan , négatifs (1980's)	
6	M18		3	conteneurs	CYL06 082		Electricité, sellerie, généralités, transparents, transparents	
6	M54		1+2+3+4	conteneurs	CYL06 089		Feuilles vierges, brochure 305, classeurs info services	
6	M54		5+ Vrac (M19)	conteneurs	CYL06 090		Doc atelier photos + classeur atelier moteur (injection allumage)	
6	M52		1+2+3	conteneurs	CYL06 091		Prod de 1968 à 1988 (doc atelier + plan), photos	
6	M52		3	conteneurs	CYL06 092		Cf photos (gros classeur)	
6	M53		1+2	conteneurs	CYL06 098		Mémento d'atelier + brochure italien; allemand	
6	M53		4	conteneurs	CYL06 102		Brochures + manuels techniques + doc technique	
6	M53		5	conteneurs	CYL06 104		Boites photos Peugeot	
6	M8		1	conteneurs	CYL06 106		demande documentation, bon commande	Classement par zone géographique et par personne (M. Dufoureu, Jumez,
6	Vrac M16			conteneurs	CYL06 187			doc informatique+disquettes 3M
6	Vrac M16			conteneurs	CYL06 196			dique d.ir+doc informatique
6	M12		1+2+3	conteneurs	CYL06013		manuels techniques ponts arrières, dessins	révisior des ponts ARTT ; Ref 3569 Carbur:ition Pilotée ; Ref 3541 dispositif anti-pollutio.1
12	K			conteneur	8		mix doc atelier, échantillons, notices utilisation	notices utilisation Citroën, Peugeot
12	K			conteneur	13		fiches pièces détachées	carburateurs hors vente 1403 à 1410 // 7200 à 7250 // 740125 à 742010

local	N° meuble	travée	tablette	Conteneur/cartons	numéros	côte photo	type documents	Service/ libellé / observations
12 K				conteneur	19		mix: nomenclatures, notices d'utilisation	nomenclatures groupe (B85 par ex.) // plaquettes PSA des années 90 - notices d'utilisation Peugeot et Citroën
12 G				conteneur	101		fiches pièces détachées	582901 à 563711 // 636215 à 654525 // 655001 à 698645
12 K				conteneurs	1 à 6		fiches pièces détachées, autres	fiches jusqu'au n° 1622 // dans carton 6: fiches + dictionnaires qualité carrosserie + classeurs pièces détachées (ex: V6 Lancia, 504)
12 K				boîte métallique 2 tiroirs	20 à 23		échantillons	plastiques, tissus
12 H				cartons	92 à 96		plans?	quelques libellés "plans originaux"
photo armoire			2	conteneur	CYLP 003		diapos + carte de service	DEFI + évènement, voyage + 2 cartes de service
photo armoire			3	conteneur	CYLP 004		diapos + négatifs + magasin diapos	Chrysler
photo étagère				conteneur	CYLP 005		diapos+ doc com	diapos+ agendas + CD + carte postale
photo étagère				conteneur	CYLP 010		diapos	magasins diapos