

Heuliez Les combats d'un Chouan carrossier

De 1949, année où elle présentait son car Citroën (à droite) au Salon de l'auto, à aujourd'hui où elle conçoit des prototypes tels que le Pregunta (ci-dessous), Heuliez a acquis la maîtrise de l'ensemble de la chaîne automobile, du style à la fabrication. Ses ateliers lui permettent d'assurer le montage de 100 000 véhicules par an. De quoi intéresser un constructeur étranger désireux d'élargir sa part de marché en France.

Automobile Depuis deux siècles, la société fabrique des voitures à Cerizay. Prêt à relever le défi de la mondialisation pour son entreprise, Gérard Quéveau veut aussi renforcer la compétitivité fiscale de son pays.

par David Victoroff

Rond et haut en couleur, Gérard Quéveau est intarissable lorsqu'il s'agit de conter l'histoire de son entreprise. Né il y a soixante-quatre ans à Landerneau (Finistère), Gérard Quéveau a, très jeune, perdu son père. Sa mère s'est remariée avec Henri Heuliez, héritier d'une dynastie industrielle vieille de deux siècles.

Maréchaux-ferrants, carrossiers ébénistes

Ingénieur des arts et métiers, ingénieur aéronautique, Gérard Quéveau a fait la guerre d'Algérie comme contrôleur d'hélicoptère à l'Alat (Aviation légère de l'armée de terre). Sa vocation naturelle aurait été d'entrer à l'Aérospatiale si son beau-père ne lui



avait demandé de l'aider dans la gestion de son affaire. A la mort de ce dernier, en 1996, il a logiquement pris sa succession à la direction de l'entreprise familiale.

La famille est connue depuis le XVIII^e siècle. Forgerons, maréchaux-ferrants, puis charbons, les Heuliez se sont depuis des temps immémoriaux intéressés à tout ce qui peut faciliter la locomotion animale et humaine. C'est tout naturellement qu'après avoir fabriqué des carrioles ils sont devenus, avec la naissance de l'automobile, carrossiers ébénistes.

L'entreprise familiale a choisi dès la naissance de l'industrie automobile de mettre son talent d'artisan au service des grands. En 1926, Heuliez produit son premier châssis Peugeot, au rythme d'un véhicule par semaine. En 1932 son premier autobus sort

de ses ateliers. En 1949, l'entreprise présente au premier Salon de l'auto de l'après-guerre (on ne disait pas encore le "Mondial"), un car Citroën qui a mobilisé toutes ses ressources. Heureusement pour elle, c'est un succès.

Depuis lors son aventure industrielle s'est étroitement confondue avec celle de Citroën, puis du groupe PSA, non sans quelques remises en question. En 1967, la fin des poids lourds Citroën oblige l'entreprise à évoluer vers l'emboutissage de pièces pour les constructeurs.

Grandir à l'ombre d'un grand groupe

On ne compte plus les modèles sur lesquels elle a fondé sa réputation d'excellence : la limousine Peugeot 604 en 1978, le "Car Van" de la Renault 5 la même année, toute la gamme des Citroën Visa, Peugeot 205, Citroën BX, XM, Xantia, jusqu'au futuriste coupé Intruder doté d'un toit amovible en dur conçu l'an dernier.

La stratégie industrielle du groupe Heuliez était de grandir à l'ombre d'un groupe, Peugeot PSA, qui lui confiait un volant de commandes suffisant pour assurer la charge de travail de quelque mille cinq

cents ouvriers employés dans son usine de Cerizay.

Aujourd'hui l'entreprise doit faire face à un défi vital pour son avenir : l'an dernier, le départ de Jacques Calvet de la présidence de PSA et son remplacement par Jean-Martin Folz se sont traduits par un changement d'approche du grand constructeur vis-à-vis de ses sous-traitants. En particulier, il n'entend plus assurer de façon aussi pérenne que par le passé le plan de charge du carrossier.

Il ne s'agit pas d'une rupture complète : Heuliez a obtenu la commande des sous-ensembles du coupé cabriolet 206 Peugeot, ce qui l'amènera à en livrer cinquante mille sous-ensembles par an à partir de l'an prochain. La commande de sous-ensembles pour Matra Renault D66 vient compléter le plan de charge du carrossier.

Néanmoins, Gérard Quéveau sait qu'il doit maintenant envisager l'ave-

venir autrement. « Le paysage automobile français a complètement changé en 1998, dit-il. L'arrêt de notre coopération vieille de cinquante ans avec le groupe PSA coïncide avec deux faits capitaux : l'implantation de Smart (Groupe Daimler Chrysler) à Hambach, en Lorraine, et la nouvelle usine Toyota à Orléans. »

Jusqu'à cette date aucun constructeur étranger n'avait de chaîne de montage en France. La brèche ouverte par l'allemand et le japonais n'est pas près de se refermer, estime Gérard Quéveau, qui explique que compte tenu de la forte tradition automobile de notre pays le *made in France* fait vendre.

Une usine d'assemblage d'un grand groupe automobile mondial garanti, à terme, 10 % du marché intérieur des voitures. Si ce constructeur dispose déjà d'une part importante du marché français, ses ventes pourraient augmenter de 5 %, estime le patron d'Heuliez.

Or l'entreprise vendéenne est par-

ticulièrement bien placée pour jouer ce rôle de monteur de véhicules étrangers. Elle dispose d'un outil moderne qui, à pleine capacité, peut déjà monter cent mille voitures par an. L'idéal pour un constructeur à la recherche d'une main-d'œuvre hautement qualifiée, d'un outil industriel opérationnel avec des investissements minimaux et maîtrisant l'ensemble de la chaîne automobile, du style à la fabrication en passant par les prototypes et l'outillage.

La loi Robien a permis le passage à trente-deux heures

Gérard Quéveau s'est donc mis en quête, avec l'appui de la Datar et d'un conseil international, d'un partenaire pour Heuliez. La coopération pourrait prendre la forme de contrats à long terme avec un grand constructeur ou un équipementier, ou d'une participation en capital, même majoritaire. En attendant, il a pris les dispositions nécessaires pour pallier les problèmes posés par la défection de PSA. Un plan élaboré dans le cadre de la loi Robien a permis de réduire le nombre des cadres et chefs d'atelier de cent quarante personnes, ramenant l'effectif à mille deux cent cinquante personnes pour trente-deux heures.

Le climat de cohésion sociale dans l'entreprise a facilité la mise en place de ce plan et permet, compte tenu des contrats Peugeot et Matra en cours, de prendre le temps de trouver le partenaire idéal qui permettra de consolider l'avenir de la société.

La lutte de Gérard Quéveau pour l'emploi dans sa région l'a amené à se pencher sur le problème du chômage en France. Passionné de fiscalité, il réfléchit sur une réforme des charges sociales qui bousculerait bien des idées reçues et favoriserait l'emploi de la main-d'œuvre qualifiée. Un autre combat qui fera parler de lui.



Gérard Quéveau, président d'Heuliez. Un patron défenseur de l'emploi.

