

HEULIEZ

CARROSSIER ET CONSTRUCTEUR

UN SIÈCLE D'HISTOIRE



YVES DUBERNARD
PRÉFACE DE JACQUES CALVET

propriété E.T.A.I



PRÉFACE

L'histoire de l'entreprise Heuliez n'est certes pas unique en France, mais elle est exemplaire et il faudrait souhaiter qu'elle suscite nombre d'imitateurs, sauf bien entendu dans sa conclusion qu'explique assurément la profondeur de la crise économique et financière que traverse actuellement le monde entier.

Exemplaire, d'abord, en tant qu'entreprise familiale, au meilleur sens du terme, fondée qu'elle est sur la série des générations et des hommes qui y ont consacré leur existence et qui ont toujours placé les intérêts de l'entreprise avant leurs propres intérêts.

Exemplaire, ensuite, par le respect et la considération dont les dirigeants ont fait preuve vis-à-vis de leur environnement proche, de leurs collaborateurs et des besoins de la France elle-même, quand les ouvriers d'une société sont formés avec un tel soin, recrutés dans les environs, et, quand la main d'œuvre locale manque, choisis pour leur faculté d'adaptation à la Vendée, traités non comme des employés interchangeable mais comme des "compagnons", partageant dans la durée la vie du management et de l'entreprise.

Exemplaire, encore, par cette distinction opérée et à laquelle on s'adapte, parmi les événements extérieurs entre ceux qui sont conjoncturels (la fin de la guerre et la fabrication à la Libération de matériel scolaire) et ceux qui traduisent des ruptures durables (le passage de la carrote au véhicule automobile).

Exemplaire, toujours, par sa croyance sans faille à la nécessité pour un pays de posséder une industrie forte et de ne pas céder à l'appel d'économistes souvent mieux inspirés vantant les économies de seuls services. Nécessité économique, car les produits industriels permettent d'exporter et d'obtenir un équilibre des échanges extérieurs, ce que les services sont bien en peine de réaliser. Nécessité sociale, car notre société a besoin d'une diversité de types d'hommes, et des ouvriers et des agriculteurs comme des employés de bureau. Exemplaire, enfin, par une recherche continue de l'innovation brevetée et de la qualité : n'est-il pas ambitieux pour une activité mécanique de se vouloir aussi précise (comme dans les cabriolets coupés) ou presque que l'industrie horlogère, en travaillant non au millimètre près mais à une fraction de millimètre près.

Cet esprit d'innovation, de prévision des tendances de la mode et des clients et cette qualité, je voudrais en donner deux exemples vécus.

Comme mes prédécesseurs chez PSA Peugeot Citroën, j'ai beaucoup recouru aux services d'Heuliez quand j'étais en charge de cet immense constructeur. Nous utilisions deux indices de qualité pour nos voitures, l'un en statique, l'autre en dynamique. Il est arrivé que ces indices, appliqués aux travaux d'Heuliez, marquent une qualité égale au moins à celle de nos meilleures usines.

Dans ma conception de la "Grande Entreprise" c'est-à-dire de l'unité économique dépassant les cadres juridiques du constructeur et englobant tous les fournisseurs et sous-traitants industriels comme les distributeurs commerciaux, Heuliez a toujours tenu une place de premier plan que j'ai plaisir à rappeler aujourd'hui.



Jacques Calvet
Ancien président du directoire de PSA Peugeot Citroën (1983-1997)



Présenté au Salon de l'automobile et du poids lourd de 1949, l'autocar Heuliez s'est vu décerner le premier prix du concours de la carrosserie. (Archives Heuliez)



Le pinceau de l'artiste a fait se rencontrer l'autocar du Salon de 1949 et la Buick Roadmaster, archétype de l'automobile de luxe américaine de la même année. (Archives Heuliez)

LES VÉHICULES PUBLICITAIRES

À partir de 1950, Henri Heuliez s'engage sur le marché des véhicules publicitaires, où vont s'illustrer de manière flamboyante ses compétences de carrossier. À cette époque, la publicité n'a pas encore envahi les maisons par la télévision, qui n'en est qu'à ses balbutiements ; l'automobile reste pour les firmes, petites ou grandes, un support de communication idéal qui va à la rencontre du public et crée un contact direct avec lui. Les grandes manifestations sportives sont les meilleures opportunités par les foules qu'elles attirent, le Tour de France étant le must en la matière, avec le passage de la célèbre caravane qui constitue à lui seul un véritable spectacle. Quelques artistes et stylistes créent pour les firmes commerciales d'extraordinaires véhicules, inspirés par ce terrain d'expression sans limites où ils peuvent donner libre cours à leur imagination. Géo Ham et Philippe Charbonneaux sont particulièrement productifs dans ce domaine, ainsi que Félix Aublet, dont plusieurs créations vont se réaliser chez Heuliez. La première d'entre elles est commandée au début de l'année 1950 par Cinzano, qui a déjà fait appel à Heuliez pour carrosser en toupion quelques châssis cabines Berliet. C'est le PDG du groupe Cinzano qui met en relation Henri Heuliez avec son architecte Félix Aublet. Ce dernier a été séduit par l'autocar Citroën présenté au Salon de Paris l'année précédente, et sa collaboration avec Heuliez va se poursuivre à

travers plusieurs de ces extraordinaires véhicules publicitaires. Dans les ateliers de Cerizay, de véritables exploits techniques se réalisent pour construire ces véhicules souvent d'une grande complexité de formes et de fonctions, qui se déploient à l'arrêt et se transforment en stand d'exposition avec terrasses, bar, salle de cinéma, sonorisation. Les surfaces vitrées notamment, avec leurs rayons de courbures très prononcées, impliquent l'utilisation du Plexiglas. Dans ses créations, Félix Aublet exploite beaucoup les effets de lumière et de transparence et il fait largement appel à ce matériau nouveau dont la mise en œuvre représente à l'époque de réelles difficultés. Avant qu'un four électrique devenu indispensable ne soit construit, c'est l'eau bouillante qui est utilisée pour le formage des feuilles de Plexiglas, procédé qui n'est guère satisfaisant pour ce matériau qui ne se travaille bien qu'à partir de 120 °C. Ces grands véhicules publicitaires nécessitent en moyenne trois à quatre mille heures de travail et constituent à chaque fois un événement pour l'entreprise ; dans ce secteur particulièrement lucratif, les marques ne lésinent pas en effet sur les budgets. Les réalisations d'Heuliez se distinguent en étant régulièrement primées lors du concours qui est organisé chaque année par le Groupement syndical de la carrosserie et la Fédération française de la publicité. Cette manifestation met en concurrence les stylistes et les carrossiers, et les prix obtenus par ces derniers sont des références qui leur permettent de s'attirer la clientèle des plus grandes firmes commerciales.



Réalisé en 1949, le car Superdynamique Cinzano est classé hors concours lors du premier concours de "La publicité qui roule", en 1950. Il est construit sur un châssis Delahaye ; le choix du châssis n'appartient pas toujours au client, mais dépend davantage des caractéristiques de charge utile et de dimensions par rapport à la nature du projet. (Archives Heuliez)



Le géant du Tisot de France en forme de pelote de laine se voit décerner le prix d'excellence toutes catégories au concours de "La publicité qui rose" en 1951. Les aiguilles à tricoter se relèvent par un système pneumatique ; elles sont éclairées la nuit au néon et des phares placés à leur extrémité pointent vers le ciel, leurs faisceaux lumineux. (Archives Heuliez)





La première génération de contremaîtres

S'arrêter à l'aspect extravagant de ces grands véhicules publicitaires nous ferait passer à côté de ce qu'un regard plus attentif et plus analytique nous révèle. On réalise alors le talent qu'il fallait aux contremaîtres et aux compagnons d'Henri Heuliez pour traduire en volume les idées de Félix Aublet, où à la complexité des formes s'ajoute la démesure des dimensions. La qualité des galbes de tôle du Cinzano, la perfection des courbes des profilés d'acier de la pelote de laine géante du Satil, ainsi que les galbes des multiples pièces de Plexiglas qui la ferment, sont les démonstrations d'un véritable travail d'artistes.

Jean Giraud était le premier à entrer en action. D'après les perspectives ou les maquettes d'Aublet, Jean traçait à échelle 1 tous les plans du véhicule, immense surface de papier kraft sur laquelle les monteurs de Robert Ripoché prenaient leurs cotes et vérifiaient leurs gabarits pour construire l'ossature. Sur ce squelette de tubes d'acier pouvait alors intervenir René Girard, un autre artiste qui obtenait ce qu'il voulait d'une plaque de tôle et réalisait avec ses compagnons tôleurs formeurs l'habillage complet de l'ossature. Pour les surfaces vitrées, les feuilles de Plexiglas étaient préparées simultanément par une autre équipe ; une fois chauffées, elles étaient posées sur les formes en tôle, recouvertes d'une feutrine sur laquelle une forte traction était exercée jusqu'à ce qu'elles épousent parfaitement la tôle. Les délicates opérations de peinture appliquée par couches de cellulose successives, longuement poncées, patées et lustrées

manuellement, c'était l'affaire de Marcel Girard, le frère de René, qui travaillait jour et nuit pour laisser à Auguste Albert le temps nécessaire au remontage et à la finition. À l'étagé, Jean Jouteux avait préparé avec ses selliers tous les éléments de garnissage du véhicule. Pour les sièges, il fallait commencer par carder le crin, l'étendre ensuite sur la toile de jute qui recouvrait l'armature contenant les ressorts, envelopper le tout d'une seconde toile de jute, après quoi une couche uniforme de ouate était déposée. Alors seulement la housse de cuir était enfilée sur la carcasse du fauteuil et cousue à la main. Félix Aublet, qui avait fait quelques visites sur le chantier pendant la construction, venait au stade de la finition et découvrait avec satisfaction le résultat de milliers d'heures de travail.

Les autorails FNC

À la demande de la Fédération nationale des cheminots, l'un des syndicats de la SNCF, des autorails économiques destinés au réseau secondaire sont construits en 1950. Par l'intermédiaire de la société Billard de Tours, qui fabrique du matériel ferroviaire pour la SNCF, Heuliez prend en sous-traitance la fabrication des caisses de ces autorails ; ils s'apparentent en fait à de gros autocars sur rail : le machiniste n'est plus perché dans une cabine comme c'est le cas dans les autorails Renault ou Bugatti, mais installé à l'intérieur. Les autorails sont livrés entièrement équipés de leurs banquettes, ce qui va conduire à renforcer considérablement l'atelier de sellerie ; celui-ci atteint alors près d'un tiers des effectifs de l'entreprise.



Jean Giraud et ses apprentis. Jean Giraud sera élu maire de Cerizay en 1971, mandat qu'il exercera jusqu'en 1976. (Archives Heuliez)



LE MOBILIER SCOLAIRE

En 1952, Heuliez est amené à fabriquer du mobilier scolaire pour apporter sa contribution à la reconstruction de l'école de Cerizay, détruite lors du bombardement de la commune en 1944. Cette fabrication qui aurait pu rester anecdotique va avoir une suite imprévue : les bureaux de l'entreprise vont à cette occasion bénéficier du renouvellement des tables et des chaises, et leur conception à piètements tubulaires va interpeller un visiteur. Raymond Bertho est représentant multicarte, fournisseur du velours des sièges d'autocars, il a parmi ses autres secteurs d'activité des chaises de bureaux, les collectivités constituant sa principale clientèle. S'étant informé de la provenance du mobilier aperçu dans les bureaux Heuliez et après avoir rempli son carnet de commandes, le représentant reprend la route, visiblement dubitatif : il fera demi-tour au bout de quelques kilo-

mètres pour proposer à Henri Heuliez de se lancer dans le mobilier scolaire. Ainsi va se créer à Cerizay cette activité inattendue, diversification dans laquelle Henri Heuliez voit un excellent moyen de pallier les fluctuations des marchés automobiles. La conception tubulaire du mobilier lui donne l'idée d'exploiter la marque Robustacier pour cette fabrication qui, grâce à ses qualités, va connaître un développement spectaculaire en quelques années. Des communes de plus en plus nombreuses vont en effet acheter du matériel Robustacier, et celui-ci va progressivement équiper 60 % des écoles primaires de France.

L'adjonction de nouvelles branches annexes, comme le mobilier pour les collectivités locales et le mobilier de bureaux, conduira à la création d'une nouvelle société et d'une unité de production spécifique hors de Cerizay à la fin des années 1960, Robustacier étant alors devenu le premier fabricant français de mobilier scolaire.

MEJ 2025 TABLES OFFICIELS BANC
(Dessiné selon spécifications en force de l'Union de la France)
Prévoir L'UNIQUE N°2025, objet matériel au lycée n°2025/2025 et 23 ans d'expérience dans certains points de vente spécialisés.
Tablet 4, 4, 4, 4, 4.
(Attention : toutes les tables sont en acier)

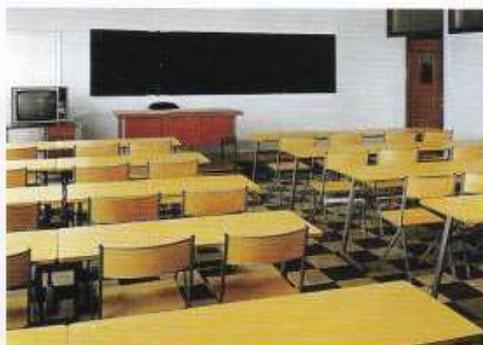
**DEUX MODÈLES
 LES TABLES 2025**



CLASSES D'ENSEIGNEMENT

MADE IN FRANCE - DÉSIGNÉ PAR HENRI HEULIEZ - 1952

Ce modèle référencé 2025 a été produit à six cent mille exemplaires entre 1952 et 1970. L'influence de Félix Aublet est manifeste dans la conception de ce...



Une atmosphère de classe qui reste ancrée dans les mémoires. Beaucoup d'entre nous ont, sans le savoir, étudié sur des tables Heuliez. (Archives Heuliez)





LE VIRAGE INDUSTRIEL

Depuis qu'il a pris la barre en 1947, Henri Heuliez est convaincu que le développement de son entreprise passe par les fabrications en série. Au début de l'année 1955, un homme va venir à Cerizay lui offrir sur un plateau la possibilité de prendre le virage industriel. Georges Mary vient d'être chargé par le directeur de la branche poids lourds de Citroën, Michel Alige, de créer un véritable service commercial, et il se met immédiatement en quête d'un carrossier susceptible de combler les lacunes de la gamme des utilitaires. Citroën a renouvelé, un an auparavant, le plus petit de ses camions, l'U23, et les ventes de celui-ci pourraient bientôt souffrir de l'absence de certains dérivés. C'est en particulier pour le doter d'une version fourgon à cabine avancée que Georges Mary se rend chez Heuliez. La visite du carrossier de Cerizay lui a été recommandée par un confrère et ami d'Henri Heuliez, Jean-Clément Mesnil, directeur général de la carrosserie Genève, qui est un grand fournisseur de Citroën, et qui a lui-même pris sur-le-champ son rendez-vous avec Henri Heuliez pour le samedi !

Il faut se remettre dans le contexte du début des années 1950 pour comprendre toute l'importance que va avoir la rencontre avec Henri Heuliez, tout autant pour Citroën que pour le développement du carrossier. À cette période, en effet, Citroën mise son avenir sur la voiture particulière, et la branche poids lourds est quelque peu délaissée sur le plan des moyens ; le bureau d'études ne comprend que deux hommes ! Quant au réseau commercial, il n'est pas beaucoup mieux loti avec trois inspecteurs des ventes. Les camions Citroën se vendent d'ailleurs assez bien sans efforts, la demande d'utilitaires étant particulièrement forte. Le remplacement du type 23 d'avant guerre a donc été étudié à l'extérieur, et c'est la Carrosserie de Levallois qui en a été chargée. Le nouveau type U23 est présenté en octobre 1953 ; avec ses formes tout en rondeur et sa calandre ovale, il a une bouffe bien sympathique, mais c'est encore une cabine à capot long, et il va se heurter à la concurrence du Renault Gaton. En effet, ce dernier est à cabine avancée, il dispose d'une plus grande longueur carrossable

et offre un agrément de conduite et une visibilité incomparables en ville. C'est là que la rencontre entre Georges Mary et Henri Heuliez va changer la donne et la carrière commerciale de l'U23.

Après un engagement entre les deux hommes, Heuliez est en effet retenu en tant que carrossier exclusif pour la fabrication des fourgons, dont une version autocar sera extrapolée. Les châssis U23 seront expédiés chez Heuliez après avoir subi la modification du poste de conduite ; afin de permettre l'obtention d'une cabine avancée, opération dont se charge toujours le spécialiste de ce type d'adaptation, la Sotec, à Ivry-sur-Seine. Un prototype du fourgon est réalisé en plein mois d'août 1955 dans les ateliers de Cerizay. Pour la petite histoire, un jeune stagiaire assure la permanence à l'usine de Cerizay et va superviser sa construction ; c'est un certain Gérard Quéveau, beau-fils d'Henri Heuliez, fasciné par l'industrie, qui prépare les Arts et Métiers, et il est tellement impatient d'être dans le vif du sujet qu'il se veut bien court-circuiter ses études d'ingénieur pour entrer sans attendre dans l'entreprise...

Se met ensuite en place un dispositif commercial qui va donner à Heuliez le rôle principal dans ce programme de fabrications ; comme à la grande époque des carrosseries sur mesure, le concessionnaire remplit deux bars de commandes : un pour le châssis, un pour la carrosserie. Les réunions de concessionnaires se déroulent à Cerizay, et Heuliez hérite du service après-vente des véhicules dont il a la paternité et qui sont vendus sous l'appellation Citroën 23/50 HIZ (HIZ pour Heuliez). C'est ainsi que vont être produits jusqu'en 1965 cinq mille fourgons et deux mille cinq cents autocars 23/50. L'appellation 23/50 correspond au type pour le premier chiffre, au tonnage pour le second, Heuliez ayant réussi, grâce à l'architecture du véhicule, à porter sa charge utile à 5 000 kg et à le faire homologuer. Ces premières fabrications vont contribuer à sceller entre Citroën et Heuliez des liens de partenariat industriel pour plusieurs décennies. Le département utilitaire de Citroën va connaître pendant cette période un nouveau souffle sous l'impulsion de Michel Alige, qui va étoffer le bureau d'études et entamer la modernisation de la gamme haute des poids lourds ; Heuliez y jouera de nouveau un rôle important.



Premiers signes du commencement des fabrications en série dans les ateliers d'Heuliez, cet alignement des différentes versions du Citroën 23/50 en cours de carrossage. La technique de fabrication fait encore appel à une armature en profilés habillés de tôles. Les pièces galbées de la cabine et du pavillon sont mises en forme sur des presses à étau. (Archives Heuliez)



Dans l'atelier de montage des cars Citroën 23/50, l'ordre, l'espace et la luminosité mettent en évidence le pas spectaculaire franchi par les installations d'Heuliez depuis le début des années 1950. (Archives Heuliez)



heuliez

23

BUS ÉCONOMIQUE A B C SUR CHASSIS citroën



Le Citroën 23/50 dans sa version car propose trois types d'utilisation : le transport collectif avec vingt-huit places sur des banquettes longitudinales, le bus scolaire avec la même disposition accueille quarante-huit enfants, et le car urbain ou interurbain offre vingt-trois places assises face à la route. (Archives Heuliez)

LES ANNÉES 1960

En mars 1961, Gérard Quéveau, le beau-fils d'Henri Heuliez, rentre d'Algérie après trente-deux mois de service militaire en tant que sous-lieutenant ingénieur contrôleur d'hélicoptères de l'Alat (Aviation légère de l'armée de terre). Il intègre naturellement l'entreprise familiale où il a fait son premier stage en 1954 pendant ses études aux Arts et Métiers, qu'il a complétées à l'École spéciale de techniques aérospatiales. Il arrive avec un œil neuf et va apporter bientôt une autre vision de l'industrie après un périple qu'il entreprend en 1964 aux États-Unis avec son jeune frère, Jean-Pierre. Il provoque pendant ce voyage quelques attroupements avec une DS 19 prêtée par la succursale Citroën de New York, extraordinaire apparition pour les Américains à cette époque. Introduit par PPG (Pittsburgh Plate Glass) et sa filiale Corona, le fournisseur de vitrage et de peintures d'Heuliez, il a pu visiter les grandes entreprises automobiles américaines et en revient imprégné de nouvelles références, notamment sur la façon de rationaliser les fabrications déjà très diversifiées. Son influence positive sur la stratégie et l'organisation de l'entreprise va rapidement s'exercer auprès d'Henri Heuliez, pour conduire à la fin de

la décennie à la structurer en divisions séparées et sociétés indépendantes. Installé au poste de directeur général, Gérard Quéveau s'entoure de plusieurs ingénieurs auxquels il confie les responsabilités des différentes activités. Dans ce nouvel état-major, un homme se distingue pour ses affinités ; c'est son camarade de promotion Christian Chéron, d'une personnalité complètement opposée, et dont il va pourtant faire rapidement son bras droit. Le calme et la pondération de l'un vont compenser et canaliser l'énergie et l'imagination débordantes de l'autre, et les deux hommes, liés par une amitié indéfectible, vont former un tandem étonnamment soudé et efficace. Jean-Pierre Heuliez, diplômé de l'École de carrosserie de Hombourg, va également occuper des responsabilités opérationnelles lors de la mise en place des divisions. Sous l'impulsion d'une équipe dirigeante jeune et forte d'hommes complémentaires, l'entreprise va connaître tout au long de la décennie une importante extension dont va émerger un véritable groupe industriel. Pendant cette période, les effectifs vont faire un bond en avant avec l'arrivée de moyens d'emboîtement et de nouvelles fabrications en série.

Les chiffres d'une progression fulgurante

Il suffit de comparer quelques chiffres pour mesurer l'essor fulgurant de l'entreprise, dont le chiffre d'affaires a doublé tous les deux ans, pour dépasser 3 milliards d'anciens francs en 1962. En l'espace de quinze ans, les effectifs de l'entreprise, qui ne comptaient pas plus d'une soixantaine de personnes à la mort de Louis Heuliez en 1947, ont été multipliés par dix, les surfaces couvertes par vingt, le tonnage général de production par trois-cent-soixante environ. Au début des années 1960, la production journalière de l'usine Heuliez est équivalente à la production annuelle de 1947.

Un des éléments de cet essor remarquable en quelques années a été la mise en place d'un important service de transport routier, sans lequel l'entreprise aurait subi le handicap de sa situation géographique pénalisante, éloignée des grands axes. Un important parc de véhicules, qui va des camionnettes de 1 000 kg aux ensembles routiers de 35 tonnes, livre à domicile 95 % des produits fabriqués, le restant étant expédié par voie ferrée. Chaque soir, une quinzaine de ces 35 tonnes quittent l'usine et roulent toute la nuit vers leurs points de livraison ; trois millions de kilomètres sont ainsi parcourus chaque année par les transports de la société. Au lieu de revenir à vide vers Certzay, ces camions ramènent 95 % des matières premières, le système permettant de réaliser des économies de transport et un abaissement des prix de revient.



Le général de Gaulle, en visite à Cerizay le 15 juin 1961, est accueilli par le maire de la commune Eugène Gateau. (Archives Heuliez)



En quittant Cerizay, la DS 19 du général de Gaulle fait une halte devant l'école publique de Cirières. Joseph Cousseau, maire de cette commune voisine de Cerizay, vient saluer le Général à la portière sous les yeux attentifs des enfants rassemblés pour cette visite exceptionnelle. (Archives René-Paul Fazilleau)



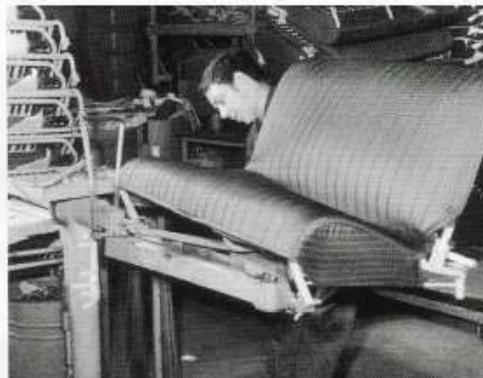
En 1962, six cabines Berliet du type GAK et GPRK sortent chaque jour de cette ligne de ferrage et sont livrées à l'usine de Vénéissieux. (Archives Heuliez)



Le Citroën T60 est un camion très répandu sur les routes de France dans les années 1960 ; on le rencontre sous toutes les formes et adapté aux transports de toute nature, mais moins couramment en version tracteur. (Archives Jean-François Ruchaud)



La gamme des différentes versions du T 60 disposée dans l'enceinte de l'usine Heuliez en vue de la présentation au réseau commercial. (Archives Heuliez)



Heuliez fabrique les pièces spécifiques de la 2 CV Enac, version à vocation commerciale qui offre une banquette arrière rabattable, un plancher plat et un hayon arrière. (Archives Heuliez)



Au Salon de Paris de 1965, Henri Heuliez à l'écoute de Michel Maurice-Bokanowski, ministre de l'Industrie. (Archives Heuliez)



Lors du Salon de l'auto de 1966, Gérard Quéveau et Henri Heuliez saluent André Benençourt (à l'époque secrétaire d'État aux Transports) en compagnie de Paul Berliet, que l'on aperçoit à l'extrême gauche de la photo.

Sur le châssis du Citroën T60, Heuliez fabrique plusieurs modèles d'autocars : interurbains, bus urbains et bus scolaires. Le réseau des transports Citroën a choisi Heuliez comme fournisseur exclusif de ses cars de lignes ; certains seront dotés de la suspension oléopneumatique de la DS sur l'essieu arrière. La fusion de la branche poids lourds de Citroën avec Berliet met un terme à cette série avec le trois-cent quatre-vingt-dixième autocar fabriqué. Tous les outillages et moyens d'assemblages relatifs à sa carrosserie seront livrés au Caire en 1977 et permettront de la fabriquer sur place encore de longues années. (Archives Heuliez)

Après la fusion des poids lourds Citroën avec Berliet, les autocars de ligne et de tourisme Heuliez changeront de châssis. Les Berliet PH3 et PH4 prendront la succession des Citroën T60. (Archives Heuliez)





En 1962, ce cabriolet DS 19 quatre portes est issu d'un accord avec Reutter, carrossier de Stuttgart qui fabrique en particulier pour Porsche le cabriolet 356. Après la réalisation du prototype par Heuliez, l'exploitation industrielle est sérieusement envisagée, mais Citroën refusera d'homologuer la voiture en évoquant la fragilisation de la plate-forme. Il faut dire qu'à cette époque la marque est en pleine négociation avec Chapron pour la fabrication du cabriolet deux portes. Sept voitures seront néanmoins diffusées par le carrossier Beutler. (Archives Heuliez)



Heuliez s'est vu opposer un veto de la direction de Citroën pour exposer ce prototype de break sur l'Ami 6 au Salon de Paris en 1963. Une telle version est considérée, par son style incontestable, comme un danger pour l'Ami 6, dont le traité de l'arrière avec sa lunette inversée ne fait pas l'unanimité. Un break Ami 6 fera pourtant son apparition un peu plus tard, Pierre Bercoff s'étant finalement laissé convaincre par les directions commerciales et des études de l'intérêt de l'adopter à la berlina. (Archives Heuliez)



En 1967, Heuliez avait élaboré sur la Dyane ce pick-up léger à vocation à la fois professionnelle et de loisirs ; une préfiguration de la Méhari conçue quelques mois plus tard par la société Seab. (Archives Heuliez)



L'un des prototypes du fourgon Simca 937 a été précisément conservé par Heuliez ; celui-ci a été restauré et se trouve aujourd'hui dans le musée de l'entreprise parmi d'autres réalisations et concept cars. (Archives Heuliez)



L'autocariste Constant Gonnet, entreprise située à Belley dans l'Ain, commande en 1967 à Heuliez un car de tourisme qui débouche sur la création du GT 1000. Construit sur un châssis Saviem, cet autocar aux lignes à la fois audacieuses et futuristes, dues à l'inspiration de Gérard Quéveau, fait sensation lors de sa présentation à la Semaine du car à Nice. Inscrit au concours de la carrosserie, il remporte le Grand Prix d'excellence : un vase de Sévres offert par le président de la République ! (Archives Heuliez)



Rien ne manque pour le bien-être des passagers à l'intérieur du GT 1000 ; ils bénéficient d'un aménagement particulièrement luxueux et complet, avec air conditionné (indispensable compte tenu de l'importance des surfaces vitrées), un coin salon avec télévision, un bar et un réfrigérateur, ainsi qu'un compartiment toilettes et un vestiaire. (Archives Heuliez)



L'assemblage des plates-formes de la Simca 1501 est la première fabrication de sous-ensembles de voitures particulières confiée à Heuliez. (Archives Heuliez)



Les premiers pas dans la voiture particulière

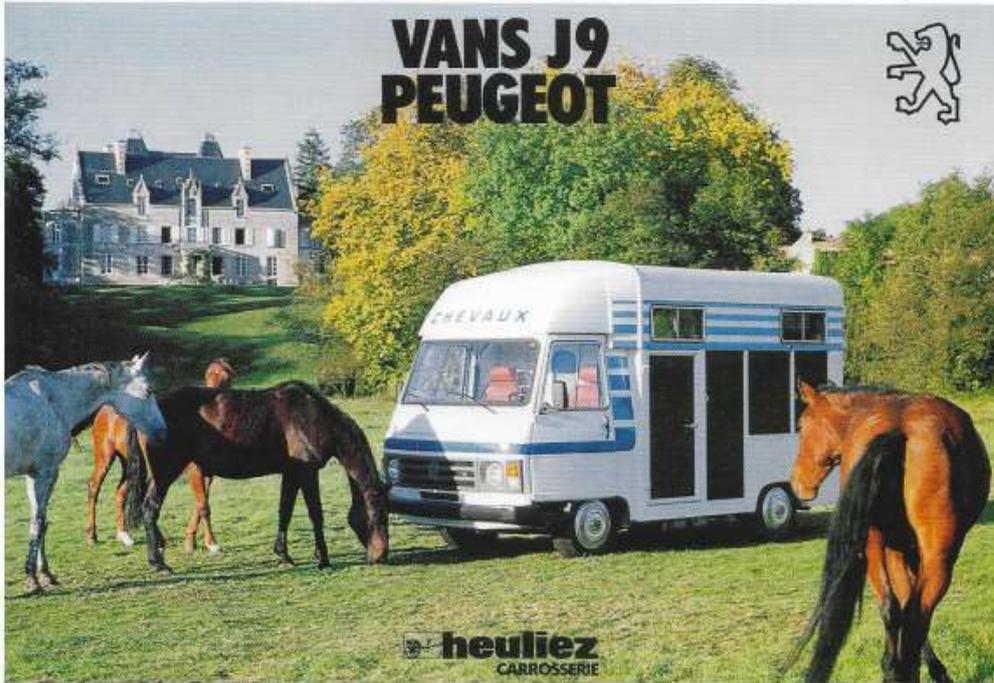
Le lundi matin suivant la fermeture du Salon de l'automobile au public est réservé aux professionnels de l'automobile, et le patron de Citroën, Pierre Bercot, s'arrête longuement devant le coupé Simca 1501 exposé sur le stand Heuliez. Il se trouve que Citroën a, au même moment, un besoin de sous-traitance d'une petite série de véhicules, dans le cadre du développement du moteur rotatif qui se fait en collaboration avec NSU. Le programme prévoit de tester en clientèle ce moteur, en commercialisant cinq cents voitures expérimentales construites à partir d'une AMI 8 profondément modifiée, vendue à des clients sélectionnés pour leur attachement à la marque et leur intérêt pour les techniques nouvelles.

Présentée sous forme d'un coupé deux portes à l'arrière très fuyant, la voiture, dont le nom de code est M35, évoque la transformation réalisée sur la 1501. La similitude des principes interpelle Pierre Bercot, qui décide de confier à Heuliez l'étude et la fabrication de la caisse.

Ce projet est pour l'entreprise, demeurée jusqu'alors dans le secteur du poids lourd et des véhicules utilitaires, une première expérience de petite série dans le domaine de la voiture particulière ; elle va conduire à une amorce de restructuration qui se concrétise tout d'abord par la séparation des bureaux d'études et la création d'un bureau d'études automobile. Celui-ci est placé sous la responsabilité d'un ingénieur méthode de Simca, Pierre Thierry, détaché à Cerizoy pour l'installation et la maintenance de la chaîne d'assemblage des soubassements de la 1501. Embauché par Heuliez avec l'accord de Jean Pérannin, le patron des Méthodes Simca, Pierre Thierry va devenir l'interlocuteur privilégié des hommes d'études des constructeurs.

C'est avec les responsables des études carrosseries de Citroën, qu'il va mettre en place la chaîne de fabrication des caisses de la M35. Elle ne sera finalement produite qu'à deux cent soixante-sept exemplaires, la prise de conscience tardive de l'inadéquation de la voiture avec sa mécanique conduira en effet à réviser les objectifs du programme.





Dans leur version luxe aux panneaux latéraux en lames de bois verni, les vans Heuliez sont les plus élégants du marché. Ils offrent tous les aménagements optionnels possibles pour le confort des chevaux et les goûts des propriétaires. (Archives Heuliez)



Au Salon de l'automobile en 1968, Heuliez expose ses fabrications d'autocars, dont ce Berliet PH4. (Archives Heuliez)



Il était fréquent que le personnel de l'entreprise soit mis à contribution pour les mises en scène des brochures. Une agréable diversion pour les collaborateurs choisis. Sur cette documentation du car Citroën, une figurante originale a été mise en place : le prototype de pick-up réalisé sur la Dyane en 1967. (Archives Heuliez)



Quelques modèles de la gamme d'autocars Heuliez sur des sous-ensembles constructeurs prêts à être livrés : Magirus-Deutz, Berliet, Saviem et Unic-Fiat. (Archives Heuliez)



Le SC 50 est l'autobus à gabarit réduit étudié par Heuliez en 1969 et proposé aux réseaux à partir d'avril 1971. Le chiffre 50 fait référence à la capacité de cet autobus très compact, dont les dimensions en font un véritable passe-partout en ville. (Archives Heuliez)



Le Savim SC 29 est un autocar de luxe de vingt-neuf places, conçu pour assurer aussi bien les liaisons de courtes-distances, par exemple entre les aéroports et les grands hôtels, que les transports de tourisme pour les petits groupes. Sa largeur réduite, son empattement court et sa suspension pneumatique le rendent très adapté aux routes touristiques, quelles que soient leurs difficultés. (Archives Heuliez)



Chez Heuliez, le culte du symbole s'est solidement installé avec l'arrivée de Gérard Quéveau. Le premier voyage effectué par ce dernier outre-Atlantique l'a définitivement marqué, et on trouvera régulièrement dans les productions de l'entreprise des références à l'Amérique, de la cooptée de l'Ouest à l'industrie aéronautique. À la fin des années 1960, les modèles de la gamme d'autocars s'appellent Navajo ou Cheyenne Apache. Choisi comme symbole de la qualité, le chef sioux fumant le calumet de la paix va être le premier d'une inépuisable saga qui donnera un logo à chaque division et qui s'étendra ensuite à toutes les activités du groupe. (Archives Heuliez)



L'usine Heuliez occupe à la fin des années 1960 une surface qui a pratiquement doublé pendant la précédente décennie. Avec son industrie attachée au cœur même de la commune, Cerizay va se développer de manière excentrée. (Archives Heuliez)

LES ANNÉES 1970

La période des années 1970 va connaître une grande densité d'événements ; leur rythme d'enchaînement traduit le niveau élevé d'ambition de Gérard Quéveau pour le groupe dont il se prépare à prendre les commandes, ce qui se fera en 1974. Auparavant, il se sera doté d'un atout supplémentaire en intégrant le style à une politique qui se tourne résolument vers l'innovation. En 1972, l'activité des autocars et des autobus a pris une ampleur telle qu'une division supplémentaire spécialement dédiée à leur fabrication est créée, et en 1974 d'importants accords de coopération sont scellés avec Mercedes. Ils vont permettre à Heuliez

de se hisser bientôt au deuxième rang des constructeurs d'autobus urbains en France. À la même période va s'amorcer le développement à l'exportation avec de premières coopérations. Enfin, le lancement de la fabrication de plusieurs véhicules très spécifiques témoigne à la fois du souci de répondre aux besoins les plus divers des constructeurs automobiles et de la volonté d'explorer de nouveaux marchés. L'homologation d'une ambulance sur la Peugeot 504, suivie peu après par celle de la Citroën CX, va engager Heuliez sur le secteur des véhicules sanitaires qui devient en quelques années une spécialité de plus pour Heuliez.

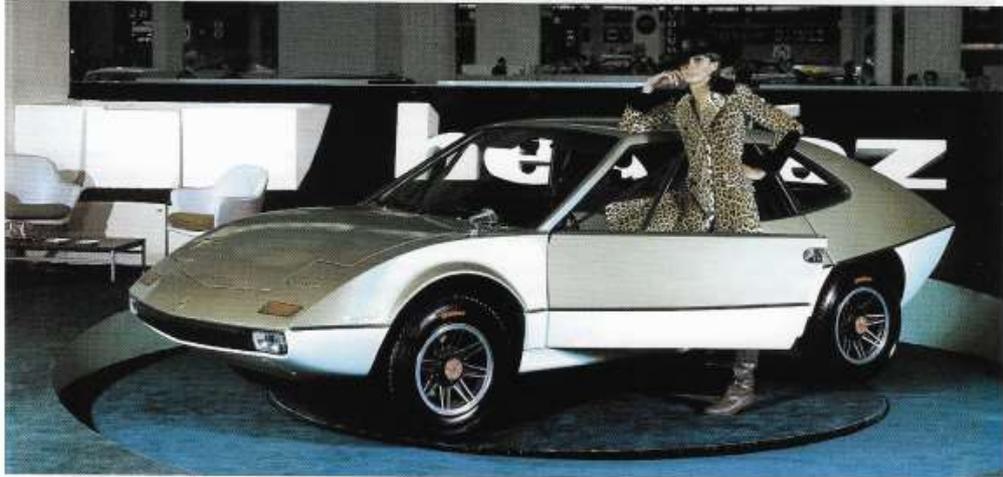


Le styliste Jacques Cooper a proposé sur la base de la Porsche 914 un coupé beaucoup plus harmonieux que la version originale. (Archives Heuliez)



Le président Georges Pompidou s'est longuement arrêté sur le stand Heuliez. En amateur de voitures de sport, avec un faible pour les Porsche, il s'est intéressé à la Murène que lui présentent Henri Heuliez et Gérard Quéveau. Il est accompagné de Raymond Marcellin, ministre de l'Intérieur, et de Jean Panhard, président du Salon. (Archives Heuliez)

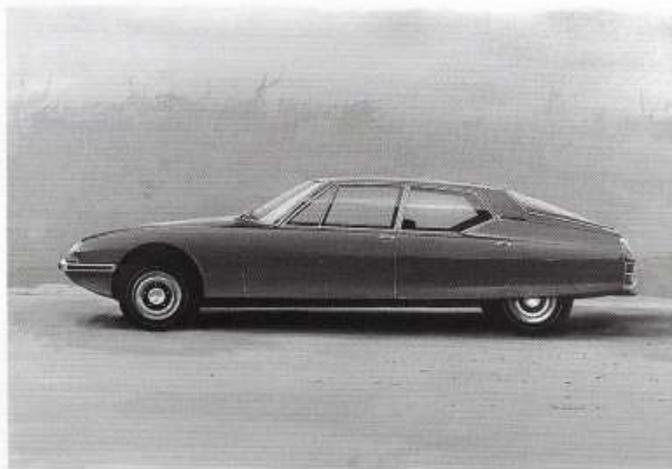
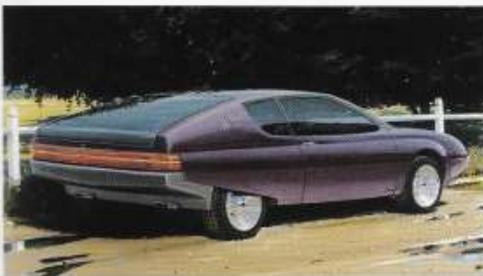
La Porsche Murène au Salon de Paris 1970. (Archives Heuliez)



Au Salon de Paris de 1971, le stand Heuliez met en valeur le standing de la SM Espace dans une ambiance raffinée. Les tenues des hôtes sont coordonnées à l'intérieur de la voiture. (Archives Heuliez)



Sur cette version, le hayon arrière de série est abandonné au profit d'une carrosserie trois volumes plus conventionnelle, mais plus en rapport avec la vocation prestigieuse de cette limousine. (Archives Heuliez)



Une valeur de rallongement raisonnable permet de dessiner une SM quatre portes qui conserve des proportions harmonieuses. (Archives Heuliez)

La SM exerce une grande fascination sur les stylistes et sa réinterprétation est un exercice tentant. La volonté de ne pas trahir l'esprit originel de la voiture a guidé le styliste dans ces deux dessins. (Archives Heuliez)



Par son architecture inédite, le concept de taxi donne en 1972 un avant-goût des futurs monospaces. Dès le premier jour du Salon de l'Automobile où il est présenté, la Société d'encouragement à l'Art et à l'Industrie décerne au taxi Heuliez le grand prix 1972 de l'Art et de l'Industrie automobiles français. En mars 2010, le Taxi Heuliez a été inscrit par arrêté préfectoral, avec la SM Espace, à l'inventaire des monuments historiques à l'initiative de Vincent Dabin, fondateur de l'association de Deux-Sèvres Auto Mémoire. (Archives Heuliez)



Un petit utilitaire compact est le premier dérivé évident de ce concept, le volume de chargement tirant tout le bénéfice de l'architecture monospace. (Archives Heuliez)



La version pick-up est une autre variante possible pour augmenter le volume de production. (Archives Heuliez)



La hauteur du taxi, supérieure à celle d'une berline traditionnelle, se conjugue avec les larges entrées de portes pour rendre l'accès à l'habitacle particulièrement aisé. (Archives Heuliez)



Les premiers croquis de recherche pour le style de la Jeep Panhard M7 montrent un parti pris pour des formes simples permettant de réduire le coût des outils d'emboutissage. Le capot totalement plat facilitant le rabattement du pare-brise (et la lecture des cartes d'état-major !) ne pourra pas être appliqué en raison de la prééminence du carburateur du moteur de la GS. (Archives Heuliez)



Le dessin définitif retenu pour la Jeep M7 est agréé par Jean Panhard sur la base d'illustrations réalistes. (Archives Heuliez)



La maquette à l'échelle 1 de la Jeep M7, réalisée en plâtre, est présentée à côté de la base mécanique qu'elle exploite, la Citroën GS. (Archives Heuliez)

La Jeep M7 Panhard à côté de la Peugeot P4. La fabrication de la P4 a échappé à Heuliez malgré son action auprès de Mercedes pour adapter un moteur Peugeot à ce 4x4 qui n'est autre que le Mercedes G. Peugeot commandera deux prototypes à Heuliez, mais fabriquera le P4 à Sochaux.



Une Jeep pour Panhard

En 1973, Panhard, alors propriété de Citroën, produit essentiellement du matériel militaire et a le projet de proposer un véhicule léger à l'armée. La base mécanique retenue est celle de la GS, dont la suspension hydropneumatique est supposée conférer au véhicule une mobilité supérieure avec sa garde au sol variable. Le bureau d'études de Panhard est sous la responsabilité d'un ingénieur passé en 1965 de Peugeot à Simca, Xavier de Forcrand. Ce dernier est totalement démuni pour donner la moindre enveloppe séduisante à son projet, et Robert Opron, à qui il demande l'assistance du Style Citroën, lui suggère de consulter Heuliez. Sa demande reçoit le meilleur accueil. Un dessin de la Jeep auparavant sélectionné est rapidement soumis à l'avis du président Jean Panhard et remporte son adhésion lors d'une présentation où lui sont exposées les grandes lignes du projet. La réalisation d'une maquette à échelle 1 en plâtre est alors entreprise à partir d'une GS déshabillée à cet effet, solution qui permet au Style de disposer des encombrements mécaniques. Robert Opron propose l'intervention de son adjoint et responsable du modelage, Jacques Nocher, qui vient avec son meilleur sculpteur prêter main-forte à l'équipe de modeleurs encore insuffisamment expérimentée pour la finition du modèle.

C'est avec cet exemple d'assistance que la maîtrise du travail en volume va progressivement s'acquérir chez des jeunes, motivés par l'apprentissage des métiers du modelage, et permettre la constitution d'une équipe de plus en plus performante. Heuliez ne peut en effet se permettre d'embaucher des modeleurs expérimentés issus d'un centre de style automobile, même si l'attrait de la vie en province suscite quelques tentations. Un prototype roulant de la M7 sera ensuite construit, mais les réserves de l'armée concernant la fiabilité de la suspension hydropneumatique en usage intensif ne permettront pas au projet de connaître une suite industrielle.



Les aptitudes en tout terrain du prototype roulant de la Jeep Panhard M7 n'ont pas suffi à convaincre l'armée. (Archives Heuliez)



L'OUVERTURE VERS L'EXPORTATION

L'ouverture du groupe vers l'exportation s'était amorcée dès la fin des années 1960 avec une première opération en partenariat avec Asia Motor en Corée du Sud. Une chaîne de montage y avait lancé en 1968 la production d'autobus sur des châssis Fiat-Unic avec une capacité annuelle d'un millier de véhicules. Des trains moutonniers, des antennes vétérinaires ainsi que des plateaux militaires sont ensuite réalisés pour l'Algérie, ainsi que des autocars pour l'Égypte et l'Ouganda. Heuliez met également en place trois types de collaboration avec ces pays : l'engineering, les usines clé en main, et le CKD et SKD, c'est-à-dire le prêt à monter avec assistance technique. C'est enfin avec l'Arabie Saoudite que va se conclure une prise de participation dans la création d'une usine à Djeddah, la Saudi Steel Manufacturing Company (SSMC). Antoine Brosseau, secrétaire général du groupe, très ancien et fidèle collaborateur d'Henri Heuliez ayant contribué à convaincre ce dernier de se lancer dans l'opération, se voit chargé de l'entière responsabilité du projet. Les accords sont signés en 1974, à la suite desquels Heuliez, en plein choc pétrolier, est un des premiers industriels français à s'implanter au pays de l'or noir. L'usine, construite sur un kilomètre carré en bordure de la mer Rouge, est prévue initialement pour une capacité de production annuelle de

mille bennes de travaux publics de fort tonnage, de mille plateaux, d'autant de citernes, ainsi que de 70 000 tonnes de charpente métalliques. Dirigée par Riad Ahmed Khashoggi, à qui revient l'initiative du lancement de cette industrie en Arabie, la SSMC élargit bientôt ses activités à d'autres types de produits.

Un programme particulièrement insolite est notamment mis en chantier en 1979 : cent trains, destinés au transport des pèlerins sur le site de La Mecque pendant le pèlerinage du Hadj, sont construits à la demande de la Société des transports publics saoudiens. Semblables à ceux que l'on rencontre à petite échelle dans les parcs d'attraction pour la circulation des visiteurs, des ensembles de cinq voitures permettant d'emmener deux cent cinquante pèlerins sont tractés par un Mercedes Unimog, pour effectuer le parcours des sept collines de La Mecque. Mais ce moyen de transport répond à un cahier des charges dont l'évaluation a visiblement manqué d'analyse, car il va se révéler à l'usage bien mal adapté au contexte. Après un premier essai en situation, les essieux des cinq cents remorques sont remplacés pour permettre l'augmentation de la vitesse, modification totalement superflue, puisque ces trains routiers peu manœuvrables se trouveront rapidement paralysés dans leur progression dans la morée humaine des pèlerins. Faute d'avoir pu disposer d'un circuit privilégié prévu à l'origine, ces trains qui représentaient un budget considérable ne seront pratiquement pas utilisés.



Ce train moutonnier a été défini en collaboration avec le ministère de l'Agriculture et de la Réforme agraire de la République algérienne. L'ensemble, qui transporte cent quatre-vingts animaux adultes, est destiné à assurer une conduite rationnelle de l'élevage ovin dans les zones de steppes et les régions difficiles. Deux mille moutons par jour peuvent être traités entre les parasais externes dans la première remorque "baignoire" spécialement aménagée, la deuxième étant équipée pour la tonte avec huit postes de tonte. (Archives Heuliez)



Les accords d'Heuliez avec la Saudi Steel Manufacturing Company constituent un événement d'importance rapporté dans la presse arabe. Antoine Brosseau (en bas à gauche) et Jean-Pierre Heuliez avec l'émir de Djeddah lors de la signature du marché des trains destinés aux transports des pèlerins pendant le Hadj. En apportant une image réaliste qui complétait le dossier du projet, l'illustration faite par le style a constitué un support visuel efficace pour l'obtention du marché. (Archives Antoine Brosseau)



La coopération avec Mercedes-Benz permet le lancement en 1975 de l'autobus O 305 H.L.Z. (Heuliez) qui va équiper les réseaux d'une centaine de villes de l'Hexagone. Le premier exemplaire de série est livré à Nantes en décembre 1975. (Archives Heuliez)



Dans sa version articulée, l'O 305 G H.L.Z. homologué en avril 1978 va être produit à près de six cents exemplaires. Les avantages de l'implantation du moteur dans la remorque sont considérables par rapport aux autobus articulés classiques : hauteur du plancher réduite d'une marche, abaissement important du niveau sonore grâce à l'encapement complet du moteur dont l'accessibilité est exceptionnelle, meilleure stabilité en lacet de la partie arrière alors qu'elle est source d'inconfort sur les autres types, et meilleure répartition des charges. (Archives Heuliez)



feuille blanche; la Technique et le Style vont s'allier pour élaborer un projet très novateur, et un dossier complet est déposé au mois de novembre de la même année. En dépit de la concurrence sérieuse des grands constructeurs français et étrangers, et après une première sélection qui retient douze projets, Heuliez est déclaré lauréat du concours en mars 1977. Le projet repose sur trois idées essentielles : la conception modulaire de la carrosserie permettant la déclinaison d'autobus de différentes capacités, la transmission hydrostatique à accélération programmée, et une esthétique futuriste. Le projet d'Heuliez contient en outre une somme d'innovations qui soulignent le caractère approfondi de l'étude : ergonomie du poste de conduite, essuie-glaces à balayage horizontal, éléments

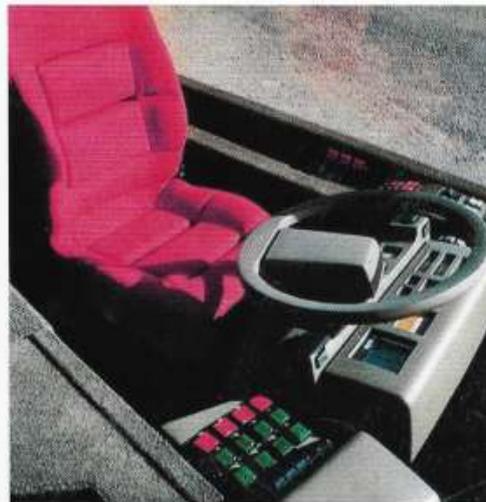
de carrosserie collés, cache-roues à double fonction antissalissure et sécurisation des usagers; plancher ultra-bas, traité de l'intérieur, etc. Heuliez se voit attribuer un budget prévu dans le cadre de ce concours, pour réaliser un prototype roulant. Celui-ci est exposé au Salon de l'automobile et du poids lourd de Paris en octobre 1978, et reçoit à cette occasion les éloges de toute la profession. Cet autobus avant-gardiste aura une grande influence sur l'évolution à venir des transports urbains, qui vont adopter un certain nombre des solutions qu'il intègre dans sa conception. La RATP va notamment tester sur ses véhicules l'ensemble des dispositifs antissalissure qui avaient fait l'objet d'une étude en soufflerie et dont l'efficacité sera d'ailleurs vérifiée.



Hormis le changement de proportion des modules de la carrosserie dû à l'adjonction de portes à l'arrière, le prototype de l'autobus futur diffère très peu extérieurement du dessin initial. Sous son appellation GG 79/85, il faut décoder les initiales des prénoms respectif du président d'Heuliez et de Georges Vassard, directeur technique de la RATP qui a été impliqué dans le projet ; les chiffres 79 et 85 étant les numéros respectifs des Deux-Sèvres et de la Vendée. (Archives Heuliez)



Dans une atmosphère colorée et lumineuse, la conception modulaire de la cellule est également exploitée dans le traité intérieur de l'autobus. (Archives Heuliez)



Le poste de conduite entièrement isolé témoigne de la prise en compte de la sécurité et du confort du conducteur. Celui-ci bénéficie d'une ergonomie optimisée par les réglages dont il dispose pour le siège, la colonne de direction et le pédalier. (Archives Heuliez)



Les délais, cauchemar des stylistes

Les qualités que les constructeurs trouvent dans les programmes confiés à Heuliez sont une grande réactivité et des délais de réalisation toujours plus courts que ceux que leurs structures propres, plus lourdes et génératrices d'une certaine inertie, leur permettent de tenir. Les hommes de Ford impliqués dans le suivi des projets développés à Cerizy trouvent à ce sujet une formule humoristique qu'ils utilisent en interne lorsque la question des délais est posée : *as Heuliez as possible* (au lieu de *as early as possible*, aussi tôt que possible). Mais ces délais quelquefois un peu trop optimistes ne sont pas sans risques, et ces mêmes gens de Ford ont eu un jour l'étonnement de voir s'écrouler l'ensemble du boîtier avant d'une maquette, heureusement à l'issue d'une présentation importante à leur étonnement. L'armature de ce dernier, sans doute réalisée un peu trop vite, n'avait pas supporté le poids de la clay et une exposition prolongée en plein soleil sur l'aire de présentation extérieure. La présentation s'étant bien déroulée, l'incident a fini de détendre l'atmosphère généralement très cérémoniale et sérieuse qui règne en présence des grands patrons.



Une réunion de travail devant les maquettes en plâtre en cours de développement. Ce seront chez Heuliez les dernières maquettes à l'échelle 1 à utiliser le plâtre. Ford va en effet provoquer l'évolution des techniques de modelage et convertir le Style d'Heuliez à la *clay*, matériau bien plus mallable, utilisé jusque-là essentiellement pour les maquettes à échelle réduite. De gauche à droite : Patrick le Quézant, Yves Dubernard, Gérard Quéveau, Uwe Bahnsen et Alan Jackson. (Archives Heuliez)



Bob Lutz, président de Ford Europe, lors de sa visite chez Heuliez en 1977. (Archives Heuliez)

Patrick Le Quément expose à Bob Lutz la façon dont se déroule le programme. Les plans du futur centre de recherche et développement, dont Ford a contribué à déclencher la décision, sont déjà établis et présentés lors de cette visite. (Archives Heuliez)





Dernières finitions avant le transport à destination des lieux où les tests de clientèle doivent se dérouler. (Archives Heuliez)



Les maquettes devant être soumises à des tests de clientèle en Europe, elles font l'objet de duplicatas en stratifié qui permettent d'obtenir des maquettes creuses. Les opérations de moulage et de démoulage sont toujours des moments d'angoisse pour les stylistes qui s'interrogent sur l'état dans lequel ils vont récupérer leur maquette. (Archives Heuliez)



Moins de neuf mois après la décision de sa création, le centre de recherche et développement DEA (Direction des études automobiles), implanté en bordure de l'axe routier Poitiers-Nantes, est opérationnel. (Archives Heuliez)





La brochure du Car Van met plus sagement en scène la voiture. (Archives Heuliez)

La Renault 5 Turbo

En 1978, l'étude d'industrialisation de la Renault 5 Turbo est confiée à Heuliez, que Renault a d'ores et déjà retenu pour la fabrication des caisses. La métamorphose de la petite citadine de la Régie, saisissante sur le plan du style, conduit à de lourdes transformations de la caisse, qui vont se faire chez Heuliez avant leur transfert à l'usine d'Alpine de Dieppe, pour les opérations de peinture, de montage et de finition.

Le programme est pris en charge au DEA au stade où le style général de la voiture est déjà assez défini ; il est issu d'un dessin de Marc Deschamps et a fait l'objet d'une première maquette à échelle 1 qui a été réalisée

chez Bertone. Les contraintes aérodynamiques et techniques, en particulier celles mises à jour pendant l'étude d'industrialisation, vont imposer un certain nombre d'évolutions qui sont alors synthétisées sur une deuxième maquette. Cette maquette, représentative à la fois du style intérieur et extérieur définitif de la R5 Turbo, va servir de modèle de présentation au public lors du Salon de Paris 1978. Le processus industriel commence chez Heuliez, qui assemble les caisses en blanc ; l'importance des modifications du plancher imposées par la position centrale du moteur nécessite une reconstruction complète de la voiture. Les caisses en blanc sont amenées à l'usine Renault de Flins pour les opérations de cataphorèse avant d'être acheminées chez Alpine à Dieppe où se termine la voiture.



Une maquette à échelle réduite de la R5 Turbo a été réalisée pour les besoins d'essais complémentaires en soufflerie. (Archives Heuliez)





Les ambulances : une nouvelle spécialité

C'est fin 1972 qu'Heuliez avait fait homologuer une ambulance normalisée, transformation basée sur un break Peugeot 504. Avec la même opération réalisée en 1976 sur le break Citroën CX, l'entreprise commence à inscrire une spécialité de plus à un panel d'activités déjà

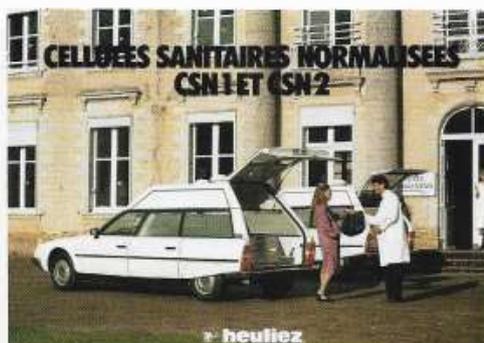
particulièrement fourni. Ces deux premières ambulances amorcent en effet l'ouverture vers le marché des véhicules sanitaires dans lequel Heuliez va prendre une place importante en offrant en quelques années une gamme de produits très étendue. Le développement de cette branche conduira à la construction d'une unité de production spécialement dédiée à ces véhicules très spécifiques.



Vue de la chaîne de fabrication des ambulances 504. (Archives Heuliez)



En 1978, alors que la production des ambulances 504 atteint déjà trois mille exemplaires, Heuliez accrut l'importance de cette nouvelle spécialité en lançant la Citroën CX. (Archives Heuliez)



La Talbot VF2:

Un pas de plus dans l'assemblage de carrosseries automobiles complètes se fait avec la fabrication de la caisse en blanc de la Talbot VF2, fourgonnette légère issue de la Simca 1100 dont la division Automobile

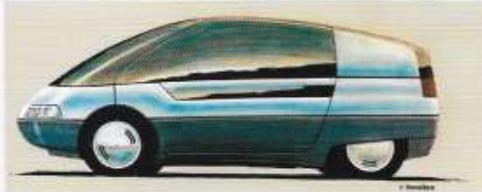
fabricait déjà les soubassements auparavant. Cette même caisse sert de base à la Rancho dont il sera fabriqué dix-sept mille huit cents exemplaires pour Matra. Heuliez se devait de marquer le lancement de cette fabrication et réalise un pickup de loisirs sur le thème des sports nautiques, qu'il expose au Salon de Paris de 1980.



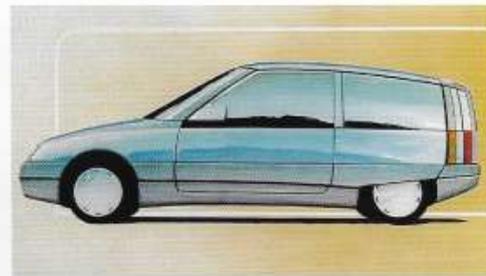
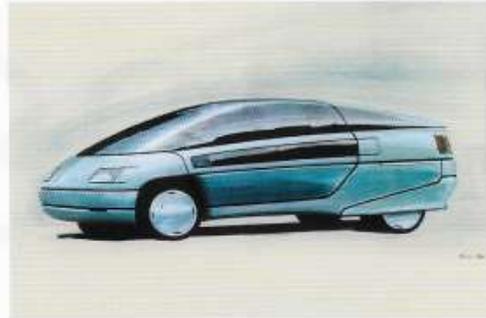
À partir de 1979, les caisses en blanc des utilitaires Simca Talbot VF2 sont fabriquées à Cerizay au rythme de cent par jour. Heuliez en produit quatre-vingt mille, dont dix-sept mille huit cents bases de Rancho seront fournies à Matra. (Archives Heuliez et archives CAAPY)



Les styles monocoques, synonymes de fluidité, d'efficacité aérodynamique, et de sentiment d'espace intérieur, sont une tendance forte à la fin des années 1970. Sur cette berline moyenne, les vitres latérales constituées de deux éléments assurent une transition de volume sans rupture avec le pare-brise et le pavillon. (Archives Heuliez)



À la fin des années 1970, tous les constructeurs ont un programme de développement d'une voiture à faible consommation : moins de 3 litres aux 100 km. Chez Citroën, il donne naissance à l'Eco 2000, projet auquel Heuliez a participé en 1980. (Archives Heuliez)



Chez Audi, la voiture à 3 litres aux 100 km est également au programme. Heuliez est consulté pour travailler sur le sujet, et une maquette de style à l'échelle 1 résulte de recherches menées conjointement avec l'équipe du responsable du Style d'Audi, Helmut Warkuss. Peter Schreyer, l'un de ses stylistes, est détaché durant plusieurs semaines dans le nouveau centre d'études DEA (Division des études automobiles) pour suivre le projet. Cette méthode de travail, impliquant des collaborateurs des constructeurs qui sont accueillis en tant que résidents, est une des particularités du fonctionnement proposé par Heuliez et elle est particulièrement appréciée par les clients pour son efficacité. (Archives Heuliez)

LES ANNÉES 1980



Sur cette vue aérienne de la nouvelle unité de production d'Heuliez Bus, on aperçoit à l'arrière-plan le tracé d'une future piste d'aérodrome dont la création est envisagée pour faciliter les liaisons entre les constructeurs et les différents sites Heuliez de la région. (Archives Heuliez)



La Visa Chrono. (Archives Heuliez)



Dans un bel alignement, les Visa Chrono attendent leur départ sur le parc de l'usine de Cerizay. De 1982 à 1984, Heuliez fabriquera également les versions Tonic, 1000 Pistes, Trophée, Terre de feu, ainsi que la Visa découvrable, représentant un total de neuf mille six cent cinquante huit voitures. (Archives Heuliez)



Les 220 Visa Trophée produits devant une série de plateaux militaires. (Archives Heuliez)

La version découvrable de la Visa va être produite à deux mille six cent vingt-huit exemplaires. Sa transformation plus lourde implique un aller et retour à l'usine Citroën de Rennes pour la peinture de la caisse. En effet, Heuliez ne dispose pas encore d'installation de cataphorèse pour la protection anticorrosion. (Archives Heuliez)





Enlevez le haut!



Citroën Visa décapotable, ça décoiffe!

Oui, mais je garde le bas!



Citroën Visa décapotable, ça décoiffe!

Le publicitaire Jacques Séguéla a beaucoup contribué à dynamiser l'image de Citroën en mettant humour, insolence ou provocation dans ses campagnes publicitaires. La Visa II a bénéficié de sa débordante créativité, certains slogans mémorables comme "ça décoiffe" devenant même des expressions populaires. (Archives Heuliez)



Georges Falconnet, directeur du Commerce et de la Communication, est un homme heureux ; c'est en grande partie grâce à lui que la Visa a pu se refaire une beauté, et ses ventes décollent enfin. (Citroën Communication/DR)



En 1981, Citroën aborde l'étude d'une petite berline destinée à prendre sa place dans le segment des berlines de bas de gamme. C'est le projet ZA, qui aboutira un peu plus tard à l'AX. Citroën fait travailler sur le sujet plusieurs consultants, dont Heuliez qui produit une maquette à l'échelle 1. Depuis le départ de Robert Opron chez Renault en 1974, le Style Citroën a été placé sous la responsabilité du directeur des Études, André Estaque, qui suit personnellement les projets confiés à l'extérieur. (Archives Heuliez)



Le pick-up Wind ou comment l'utilitaire Talbot VF 2 se change à moindres frais en un sympathique véhicule de loisirs. (Archives Heuliez)



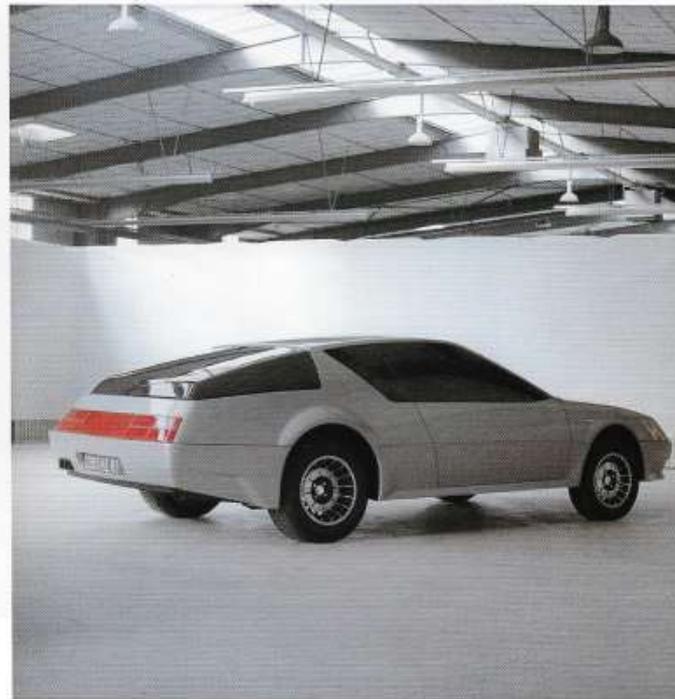
Plusieurs aménagements intérieurs très luxueux sont réalisés dans les années 1990 sur des hélicoptères Dauphin. (Archives Heuliez)

Les relations avec la presse

Depuis le Salon de Paris de 1970, lors duquel Heuliez a commencé à mettre en avant son ambition de jouer un rôle en style automobile, la presse apporte avec une belle unanimité sa contribution à la promotion de la créativité du carrossier vendéen. Les journalistes automobiles suivent avec intérêt le développement de cette activité et soutiennent la démarche à laquelle ils croient, en lui consacrant de larges articles toujours élogieux et encourageants. Dans le domaine de l'information qui touche un sujet aussi sensible, la confiance réciproque, de rigueur dans les relations avec les journalistes, permettra de concilier communication et obligation pour Heuliez d'observer la discrétion absolue sur la nature des projets pour les constructeurs. Heuliez trouve en 1981 une occasion de marquer la qualité de ses relations avec la presse en organisant dans son showroom parisien un cocktail autour d'une exposition sur le thème "Les stylistes en liberté". Un sympathique moment d'échanges hors du cadre professionnel entre journalistes et stylistes automobiles; ces derniers se dévoilant un peu plus à travers leurs œuvres personnelles.



La maquette au 1/5 de Gérard Gouffroy présente une grande fluidité de formes, prometteuse de bonnes caractéristiques aérodynamiques ; elles se confirmeront dès les premiers essais en soufflerie. (Archives Heuliez)



Les maquettes à l'échelle 1/3 sont réalisées en clay et présentent des alternatives de traits de chaque côté. Ci-dessus, le thème de style développé par Yves Legal à deux stades d'avancement différents. (Archives Heuliez)

La Renault Fuego cabriolet

La charge de travail importante avec Renault va influencer le choix du thème pour le Salon de Paris 1981. Les intentions ne sont pas de faire un véritable concept car, mais de proposer une transformation rapidement industrialisable pour Heuliez. L'idée de découvrir la Fuego rencontre un

accueil favorable chez Renault où aucun cabriolet ne figure dans la gamme depuis la Floride. Robert Opron en a même soufflé l'idée, et il suit de près la réalisation de la voiture, qui se fait sur un modèle USA afin de doter d'éléments de série distinctifs, mais qui la différencient de la version européenne. Le cabriolet Fuego conserve l'habitabilité du coupé et se présente comme une voie quatre places.



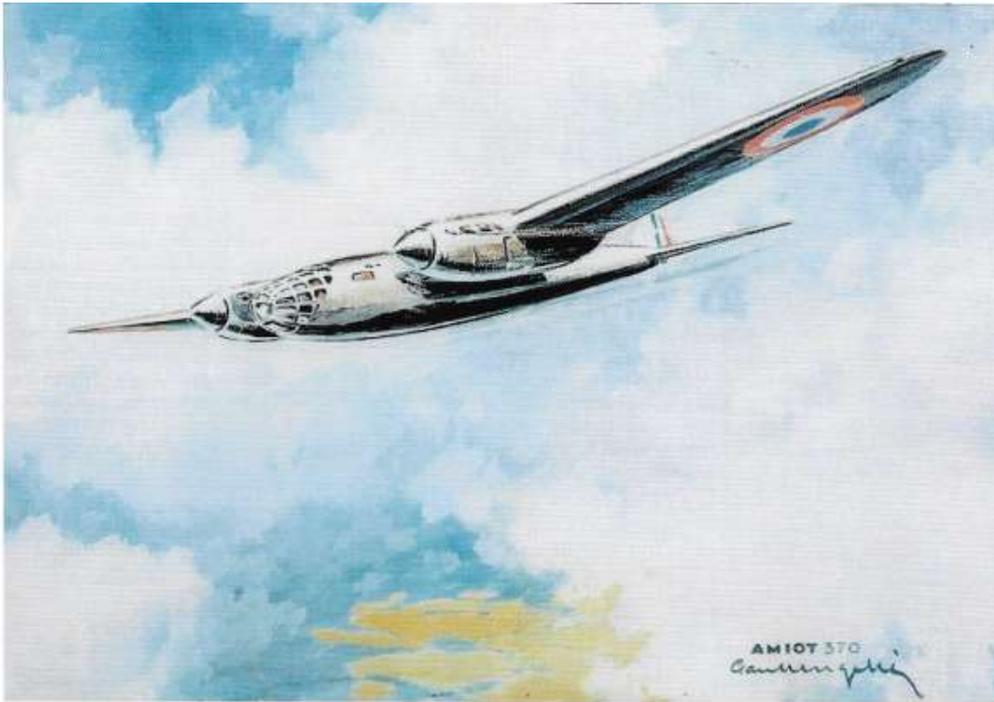
La caquette de Pierre Thierry (au centre) semble prouver que le cabriolet Fuego a été terminé *in extremis* un week-end, comme c'est souvent le cas ! Les coupables sont (de gauche à droite) Yves Troué en charge du moulage, Jean-Marie Blanchard, responsable de l'atelier, Yves DuBernard, Pierre Thierry, Antonio Cardoso, Joël Pailloux, responsable du bureau d'études et André Pelletier. (Archives Heuliez)



Robert Opron entouré de Gérard Quéveau et Pierre Thierry au Salon de Paris 1982. (Archives Heuliez)



Décapoté sur le stand Heuliez du Salon de Paris 1982, le cabriolet Fuego arbore une sobre élégance qui fait défaut au coupé. La disparition des enjoliveurs striés noirs, entièrement cautionnés par Robert Opron, y est pour beaucoup. (Archives Heuliez)



Mario Girodin, ingénieur aéronautique, a conçu et mis au point en 1936 l'Amiot 370 qui battra de nombreux records du monde d'altitude, distance sans escale et charges emportées. (Aquarelle de Paul Lengellé)

Les compresseurs à haute pression

En 1982, Heuliez prend une participation dans une société créée par Mario Girodin, ingénieur des Arts et Métiers et ancien pilote de chasse dans l'aéronavale, passionné par la construction de moteurs. Entré chez Amiot dans les années 1930, cet ingénieur de renom s'était vu attribuer la croix de la Légion d'honneur à l'âge de trente-deux ans pour la conception et la mise au point de l'Amiot 370, considéré en 1937 comme l'appareil le plus performant et le plus élégant au monde. Mario Girodin a conçu des compresseurs à très haute pression destinés à des utilisations militaires et civiles : sous-marins nucléaires, navires de surface, recherche sismique et plongée en grande profondeur. La fourniture de ce matériel à la Marine nationale vaut à Mario Girodin les félicitations écrites du ministre de la Défense Michel Debré, en 1970, pour son action industrielle. C'est alors, âgé de soixante-dix-huit ans, que Mario Girodin noue des liens d'amitié avec les dirigeants d'Heuliez, qui recherchaient de leur côté un produit de base pour la division Outillage. La société Girodin devient alors filiale du groupe Henri-Heuliez. Jean-Pierre Heuliez en prend la direction générale et multiplie les contacts internationaux qui vont faire connaître la société Technique Girodin à travers le monde. Une filiale dénommée GHQ-Air Systems est ensuite créée à Houston au Texas.



Les compresseurs à haute pression mis au point par Mario Girodin utilisent la technique dite "à barillet". Le mouvement rotatif du vilebrequin est transformé en mouvement alternatif des pistons par l'intermédiaire d'une pièce qui louvoie sur une ronelle à grande surface. Les avantages de ce système sont un faible encombrement, un rendement très élevé grâce à la suppression de pertes mécaniques, et le faible niveau de bruit et de vibrations. Ces avantages ont incité la Marine nationale à équiper ses bâtiments de surface et ses sous-marins avec des compresseurs de technique Girodin. (Archives Heuliez)



La limousine Renault 25

Le projet de produire chez Heuliez une limousine R25 émane de Christian Martin, directeur du produit de Renault. Il pense qu'une telle version peut aider la R25 à acquérir plus de légitimité en haut de gamme, car la voiture est censée permettre à Renault de passer de 5 à 9 % de part de ce marché, et des doutes s'installent déjà au moment de son lancement sur l'atteinte de cet objectif ambitieux. Le principe du rallongement est radicalement différent de celui de la limousine 604 et s'apparente davantage à celui de la Citroën CX Prestige ; les vingt-trois centimètres supplémentaires se font par le montant central et nécessitent l'allongement de la porte arrière. Le style

original de la R25 s'en trouve préservé. Contrairement au rallongement de la 604, qui s'effectuait à partir d'une voiture de série découpée ensuite sur marbre, la limousine R25 est construite de A jusqu'à Z par Heuliez. Elle inaugure de ce fait, presque simultanément avec le break BX, l'installation de cataphorèse provenant de l'usine Renault de Sandouville. Lancée au début de l'année 1985, la limousine R25 dont Renault prévoyait une production de neuf mille voitures n'atteindra jamais ce chiffre. Le président Georges Besse, obligé d'instaurer une politique d'austérité devant la situation financière catastrophique de la Régie, mettra en décembre 1986 un point final au programme, alors que seulement huit cent trente exemplaires auront été fabriqués.



Contrairement à la limousine 604, la R25 est une voiture totalement reconstruite compte tenu de l'importance de la transformation. Les deux photos ci-dessus montrent la progression du ferrage de la caisse. (Archives Heuliez)



Alors que Renault avait prévu de commercialiser neuf mille limousines R25, Georges Besse, dans un plan d'économie drastique, décidera d'arrêter le programme au bout de huit cent trente voitures. (Archives Heuliez)

contraignant. En effet, le niveau d'investissement nécessaire pour dériver la version break va être déterminant pour rendre le projet viable. Gérard Quéveau voit l'opportunité de présenter à la direction générale de la marque un package complet : étude, industrialisation et fabrication complète de la voiture en série sur les chaînes de montage de Cerizay, avec prise en charge du financement des investissements.

Ce dernier point n'est pas le moindre, car le groupe PSA connaît alors d'importantes difficultés financières, et une solution de financement peut constituer un argument de poids pour favoriser la décision. En conséquence, la recherche de solutions économiques s'impose si on veut donner la moindre chance d'exister au break BX. Le premier impératif est de ne pas toucher aux portes arrière, les portes constituant un poste particulièrement coûteux dans l'enveloppe carrosserie. Cette contrainte présente une difficulté sur la BX dont la ligne supérieure du cadre de porte arrière chute fortement, ne rendant pas aisé le dessin d'une troisième glace. Une fois de plus, l'équipe du Style va relever le défi et, en ayant recours à d'astucieux principes, elle dessine un break dynamique et élégant qui peut venir compléter harmonieusement la gamme BX.

La proposition matérialisée sur un véhicule roulant est présentée en avril 1983 à l'état-major de Citroën, qui est immédiatement séduit. La décision d'industrialiser le break est alors prise par Jean-Paul Parayre et

Xavier Karcher, sans qu'aucune modification de style ne soit demandée. Lors de cette présentation, on remarque la présence discrète, mais particulièrement attentive, de Jacques Calvet, dont personne n'ignore plus qu'il a été appelé par la famille Peugeot pour prendre en main la destinée du groupe PSA. S'il n'a pas pris part aux conclusions de la présentation, Jacques Calvet va bientôt montrer qu'il les aurait certainement cautionnées. Par ses prises de position passionnées en défenseur de l'automobile française, l'emblématique patron de PSA va parvenir à faire du groupe un constructeur automobile de premier plan, tout en renforçant l'identité des deux marques. Partisan d'externaliser les petites séries vers des structures plus légères et plus souples que les lignes de grandes séries, il va mettre en œuvre par la suite une stratégie industrielle qui permettra à Heuliez de connaître sous son règne la période de coopération la plus fructueuse avec le groupe PSA. Le break BX va donc être le premier véhicule de moyenne série complet, entièrement assemblé et fini sur les chaînes de Cerizay, permettant à Heuliez de franchir le stade de constructeur à part entière. Il entre en production en mars 1985 pour une carrière qui va durer huit ans. Grâce à son niveau de qualité élevé, il va entraîner ensuite derrière lui le break Xantia qui prendra sa relève en 1995, alors que le break haut de gamme de la XM aura également été mis en fabrication en 1991 à Cerizay.



Le Puma présidentiel vient de se poser dans la cour de l'usine ; François Mitterrand est accueilli par le maire de Cerizay, Jean Grellier, Henri Heuliez et Gérard Quéveau. (Archives Heuliez)



La limousine R25 est présentée au chef de l'État en comité restreint, les journalistes n'ayant pas été autorisés à voir la voiture. (Archives Heuliez)

La limousine R25 et François Mitterrand

Grand brêle-bas de combat à l'usine de Cerizay le 3 novembre 1983. Le président de la République François Mitterrand est annoncé pour la fin de la matinée. Edith Cresson, alors en charge du ministère de l'Industrie et maire de Châtelleraut, a organisé pour le président un circuit en Région Poitou-Charentes où quelques visites de PME, dont celle du carrossier Heuliez, ont été planifiées. L'atterrissage du Puma présidentiel est prévu au milieu de la cour intérieure de l'usine, ce qui nécessite le dégagement de tous les véhicules neufs entreposés en attente de livraison. Le parcours du président dans divers bâtiments a été soigneusement préparé avec les différents conseillers de l'Élysée ; il doit se terminer par la visite des chaînes de montage de la division Automobile où un prototype de limousine R25 lui sera présenté.

L'objectif inavoué, visé par la Régie Renault avec son partenaire, est de réintroduire la marque à l'Élysée et il s'agit de tout mettre en œuvre pour réussir l'opération de séduction. La R25, restée cachée sous bâche dans un box confidentiel, est dévoilée hors de la présence des journalistes ; ceux-ci sont priés d'attendre à l'extérieur pendant cette présentation en comité très restreint. François Mitterrand s'installe à l'arrière de la voiture, et le responsable du Style en profite pour discuter goûts et couleurs avec le chef de l'État et lui faire des propositions pour la teinte extérieure et celle de la sellerie. En fait, la limousine présentée, bleu marine avec intérieur gris, lui convient très bien telle quelle.



Au début des recherches pour dériver un break de la BX, un parti pris différent de celui qui sera finalement retenu était de marquer la dissociation du volume arrière. Dans ce cas, il n'y a pas de volonté de masquer la conservation de la porte arrière de la berline, avec la chute prononcée du cadre de glace qui la caractérise. (Archives Heuliez)



L'habillage noir mat des cadres de portes et des montants permet l'intégration visuelle de la porte arrière de la berline, dont la ligne supérieure chute de manière accentuée. Le break Citroën BX est le premier véhicule de série entièrement conçu et fabriqué par Heuliez, qui passe du statut de carrossier à celui de constructeur à part entière. (Archives Heuliez)





Un des postes importants de la chaîne de production, les caisses peintes descendent à la rencontre des organes mécaniques. (Archives Heuliez)



La production des breaks BX a nécessité la création d'infrastructures d'expédition des voitures par le rail. Le parc se situe sur la commune de Clazay, à proximité immédiate de Cerizay. (Archives Heuliez)



Premier président du groupe PSA à visiter son fournisseur vendéen, Jacques Calvet découvre le 21 avril 1988 la dimension de l'entreprise. Cette visite a été organisée par son directeur de la Communication, Jean-Paul Cardinal, qui en a pris l'initiative. C'est sous le règne de Jacques Calvet que la coopération industrielle entre PSA et Heuliez sera la plus fructueuse. De gauche à droite, au premier plan : Gérard Quévéau, Jean Péronnin, Jean Bergognon, Jean-Paul Cardinal, Jacques Calvet, Jean-François Dossin, Xavier Karcher, Patrice Rouloin et Bernard Camp. (Archives Heuliez)



HEULIEZ DEUXIEME CONSTRUCTEUR FRANÇAIS D'AUTOBUS URBAINS.

Le changement de majorité intervenu en 1981 entraîne des conséquences importantes pour la société Heuliez Bus, créée en grande partie grâce au partenariat avec Mercedes. D'une part, le change entre le franc français et le Deutsche Mark devient défavorable et enchérit les châssis Mercedes ; d'autre part, la déferlante de matériel Mercedes Heuliez dans la plupart des grandes villes finit par faire réagir au plus haut niveau de l'État. Avec Charles Fiterman, cadre du PCF comme ministre des Transports, une politique de protectionnisme de l'industrie nationale s'instaure et de fortes pressions pour un rapprochement avec Renault Véhicules Industriels vont se manifester. Devant les risques qui menacent jusqu'à ses porte-

riariais avec les constructeurs nationaux, Heuliez va se soumettre aux directives gouvernementales. Un accord se concrétise ainsi en 1982 par une entrée discrète de Renault VI dans le capital d'Heuliez Bus à hauteur de 49 % par l'intermédiaire d'une société écran. Cet accord signifie la fin de la coopération avec Mercedes ; celle-ci s'arrête en 1985 et les bus urbains vont désormais utiliser des châssis et des mécaniques Renault. Avec les nombreux bouleversements industriels de la décennie, les charges qui pèsent sur les épaules de Gérard Quéveau se sont considérablement alourdies ; elles le conduisent à une nouvelle et sage répartition des responsabilités à la tête du groupe, et il confie la présidence des filiales Heuliez Bus et Heuliez Webasto à son fidèle second, Christian Chéron. Gérard Quéveau conserve la présidence de l'Automobile en s'appuyant sur Patrice Roulois et Bernard Comp.



De l'autobus articulé GX 187 à la limousine en passant par l'Alpine GTA, trois créations Heuliez parmi les plus marquantes de la décennie 1980. Exit les noms de tribus indiennes, mais on reste dans les références américaines ; la désignation des autobus Heuliez s'inspire désormais de celle de l'aéronautique. Le G, qui correspond à l'initiale de Gérard Quéveau, est suivi d'un X, comme les prototypes d'avions américains, et enfin d'un nombre qui se termine systématiquement par un 7, comme chez Boeing, correspondant à la capacité. (Archives Heuliez)



Heuliez est depuis 1965 un grand fournisseur de la Gendarmerie nationale. (Archives Heuliez)



Une gamme très complète d'autocars spécifiques est proposée aux différentes administrations pour le transport du personnel. Les véhicules destinés aux CRS et à la Gendarmerie nationale reçoivent une protection renforcée antibalistique. (Archives Heuliez)



Heuliez a été étudié un Scolair Bus dont la conception est très axée sur la sécurité, avec notamment la rapidité d'évacuation du véhicule par un toboggan arrière, et des hublots éjectables sur le toit du véhicule. (Archives Heuliez)

Présenté en 1982, le GX 97 reprend en grande partie les idées concrétisées dans le prototype de l'autobus futur. Il se présente avec une génération d'avance par rapport à ses concurrents, mais il ne va connaître qu'une diffusion limitée. Son architecture impose un moteur horizontal que seul Mercedes peut lui procurer, et le partenariat avec le constructeur allemand va prendre fin avec les pressions du nouveau pouvoir politique en place. (Archives Heuliez)



Grâce aux contrats permanents avec les autorités responsables des transports, les exploitants et les usagers, Heuliez Bus a développé une gamme complète d'autobus urbains couvrant l'ensemble des besoins. Du minibus GX 17 de vingt places au tribus GX 237 de deux cent cinquante places, en passant par l'autobus standard de cent places, le GX 107, et l'autobus articulé, le GX 187, d'une capacité de cent soixante places. (Archives Heuliez)



Vue de la chaîne de montage des autobus urbains de la nouvelle gamme GX, la nouvelle génération. (Archives Heuliez)

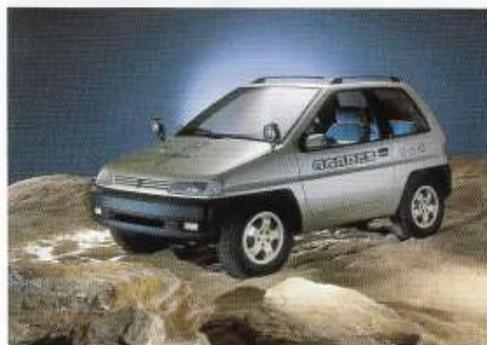
Au Style, changement d'hommes, changement de méthodes

À partir de 1985, Yves Dubernard ayant rejoint le groupe PSA, le service du Style change de pilote. C'est à un homme d'études que le fonctionnement du service est confié. De formation technique, Jean-Marc Guillez a été auparavant le premier à dompter l'outil CAO et à mettre ses compétences au service de la création. Sa maîtrise des différents logiciels va se révéler essentielle dans l'offensive qu'Heuliez se prépare à mener dans le développement des toits rétractables, ainsi que dans le domaine des voitures électriques. Jean-Marc Guillez va par ailleurs pérenniser les bonnes relations engagées par son prédécesseur avec les centres de design des constructeurs, en particulier celui de Peugeot, avec lequel un grand nombre de projets vont voir le jour.

Jean-Marc Guillez développe également les échanges avec les principales écoles de design ; de jeunes talents sont régulièrement accueillis pendant leur cursus pour des périodes de stages qui peuvent être de plusieurs mois, la diversité des projets traités à France Design contribuant à enrichir leur première expérience du terrain. Ce brassage permanent de jeunes en provenance d'écoles françaises comme Creapole ou l'Ensaama, l'antenne suisse de l'Art Center à Vevey, ou le College for Creative Studies de Detroit apporte en échange à France Design la fraîcheur d'une créativité qui n'est pas encore bridée par trop de connaissances techniques.



Rallongée de 235 mm et relevée de 150 mm par rapport à l'AX de base, l'AX Evasion offre une grande modularité qui permet d'emmener cinq adultes avec des places arrière additionnelles pour deux enfants. Les accès à l'habitacle sont différenciés entre les deux côtés : une seule grande porte côté conducteur, celle de l'AX trois portes, et deux portes côté droit, la porte avant étant celle de l'AX quatre portes. (Archives Heuliez)



Compte tenu du succès du Toyota RAV 4 deux portes, ce petit 4x4 plus citadin que véritablement hors-routeur, basé sur la plate-forme de la 205, aurait certainement trouvé sa clientèle. L'Agades est présenté au Mondial de Paris en 1989. (Archives Heuliez)



Sans du groupe oblige, Citroën a droit à son tour en 1990 à une proposition de 4x4 compact à vocation sports et loisirs, nos actuels SUV ou Sport Utility Vehicles. Le concept car reprend le nom donné en 1923 au véhicule de commandement de la première traversée du Sahara en automobile organisé par André Citroën. Il s'agissait à l'époque d'une autochenille 10 HP. (Archives Heuliez)

Pour le Scarabée d'or, Heuliez a utilisé la BX 4x4 réduite à 3,20 m. Le raccourcissement de la plate-forme et la réduction des porte-à-faux avant et arrière profitent aux aptitudes sur terrains accidentés. Pas de portières, mais des portillons pivotants donnent accès à l'habitacle, dont le garnissage fait appel à des toiles de coton facilement lavables de couleur sable. Un système ingénieux transforme instantanément la voiture en configuration 2 + 2. (Archives Heuliez)

L'art de recevoir chez Heuliez

En raison de sa situation géographique pénalisante, la société Heuliez a eu très tôt besoin de mettre des moyens en place pour faciliter les relations avec sa clientèle. Éloignée de 100 km des moyens de liaisons aériens et ferroviaires, Cerizay n'était pas particulièrement facile d'accès. Dans les années 1960, deux lignes mettent Nantes à une heure quarante de Paris et de Lyon, dans les Focker à hélices brouyants et vibrants d'Air Inter, avant que les Caravelle en fin de service ne les remplacent et fassent gagner une trentaine de minutes. Par le train, il faut de Paris près de trois heures pour rallier Poitiers ou Angers. Aussi, quelle que soit son importance, le client qui se rend chez Heuliez a droit à un chauffeur pour le reste du trajet. Déjà, à cette époque, le covoiturage est de règle et il peut arriver à un visiteur de voyager avec Henri Heuliez ou un membre de la famille.

Un déplacement professionnel à Cerizay est agrémenté de l'atmosphère doublement sympathique de l'entreprise familiale et du cadre d'une campagne particulièrement apaisante, encore plus appréciable pour celui qui arrive du tumulte parisien. Lors de la construction du centre de design, une héliportation est créée, principalement à l'époque en prévision des allers et retours fréquents des Écureuil de Renault et de l'Aérospatiale, mais en 1980 est créé l'aérodrome privé Henri-Heuliez avec une piste en herbe qui permet l'atterrissage d'avions d'affaires aux portes des sites de France Design et d'Heuliez Bus. La Région Poitou-Charentes intervient une nouvelle fois pour faciliter la vie de son constructeur automobile et contribue à la création cette piste, grâce aux actions conjointes du maire de Cerizay et conseiller régional Jean Grellier et d'Armelie Guimbertiere, députée européenne et conseillère de région. Cette première étape va immédiatement prouver l'utilité de cet aérodrome en permettant au président de PSA de consacrer une demi-journée à son principal fournisseur. Pour accommoder l'agenda surchargé de Jacques Calvet, en mai 1988, le Falcon 50 de PSA emmenant son président jusqu'à Nantes est relayé par un bimoteur Twinotter d'Air Vendée du groupe Dubreuil, qui se pose à dix minutes de Cerizay pour la visite de l'usine. Baptisé dans un premier temps "aérodrome Henri-Heuliez", la piste en herbe devient en 1995 l'aérodrome Mauléon-Bocage, et une piste en dur de 1 300 mètres avec balisage lumineux est créée pour l'atterrissage jour et nuit de jets privés (PSA/Dassault). Ainsi, les sites principaux d'Heuliez sont désormais à un coup d'ailes des quartiers généraux des constructeurs automobiles. Enfin, pendant son mandat de conseiller régional de 1992 à 1995, Gérard Quéveau s'est beaucoup battu pour que soit prolongée jusqu'aux portes de France Design l'autoroute E62 Nantes/Châtelleraup/Bressuire. En facilitant grandement les liaisons routières, le nouveau tronçon mis en service en 1999 contribue à rapprocher encore un peu plus Heuliez de ses clients.



(Archives Heuliez)



La Citella est présentée officiellement à la presse en octobre 1991. (Archives Heuliez)



La conception de la Citella permet d'envisager plusieurs types de carrosserie à vocations utilitaires ou de loisirs. (Archives Heuliez)



Visite du numéro 2 du groupe PSA, Jean-Yves Helmer, pour la présentation de la Citella finalisée à France Design en septembre 1991. De gauche à droite : Christian Chéron, Michel Forichon, Patrice Roulois, Albert Grosseau, Jean-Yves Helmer, Gérard Welter, Gérard Quéveau, Henri Novel, Bernard Camp, Jean-Marc Guillez, Christine Carlier. (Archives Heuliez)



Une expérimentation grandeur nature

Grâce à l'aide des ministères de l'Industrie et de l'Environnement, le groupe PSA va être, avec la collaboration d'Heuliez, le premier constructeur à proposer des voitures 100 % électriques. Un accord signé avec EDF débouche sur un test d'utilisation auprès de particuliers et d'entreprises. C'est à La Rochelle en 1993 que débute cette expérience destinée à analyser le comportement des usagers ainsi que les contraintes propres aux véhicules électriques. Le maire de La Rochelle, Michel Crépeau, veut faire de sa ville celle des technologies nouvelles, dans lesquelles il voit le moyen d'améliorer la qualité de vie des citoyens. Les préoccupations environnementales font partie de ses priorités (Michel Crépeau sera le premier ministre de l'Environnement) et il va faire de sa ville la première à accueillir une expérience de ce type. Des infrastructures sont mises en place pour faciliter l'usage de cinquante Peugeot 106 et Citroën AX électriques proposées en location et utilisables par carte magnétique, et qui disposent de places de stationnement réservées avec bornes de recharge. Ce système est en fait, vingt ans avant qu'il ne soit proposé dans la capitale, celui de l'Autolib. Le bilan de cette opération est très positif, il va démontrer que ce qui apparaissait il y a peu de temps comme une utopie se révèle une solution fiable qui permet d'aborder l'étape industrielle. Un contrat est signé avec Heuliez pour la fabrication des AX (bientôt remplacée par les Saxo) et des 106 élec-



triques en mai 1994. La ligne de production spécifique est inaugurée par le président Jacques Calvet qui tient à marquer l'importance qu'il donne à cet événement en se déplaçant à Cerizay avec ses directeurs des marques Peugeot et Citroën. Un centre technique PSA spécialement dédié aux voitures électriques est à son tour inauguré à Cerizay en septembre 1996. Chargé du suivi de la flotte des 106 AX et Saxo électriques construites dans l'usine Euro-Automobile d'Heuliez, ce centre comprend un service Qualité, un service après-vente, un service Méthodes fabrication, et un service Études.

Lors de cette inauguration, Bruno de Guibert, directeur de la Synthèse technique et du Style de Peugeot, souligne l'engagement d'Heuliez dans le développement de la voiture électrique, ainsi que celui des élus locaux qui ont permis l'édification du bâtiment grâce à des financements publics. La Région est effectivement toujours présente lorsqu'il s'agit de soutenir le développement de compétences techniques et industrielles autour de son pôle principal que représente Heuliez. En 1996, la Région Poitou-Charentes met d'ailleurs en place un nouveau programme pour étudier les avantages et les progrès techniques d'un véhicule électrique équipé d'un moteur à courant alternatif et d'une batterie lithium-carbone, sur la base d'une Peugeot 106. C'est le programme Vedelic, qui va tester trois véhicules démonstrateurs sur une durée de quatre ans, Heuliez étant l'architecte de ce projet qui réunit PSA, Leroy-Somer et Sagem.

À la suite de l'expérience d'utilisation en vraie grandeur de La Rochelle, six mille cinq cents voitures électriques vont être fabriquées pour PSA sur cette chaîne de production spécifique d'Euro Automobiles. (Archives Heuliez)

Jacques Calvet se déplace une deuxième fois chez Heuliez le 9 mai 1994 pour l'inauguration de la ligne de fabrication des AX et des 106 électriques. Il est accompagné des directeurs des marques. De gauche à droite : au premier plan, Frédéric Saint-Gérons, Jacques Calvet et Gérard Quéveau ; en arrière-plan, Xavier Karcher et au fond Jean-Yves Helmer. (Archives Heuliez)





Roland Peugeot a régulièrement témoigné son soutien à Gérard Quéveau. En 1995, il est venu visiter les installations d'Heuliez, accompagné de son fils Éric. Les programmes de voitures électriques se déroulent sous la responsabilité de Paul Quéveau (à gauche sur la photo). (Archives Heuliez)



La Citroën Saxo et la Peugeot 106 en version électrique. (Archives Heuliez)



La commercialisation de voitures électriques est un événement stratégique pour le groupe PSA. Bruno de Guilbert, directeur de la Synthèse technique et du Style Peugeot, inaugure à Cerizay en 1996 un centre technique spécialement dédié aux voitures électriques. De gauche à droite : Henri Novot, Louis-Marie Marolleau, président de la communauté de communes du Nord Deux-Sèvres et maire de Mauléon, Jean Griellier, vice-président, conseiller régional et maire de Cerizay, Paul et Gérard Quéveau, Bruno de Guilbert, Robert Meurisse, responsable du centre, et Daniel Leroux, directeur du centre technique PSA de Carrières-sous-Poissy. (Archives Heuliez)



LA ROUTE VERS LES COUPES CONVERTIBLES

Les années 1990 vont également emmener Heuliez vers un nouveau défi industriel, qui se concrétisera à la fin de la décennie avec la convergence de deux objectifs pour le groupe PSA et son partenaire. Pour le constructeur, assurer l'alimentation des chaînes de montage de Cerizay après l'arrêt programmé des productions des breaks Xantia et XM mobilise toutes les énergies pour trouver de nouvelles fabrications et, chez PSA, inscrire un véhicule niche dans son plan produit fait partie des volontés de la direction. Une étude est en cours chez Peugeot au début de l'année 1992; elle est assez prometteuse pour que le président de PSA, Jacques Calvet, donne le feu vert au lancement d'une étude d'industrialisation. Il s'agit d'un concept de petit spider équipé d'un toit articulé qui s'escamote derrière les sièges avant; il est basé sur la plateforme de la 106, mais son style extérieur ne reprend aucun élément de la berline.

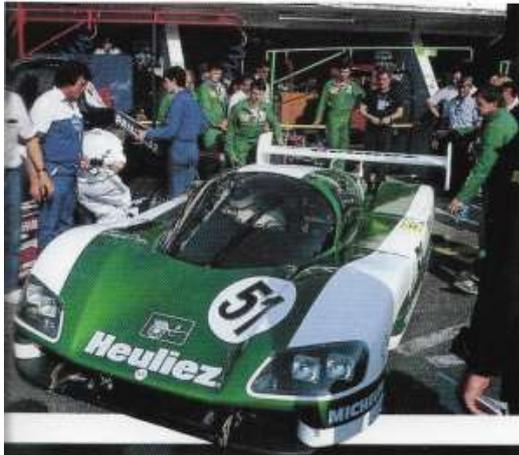
Heuliez est consulté pour son expertise dans le domaine des toits ouvrants, mais le projet transporté en avril à France Design est arrêté fin juillet dans la déception générale. La motivation pour ce type de véhicule n'est pas qu'exacerbée et l'idée va faire son chemin, ce projet ayant permis d'ouvrir chez Peugeot la voie du coupé cabriolet, concept qui appartient au patrimoine de la marque depuis 1935 avec la 401 Éclipse. Chez Heuliez, battre le fer tant qu'il est chaud est un principe que Gérard Quéveau va mettre une nouvelle fois en application; il pressent l'engouement que peut susciter une telle formule, offrant les avantages d'un coupé et d'un cabriolet réunis, sans les inconvénients de ce dernier (exposition au vandalisme, inconfort sonore fermé, sentiment de moindre sécurité), et il décide de réaliser un concept car synthétisant l'état des recherches menées à ce jour à France Design sur ce thème. Au même moment, un contact inattendu va lui permettre de conjuguer la réalisation de ce concept car dans un délai record, avec la création d'un deuxième centre de style dans la capitale du style automobile, Turin.



France Design a été impliqué dans l'étude de faisabilité du premier véhicule niche envisagé par Peugeot en 1992 sous l'ère de Jacques Calvet. Sous le nom de code "projet S16", ce petit spider à toit escamotable, basé sur la plate-forme de la 106, a ouvert la voie à la 206 CC. (Archives Heuliez)



Le maquetage fonctionnel du toit articulé réalisé sur une caisse de Peugeot 106. Le toit et la lunette arrière basculent derrière les sièges avant. (Archives Heuliez)



Le 11 juin 1988, Vincent Soudignac, ingénieur chez Peugeot et deuxième pilier de l'équipe WM, libère du stand la numéro 51 qui s'apprête à prendre le départ des 24 Heures du Mans et à y battre un record de vitesse historique : Roger Dorchy atteint 405 km dans la ligne droite des Hunaudières ! La voiture, aujourd'hui conservée dans le musée d'Heuliez, a été inscrite en mars 2010 à l'inventaire des monuments historiques. (Archives Heuliez)



Aux 24 Heures du Mans en 1995, deux WR sont en pole position. (Archives Heuliez)



Gérard Welter et l'une de ses barquettes avant le départ des 24 Heures du Mans en 1994. (Archives Heuliez)



Le team Attelage Citroën Heuliez est créé en 1984 avec le soutien de Georges Falconnet, directeur commercial et de la Communication de Citroën. (Archives Heuliez)



**Sauvage
le Team Attelage Citroën Heuliez!**



Patrick Rebulard ne choisit pas au hasard ses terrains d'entraînement et nous donne l'occasion de belles images. (Archives Heuliez)

Les études aérodynamiques : le partenariat avec le CSTB

Avec le développement des consultations dans le domaine du style, qui s'est amorcé dès le début des années 1970, la nécessité de disposer de moyens d'essais aérodynamiques s'est vite imposée pour Heuliez. C'est à l'occasion de l'étude de l'autobus futur en 1977 que les relations avec une soufflerie située à Nantes ont débuté. Un certain nombre de dispositifs imaginés par le Style et le bureau d'études, tels que les cache-roues dessinés à préserver la propreté de l'autobus, nécessitaient une validation par des essais physiques. Ceux-ci ont été effectués dans la soufflerie du CSTB (Centre scientifique des techniques du bâtiment), dédiée à l'époque à l'étude des phénomènes aérodynamiques liés à l'urbanisme (analyse et caractérisation des sollicitations auxquelles sont soumis les ouvrages). Son directeur, Jacques Gardmer, docteur ès sciences, et les dirigeants d'Heuliez ont immédiatement vu l'intérêt d'un partenariat, et celui-ci s'est révélé extrêmement bénéfique pour les développements de cette soufflerie. Le ministère de l'Équipement, ne jugeant pas suffisante son activité exclusivement centrée sur le bâtiment pour justifier l'extension de ses capacités, a vu d'un très bon œil le rapprochement du CSTB avec son voisin de l'automobile. La décision du financement des investissements s'en est trouvée grandement facilitée. Une veine à haute vitesse est ainsi mise en service, elle permet de tester le comportement aérodynamique des véhicules à une vitesse supérieure à 83 m/s (300 km/h). La société Heuliez, pour sa part, a financé les équipements spécifiques à l'automobile tels que la table tournante et la balance dynamométrique. Rebaptisé "soufflerie Jules-Verne" en 1988, cet outil est aujourd'hui l'un des plus performants au monde en matière d'aérodynamique et d'aérothermique, et réalise des essais pour l'automobile, l'aéronautique et le ferroviaire, en offrant des possibilités de simulations de conditions climatiques extrêmes. À titre indicatif, c'est dans la soufflerie Jules-Verne qu'a été mise au point la WM qui a battu le record de vitesse homologué à 405 km/h aux 24 Heures du Mans en 1988. La stabilité de la voiture était telle qu'elle était en mesure de dépasser cette vitesse en toute sécurité. Avec les remarquables moyens d'essais et les équipes scientifiques du CSTB, Heuliez dispose d'un atout important dans les phases d'études pour obtenir sur ses productions des critères de qualités aérodynamiques et aéroacoustiques élevés. En 1998, Jacques Gardmer a œuvré avec succès pour la sauvegarde et la réhabilitation de la soufflerie Eiffel qui était vouée à disparaître. Ce véritable monument historique est aujourd'hui classé.



Vue aérienne de la soufflerie Jules-Verne de Nantes. (Archives Heuliez)

LES FABRICATIONS ET PROJETS MARQUANTS DES ANNÉES 1990

La Raffica II

En 1993, le spider Raffica est représenté au Salon de Genève et, s'il ne semble avoir changé que de couleur et de museau, il a reçu une modification qui donne bien plus de sens à sa réapparition. En fait, Heuliez montre qu'il travaille sérieusement sur les principes d'escamotage du toit. Pendant l'année, le toit monopièce du spider s'est scindé en deux éléments articulés, et seule la lunette arrière bascule derrière les sièges avant, le toit venant ensuite refermer son logement.

La Renault Long Cours

En 1993, un projet donne l'occasion d'une nouvelle collaboration avec Patrick Le Quément, qui a fait entrer Renault dans une ère nouvelle en prenant la direction du Design en janvier 1988. Ardent combattant du conformisme, il mène à cette période une exploration approfondie sur l'avenir du haut de gamme. Chez Renault, c'est la version biturbo de la Safrane qui, avec son V6 de 260 ch et sa trans-



La veine haute vitesse permet de tester le comportement aérodynamique des voitures jusqu'à 300 km. (Archives Heuliez)



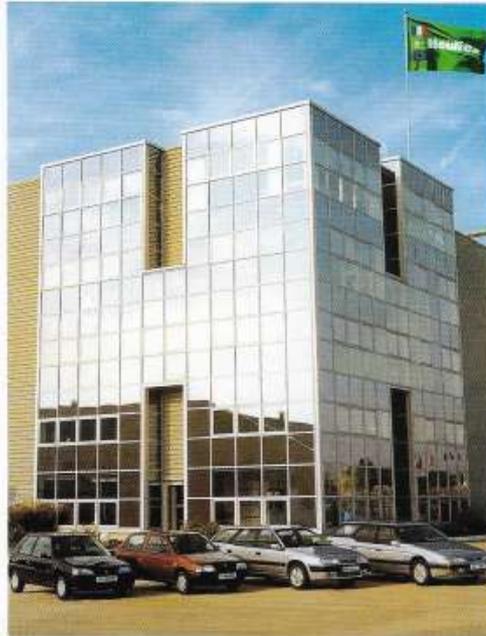
En découvrant la ZX, Heuliez propose à Citroën un modèle absent de sa gamme depuis l'extinction de la DS. Le prototype réalisé est conforme au dessin d'origine et présente des proportions équilibrées. (Archives Heuliez)





La ligne de finition des breaks Xantia. (Archives Heuliez)

En 1993, l'usine de production de Cerizay, entièrement dédiée à la fabrication de voitures complètes pour les constructeurs, prend le nom d'Euro Automobiles Heuliez. Jean-Pierre Raffarin, président de la Région Poitou-Charentes, Dominique Pallé, député des Deux-Sèvres, Jean Grellier, maire de Cerizay, ainsi que d'autres personnalités, inaugurent le 2 juillet 1993 le nouveau siège de l'entreprise, qui dresse fièrement son cube de verre en forme de H à l'angle des chaînes d'assemblage. (Archives Heuliez)



Après la BX et la XM, la Xantia est le troisième break Citroën industrialisé et produit par Heuliez. (Archives Heuliez)



Le 22 janvier 1996, Jean-Pierre Raffarin, président de la Région Poitou-Charentes, organise pour Heuliez une visite du président de la République Jacques Chirac, à sa droite, Gérard Quéveau. (Archives Heuliez)

Janvier 1996 : Jacques Chirac visite Heuliez

Après le général de Gaulle et François Mitterrand, Jacques Chirac est le troisième président de la République à se rendre à Cerizay. Comme son prédécesseur, il vient spécialement pour visiter le constructeur automobile vendéen, et c'est non pas accompagné de son ministre de l'Industrie qu'il fait le déplacement, mais invité par Jean-Pierre Raffarin, alors président de la Région Poitou-Charentes. La visite se déroule dans une atmosphère on ne peut plus décontractée et se clot par un déjeuner très convivial au restaurant de l'entreprise, où le chef a prévu au menu l'incontournable tête de veau, accompagnée de bière Corona. Et si la table comprendrait précisément dix-neuf couverts, ce n'était pas totalement dû au hasard !



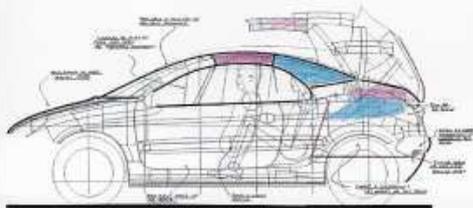


LA GENÈSE DE LA 206 CC

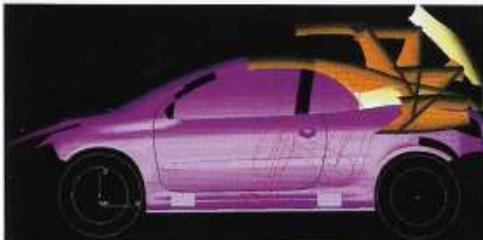
C'est en juillet 1996 que prend forme un projet qui va devenir le premier véhicule niche de Peugeot. À cette époque, le centre de style Peugeot communique à France Design la définition numérique de la T1, nom de code de la future remplaçante de la 205, afin de travailler sur la version sport. Il apparaît vite à tous ceux qui chez Heuliez ont en tête le concept de toit escamotable que la T1 pourrait donner le jour à un séduisant coupé cabriolet. Au Style, Jean-Marc Guillez est le premier à s'en convaincre, avec quelques esquisses à partir desquelles il trace immédiatement en CAO une cinématique de repliage de l'ensemble toit-coffre. Cet embryon d'étude semble assez prometteur pour que Jean-Marc Guillez le montre au designer de Peugeot chargé de suivre le travail en cours sur la version sport. L'information remontée à Gérard Welter amorce un début d'échanges ; ils commencent par l'envoi au centre de style Peugeot d'une maquette en deux dimensions matérialisant l'escamotage du toit-coffre au moyen de pièces mobiles.



C'est souvent à partir d'un simple sketch que le potentiel d'une idée se révèle. Ce tout premier dessin de profil de Jean-Marc Guillez a été le point de départ du projet de coupé cabriolet sur la 206. (Archives Heuliez)



Ce dessin d'études montre le principe de repliage du toit à partir d'une habitabilité 2 x 2. (Archives Heuliez)

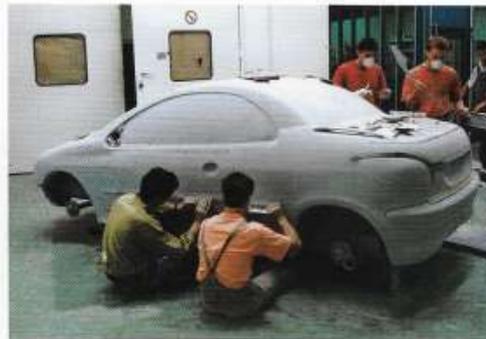


L'utilisation de la CAO permet de préciser rapidement le dimensionnement et le mouvement de chaque élément de l'ensemble toit-coffre. (Archives Heuliez)

Ce maquettage motorisé électriquement, léger mais très parlant, est mis en évidence dans la salle de présentation du Style de La Garenne-Colombes. Ce lieu hautement confidentiel, où s'oriente et se décide le style des futures Peugeot, est quotidiennement fréquenté par les états-majors. Le maquettage en question éveille d'abord la curiosité, chacun venant appuyer sur le bouton commandant le fonctionnement du dispositif. L'idée illustrée par ce moyen ludique suscite finalement suffisamment d'intérêt pour qu'une maquette, en volume cette fois, soit ensuite réalisée à France Design. Elle est présentée chez Peugeot en janvier 1997. Les stylistes commencent alors à esquisser autour de ces éléments concrets ce que pourrait donner la métamorphose de la 206 en coupé cabriolet, travail où style et technique sont intimement liés et qui se fait en étroite collaboration avec le Style Peugeot. En juin 1997, le projet aboutit à une synthèse extrêmement réduisante, et la décision est prise de réaliser un concept car qui pourrait annoncer le lancement de la berline 206 à l'occasion du Salon de Genève 1998 sans en dévoiler entièrement le style. En toute logique, c'est France Design qui va prendre en charge l'opération, avec l'assistance technique et stylistique de Peugeot.



Cette maquette en deux dimensions a permis de visualiser par un moyen simple la cinématique de repliage des éléments du toit dans le coffre. Elle constitue une aide précieuse pour la suite de la démarche. (Archives Heuliez)



Directement issue de la définition numérique, une maquette est usinée et subit un léger ponçage afin d'effacer les crêtes de fraisage avant le passage en peinture. (Archives Heuliez)



L'image numérique est heureusement là pour reconstituer un moment rarement possible à la fin d'un projet ; l'équipe réunie autour du fruit de longues journées (et de nuits !) de travail intense. (Archives Heuliez)



La future 20 Coupé au stade de la finition donne lieu à un important déplacement des responsables du Style et du Produit de Peugeot. De gauche à droite, le pilote du Falcon 50 de Peugeot, Gérard Quéveau, Michel Rougé, Jérôme Griffart, Antoine Genin, Murat Günak, Gérard Welter et Vahé Boukloukian. (Archives Heuliez)



À son retour d'Afrique où le reportage des photos officielles a été réalisé, le concept car 20 Coupé va faire sensation lors de sa présentation début mars 1998 au Salon de Genève. (Archives Heuliez)



Mise en scène avec le Rafale de Dassault pour les photos du dossier de presse, la Pregunta ne renie pas sa source d'inspiration. (Archives Heuliez)



En 1999, Heuliez réalise un coupé sur mesure et un coupé convertible sur des Bentley pour la collection du sultan de Brunei. (Archives Heuliez)



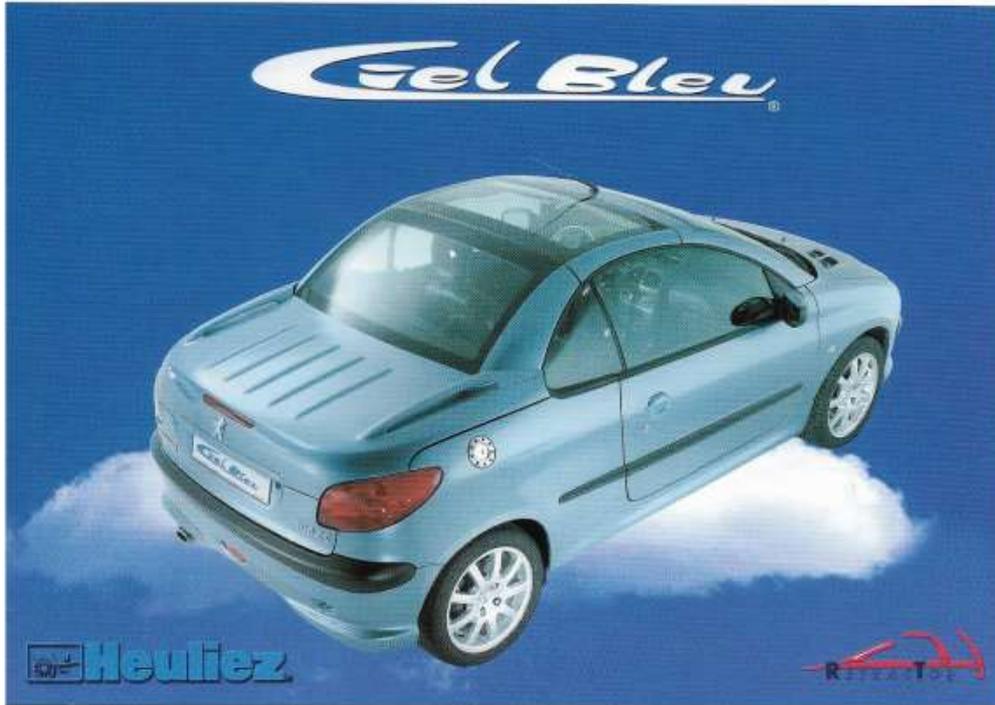
La gamme des Access Bus, lancée en 1996, apporte encore une amélioration au niveau de l'accès, d'où son appellation. Un système d'abaîssement de 80 mm supplémentaire complète la disponibilité d'un plancher ultra-bas qui élimine la présence de marche. Le passage du trottoir à l'autobus devient idéal pour les landaus ou les personnes à mobilité réduite. (Archives Heuliez)



Toujours à la pointe de la technique, la gamme des autobus urbains Heuliez est la première en France à adopter l'Inox pour l'intégralité de son ossature et les matériaux composites pour l'ensemble de la carrosserie. (Archives Heuliez)



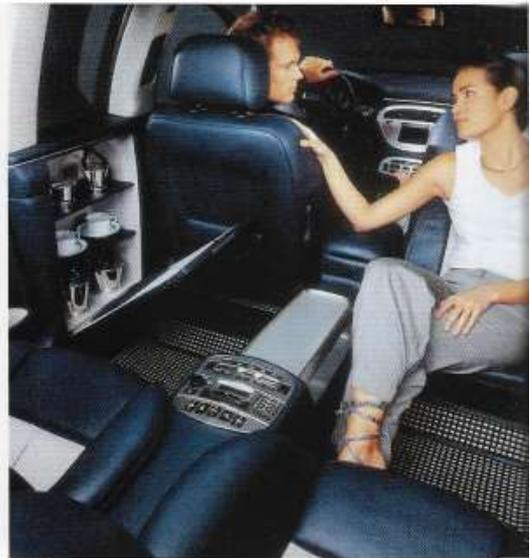
Les espaces de dégagement et les grandes plates-formes situées face aux portes centrale et arrière assurent aux passagers une fluidité de circulation appréciable. L'intérieur des Access Bus offre une ambiance lumineuse et conviviale. (Archives Heuliez)



Le passage du concept car à la voiture de série s'est fait pour la 206 CC sans aucune évolution de style perceptible, démontrant le niveau très abouti de l'étude en amont de l'adaptation du toit-coffre escamotable sur la voiture. Lancée en fin d'année 2000 et élue cabriolet de l'année en 2001, la 206 CC sera le cabriolet le plus vendu en Allemagne. C'est la première fois qu'une voiture française est première dans sa catégorie sur le marché allemand. (Archives Heuliez)



Au Salon de Genève 2001, Ratan Tata est en visite sur le stand Heuliez qui a réalisé pour le constructeur indien le prototype 4x4 safari exposé au même Salon. (Archives Gérard Queveau)



Hermès a été associé au traité de l'intérieur, qui atteint un niveau de raffinement et de qualité d'exécution exceptionnel. (Archives Heuliez)



Après sept ans de sommeil dans le garage de l'Élysée, la 607 Palatine fait sa première sortie le 16 mai 2007. En la choisissant pour descendre les Champs-Élysées, le président Sarkozy lui permet de faire une courte apparition. Le camion qui l'a déposée place de l'Étoile la rechargera aussitôt au rond-point des Champs-Élysées. (© Nicolas Marques/KR Images Presse)



Les premiers sketches de recherche du coupé cabriolet Opel Tigra partent sur l'hypothèse d'une reconduction de la partie avant de la berline, voie qui sera rapidement abandonnée au profit d'une carrosserie entièrement nouvelle. (Archives Heuliez)

LES CHALLENGES DE L'OPEL TIGRA TWIN TOP

C'est lors du Salon de Genève en mars 2001 qu'a lieu le premier contact avec Opel pour l'étude d'un cabriolet à toit dur. Bernard Girard, le responsable commercial en charge de la promotion des Retractable Top, reçoit sur le stand Heuliez le chef de projet de la future Opel Corsa, rencontre à la suite de laquelle une première étude est présentée chez Opel en août 2001. Celle-ci propose deux alternatives : une version 2+2 et une simple deux places. Le projet s'engage, en collaboration avec le Style Opel, sur une voiture dérivée de la berline Corsa dont elle reprend toute la partie avant. La maquette réalisée sur ces bases n'est pas jugée assez sexy par Carl Peter Foster, nouveau patron d'Opel, venant de BMW (devenu depuis président du groupe automobile indien Tata, de la Nano à la Jaguar I), et la décision de s'orienter vers une voiture totalement nouvelle va finalement être prise. Les négociations pour le développement et la fabrication de la voiture par Heuliez sont entièrement menées par Paul Quéveau avec les dirigeants d'Opel.

Après avoir fait ses classes en tant que responsable des programmes de voitures électriques PSA, Paul Quéveau s'est intégré en douceur dans l'entreprise. En s'imposant progressivement par ses qualités personnelles, il est arrivé naturellement à la tête de l'entreprise sous la présidence de son père qui, bien qu'ayant pris un certain recul, demeure pour lui le meilleur conseiller. En février 2002, Paul Quéveau obtient d'Opel la commande du développement et de l'industrialisation de la voiture, programme qui va représenter de nouveaux et ambitieux challenges pour Heuliez. Le périmètre des prestations est en effet beaucoup plus large que pour la 206 CC puisqu'il comprend cette fois les études de faisabilité, le style, le développement complet du produit, les simulations numériques, la réalisation des prototypes, les essais et homologations, dans un planning de vingt-sept mois entre la lettre d'intention et le démarrage série.

L'industrialisation comprend l'emboutissage des pièces de carrosserie spécifiques, l'assemblage de la coque, la cataphorèse et la peinture, le montage final du véhicule, les essais et les contrôles qualité. La cadence maximale prévue est de deux cent dix voitures par jour. Les premiers cabriolets baptisés Tigra Twin Top sortent des chaînes de production d'Euro Automobiles de Cerizay juste avant l'arrivée de l'été 2004, ce qui représente en matière de délais une nouvelle prouesse.



En images de synthèse, le projet s'oriente vers un style spécifique. (Archives Heuliez)



Au début du mois de juin 2004, après vingt-sept mois de gestation, la Tigra Twin Top est devenue réalité et sera flue à son tour cabriolet de l'année. (Archives Hauliez)



Sur les bases des Renault Kangoo et Scénic, les Cleanova II et III démontrent l'adaptabilité de la technologie à tout type de véhicule. (Archives Heuliez)



Au Mondial de Paris 2004, Nicolas Sarkozy et Louis Schweitzer sur le stand Heuliez. (Archives Heuliez)



Serge Dassault répond à la presse. (Archives Heuliez)



Le président Jacques Chirac s'est intéressé aux Cleanova lors de sa visite au Mondial. (Archives Heuliez)

LA SAGA DES COUPÉS CONVERTIBLES ÉTUDIÉS PAR HEULIEZ



Au Mondial de Paris 2000, Heuliez présente une version coupé convertible de la BMW série 3 avec une solution de cinématique différente de celle de la 206 CC. La lunette arrière ne bascule pas, mais coulisse, et le toit en se repliant vient épouser sa forme, réduisant de ce fait l'encombrement de l'ensemble dans le coffre. (Archives Heuliez)



Au Salon de Francfort 2001, Heuliez dévoile un prototype de coupé convertible quatre places. La Mercedes CLK a été choisie pour cette nouvelle démonstration de savoir-faire ; elle est équipée d'un toit escamotable sophistiqué baptisé Retractable, qui présente comme principal avantage un encombrement extrêmement compact une fois replié. (Archives Heuliez)



Afin de préserver les prestations du coupé d'origine en ce qui concerne le style, l'habitabilité et le volume du coffre, le système fait appel non plus à deux mais à quatre éléments mobiles. En se repliant, le toit et la lunette arrière viennent parfaitement se positionner l'un sur l'autre en prenant un minimum d'espace dans le coffre. Les custodes dissociées de la lunette se rangent latéralement. Dès début de la décennie, Heuliez a déjà déposé une quarantaine de brevets innovants sur les systèmes Retractable. (Archives Heuliez)

Heuliez avait fait une étude poussée jusqu'à la réalisation d'un prototype pour la 307 CC. Le principe du toit-coffre était similaire à celui de la Mercedes CLK. Peugeot n'a pas donné suite à cette proposition et a confié la fabrication des modules de la 307 CC en Allemagne à Magna. (Archives Heuliez)



L'importance du rôle joué par Heuliez dans le développement des cabriolets à toits durs dans le monde apparaît à travers le nombre de prototypes réalisés autour de ce thème au cours de la décennie. Que ceux-ci correspondent à des recherches d'améliorations ou de déclinaisons des systèmes, ou à des consultations officielles des constructeurs, ils démontrent un savoir-faire unique et une avance incontestable d'Heuliez dans ce domaine. En signant en 2006 des accords avec ASC (American Sunroof Company),

le grand spécialiste américain du cabriolet toisé, Heuliez espère développer son système Rétractop en Amérique du nord, tout en offrant à son homologue d'être représenté en Europe, les deux entreprises trouvant dans cette association une complémentarité de produits. En 2007, c'est avec le constructeur chinois Chery qu'Heuliez signe un contrat pour le développement et la production en Chine des modules destinés au premier coupé convertible chinois.



En 2002, Nissan fait appel à Heuliez pour l'étude complète d'un coupé convertible sur la Micra, de la création du style à la réalisation du prototype. Comme la Peugeot 206 CC, la Nissan Micra se présente comme une 2 + 2. La version de production est présentée en juin 2005, mais Nissan a retenu le carrossier Karman pour la fabrication des modules qui sont fournis à l'usine d'assemblage britannique de la Micra. (Archives Heuliez)



La Spider Kia KCV



Quelques traits sur une feuille de papier suffisent quelquefois au designer pour exprimer l'essentiel d'une idée. Le thème de la Kia KCV est tracé dans ce croquis spontané. (Archives Heuliez)

La construction du concept car a fait appel à l'utilisation du carbone pour la coque et les éléments du toit, si-déroulé en cours d'ajustage. (Archives Heuliez)





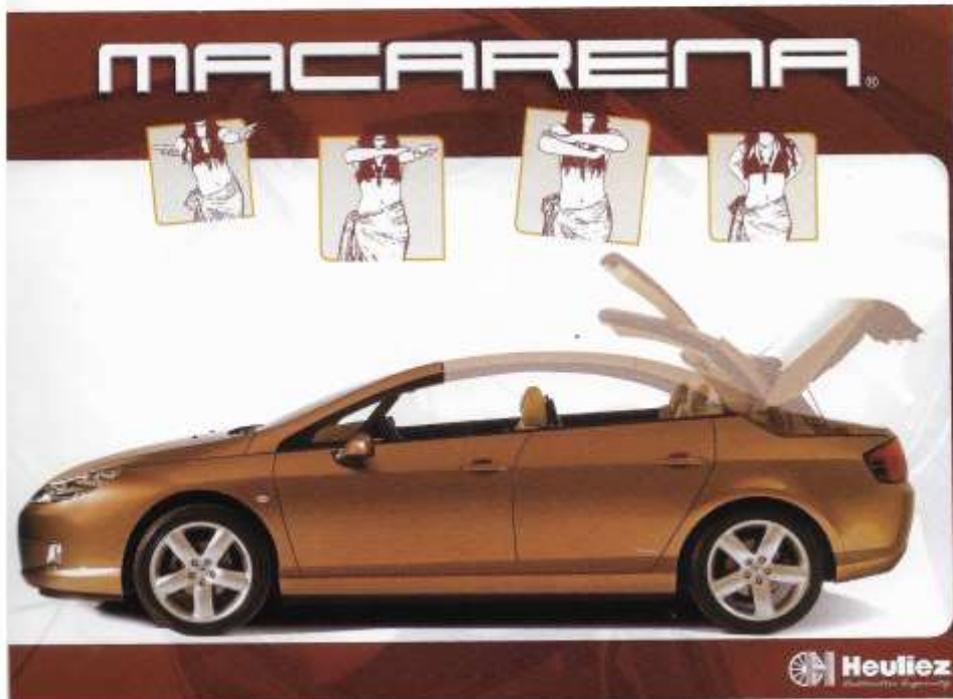
Le toit est constitué de trois panneaux de verre qui coulissent et se superposent à la lunette arrière. Ils assurent également la fonction de toit ouvrant, les trois éléments pouvant être actionnés indépendamment. (Photo Roger Guiyot)



Le bouclier et les ailes avant sont, avec le capot, les seuls éléments conservés de la 407. On comprend mieux l'importance des changements qui ont nécessité de repartir d'un modèle complet et non de modifier directement une caisse de berline. (Photo Roger Guiyot)

En configuration fermée, le nouveau équilibre que trouve la Macarena dans cette transformation est loin de dénaturer le style dynamique de la 407 et en accentue même la fluidité. (Photo Roger Guiyot)





(André Heuliez)

L'APRÈS-TIGRA : LE CIEL S'ASSOMBRIT

Présentée avec trop d'optimisme par Opel à son lancement comme "l'ami 200 CC", la Tigra Twin Top, en invitant le marché plus limité des citadines deux places, ne va pas rencontrer le même succès ; sa cadence de fabrication suit une inquiétante courbe qui va descendre régulièrement, et passer de presque quinze mille voitures produites en 2004 à seulement huit mille huit cents en 2008. L'étude de sa remplaçante a été engagée dès 2004 à France Design ; elle chevauche un peu plus tard une autre étude qui doit correspondre pour Opel à une offre différente, en la proposant cette fois sur la base de l'Astra quatre places. La première étude est d'ailleurs abandonnée au profit de l'Astra sur laquelle Opel va donc élaborer son prochain coupé convertible. Le système proposé par Heuliez marque de nouveaux progrès en ce qui concerne la compacité des éléments du toit lorsque ceux-ci viennent se loger dans le coffre, apportant ainsi une augmentation significative de son volume utile. Les productions de ce futur véhicule en feront le plus performant de sa catégorie. Malheureusement, cette étude arrivée pour être à maturité n'aura pas de suite pour Heuliez, car Opel décidera d'assembler la future Astra Twin Top sur les chaînes de la GM à Amiens. L'enquêteuse s'installe à Cerizay où aucun véhicule ne se profile à l'horizon pour alimenter les chaînes d'Euro Automobiles, lorsque l'heure

de l'arrêt de production de la Tigra aura sonné. Il est clair que le vent a tourné, l'époque des petites et moyennes séries fabriquées à l'extérieur des constructeurs est passée, et ceux-ci réintègrent break coupés ou cabriolets sur leurs lignes de production. Les progrès impressionnants de l'informatique permettent désormais de gérer sur une même ligne aussi bien les variantes de carrosseries que des modèles très différents. Les difficultés des principaux acteurs confirment cet état de fait : Pininfarina, Bertone ou Karmann vont connaître eux aussi de graves difficultés, la stratégie de spécialisation d'Heuliez dans les toits rétractables ne va pas non plus trouver d'appui, bien au contraire, PSA, après avoir choisi le concurrent allemand CTS (racheté par Magna) pour la production du toit-coffre de la 307 CC, pour laquelle Heuliez avait réalisé un prototype, décidera de fabriquer la 207 CC dans l'usine de Villaverde, fermant ainsi la porte à son partenaire qui l'a pourtant aidé à se faire une place enviable sur ce marché en plein essor. La situation avec Renault n'est guère plus satisfaisante ; après avoir fait travailler Heuliez en concurrence avec deux équipementiers allemands pour le coupé convertible Mégane, il retient son concept breveté plus ingénieux, mais en confie la production à Karmann. Le carrossier allemand déposera le bilan avant Heuliez et sera finalement racheté par Volkswagen. L'avenir s'assombrit pour l'entreprise qui avait surmonté jusqu'alors toutes les crises de l'industrie automobile depuis l'après-guerre.

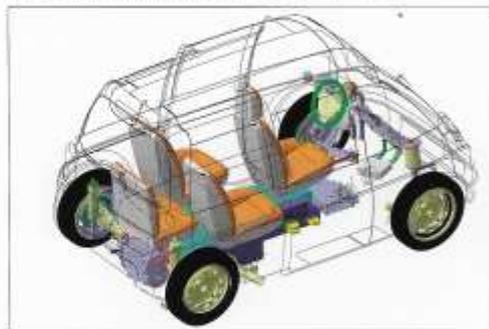
LA FRIENDLY : LE PROJET DE LA DERNIÈRE CHANCE

C'est sur un projet de voiture électrique que vont reposer tous les espoirs de maintenir l'emploi chez Heuliez qui a vu, après une succession de plans sociaux, ses effectifs se réduire à mille personnes. Le Salon de Genève de 2008 joue le rôle de déclic pour réactiver un programme de recherches laissé en standby et qui est clairement plus que jamais à l'ordre du jour ; une filiale Heuliez électrique apportant le nom et les brevets est créée dans cette perspective. Après deux décennies d'expérience dans ce domaine, on a chez Heuliez une véritable culture de la voiture électrique. Le cahier des charges de ce qui devait être le moyen de transport le mieux adapté aux nouvelles exigences de la vie moderne a été nourri par les travaux menés régulièrement sur le sujet à France Design. Ceux-ci vont donner naissance à la Friendly, sur laquelle vont reposer tous les espoirs d'alimenter le plan de charge de l'entreprise pour les années à venir. Déjà en 1990, un projet avait été élaboré sur un véhicule de dimensions très réduites ; il va servir de base à l'étude de la Friendly, qui va en reprendre les points forts. L'idée directrice est de créer un véhicule hors stratégie des constructeurs, faisant appel à des solutions originales en relation avec la révolution imposée par la demande de véhicules propres.

Étudiée pour la ville et sa périphérie, la Friendly est une voiture électrique à gabarit réduit, à usage public ou privé, simple dans sa conception, sa fabrication et son utilisation, mais ayant une forte identité et offrant une conduite ludique. Véhicule à usage multiple par excellence, il propose trois places avec 400 litres de coffre ou une capacité de chargement d'un mètre cube dans le cas d'une vocation utilitaire. Cette offre à géométrie variable doit permettre une réduction des coûts par effet de volume en intéressant les flottes ou les réseaux de libre-service. L'architecture et le design originaux de la Friendly résultent d'une approche essentiellement fonctionnelle. La prise en compte de problèmes tels que la maniabilité et l'accès à l'habitable dans des conditions d'espace réduit a débouché sur un véhicule à trois places de 2,80 m de long, le poste de conduite étant en position centrale, l'accès est optimisé par des portes coulissantes dont le débattement se fait sans dégagement de la largeur du flanc ; celui-ci présente à cet effet une resserée de volume. Les ambitions d'Heuliez sont de produire en série le véhicule et de le commercialiser sous sa propre marque, à un prix inférieur à 12 000 euros au début de l'année 2010. Cette fabrication permettrait de maintenir quatre cents emplois à Cerizay. Le concept car Friendly est présenté au Mondial de Paris à la fin du mois de septembre 2008.



En 1994, Heuliez commence à réfléchir à un mode de transport urbain individuel ; on imagine à France Design le TPVU (Très petit véhicule urbain), assez compact pour être transportable de ville à ville par TGV. (Archives Heuliez)



La combinaison poste de conduite central-portes coulissantes rend la sortie aisée indifféremment de chaque côté du véhicule ; c'est un avantage non négligeable en ville. L'encroisement plus important des passages de roues avant, rendu possible par la conduite centralisée, permet en outre d'optimiser le rayon de braquage. (Archives Heuliez)

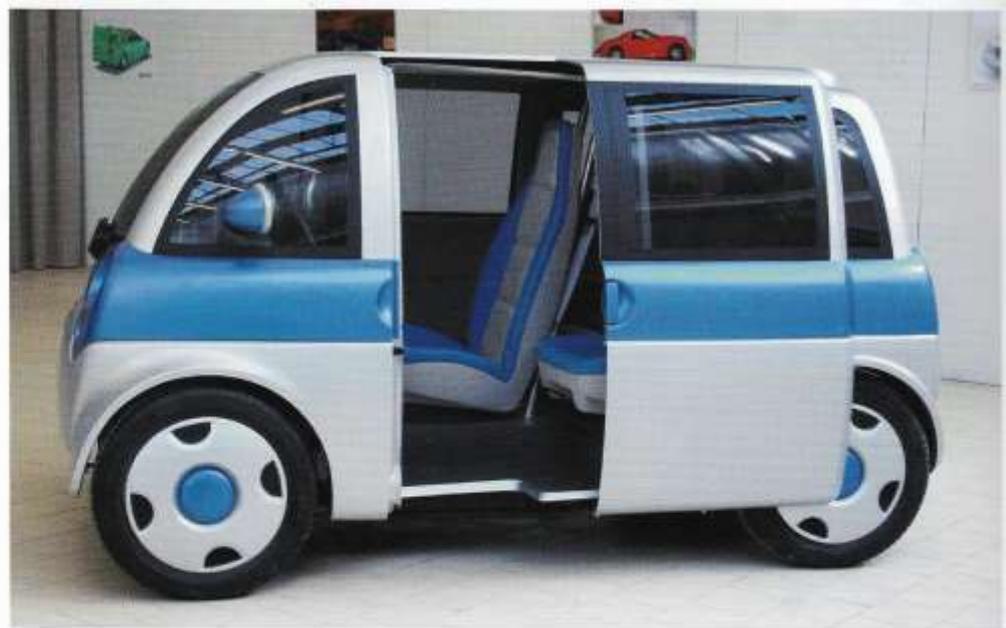


Par la magie des images numériques, la Friendly est ici mise en situation à côté du tramway parisien. Les possibilités de mettre en cohérence la Friendly avec les codes esthétiques de la ville, et notamment ceux des transports publics dans le cas d'une mise en libre-service, font partie des thèmes du projet. (Archives Heuliez)



La Région Picardie-Charentes, présidée par Ségolène Royal, avait lancé un appel d'offres aux constructeurs de la région pour proposer un concept de voiture électrique, le projet Friendly est présenté dans ses grandes options. Hertzix se voit également sur les rangs pour répondre, en partenariat avec Veolia, à l'appel d'offres de la Ville de Paris pour le projet Amaléo (Architectes Hertzix)

Différentes présentations envisagées pour personnaliser le Friendly. (Architectes Hertzix)



La Friendly dans sa présentation définitive telle qu'Heulecia la dévoilera au Mondial de Paris en 2008. (Archives Heulecia)



Le gabarit ultra-compact de la Friendly facilite le stationnement. (Archives Heuliez)



L'accessibilité est un des nombreux atouts de la Friendly où tout a été pensé pour une utilisation urbaine. Le retrait du plancher et du pareillon permet d'être plus proche des places arrière, détail particulièrement appréciable lorsqu'il s'agit d'y installer un enfant. La porte coulisse sans mouvement de sortie du flanc de la voiture. (Archives Heuliez)



La transparence de l'image numérique met en évidence l'ossature métallique de la Friendly. (Archives Heuliez)



Idéal en circulation urbaine, le poste de conduite central ne présente pas que l'avantage d'offrir trois places et un vase coffre à bagages dans une longueur hors tout minimale. En plus d'une visibilité panoramique optimale, il permet de donner une importance plus grande aux passagers de troues avant au bénéfice du rayon de braquage. (Archives Heuliez)



FRIENDLY



Voiture à la fois écologique et pratique, la Friendly est également une petite familiale jeune et ludique qui offre un nouvel art de vivre automobile.
(Archives Heuliez)



À l'endroit même où se tenait la forge de Louis Heuliez, une sculpture de forgeron a été érigée, hommage de Cerzay au modeste charron qui a laissé à la ville une industrie naissante. Sur la stèle sont gravés les noms des compagnons de Louis Heuliez ayant eu cinquante ans d'activité. (Archives Heuliez)



En septembre 2008, la statue d'Henri Heuliez érigée à l'entrée de son entreprise est inaugurée en présence de Jean-Pierre Raffarin, président de la Région Poitou-Charentes. De gauche à droite : Jean-Pierre Raffarin, Gérard Quéroux, M^{me} Helen Heuliez, Martine Heuliez, Jean-Pierre Heuliez, Paul Duroux et Arnette Guisbertier. (Archives Heuliez)



Le site de production d'Euro Automobiles Heuliez en 2008. (Archives Heuliez)