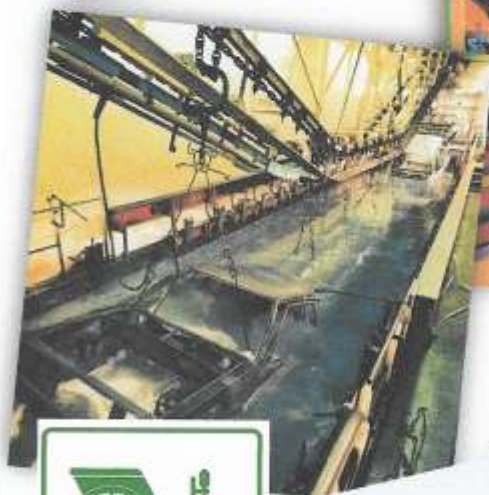


HEULIEZ

Automobiles

PSA PEUGEOT CITROËN

RENAULT



Heuliez.
Automotive Ingenuity.



Historique
1959 2009

1959



1999



2008 Partenariat ARGENTUM CEO Ajay SINGH avec HEULIEZ Automobiles Le 13 Août 2008 Signature de l'Achat de 67 % du Groupe Henri HEULIEZ



Sept 2008 Ajay SINGH - Gérard QUÉVEAU
Bureau d'Études HEULIEZ Auto



par ARGENTUM CEO Ajay SINGH et Groupe Henri HEULIEZ Pdg Gérard QUÉVEAU

25 Sept 2008 Ajay SINGH devient Président du Groupe H. HEULIEZ à la place de Gérard QUÉVEAU
Partenariat pour les Voitures Électriques INDE-FRANCE stoppé par la crise financière mondiale de 2008-2009
La BANQUE INDIENNE interdit le Transfert de Fonds € et Refus de relais financier par le f.s.i.

Plan Automobile Janv. 2009 États Généraux de l'Automobile – Fond Stratégique d'Investissement
Aide remboursable refusée par Gilles MICHEL Directeur Général du f.s.i. le 16 Mars 2009 ex D' G' PSA 2002-2008
décideur de l'Arrêt de la Coopération PSA-HEULIEZ pour les Voitures Électriques, les CABIOLETS
et Luc CHATEL Secrétaire d'État à l'Industrie du Gouvernement SARKOZY-FILLON 24 Mars 2009
2009 Fermeture d'HEULIEZ Auto 1000 Emplois, seul CARROSSIER FRANÇAIS DE CABRIOLETS C.C. et V.E.

2018 Contrat Spicejet CEO Ajay SINGH avec SAFRAN CFM 9-10-11 Mars 2018 VISITE d'État du Président de la République Emmanuel MACRON en INDE



Emmanuel MACRON Président de la République
Narendra MODI Premier Ministre Indien



Le 10 Mars 2018 CONTRAT de 10 Milliards € de RÉACTEURS SAFRAN CFM
par SPICEJET CEO Ajay SINGH et SAFRAN Pdg Philipe PETITCOLIN

Ajay SINGH EY Entrepreneur of the Year 2017

RENAULT

Le Directeur Général Adjoint

Société HEULIEZ AUTOMOBILES
Mr QUEVEAU
Président Directeur Général

79140 LE PIN

Le 4 Février 1991

N° 345/91

Monsieur,

Dans le cadre de nouvelles relations commerciales, RENAULT développera progressivement son courant d'affaires avec la Société HEULIEZ AUTOMOBILES.

Cela se traduira, en particulier, par des consultations régulières de la Direction des Achats dans les domaines de l'emboutissage pour la première monte et la pièce de rechange et par l'engagement par la Direction des Véhicules Spéciaux et Utilitaires de réflexions en commun et de consultations régulières dans le domaine de l'assemblage de véhicules de petites et moyennes séries.

RENAULT enregistre le souhait d'HEULIEZ de voir ces activités se développer pour atteindre une part significative de son Chiffre d'Affaires, mais ne peut s'engager sur un objectif global. La progression du flux d'affaires dépendra directement de la compétitivité d'HEULIEZ, dans le contexte international.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.


Philippe GRAS

Malgré les engagements de l'Accord du 4 février 1991 suite à la vente de la majorité d'HEULIEZ BUS à RENAULT et aux relances permanentes depuis 1991

Pour ses Cabriolets - Coupés Convertibles RENAULT a commandé à KARMANN plus de 700.000 modules de toit, pour un chiffre d'affaires d'1 milliard d'euros, sans jamais consulter HEULIEZ (750 brevets Retractable), unique carrossier français de Cabriolets - Coupés Convertibles



82108 Boulogne Billancourt Cedex

1997

Refus de RENAULT
de classer HEULIEZ rang 1

Fonds stratégique d'investissement

Le Directeur général

Paris, le 16 mars 2009

Monsieur Paul Queveau
7 rue Louis Heuliez
BP 70209
79142 Cerizay

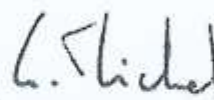
Monsieur le Président,

Votre entreprise nous a présenté un projet de prise de participation du FSI à une augmentation de capital pouvant être souscrite par d'autres investisseurs et devant être accompagnée de nouveaux financements bancaires. Cette augmentation de capital vise à permettre le développement, l'industrialisation et la commercialisation d'une gamme de véhicules électriques entièrement nouveaux (Friendly, Pélican et Will) ; ainsi que le maintien ou le développement des activités traditionnelles du Groupe (Ingénierie, emboutissage pour l'automobile et hors automobile, productions d'ensembles toits-coffres).

Faisant suite à nos divers entretiens et aux analyses menées par nos équipes, j'ai le regret de vous informer que le FSI ne participera pas à cette augmentation de capital, dans l'état actuel du projet. Il nous apparaît en effet, d'une part que la réalisation du plan d'affaires associé au projet de véhicule électrique comporte un niveau d'incertitude tel qu'il en rend très importants les risques de non réalisation (absence de visibilité sur le marché, degré de maturité du développement technique, niveaux des prix de revient du véhicule notamment). Et, en second lieu, que le niveau de sous-charge de plusieurs des activités traditionnelles du Groupe (assemblage de véhicules, production de toit-coffres notamment) rend la situation de trésorerie très tendue, avec peu de perspectives de résolution identifiées. Ces éléments mettent à nos yeux en cause la capacité de l'entreprise à rester dans sa configuration industrielle, financière et capitalistique actuelle. Et ne sont donc garants ni de rentabilité associée à l'éventuel investissement ni du renforcement de la compétitivité du secteur d'activité dans lequel votre entreprise opère.

A l'inverse, si, dans un contexte de participation au développement d'un projet électrique français, ou dans le cadre d'une restructuration des activités traditionnelles du Groupe, y compris capitalistique, d'autres projets d'investissements en fonds propres apparaissaient, susceptibles d'intéresser le FSI, celui-ci se tiendrait naturellement prêt à les étudier rapidement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Gilles Michel

Gilles MICHEL Directeur Général du f.s.i. refuse toute aide financière à
HEULIEZ Automobiles afin de l'éliminer de l'Industrie Automobile Française

Fonds stratégique d'investissement

58 rue de Lille 75007 Paris- Tél. : 01 58 50 12 12 - Fax : 01 58 50 12 07

En 2018 : 50 CABRIOLETS Coupés Convertibles produits dans le MONDE

*Le CABRIOLET Voiture écologique (sans air conditionné moins de CO₂)
reste l'Automobile Image des Grandes MARQUES Automobiles Mondiales*

FRANCE 1 CABRIOLET La Smart de Mercedes smart

de 2000-2009, Production Française de
370.000 CABRIOLETS Coupés Convertibles
Peugeot 206 C.C.



Idée - Conception - Brevets - Fabrication unités toit-coffre complets

La Peugeot 206 C.C. par **HEULIEZ Automobiles**
95.000 CABRIOLETS C.C. OPEL Tigra Twintop

Record Mondial de Vente de CABRIOLETS
Tête des Ventes en Allemagne durant 3 ans.

PSA Peugeot Citroën et Renault ne produisent plus de CABRIOLET
HEULIEZ Automobiles seul carrossier Français de CABRIOLET a été fermé en 2009
PRÉJUDICE pour la France : 2.000 Emplois Déficit Commercial 1 Milliard €/an

UK 13 CABRIOLETS

 Mac LAREN Spyder	 Mini Cabrio
 Jaguar F Type	Range-Rover Evoque
 Caterham Seven	
 Rolls Royce Cabrio DAWN	 Bentley Cabrio GT
 2 Morgan 4x4 Roadster Pens 8	
 Aston Martin DBII Volante	Aston Martin Vantage
 2 Lotus Elise EXIGE Roadster	

USA 5 CABRIOLETS

 2 CHEVROLET Camaro – Corvette	 BMW Z4
 FORD Mustang	 TESLA Roadster

ALLEMAGNE 20 CABRIOLETS

 Mercedes Benz	6 CABRIOLETS	SLC – SL – Class C Class E – Class S AMG GT roadster
 BMW	4 CABRIOLETS	Série 2 – Série 4 Série 5 – i8 Electric
 Audi	4 CABRIOLETS	A3 – A5 – TT – R8 Spyder
 Volkswagen	1 CABRIOLET	T-ROC Cabrio
 Porsche	4 CABRIOLETS	718 Boxster – 911 Carrera 911 Targa – 911 Turbo
 Opel CASCADA	1 CABRIOLET	

ITALIE 8 CABRIOLETS

 2 Ferrari 488 - Portofino	 Fiat Spider Roadster
 Maserati Grand Cabrio	 Alfa Romeo 4C Spider
 2 Lamborghini Cabrio	 ABARTH 124 Spider
HURACAN Spyder - AVENTADOR Roadster	

MEXIQUE 1 CABRIOLET

 Volkswagen	Coccinelle
---	-------------------

JAPON 2 CABRIOLETS

 MAZDA MIATA MX5 Toile et C.C.	 NISSAN 307 Z Roadster
--	--



PACTE AUTOMOBILE

ÉLYSÉE

9 Février 2009

PLAN de RELANCE AIDE de L'ÉTAT

PSA



PEUGEOT



CITROËN

AIDE 3 milliards €

Versée le 9 Février 2009

Mars 2009 40% des immatriculations FRANCE de PSA sont des voitures importées



RENAULT

AIDE 3 milliards €

Versée le 9 Février 2009

Mars 2009 60% des immatriculations FRANCE de RENAULT sont des voitures importées



HEULIEZ Automobiles

seul carrossier français
spécialiste des CABRIOLETS CC
et Véhicules Électriques

Aucune aide

HEULIEZ Automobiles Cerizay

1000 emplois Partenaire de PSA Peugeot Citroën
à 70% pendant 40 ans - Limousine Luxe - 4x4 - Cabriolet C.C. - Voitures Électriques

1959	CITROËN SIMCA Peugeot	Georges FALCONNET Jean PERONNIN Jean BERGOGNON	DA DC DG DA
1982	PSA Peugeot Citroën	Jacques CALVET Jean Yves HELMER Jean PERONNIN Bruno de GUIBERT Gérard WELTER	PDG DG DA DT D Style
1998	PSA Peugeot Citroën	Jean Martin FOLZ	PDG
2002	PSA arrête le Partenariat de 40 ans à 70% HEULIEZ Automobiles - PSA	Gilles MICHEL	DG
2002	Cde 100.000 Cabrio CC OPEL TIGRA	Peter FORSTER Hans DEMANT Alain UYTENHOVEN	PDG DT DC
2008	ACHAT du Groupe Henri HEULIEZ par ARGENTUM INDE stoppé par la crise financière La Banque Indienne interdit le transfert de Fonds €	AJAY SINGH	PDG

2008-2009 CRISE FINANCIÈRE MONDIALE

Les concurrents d'HEULIEZ Automobiles en dépôt de BILAN – **TOUS SAUVÉS**
KARMANN Allemagne repris par VOLKSWAGEN pour ses cabriolets
PININ-FARINA Italie acheté par MAHINDRA - MAHINDRA - INDE
BERTONE Italie repris par le Groupe FIAT pour MASERATI
HEULIEZ Automobiles Refus d'Aide de Gilles MICHEL DG PSA - DG f.s.i.

2009	Fonds stratégiques d'investissement f.s.i. Secrétariat d'État à l'Industrie Luc CHATEL Gouvernement SARKOZY FILLON Refus d'Aide pour sauver HEULIEZ Automobiles	Gilles MICHEL DG
2009	Disparition d'HEULIEZ Automobiles Cerizay	1000 EMPLOIS

L'Automobile Française

BALANCE EXTÉRIEURE

2006 + 5 Milliards € 2016 – 10 Milliards €

L'Automobile Mondiale

La Marque **HEULIEZ** appartient en exclusivité
à la Société **HEULIEZ BUS** filiale de **CNH INDUSTRIAL**

PRODUCTION en SÉRIE pour Citroën



1950-1970

*HEULIEZ Carrossier Exclusif
des Poids Lourds Citroën 23 et 60*



1953-1965

5.000 Fourgons Citroën 23-50
1.500 Autocars Citroën 23
700 Autocars Citroën T60



1961-1965

1500 Cabines Avancées
pour Citroën T60



1963-1970

Pièces primaires 2 CV et H

1963-1972

1.500 Bétaillères - Vans

1.000 Transformation sur
Fourgon Citroën H



1968-1969

270 Coupés Citroën M35
Moteurs Rotatif NSU

1981-1985

10.000 Citroën VISA Découvrable
5.000 Citroën VISA Spéciales



1978-1990

4.000 Ambulances Citroën CX

1989-1991

4.600 Breaks CX Citroën



1985-1994

184.000 Breaks Citroën BX

1994-2002

700 Citroën AX électriques

2.000 Saxo électriques



1991-1999

32.000 Break Citroën XM



1994-2001

150.000 Break Citroën Xantia



HEULIEZ Automobiles

HISTORIQUE
1959 2009

PRODUCTION en SÉRIE pour  **Simca** et  **Peugeot**

	<u>1963-1968</u> 500.000 Soubassements Plateformes de SIMCA 1300-1500	
	<u>1967-1981</u> 1.000.500 Hayons de SIMCA 1100	
	<u>1975-1988</u> 80.000 Caisses en Blanc de SIMCA VU VF2	
	<u>1978-1983</u> 17.800 Caisse en Blanc de MATRA-SIMCA RANCHO	
	<u>1967-1980</u> 3.000 Transformation de Peugeot J7	
	<u>1972-1982</u> 5.000 Ambulances Peugeot 504 France et Export 2.000 Ambulance Citroën CX	
	<u>1982-1983</u> 200 Carrosseries Peugeot 205 Turbo 16	
	<u>1978-1984</u> 160 Peugeot 604 Limousines	
	<u>1994-2002</u> 3.700 Peugeot 106 Électric	
	<u>1998-2008</u> 350.000 Toit coffre Peugeot 206 CC	
	<u>2004-2009</u> 97.000 OPEL TIGRA Cabriolet C.C. Twintop	

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

PRODUCTION en SÉRIE pour



Renault

SAVIEM



Berliet

Autocar 28 Places
Renault CARRIER

1952-1964

800 Autocars RENAULT CARRIER
fabriqués par HEULIEZ Cerizay



1965-1973

Modules Arrière Fourgon SB2 – SG2



Plateau militaire
pour SM8 SAVIEM

1977-1989

8.000 Plateaux militaires



1985-1986

Limousine R25



1978

ETUDES PROTOS pour Renault 1981



Renault R5 Turbo

Alpine A310

1991 **NON-RESPECT de l'ACCORD du Partenariat HEULIEZ Automobiles - Renault**
2009 **signé par Philippe GRAS Directeur Général Renault le 4 Février 1991**



BERLIET

1962-1967

1.000 Cabine BERLIET GLR



1965-1972

2.000 Cabine Relaxe en Blanc
BERLIET GPRK



GRANDES DATES d'HEULIEZ Automobiles

POSITIVES

- 1978** : Création de la société indépendante **HEULIEZ Bus** avec une nouvelle usine à **Mauléon** qui libère à Cerizay 20.000 m² pour **HEULIEZ Automobiles**
- 1980** : Premiers Minibus **PEUGEOT J7** Electrique
- 1982** : Commandes des **CITROËN VISA** : Chrono - 1000 Pistes et **VISA Découvrable** 10.000 Autos
- 1984** : Fabrication **Break BX** **CITROËN** 185.000 Break **BX**
- 1989** : Fabrication **Break CX** **CITROËN** 4.600 Break **CX**
- 1991** : Fabrication **Break XM** **CITROËN** 31.000 Break **XM**
- 1995** : Fabrication **Break XANTIA** **CITROËN** 150.000 Break **XANTIA**
- 1995** : Fabrication des voitures électriques **PSA PEUGEOT CITROËN 106-AX-SAXO** 10.000 Voitures Electriques
Contrat **PSA - HEULIEZ Automobiles**
Ouverture du centre technique
Véhicules Electriques **PSA** à Cerizay
- 1996** : Présentation maquette modèle Cabriolet **PEUGEOT 206 CC** brevets **HEULIEZ**
- 1997** : Commande par **PEUGEOT** (PDG Jacques CALVET) du prototype roulant Cabriolet **PEUGEOT 206 CC**
- 1997 Déc** : Livraison à **PEUGEOT** du prototype **PEUGEOT 20v (206 CC)**
- 1998** : Salon de GENEVE - **PEUGEOT 20v**
- 1998 Avr** : Commande Etudes **PEUGEOT 206 CC**
- 2000 Sept** : Lancement série 2 modules toit/coffre De la **PEUGEOT 206 CC** 350.000 Cabriolets **PEUGEOT 206 CC**
- 2001** : Commande de l'étude et du prototype Cabriolet **NISSAN MICRA CC**
- 2001** : Salon de GENEVE - Le **PEUGEOT 206 CC** Est élu "Cabrio of the year"
- 2002 Avr** : Création de la **SAS SVE DASSAULT- HEULIEZ** pour démarrer les Véhicules électriques **Cleanova**
- 2002 Oct** : Contrat de commande de l'**OPEL Cabriolet TIGRA TWINTOP**
- 2004 Mars** : Salon de GENEVE **OPEL TIGRA TWINTOP** "Cabrio of the year"
Lancement série 95.000 Cabriolets **TIGRA**
- 2007 Juin** : La Direction Technique **PSA** veut consulter **HEULIEZ Automobiles** pour le projet T75 **PEUGEOT 308 RCZ**
- 2007 Juil** : Commande Etude — Série du 1 er Coupé Convertible chinois **CHERY**
- 2008 Août** : **HEULIEZ Automobiles** est vendu à l'entreprise Indienne **ARGENTUM** Pdg **Ajay SINGH** Pdg de Spicejet
Crise financière Mondiale

NÉGATIVES

- 1991- 4 Fév** : Accord de partenariat Rang 1 **RENAULT - HEULIEZ Automobiles**
Qui ne sera jamais respecté par **RENAULT**
- 1992** : Arrêt du projet du 1er Coupé Convertible **PEUGEOT 106 CC (S 16)**
- 1994** : **HEULIEZ Automobiles** éliminé pour le cabriolet toile **RENAULT - Mégane**
- 1996** : **HEULIEZ Automobiles** n'est plus fournisseur Rang 1 pour **RENAULT** malgré l'accord du 4 Février 1991
- 1996** : Départ du Directeur Général de **PSA Peugeot Citroën** **Jean Yves HELMER**
- 1997 Oct** : Départ du Président Directeur Général **Jacques CALVET** de **PSA Peugeot Citroën**
Arrivé de **Jean Martin FOLZ** Pdg
- 1997 Déc** : Le nouveau PDG de **PSA Peugeot Citroën** **Jean Martin FOLZ** arrête la coopération Depuis 1959 de **PSA Peugeot Citroën - HEULIEZ Automobiles**
JM FOLZ ne veut pas lancer le Cabriolet **PEUGEOT 206 CC** malgré la commande de **Jacques CALVET**
Décision d'arrêt des Véhicules Electriques **PSA Peugeot Citroën** chez **HEULIEZ Automobiles**
- 2000** : **HEULIEZ Automobiles** pas consulté pour la première **RENAULT Mégane CC**
- 2002** : **Gilles MICHEL** Directeur Général et Achats de **PSA** confirme et applique la politique de **JM FOLZ** anti-**HEULIEZ Automobiles**
- 2002** : **NISSAN** ne retient pas **HEULIEZ Automobiles** pour la fabrication du module Cabriolet **MICRA CC** Avec Contrefaçon des Brevets **HEULIEZ**.
Un procès indemniserà **HEULIEZ Automobiles**
- 2004 Juil** : Arrivée de **JP. COLLIN**, Directeur des Achats de **PSA**. Adjoint de **Gilles MICHEL** Directeur Général de **PSA**.
HEULIEZ Automobiles n'est pas consulté pour les Productions série.
- 2007** : Sur ordre de **Gilles MICHEL** Directeur Général de **PSA**. **M. JP. COLLIN**, Directeur Achats **PSA** ne veut pas consulter **HEULIEZ Automobiles** pour le projet T75 Coupé **PEUGEOT 308 RCZ** Confié à **MAGNA** en Autriche
- 2008** : **Crise financière mondiale**
la Banque de l'INDE refuse le transfert d'argent **D'ARGENTUM** chez **HEULIEZ Automobiles**.
- 2008 Déc** : **Gilles MICHEL** nommé **Dr GI** du **f.s.i** par le Gouvernement **SARKOZY-FILLION-CHATEL**
- 2009** : Aide de l'Etat 3 Mds € pour **PSA** et pour **RENAULT**
Gilles MICHEL **Dr GI** du **f.s.i** et **f.m.e.a** aide les ETI Trèves et Mécaplaste pour 50 M € chacun et refuse toute aide financière à **HEULIEZ Automobiles**.
Décision confirmée par **Luc CHATEL** Secrétaire d'Etat à l'Industrie. **Arrêt de l'accord ARGENTUM**
- 2009 Juillet** : **Fermeture d'HEULIEZ Automobiles**
1000 emplois seul équipementier Français de Cabriolet C.C et Véhicules Electriques

Fidélité d'HEULIEZ aux consignes gouvernementales en Politique Industrielle Française 1981 - 1996

1981 - 1982 Arrêt de la coopération **HEULIEZ-BUS** et **MERCEDES** remplacée par **RENAULT V.I.** à 49 % dans le capital d'HEULIEZ - BUS.

1982 Rupture de contrat avec **DAIHATSU** pour ≈100 voitures 4x4 / jour complètes assemblées chez HEULIEZ Cerizay :
Emboutissage, caisse en blanc, cataphorèse, peinture, assemblage final, qualité, expédition et livraison

1986 Rupture des contacts avec **MITSUBISHI** (Groupe SONAUTO)
Programme de 100 v./j pour l'Europe

1989 Rupture du contrat **SUBARU** pour 150 v./j Break 4x4 :
Emboutissage, caisse en blanc et cataphorèse chez HEULIEZ, assemblage final à ANGERS (49) dans l'usine IH actuellement SCANIA

1991 Vente de la majorité d'HEULIEZ-BUS à l'association **RENAULT - VOLVO**, à 75 % dans le capital d'HEULIEZ-BUS
avec contrat de coopération RENAULT - HEULIEZ pour de la sous-traitance carrosserie chez HEULIEZ.
Malgré cet accord :
- Cabriolet RENAULT E64 (Mégane Cabriolet) : HEULIEZ pas retenu (1994)
- Coupé Convertible RENAULT E84 (Mégane CC) : HEULIEZ pas consulté (2000)
- Spyder W33 : choix WEBASTO (2006)
- RENAULT E95 : RENAULT-NISSAN veut transférer le Know How et les Brevets RETRACTOP HEULIEZ chez notre principal concurrent Allemand ! (2007)

1993 Rupture du contrat **MAZDA** pour 250 v./j de Mazda 323 Berline :
Emboutissage, caisse en blanc et cataphorèse chez HEULIEZ Cerizay, assemblage final dans une usine nouvelle à MAULEVRIER (49)
Terrains achetés par HEULIEZ 100 ha. en 1992

1995 Arrêt sur ordre du gouvernement de prospecter auprès des constructeurs **COREENS**
Le 28 août 1995, réunion chez PSA PEUGEOT CITROËN, 75 Av de la Grande Armée, avec les services de M. Jean-Pierre RAFFARIN - Ministre des PME, M. d'ALBIS - Directeur Général PSA et M. Noël EYRIGNOUX de la DATAR

Heuliez a-t-il joué trop français ?

Et si la solidarité française jouait enfin pour Heuliez ? Le groupe deux-sévrien qui a contribué au succès des constructeurs français mériterait un renvoi d'ascenseur.

Dans les années 90, la présence d'une voiture d'origine asiatique était quasiment interdite dans l'enceinte d'Heuliez. Par solidarité avec ses principaux donneurs d'ordre, français, puis européens, la direction du groupe avait souhaité qu'on ne s'affiche pas avec des véhicules made in Japan ou Korea.

Cinq contrats rompus

C'était l'époque où le carrossier deux-sévrien produisait des Breaks pour Citroën (XM, Xantia, BX, etc.) et des prototypes pour Renault et Peugeot. C'était l'époque où le gouvernement français recommandait à l'industriel de Cerizay de ne pas répondre aux sirènes des constructeurs japonais pour favoriser les marques nationales. Et en bon ambassadeur du sa-

voir-faire français, le groupe Heuliez a respecté ces injonctions pour complaire aux responsables politiques successifs. Il a ainsi refusé des contrats en 1982 avec Daihatsu (100 voitures complètes 4X4 par jour), en 1986 avec Mitsubishi (100 voitures/jour), en 1989 avec Subaru (150 break 4 x 4 par jour). En 1993, un contrat très avancé avec Mazda pour la production de 250 exemplaires/jour de la 323 Berlina était lui aussi interrompu. En 1995, le gouvernement donnait même « l'ordre » à Heuliez d'interrompre ses contacts avec un constructeur coréen.

L'accord oublié de Renault

Cette fidélité d'Heuliez aux prescriptions gouvernementales dans le cadre de la politique industrielle n'a pas été

payée de retour. Car les constructeurs français eux-mêmes semblent avoir joué un jeu pas très sport avec leur sous-traitant deux-sévrien.

En 1981, Heuliez Bus cesse sa collaboration avec Mercedes pour permettre à Renault Véhicules Industriels (RVI) d'entrer dans la société. Dix ans plus tard, le 4 février 1991, le groupe Heuliez vend sa filiale Heuliez Bus à Renault-Volvo. En échange, un contrat de coopération prévoit que la Régie nationale assure sa sous-traitance de carrosserie chez Heuliez. Cet engagement est resté lettre morte. Depuis la Mégane Cabriolet en 1994 à la Mégane CC (étudiée chez France Design) en juin 2007, les modèles Renault sont fabriqués chez Karman en Allemagne.

Diversification

Ayant contribué au succès de la 206 CC de Peugeot, qui ouvrit la voie aux cabriolets populaires, malgré 450 000 voitures complètes produites pour le groupe, Heuliez n'a pas été consulté par PSA pour des nouveaux modèles dont il a

pourtant fourni des études et les toits ouvrants (307 CC, C3 Pluriel, 207 CC, 308 CC). Jusqu'à la 308 RCZ, projet pour lequel « plusieurs étapes avaient été passées » souligne la CFDT dans un document : « un audit avait eu lieu. Celui-ci montrait notre capacité de production, notre qualité et complétait notre positionnement en terme de coûts compétitifs ».

Cela n'a pas suffi, la commande ayant été confiée à l'autrichien Magna. Pour l'heure, Heuliez se nourrit de son activité de production (46 Opel Tigra/jour), qui serait de 10 exemplaires l'an prochain. De ce fait, l'atelier emboutissage souffre aussi. La diversification engagée vers des travaux pour l'industrie aéronautique et pour l'armée n'a pas encore produit ses effets. Et les projets de voitures électriques - pourtant dans l'air du temps - semblent au point mort. Alors le gouvernement Fillon, effaçant les méprises de ses prédécesseurs, va-t-il apporter un souffle d'air au groupe Heuliez ?

Christian DESBOIS

HEULIEZ : 3^{ème} Membre du C.C.F.A. SPECIALISTE des VEHICULES NICHES

HEULIEZ a toujours respecté les consignes des Gouvernements (1981-1998) et des deux constructeurs français RENAULT et PSA en matière d'importation automobile japonaise limitée à 3 % (refus de 5 contrats d'assemblage) :

DAIHATSU (1982) – MITSUBISHI (1986) – SUBARU (1989) – MAZDA (1993) – Coréens (1995)

HEULIEZ a toujours œuvré afin que l'industrie automobile française reste exportatrice.

La qualité d'HEULIEZ et ses technologies brevetées sont reconnues par tous les constructeurs mondiaux.

*HEULIEZ s'est fait une spécialité des Véhicules niches et peut répondre rapidement à ces marchés porteurs grâce à l'organisation de sa R & D intégrée sous une même Direction :
Style – Etudes – Brevets – Méthodes.*

Véhicules 4 x 4 - SUV

Entre 1975 et 2000, 5 prototypes proposés à PSA Peugeot Citroën – sans suite.

Pick-up : Proposition à PSA Peugeot Citroën de 8 projets entre 1967 et 1994 – sans suite.

Cabriolets toile et Coupés Convertibles

HEULIEZ, unique constructeur français de cabriolets face à 3 concurrents allemands, a déposé, sans aucune aide, 750 brevets internationaux, HEULIEZ a été le concepteur de la Peugeot 206 CC : 370 000 exemplaires fabriqués exportés à 80 % – record mondial (et encore sans diffusion aux USA). Actuellement, les constructeurs français veulent seulement utiliser nos licences de brevets, avec fabrication en Allemagne chez nos concurrents, soit un déficit commercial de plusieurs milliards d'€.

Avec ses brevets Retractable, HEULIEZ développe le premier Coupé Convertible chinois : CHERY, un Coupé Convertible sport allemand, un cabriolet toile

HEULIEZ a déjà réalisé un prototype roulant de Coupé Convertible 4 portes – 4 places adultes.

Voitures Haut de Gamme

HEULIEZ a réalisé les Limousines Citroën CX, Peugeot 604, Renault 25 et récemment le prototype Peugeot 607 Paladine utilisé le jour de l'investiture de Monsieur Nicolas SARKOZY Président de la République.

Voitures électriques

3 véhicules 100 % électriques HEULIEZ avec l'aide d'OSEO INNOVATION :

- Véhicule M4 100 % électrique "AGIWHYL" (Partenariat MICHELIN – HEULIEZ) à 4 roues MICHELIN ACTIVE-WHEEL, dont 2 roues motrices, présenté au Mondial Automobile de Paris en Octobre 2008, appelé à être fabriqué à plus de 50 000/an en 2010 – 150 000/an en 2020.
- Un dérivé Cabriolet Coupé Convertible à 4 roues MICHELIN ACTIVE-WHEEL.
- Le projet V Minispace électrique (< 400 kg – 2,50 m) 3 places, périurbain à 5 000 €, prix de base hors batterie, breveté, écologique, exportable à 70 % et fabriqué en France à plus de 50 000/an.

Pièces de rechange de carrosserie automobile

HEULIEZ ne peut en fabriquer, car la clause de réparation européenne n'est pas encore applicable en France, d'où les hausses anormales de prix de 2007 dues au monopole des constructeurs automobiles français.

Avec l'aide d'une politique industrielle volontariste française, HEULIEZ exportateur à 80 %, est prêt à relever le défi des véhicules niches français fabriqués en France.

RENAULT (depuis 1987) et PSA Peugeot Citroën (depuis 2002) refusent, pour des productions de série, de consulter HEULIEZ, car PME familiale française.

C.P.H.



Fidèle aux consignes gouvernementales et au C.C.F.A. concernant les constructeurs japonais, HEULIEZ était le seul carrossier français de rang 0,5, spécialiste des limousines haut de gamme, des breaks 4x4, des cabriolets coupés convertibles et des voitures électriques. HEULIEZ a dépensé en 15 ans 100 millions € en R et D, avec 300 ingénieurs et techniciens dans son centre FRANCE DESIGN. HEULIEZ a déposé plus de 800 brevets internationaux en cabriolets et voitures électriques.

En 2006, la balance automobile extérieure de la FRANCE était positive de 10 milliards €. En 2011, la balance automobile est négative de 5 milliards €. Les limousines françaises n'existent plus, les 4x4 et les modules cabriolets sont importés.

En 2005 -2006 -2007, HEULIEZ a réalisé 40 prototypes de véhicules électriques à technologie HEULIEZ - DASSAULT et carrosserie RENAULT Kangoo. Huit Kangoos électriques ont été testés pendant des mois par la poste. Ensuite RENAULT a encore refusé toute coopération industrielle avec HEULIEZ, malgré les excellents tests des prototypes HEULIEZ.

En 2007, PSA Peugeot-Citroën et RENAULT ont fait échouer l'augmentation de capital d'HEULIEZ par la société PROVIDENTE du groupe Banque Populaire, voir le rapport A.T. KARNEY.

HEULIEZ est intervenu auprès de son syndicat le C.C.F.A. Dirigé par PSA Peugeot-Citroën et RENAULT sans résultat.

En juillet 2007, RENAULT commande les modules toit coffre du cabriolet Mégane C.C. à KARMANN avec 10 brevets HEULIEZ. Pour HEULIEZ perte de 250 emplois et 450 Millions €.

En août 2007, PSA Peugeot-Citroën commande le coupé 308 RCZ à MAGNA Autriche. Pour HEULIEZ perte de 800 emplois et perte de chiffre d'affaires, déficit pour la balance extérieure française : 3 milliards €.

Le 9 février 2009 le gouvernement lance le « Pacte Automobile ».

RENAULT et PSA Peugeot-Citroën ont obtenu 3 milliards €. HEULIEZ au même syndicat le C.C.F.A. n'a rien obtenu.

En février et mars 2009, les 2 anciens directeurs généraux de PSA Peugeot-Citroën : Gilles MICHEL devenu Directeur Général du FSI et Hervé GUYOT son adjoint devenu Directeur Général du F.M.E.A. ont refusé à HEULIEZ toute aide financière.

**HEULIEZ avait 28 millions € de fonds propres
au 31 décembre 2008.**

RAPPORT ANNUEL 2007

FONDS PROPRES

Consolidés

GROUPE Henri HEULIEZ

au 31 décembre 2007

40 Millions d' €

Rapport Annuel

Exercice 2008



Pelican



FRIENDLY



Tigra TwinTop



WILL (Michelin)



750 Brevets Internationaux HEULIEZ



Membre CCFA

RAPPORT ANNUEL 2008

FONDS PROPRES

Consolidés

GROUPE Henri HEULIEZ

au 31 décembre 2008

28 Millions d' €

HISTORIQUE

HEULIEZ Automobiles Cerizay



Visite de Jacques CALVET et Jean PERONNIN chez HEULIEZ - 1988



Visite de Jacques CALVET et Jean-Yves HELMER chez HEULIEZ
pour l'inauguration de la ligne de montage « AX Electrique » et « 106 Electric »
le 9 mai 1994

RAPPORT ANNUEL 2008

Le groupe Henri **HEULIEZ** – **HEULIEZ** électric
est en contact permanent avec :
les décideurs français pour les **VEHICULES** électriques

	7 nov	Bordeaux - VE
<u>2007</u>	10 déc	HEULIEZ – Michelin- Chine Prof XANGANS (Ministre recherche)
	13 déc	HEULIEZ – Michelin
<u>2008</u>	9 -10 janv	Michelin – Will HEULIEZ
	30 janv	Michelin
	4 fév	RV avec Pdg OSEO / Fr. DROUIN
	15 fév	Michelin – Will
	26 fév	Michelin – Will
	26 mars	La Poste – V.U.E.
	9 avril	V.E. - OSEO - Ministères
	5-6-7 mai	PREDIT
	22 mai	Michelin
	2 juin	OSEO – Financement Will
	6 juin	La Poste HEULIEZ – V.U.E.
	9 juin	Michelin – Will
	30 juin	La Poste Technique V.U.E.
	3 juillet	La Poste
	4 juillet	Petit déjeuner Pdg La Poste : Jean Paul BAILLY
	9 juillet	VEOLIA – V.E.
	15 juillet	La Poste – V.U.E.
	25 juillet	E.D.F. - V.E.
	19 sept	La Rochelle – V.E.
	26 sept	Sté DEMETER – V.E. - HEULIEZ électric
	30 sept	Sté DEMETER – V.E. - HEULIEZ électric
	2 au 20 oct	Mondial Auto Paris – Présentation officielle Friendly- Will (Michelin) - Pelican
	3 oct	Conférence de presse : HEULIEZ – MICHELIN- ORANGE
	6 nov	Présentation Batteries
	12 nov	OSEO – V.E.
	25-27 nov	Salon des Maires - PARIS
	2 – 5 déc	Salon POLUTEC – LYON – HEULIEZ - VEOLIA
	15 déc	Ministère de l'écologie et Transports
<u>2009</u>	8 janv	Sté DEMETER - HEULIEZ électric
	20 janv	Etats généraux de l'Automobile - FRIENDLY
	16 mars	Sté DEMETER -

- **HEULIEZ** en contact permanent avec le GROUPE INTERMINISTERIEL
des VEHICULES ELECTRIQUES Mr Jacques St Marc



Heuliez®
Automotive Ingenuity

Historique

Véhicules
Electriques

HISTORIQUE

HEULIEZ Automobiles Cerizay



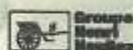
Visite de Jacques CALVET et Jean PERONNIN chez HEULIEZ - 1988



Visite de Jacques CALVET et Jean-Yves HELMER chez HEULIEZ
pour l'inauguration de la ligne de montage « AX Electrique » et « 106 Electric »
le 9 mai 1994



Ligne de montage Véhicules Electriques



PROGRAMME S4 - PSA PEUGEOT-CITROËN «AX Electrique» - «106 Electric»

Contrat PSA : 30 véhicules/jour

par
M. Jacques CALVET

Président Directeur Général PSA PEUGEOT-CITROËN

en présence de :

M. Alain CARRÉE
M. Jean Yves HELMER
M. Xavier KARCHER
M. Frédéric SAINT GEOURS
M. Roland VARDANEGA
M. Henri SAINTIGNY
M. Gérard QUEVEAU
M. Patrice ROULOIS

Président Directeur Général SOGEDAC
Directeur Division Automobile PSA PEUGEOT-CITROËN
Vice Président Directeur Général CITROËN
Directeur Général Adjoint PEUGEOT
Directeur Général Adjoint PEUGEOT
Directeur DETA (PSA PEUGEOT-CITROËN)
Président Directeur Général du Groupe Henri Heuliez
Directeur Général EURO AUTOMOBILES HEULIEZ

lancement le lundi 9 mai 1994



Citroën CITELA



Peugeot 106 Electric



Citroën SAXO Electrique



Visite de MM. J. CALVET & JY. HELMER - 9.05.1994



Visite de M. JP. RAFFARIN - 05.03.1998



Ligne de montage Véhicules Electriques
CITROËN Saxo et AX - PEUGEOT 106

6 500 Véhicules Electriques fabriqués par HEULIEZ pour PSA Peugeot Citroën 1994 à 2003



CITROËN AX Electrique : 690 véhicules fabriqués



PEUGEOT 106 Electric : 2270 véhicules fabriqués



CITROËN Saxo Electrique : 3540 véhicules fabriqués



PROGRAMME S4 - PSA PEUGEOT-CITROËN «AX Electrique» - «106 Electric»

Contrat PSA : 30 véhicules/jour

par
M. Jacques CALVET

Président Directeur Général PSA PEUGEOT-CITROËN

en présence de :
M. Alain CARRÉE
M. Jean Yves HELMER
M. Xavier KARCHER
M. Frédéric SAINT GEOURS
M. Roland VARDANEGA
M. Henri SAINTIGNY
M. Gérard QUÉVEAU
M. Patrice ROULOIS

Président Directeur Général SOGEDAC
Directeur Division Automobile PSA PEUGEOT-CITROËN
Vice Président Directeur Général CITROËN
Directeur Général Adjoint PEUGEOT
Directeur Général Adjoint PEUGEOT
Directeur DETA (PSA PEUGEOT-CITROËN)
Président Directeur Général du Groupe Henri Heuliez
Directeur Général EURO AUTOMOBILES HEULIEZ

lancement le lundi 9 mai 1994





Citroën Bi-mode Pousseur

Moteur : DC Leroy Sommer

Puissance : 45 Kw

Batterie : 30 Kwh

Autonomie : 60Km

Vitesse : 70Km/h

Electronique : PSA Leroy Sommer



10 Vehicules 1984 - 1986



Heuliez
Automotive Ingenuity

Minibus Electrique COYOTTE



LEROY-SOMER

heuliez
BUS

Prototype : 1985



Pile à Combustible

Prototype : 2001

Projet VEDELIC



Moteur : Leroy-Somer Aimant permanent
Puissance : 40 Kw
Batterie : Lithium Ion SAFT G4 - 23 Kw/h
Autonomie : 250 Km
Vitesse : 130 Km/h
Electronique : Sagem

Essais avec M. Jean-Pierre RAFFARIN - Président de la Région Poitou-Charentes
La Rochelle - Poitiers : 205 Km - le 26 septembre 2000

2003

Décision de JM FOLZ Pdg

G. MICHEL Dr GI de PSA

**Arrêt total de Fabrication
et des RECHERCHES et ÉTUDES
des Voitures Électriques
Peugeot et Citroën**

Le Programme **Voitures Électriques**
de PSA **Peugeot-Citroën**
a été lancé en 1990 par Jacques CALVET Pdg
et Jean-Yves HELMER Directeur Général
en 2003 PSA **Peugeot Citroën** avait
10 Années d'Avance sur ses concurrents

Centre Technique PSA Peugeot Citroën

Véhicules Électriques de CERIZAY

Inauguration le 5 Septembre 1996

Décision de
Jacques CALVET
PdG PSA Peugeot Citroën
Jean-Yves HELMER
Dr GI PSA



- Bruno de GUIBERT
Directeur Synthèse
Technique
PSA Peugeot Citroën
- Robert MEURISSE
Responsable Centre
Technique
- Gérard QUÉVEAU
PdG Groupe Henri HEULIEZ
- Paul QUÉVEAU
Dr GI V.E. HEULIEZ
- Jean GRELLIER
Député Maire de CERIZAY



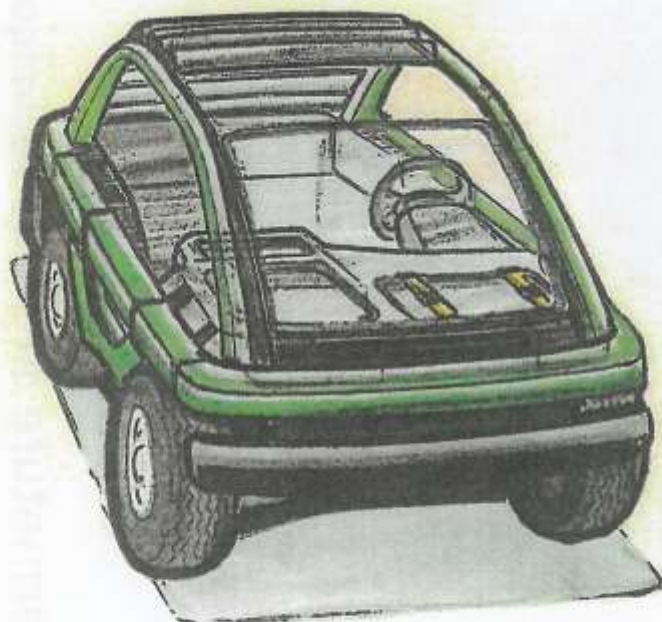
2003 Fermeture du Centre Technique

Arrêt total de Fabrication des Voitures Électriques Peugeot Citroën

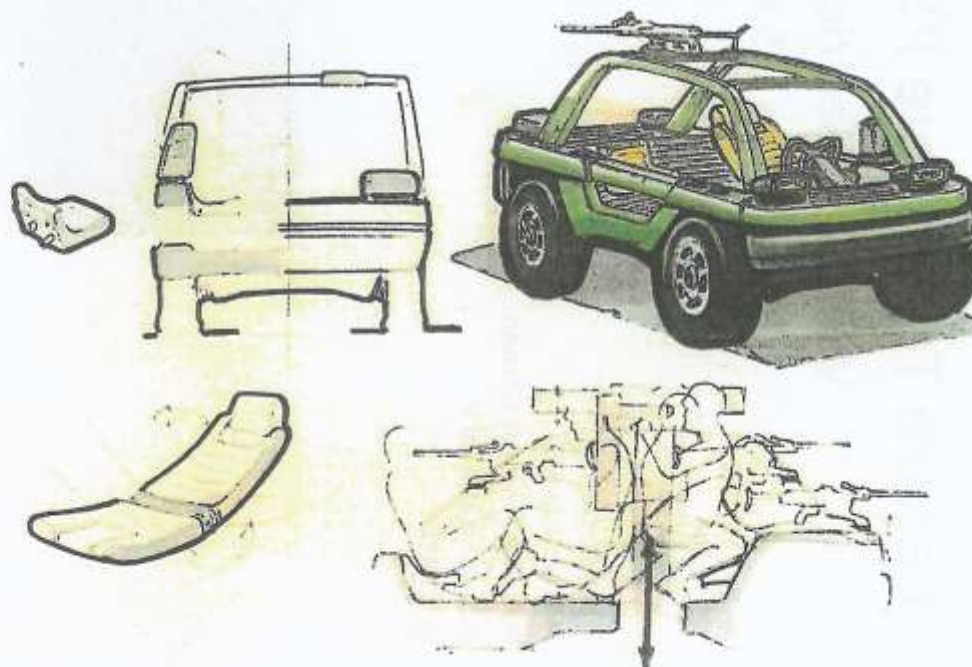
Décision de JM FOLZ PdG et G. MICHEL Dr GI de PSA



Véhicule Electrique Aérotransportable - NH 90



Moteur : DC
Puissance : 20 kW
Batterie : Ni-CD 12 Kwh
Autonomie : 60 Km
Vitesse : 90 Km/h
Technique : Heuliez



Prototype : 1988

ELECTRIC 6x6 AMPHIBIE

SPECIFICATIONS TECHNIQUES

6 roues motrices
2 lignes indépendantes de 3 roues
Rayon de braquage nul
Transmission non différentielle

■ ENVIRONNEMENT

Durée de la batterie Lithium-ion : 2500 heures.
Durée de fonctionnement moyenne : 1 heure.
Système de refroidissement à air.

■ DIMENSIONS

Longueur : 2500 mm.
Hauteur : 1100 mm.
Largeur : 1420 mm.
Hauteur du centre de gravité : 500 mm.

■ POIDS

Poids en charge maximum admissible sur l'eau avec passagers et cargaison : 578 kg

■ PERFORMANCES

Vitesse maximale du véhicule : 40 Km/h.
Rampe maximale franchissable : 45 degrés.

■ SYSTEME DE FREINAGE ET DE DIRECTION

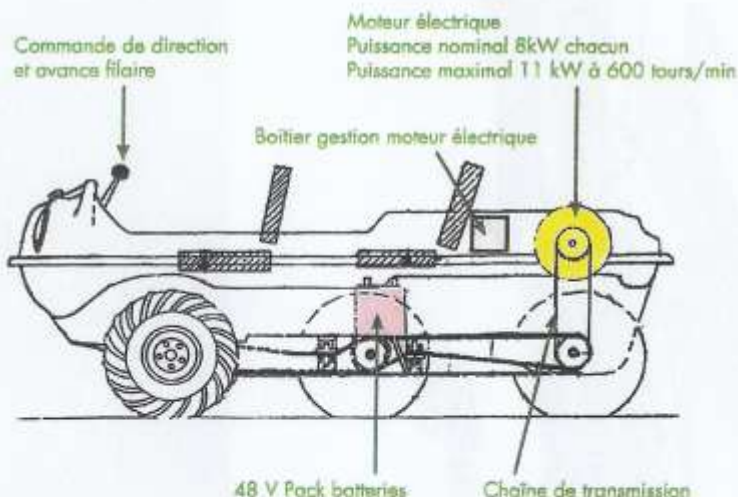
Tension d'alimentation des moteurs : 48 Volts.
Option freinage par récupération d'énergie par les moteurs.
Commande de direction électronique.

■ BATTERIES

Batteries Lithium-ion 48 Volts.

Ces spécifications techniques sont données à titres indicatifs, chaque modèle étant spécifique.

2 Moteurs A.C. - Batteries Lithium-ion



 **Recreatives Industries, Inc - USA**

 **Heuliez**
Automotive Ingenuity
www.heuliez.com



 **heuliez.**
DEA



ÉCUREUIL Carlingue AVANT
Fabriqué par HEULIEZ Automobiles

1985 2009

Partenariat EUROCOPTER HEULIEZ



**Finition intérieure GRAND LUXE pour
HÉLICOPTÈRES V.I.P. d'EUROCOPTER**



Pour EUROCOPTER AIRBUS 175

2005 Maquette Échelle 1 du Prototype

Études et Fabrication Série de la

Porte latérale par HEULIEZ Automobiles

2002-2009 Partenariat Société Véhicules Electriques SVE



HEULIEZ Automobiles

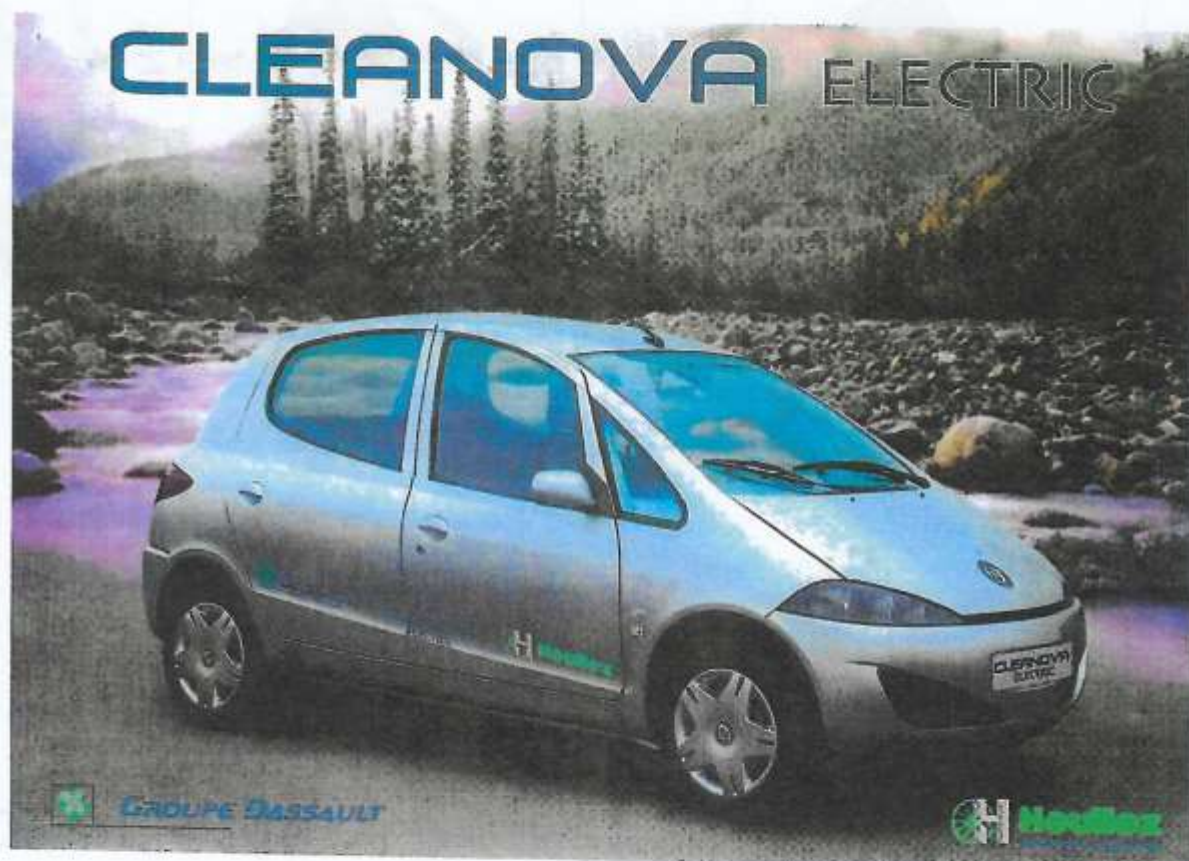


Serge DASSAULT PdG GROUPE DASSAULT - Gérard QUÉVEAU PdG GROUPE Henri HEULIEZ



Serge DASSAULT et le Premier Prototype CLEANOVA

CLEANOVA ELECTRIC



Caractéristiques de la CLEANOVA ELECTRIC

- Véhicule hybride à dominante électrique avec prolongateur d'autonomie thermique.
- Technologies innovantes pour la chaîne de traction :
 - batterie de traction type Lithium
 - moteur électrique synchrone à aimants permanents
 - alternateur à démarrage du groupe électrogène
- Gestion automatique des énergies électrique et thermique tout en se gardant la possibilité d'un fonctionnement purement électrique.

Durée de charge batterie 22 kWh :

- charge sur secteur (230 V - 16 A) : 6 h pour une charge complète,
- charge accélérée avec le groupe électrogène à 10 kW : 1 h 45 pour 80 % de charge (consommation 10 l d'essence pour 245 km de fonctionnement),
- charge 130 ampères : 30 min pour 80 % de charge.

Technical features of the CLEANOVA ELECTRIC

- Electric hybrid vehicle with internal combustion engine for increased driving range.
- Innovative technologies for the drive train :
 - Lithium type traction battery
 - synchronous permanent-magnets electric motor
 - generating unit alternator
- Automatic management of electric and combustion energies with the possibility of only using the electric power train.

Battery loading time 22 kWh:

- loading time on a standard wall outlet (230 V - 16 A): 6 h for 100 % loading
- rapid loading time with range extender at 10 kW: 1 h 45 for 80 % loading (fuel consumption 10 l for 245 km)
- 130 Amp loading time: 30 min for 80 % loading

	CLEANOVA ELECTRIC purement électrique / pure electric	CLEANOVA ELECTRIC hybride / hybrid
Energie embarquée / Energy on board	30 kWh	22 kWh + 20 l d'essence / fuel
Cycle urbain UTAC / Urban use UTAC	245 km	485 km
80 km/h stable / Constant speed 80 km/h	280 km	545 km
Cycle extra urbain UTAC / Suburban use UTAC	180 km	395 km
Cycle mixte UTAC / Urban-suburban use UTAC	200 km	440 km*
80 km/h stable / Constant speed 80 km/h	175 km	390 km

*Option : Un réservoir de 30 l d'essence permet une autonomie de 900 km / A fuel tank with a 30 l capacity allows a 900 km range.

Tableau de bord CLEANOVA ELECTRIC
CLEANOVA ELECTRIC dashboard



Modes de fonctionnement
Running modes



Société de Véhicules Électriques
9, Rond-Point des Champs-Élysées Marcel Dassault
75008 PARIS
Tél. +33 (0)1 53 76 93 00



La Gamme VNX - CLEANOVA I



VNX, 5 places



VNX, 3 m, 2 places



Utilitaire VNX



Taxi Chine VNX



Ambulance VNX



Coupé Convertible VNX

Muta - Futuroscope - 09/2003



GROUPE DASSAULT



Heuliez
Automotive Ingenuity

CLEANOVA II - PREDIT



CONTRAT PREDIT

8	Véhicules	La Poste
8	Véhicules	EDF
4	Véhicules	ADL
4	Véhicules	Monaco
2	Véhicules	St Etienne
2	Véhicules	Véolia
4	Véhicules	Accor



GROUPE DASSAULT



Concept VNX - 4/5 places



Muta - Futuroscope - 09/2003



Heuliez
Automotive Ingenuity



CLEANOVA 1 SVE/DASSAULT - HEULIEZ



Moteur : AC - TM4
Puissance : 35Kw
Batterie : Lithium Ion SAFT 19Kwh
Autonomie : 180Km
Vitesse : 130Km/h
Electronique : SVE-Dassault

Prototype : 2002

Utilitaire VNX



Moteur : AC - TM4

Puissance : 35Kw

Batterie : Lithium Ion SAFT 19Kwh

Autonomie : 180Km

Vitesse : 130Km/h

Electronique : SVE-Dassault

Prototype : 2004

2008 Partenariat ARGENTUM CEO Ajay SINGH avec HEULIEZ Automobiles
Le 13 Août 2008 Signature de l'Achat de 67 % du Groupe Henri HEULIEZ



Sept 2008 Ajay SINGH - Gérard QUÉVEAU
 Bureau d'Études HEULIEZ Auto



par ARGENTUM CEO Ajay SINGH et Groupe Henri HEULIEZ Pdg Gérard QUÉVEAU

25 Sept 2008 Ajay SINGH devient Président du Groupe H. HEULIEZ à la place de Gérard QUÉVEAU
 Partenariat pour les Voitures Électriques INDE-FRANCE stoppé par la crise financière mondiale de 2008-2009
 La BANQUE INDIENNE interdit le Transfert de Fonds € et Refus de relais financier par le f.s.i.

Plan Automobile Janv. 2009 États Généraux de l'Automobile – Fond Stratégique d'Investissement
 Aide remboursable refusée par Gilles MICHEL Directeur Général du f.s.i. le 16 Mars 2009 ex D' G' PSA 2002-2008
 décideur de l'Arrêt de la Coopération PSA-HEULIEZ pour les Voitures Électriques, les CABIOLETS
 et Luc CHATEL Secrétaire d'État à l'Industrie du Gouvernement SARKOZY-FILLON 24 Mars 2009
 2009 Fermeture d'HEULIEZ Auto 1000 Emplois, seul CARROSSIER FRANÇAIS DE CABRIOLETS C.C. et V.E.

2018 Contrat Spicejet CEO Ajay SINGH avec SAFRAN CFM
9-10-11 Mars 2018 VISITE d'État du Président de la République Emmanuel MACRON en INDE



Emmanuel MACRON Président de la République
 Narendra MODI Premier Ministre Indien



Le 10 Mars 2018 CONTRAT de 10 Milliards € de RÉACTEURS SAFRAN CFM
 par SPICEJET CEO Ajay SINGH et SAFRAN Pdg Philippe PETITCOLIN

Ajay SINGH EY Entrepreneur of the Year 2017



2009 : 5 000 véh. électriques/an
2015 : 50 000 véh. électriques/an
2020 : 150 000 véh. électriques/an



Prototype Mondial de l'Automobile PARIS 2008



Prototype Salon de l'Automobile GENEVE 2009

HISTORIQUE



PEUGEOT 205 TURBO 16 - 1983



**Visite du Pape Jean-Paul II à LYON
dans une Limousine 604 PEUGEOT HEULIEZ - 1986**



*Gérard
QUÉVEAU*

*François
MITTERRAND*

*Jean
GRELLIER
Maire*

*Henri
HEULIEZ*

*Paul
QUÉVEAU*

Le 3 novembre 1983
VISITE DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE
FRANÇOIS MITTERRAND

Chez HEULIEZ Automobiles Cerizay
Présentation en Première Mondiale
de la RENAULT R25 Limousine





Le 25 janvier 1996

VISITE DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Jacques CHIRAC

HEULIEZ Automobiles Cerizay

La première visite du Président de la République
 Jacques CHIRAC dans la première usine
 Française de Voitures Electriques

Peugeot 106
 Citroën Ax
 Saxo



LA PEUGEOT 607 Paladine

Présidentielle Angelique Escalade Académigalaine Paladine

Heulliez
Automotive Integrity
Membre CCFA
Rang 0,5



16 mai 2007 - Le jour de l'investiture de Mr Nicolas SARKOZY Président de la République

l'avortement industriel

Gérard
QUÉVEAU
Ingénieur -
Chercheur



Illustrations
Gérard FORRÉ
Guy ROGER

ED L

1988

HEULIEZ Automobiles Cerizay 1968 - 2009

fidèle partenaire de **Citroën**, Simca, Berliet, Peugeot et Renault

Partenaire de PSA Peugeot **Citroën** à 70 % durant cinquante années

Fermée par PSA Peugeot-Citroën
parce que **Gilles MICHEL** Dr Gl de PSA Peugeot-
Citroën

- a commandé les Modules de Coupés Convertibles avec les Brevets HEULIEZ AUTO Peugeot 307 CC – 308 CC – 207 CC à CTS – Magna Allemagne et le Coupé Peugeot 308 RCZ chez Magna Autriche
- a arrêté le partenariat HEULIEZ Automobiles – PSA vieux de 50 années de Cabriolets C.C. - Coupés Sport - 4X4 - Limousines de Luxe et Voitures Electriques
- est devenu en 2009 Directeur Général du fsi

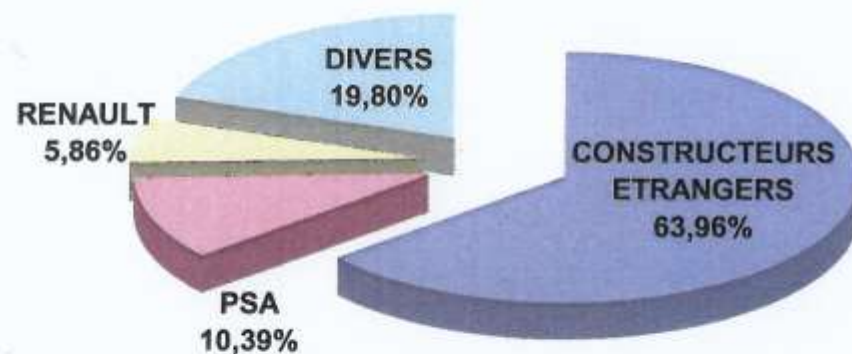
et Fermée par Renault

qui a commandé le Module du Coupé Convertible Mégane CC chez Karmann Allemagne avec les Brevets HEULIEZ Automobiles

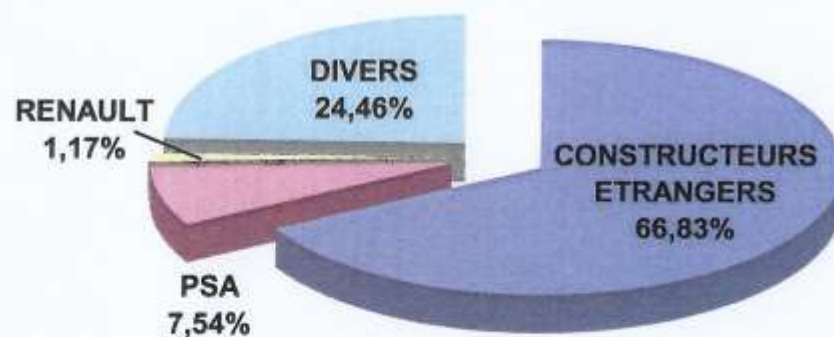
Lors de la Crise Financière Mondiale en 2008 - 2009
et de la Prise de participation majoritaire
d'Argentum (PDG Ajay Singh) dans HEULIEZ Automobiles de
Cerizay

Refus d'aide de Gilles MICHEL Dr gl du FSI

approuvé par **LUC CHATEL** Secrétaire d'État à l'Industrie
du Gouvernement **Sarkozy - Fillon**



**REPARTITION CHIFFRE D'AFFAIRES
HEULIEZ 2007**



**PROJECTION CHIFFRE D'AFFAIRES
HEULIEZ 2008**

Le 23 Novembre 2007

Au C.C.F.A. (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles) :

Il y a 3 Membres Automobiles : RENAULT – PSA Peugeot Citroën et HEULIEZ

HEULIEZ est sous plan de SAUVEGARDE pour 3 RAISONS FRANÇAISES

- ① **RENAULT** a arrêté chez HEULIEZ (France Design) - qui a déposé plus de 750 brevets internationaux RETRACTOP pour CC - après 2 ans, les Etudes et l'Indust. du toit de la future MEGANE CC (E 95) avec ordre de transfert chez KARMANN, le principal concurrent allemand d'HEULIEZ de 10 brevets RETRACTOP HEULIEZ :
Coût social : 250 emplois
Déficit Chiffre d'Affaires et balance extérieure française : 450 M€
- ② **PEUGEOT** a passé la commande de fabrication de la 308 RCZ (T75) chez MAGNA en Autriche, propriété de l'oligarche russe DERIPASKA (interdit de séjour aux USA).
Coût : 800 emplois ++
Déficit Chiffre d'Affaires et balance extérieure française : 3 milliards €
Décision Gilles MICHEL Dr GI PSA Peugeot-Citroën
- ③ **Les réponses négatives de Gilles MICHEL**, Directeur Général de PSA Peugeot-Citroën et de son adjoint Jean-Philippe COLLIN, Directeur des Achats à la Société AT KARNEY ont stoppées l'augmentation de capital d'HEULIEZ par la Société PROVIDENTE du Groupe NATEXIS - Banque Populaire



OPEL Tigra Twintop "TIGERS"

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

Au C.C.F.A. (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles)

Il y a 3 Membres Automobiles : RENAULT - PSA Peugeot Citroën et HEULIEZ

HEULIEZ Automobiles Cerizay contraint d'être sous plan de sauvegarde en octobre 2007 suite aux décisions de Gilles MICHEL, Directeur Général des PLATEFORMES et des ACHATS de PSA Peugeot Citroën

**Juillet
2007**

RENAULT a arrêté chez HEULIEZ (France Design) – qui a déposé plus de 750 brevets internationaux RETRACTOP pour CC – après 2 ans, les Études et l'Indust. du toit de la future MÉGANE CC (E 95) avec ordre de transfert chez KARMANN, le principal concurrent allemand d'HEULIEZ de 10 brevets RETRACTOP HEULIEZ :

Coût social : 250 emplois

Déficit Chiffre d'Affaires et balance extérieure française : 450 M€

Les Directions des Achats de RENAULT et PSA se synchronisent

Gilles MICHEL Directeur des Achats de PSA Peugeot Citroën est intervenu auprès de la Direction des Achats de RENAULT pour l'informer de sa décision concernant les Cabriolets CC. HEULIEZ Automobiles concepteur de la Peugeot 206 CC n'a pas été consulté pour les cabriolets CC. Peugeot 207 CC et Peugeot 308 CC mais PSA utilisera les Brevets C.C. HEULIEZ chez les concurrents d'HEULIEZ MAGNA et C.T.S., RENAULT s'est aligné sur la position de Gilles MICHEL Directeur des ACHATS de PSA.

**Août
2007**

Gilles MICHEL Directeur Général de PSA Peugeot Citroën a passé la commande de fabrication de la Peugeot 308 RCZ (T75) chez MAGNA en Autriche Associé à l'oligarque russe DERIPASKA

Coût : 800 emplois ++

Déficit Chiffre d'Affaires et balance extérieure française : 3 Milliards €

**Septembre
2007**

Les réponses négatives de Gilles MICHEL Directeur Général de PSA Peugeot Citroën et de son adjoint Jean-Philippe COLLIN Directeur des Achats à la Société AT KARNEY ont stoppées l'augmentation de capital d'HEULIEZ par la Société PROVIDENTE du Groupe NATEXIS - Banque Populaire

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

La commande **du PEUGEOT 308 RCZ**

par **Gilles MICHEL** DrG^l **PSA** (oct.2007)

DrG^l du **Fond Stratégique Investissement** (2009)



à **MAGNA** (Autriche)

C.A : **2 milliards €** (FRANCE Déficit Commercial)

700 Emplois perdus (2009 - 2016)

cause de la **SAUVEGARDE**

d'HEULIEZ Automobiles

en Oct. 2007

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

Le 27 Septembre 2007

PSA Peugeot Citroën - MAGNA (Allemagne) - HEULIEZ (Poitou-Charentes)

• **PEUGEOT 307 CC (2001 à 2008) et 308 CC (2008 à 2015) : 150 par jour**

MAGNA fabrique à FRIBOURG (Allemagne) les modules du Coupé Convertible Peugeot 307 CC (2001 à 2008 à 150 par jour) (brevets Mercedes-Benz moins performants que les brevets "Retractable Heuliez").

MAGNA a obtenu la commande depuis 2 ans pour les modules de la future Peugeot 308 CC (2008 à 2015).

HEULIEZ n'a pas été consulté !

• **PEUGEOT 206 CC (2000 à 2006) : 370 000 voitures au total
et 207 CC (2007 à 2014) fabriquée en Espagne**

HEULIEZ est le créateur de la Peugeot 206 CC.

Proposée à Peugeot dès 1996 - 5 brevets "Retractable Heuliez".

Pour la Peugeot 207 CC, HEULIEZ n'a jamais été consulté pour fournir des modules.

L'arrêt de la Peugeot 206 CC a créé chez HEULIEZ une perte de 300 emplois (en R et D et production).

• **COUPE PEUGEOT 308 RC (projet T 75) (2009 à 2016) : 150 v. par jour**

Si Peugeot passe commande à MAGNA (Autriche) :

c'est une perte chez HEULIEZ de 500 emplois (R et D - prototypes dès 2007 - fabrication à partir de 2009).

MAGNA n'a jamais fabriqué de voitures complètes pour PSA Peugeot Citroën

Déficit de la balance extérieure française.

Si Peugeot passe commande à HEULIEZ :

C'est la création chez HEULIEZ de 500 emplois (R et D - production)

HEULIEZ a répondu positivement à toutes les conditions posées par PSA Peugeot Citroën :

- Augmentation de capital (PROVIDENTE ou CDC Entreprises ou CIC Finances)
- Qualité et prix acceptés

HEULIEZ a fabriqué pour PSA Peugeot Citroën plus de 400 000 voitures complètes

de 1979 à 2002 : breaks - cabriolets - voitures électriques - véhicules utilitaires

HEULIEZ peut aussi recruter de la main d'oeuvre qui actuellement quitte PSA Peugeot Citroën (plan social).

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

HEULIEZ Automobiles

HISTORIQUE
1959 2009

PRODUCTION en SÉRIE pour



Renault

SAVIEM



Berliet

Autocar 28 Places
Renault CARRIER

1952-1964

800 Autocars RENAULT CARRIER
fabriqués par HEULIEZ Cerizay



1965-1973

Modules Arrière Fourgon SB2 – SG2



Plateau militaire
pour SM8 SAVIEM

1977-1989

8.000 Plateaux militaires



1985-1986

Limousine R25



Renault R5 Turbo

1978

ETUDES PROTOS pour Renault 1981



Alpine A310

1991 NON-RESPECT de l'ACCORD du Partenariat HEULIEZ Automobiles - Renault
2009 signé par Philippe GRAS Directeur Général Renault le 4 Février 1991



BERLIET

1962-1967

1.000 Cabine BERLIET GLR



1965-1972

2.000 Cabine Relaxe en Blanc
BERLIET GPRK



HEULIEZ

sous plan de sauvegarde

2 Causes :

***RENAULT** a commandé

la Mégane C.C.

(10 Brevets HEULIEZ)

Chez KARMANN (R.F.A.)

***P.S.A. Peugeot – Citroën** a

commandé le

Peugeot 308 RCZ

Chez MAGNA (Autriche)

Industrie

Renault-Heuliez : fin de l'histoire ?



Photomontage Order Ric

Le carrossier Heuliez a annoncé être passé sous plan de sauvegarde alors que la production de l'Opel Tigra qu'il réalise répond aux objectifs. Ce n'est donc pas de ce côté qu'il

faut chercher. C'est plutôt l'absence de programmes de recherches qui plombe Heuliez. Pourtant, ce n'est pas faute d'y avoir travaillé, comme nous le confie un ingénieur Renault, proche du projet E95 (la future Renault Mégane CC illustrée ci-contre). Il nous informe que celui-ci a été retiré au carrossier français pour être confié à son rival allemand Karmann. Il se pourrait même que ce dernier bénéficie des brevets Heuliez pour industrialiser cette

future Renault ! Heuliez n'est pas non plus aidé par PSA puisque l'industrialisation du coupé Peugeot 308 RCZ, si elle a lieu, serait confiée à l'autrichien Magna.

Selon nos estimations, ces transferts causeraient la perte en France de 1 300 emplois, pour un déficit extérieur de 3 milliards d'euros. Contacté, Heuliez n'a pas voulu nous répondre et indique seulement que ses brevets ne sont pas cessibles.

Christophe Bonnaud

29 Nov 2007

www.arqusauto.com

2,95 €

L'organe de l'automobile - 80° année
Jeudi 29 novembre 2007 - Hebdomadaire - n° 4112
144 pages - 3615 ARQUS 00,35 €/min - ISSN: 0751-5545

Heuliez Automobiles Cerizay 1968 – 2009 et RENAULT

Heuliez Automobiles Cerizay a travaillé pour **RENAULT** en sous traitance de la société **CARRIER** de Puteaux. Le carrossier **CARRIER** travaillait à 80% pour la Régie **RENAULT** de 1950 à 1980.

Pour les Autocars **CARRIER** sur châssis **RENAULT** 2,5T – 30 places 1952 – 1965.

Pour les Emboutis des camionnettes **RENAULT** SG2 assemblées par **CARRIER** dans son usine d'Alençon 1965.

Heuliez Automobiles Cerizay sous traitant d'**ALPINE** Dieppe pour les châssis de la **RENAULT 5 turbo** 1978 et pour le design du coupé **ALPINE GTA** 1981.

Pour **MATRA**, seulement des pièces pour les Vans **ESPACE**.

les **RENAULT 25** Limousines 1985 – 1986 ,
830 Limousines fabriquées au lieu de 9000.

Contrat non respecté par **RENAULT**.

1991 Pour devenir fournisseur de Rang 1 de **RENAULT**,
Heuliez Automobiles Cerizay a obtenu
le contrat du 4 Février 1991 signé par Phillipe Gras Directeur général adjoint de
RENAULT, lors de la vente de 49% d'**HEULIEZ Bus** à **RENAULT VI**.

RENAULT n'a pas respecté ce contrat de commande signé le 4 Février 1991.

Malgré les relances incessantes entre 1981 et 2008 RENAULT a toujours refusé des commandes de production à Heuliez Automobiles Cerizay.

Pour l'Emboutissage – les Cabriolets – les Coupés :

Coupés Convertibles **RENAULT Mégane** à Brevets **Heuliez Automobiles Cerizay** et
NISSAN Micra avec copie des brevets **Heuliez**, procédure gagnée par **Heuliez**.

Modules de toits fournis à **RENAULT** et **NISSAN** par **KARMANN** Allemagne.

RENAULT a commandé tous ses modules de Cabriolets à **KARMANN** Allemagne à la place d'**Heuliez Automobiles Cerizay**.

700.000 modules de toits **KARMANN** fournis à **RENAULT**
pour un chiffre d'affaire d'1 milliards €.

En 2000 refus de **RENAULT** de toute coopération
pour les voitures électriques **DASSAULT HEULIEZ** (société SVE)

RENAULT - HEULIEZ

4 Préjudices Sociaux et Financiers

RENAULT a causé **4 PREJUDICES** très importants depuis des années à **HEULIEZ**

- 1°) Par le non respect de l' **Accord du 4 février 1991**
- 2°) Les Réponses de la **Direction RENAULT** à **AT KARNEY**, conseil de **PROVIDENTE**, ont stoppé immédiatement l'augmentation de capital d' **HEULIEZ** par **PROVIDENTE** du groupe NATIXIS – BANQUES POPULAIRES
- 3°) pour le projet **E 95 – RENAULT MEGANE C.C.** **RENAULT** a fait une pression permanente sur **HEULIEZ** en réglant les Etudes et Prototypes avec 1 an de retard mettant ainsi **HEULIEZ** en difficulté de trésorerie pour l'obliger à **brader ses licences de Brevets Rétractop - HEULIEZ**
- 4°) **RENAULT** a passé la commande série des modules de la **Mégane C.C.** au principal concurrent d' **HEULIEZ** : l'Allemand **KARMANN** avec les **Brevets Retractable - HEULIEZ**, sans aucun accord écrit d'**HEULIEZ**

La Mégane C.C. sort en série début 2010 soit une perte pour la balance commerciale de la **FRANCE** d'environ **500 millions d'€.**

LETTRE CONTRAT du 4 février 1991

de M. Philippe GRAS
Directeur Général Adjoint de RENAULT
pour CONSULTATION SYSTEMATIQUE
d'HEULIEZ par RENAULT

Style, Etudes, Protos, Outillages, Essais DMS : Chez HEULIEZ 24 mois

RENAULT

Directeur Général Adjoint

Société HEULIEZ AUTOMOBILES
Mr QUEVEAU
Président Directeur Général

79140 LE PIN

Le 4 Février 1991

N° 345/91

Monsieur,

Dans le cadre de nouvelles relations commerciales, RENAULT développera progressivement son courant d'affaires avec la Société HEULIEZ AUTOMOBILES.

Cela se traduira, en particulier, par des consultations régulières de la Direction des Achats dans les domaines de l'emboutissage pour la première monte et la pièce de rechange et par l'engagement par la Direction des Véhicules Spéciaux et Utilitaires de réflexions en commun et de consultations régulières dans le domaine de l'assemblage de véhicules de petites et moyennes séries.

RENAULT enregistre le souhait d'HEULIEZ de voir ces activités se développer pour atteindre une part significative de son Chiffre d'Affaires, mais ne peut s'engager sur un objectif global. La progression du flux d'affaires dépendra directement de la compétitivité d'HEULIEZ, dans le contexte international.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.



Philippe GRAS

VENTE de la MAJORITE d'HEULIEZ BUS à RENAULT VI

**1991 : HEULIEZ-BUS principale
Division d'HEULIEZ**

**- Engagement du GROUPE HENRI HEULIEZ de
ne pas concurrencer en Bus, RENAULT VI et
VOLVO**

**- OBJECTIF : Reconversion d'HEULIEZ dans les
Coupés-Convertibles - R & D - Brevets RETRACTOP.**

**En 2000 : être le Premier mondial en
COUPÉS CONVERTIBLES**

et dans les VOITURES ELECTRIQUES

PR/HN/jm - 15 840

Le 23 septembre 1997

OBJET : Relations Commerciales
Accords du 4 février 1991

Monsieur Carlos GHOSN

Directeur Général Adjoint
RENAULT

34, Quai du Point du Jour
92109 BOULOGNE-BILLANCOURT Cedex

Monsieur le Directeur Général Adjoint,

Lors des négociations qui ont eu lieu en 1991, dans le cadre de la cession de la majorité que détenait le Groupe Henri Heuliez dans le capital de la Société HEULIEZ BUS, RENAULT s'était engagé à mettre en place de nouvelles relations commerciales avec la branche automobile d'HEULIEZ. Cette volonté s'était traduite par le courrier joint, n° 345/91 du 4 février 1991.

Il faut malheureusement constater à ce jour que les engagements pris dans ce document, malgré des contacts réguliers avec votre Direction des Achats dans le domaine de l'emboutissage, n'ont pas été tenus et que de très nombreux transferts et sous-traitance de pièces d'emboutissage ont été engagés par RENAULT chez nos concurrents, sans aucune consultation auprès de nos services commerciaux et ce, en dépit de nouveaux investissements mis en place dans ce secteur (presse transfert de 1600 T, ligne de grosses presses automatiques, etc ...). Cette absence de consultation a également été constatée de la part de votre Direction des véhicules spéciaux et utilitaires sur des véhicules RENAULT produits en sous-traitance (cabriolet MEGANE sous-traité en partie chez un concurrent allemand, production de minicars sur base W70 confiée à un concurrent français, etc ...).

Compte tenu de la gravité des conséquences industrielles dues au non respect de l'application des "nouvelles relations commerciales" fixées dans le courrier précité, nous souhaiterions qu'une rencontre entre nos deux sociétés soit organisée au plus haut niveau afin de procéder à la mise en place effective de ce partenariat et engager des actions concrètes pour compenser le retard constaté.

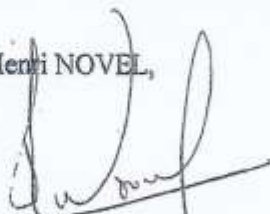
Notre Société est certifiée Qualité EAQF 94 % - ISO 9002 - QS 9000.

Nous sommes fournisseurs en première et deuxième monte pour AUDI - MATRA - MERCEDES - PSA PEUGEOT CITROËN - RENAULT VI - VOLKSWAGEN, et notre Centre de Recherche et Développement, avec des compétences reconnues, représente un effectif de plus de 250 personnes.

En vous remerciant de l'attention que vous ne manquerez pas de porter à ce sujet d'importance liant nos deux sociétés,

Recevez, Monsieur le Directeur Général Adjoint, l'assurance de nos très respectueux sentiments.

Henri NOVEL,



Patrice ROULOIS,



P.J. : Courrier n° 345/91 du 4 février 1991



1^{ère} CONSULTATION
MEGANE CABRIO TOILE (E64)

Entre janvier 1994 et le 18 mars 1994

HEULIEZ est éliminé

**malgré les accords exigés par RENAULT
entre HEULIEZ et ASC (USA)**





RENAULT

Heuliez
Automotive Technology
Membre CCFA
Rang 0,5

750 Brevets
RETRACTOP
HEULIEZ

2000 - Mégane CC (E84).....*HEULIEZ pas consulté*



Commande chez KARMANN - (RFA)
200 000 modules (2003-2009)

2002 - NISSAN MICRA CC.....*HEULIEZ éliminé*



Prototype HEULIEZ,

2 Brevets RETRACTOP HEULIEZ
Utilisés sans licence de brevets à ce jour
Commande chez KARMANN - (RFA)
50 000 modules (2005-2010)

2006 - Spyder Twingo (W33).....*HEULIEZ éliminé*

Choix de WEBASTO - (RFA)
100 000 modules (2008-2015)

2007 - Mégane CC (E95).....*HEULIEZ éliminé*



Consultation par le BE RENAULT,
Prototypes HEULIEZ, (2006 - Juin 2007)

Transfert par RENAULT de
10 Brevets RETRACTOP HEULIEZ
chez KARMANN - (RFA) - Licences de
brevets et know-how en cours de
discussion 300 000 modules (2009-2016)

2007 - LOGAN Edelweiss.....*Pas de suite*



2007 - Salons Internationaux de l'Automobile
de Genève et de Francfort

Pour ses Cabriolets - Coupés Convertibles RENAULT a commandé à KARMANN plus de 700.000 modules de toit, pour un chiffre d'affaires d'1 milliard d'euros, sans jamais consulter HEULIEZ (750 brevets Retractable), unique carrossier français de Cabriolets - Coupés Convertibles

3^{ème} RELANCE d'HEULIEZ
pour être consulté par RENAULT
(Accord du 4 février 1991 - Vente d'HEULIEZ BUS à RENAULT VI)

PROPOSITION FINANCEE par HEULIEZ
La RENAULT Safrane Long Cours
pour obtenir des commandes
de style, maquettes et prototypes



Coût du prototype : 8 MF sur fonds propres.

Il n'y a jamais eu de consultations
RENAULT ultérieures

HISTORIQUE RENAULT MEGANE CC (E 95)

HEULIEZ pas Rang 1, donc pas consulté par RNPO.

HEULIEZ consulté par le Bureau d'Etudes RENAULT pour la valeur de sa technologie brevetée RETRACTOP.

- **Septembre 2005 :** Phase exploratoire proposition HEULIEZ
Début des Etudes
Compétition technique : KARMANN éliminé par le Bureau d'Etudes RENAULT
- **2006 :**
Rédaction du Contrat d'Expertise
Retard permanent de paiement
Rendez-vous reporté en permanence par RNPO
- **26 Janvier 2007 :** Signature du Contrat d'Expertise
Avec effet rétroactif au **1^{er} Mars 2006**, sous contrainte de trésorerie (2,5 millions d'euros non payés) et dans un souci commercial pour obtenir enfin la première commande en série de RENAULT pour un module Cabriolet Coupé Convertible.
(Depuis l'accord du 4 février 1991)
- **Lettre 21 Juin 2007 :** Arrêt du programme E 95 chez HEULIEZ, **sans aucun argument écrit.**

**% Chiffre d'Affaires HEULIEZ avec filiales RENAULT
(ACI - IDVU - RST) + rang 2**

ANNEES	Chiffre D'Affaires avec filiales RENAULT ACI - IDVU - RST	% Chiffre D'Affaires filiales RENAULT / Chiffre D'Affaires HEULIEZ
2000	2 838 540,79 €	1,19 %
2001	1 015 500,00 €	0,48 %
2002	929 989,10 €	0,46 %
2003	3 786 132,18 €	2,55 %
2004	6 225 548,12 €	1,25 %
2005	5 065 510,00 €	0,91 %
2006	3 267 960,00 €	1,18 %
Total sur les 7 ans	23 Millions d'€uros de 2000 à 2006	2,01 %

Chiffre d'Affaires RENAULT avec HEULIEZ

ANNEES	CHIFFRE D'AFFAIRES HEULIEZ CONSOLIDE	% CHIFFRE D'AFFAIRES RENAULT /CHIFFRE D'AFFAIRES HEULIEZ	CHIFFRE D'AFFAIRES HEULIEZ avec RENAULT
1992- 2000			
2000	239 136 966,00 €	1,73 %	4 139 365,84 €
2001	211 373 663,00 €	3,91 %	8 262 983,00 €
2002	200 225 740,00 €	3,20 %	6 405 536,55 €
2003	148 695 908,00 €	3,33 %	4 958 170,65 €
2004	498 877 205,00 €	1,10 %	5 467 413,33 €
2005	559 695 809,00 €	1,12 %	6 283 540,00 €
2006	277 009 033,00 €	2,67 %	7 401 040,00 €
Total sur les 7 ans	CA HEULIEZ 2 Milliards d'€uros	2,01 %	HEULIEZ 43 Millions d'€uros

de 2000 à 2006

DEFICIT d'EMPLOIS et DEFICIT de la BALANCE COMMERCIALE pour la France

*PREJUDICE pour HEULIEZ seul Carrossier Français de Cabriolets - Coupés Convertibles Brevetés
(depuis l'accord du 4 février 1991)*

Chiffre d'Affaires RENAULT avec KARMANN

	en M€	
	à Juin 2007	de Juin 2007 à 2015
RENAULT Mégane Cabrio Toile "E 64" (1992 - 2003)		
<i>(HEULIEZ pas retenu en 1994 sans explication)</i>		
- Etudes - Style - Prototypes - Essais - Outillages (1992 - 1997)	25	
- Fabrication de 75 000 (caisses en blanc + modules toit toile) en RFA (1997 - 2003)	200	
RENAULT Mégane CC Coupé Convertible "E 84" (1999 - 2009)		
<i>(HEULIEZ n'a pas été consulté)</i>		
- Etudes - Style - Prototypes - Essais - Outillages (1999 - 2003)	30	
- Fabrication de 150 000 modules toit CC en RFA (2003 - 2007)		
de 2003 à Juin 2007	150	
de Juin 2007 à 2009		100
NISSAN MICRA CC Coupé Convertible "MM+CC" (2002 - 2010)		
<i>(HEULIEZ n'a pas été retenu, sans explication)</i>		
- Etudes - Style - Prototypes - Essais - Outillages (2002 - 2005)	30	
- Fabrication modules toit CC en RFA		
25 000 modules de 2005 à Juin 2007	30	
de Juin 2007 à 2010		40
RENAULT Mégane CC 2ème Génération "E 95" (2005 - 2015)		
<i>Demande de transfert de la Technologie Brevetée "RETRACTOP 5" HEULIEZ et du Know-How HEULIEZ chez KARMANN en Juin 2007</i>		
- Etudes - Style - Prototypes - Essais - Outillages (2005 - 2009)		40
- Fabrication de 250 000 modules CC en RFA (2009 - 2015)		400
Soit pour les 4 Cabriolets et CC de RENAULT - NISSAN :	465 M€	580 M€

KARMANN

≈ 1 Milliard d'euros

de 1992 à 2015



RENAULT


Heuliez
Automotive Ingénierie

**Seul carrossier français de cabriolets
Coupés-Convertibles**

4 février 1991 - Vente d'HEULIEZ BUS à RENAULT.

- **Engagement d'HEULIEZ de non concurrence.**
- **Engagement de RENAULT de commandes importantes en sous-traitance à HEULIEZ.**

1994 - Mégane Cabriolet (E64).....HEULIEZ éliminé

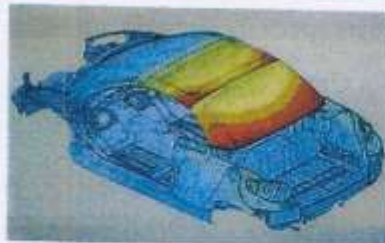


Commande chez KARMANN - (RFA)
75 000 caisses & modules (1997-2003)

1994 - RENAULT Safrane Long Cours.....Pas de suite



1994 - Mondial de l'Automobile - Paris



1997

**Refus de RENAULT,
classer HEULIEZ rang 1**



**Plus aucune consultation de
Sous-traitance Série :**

- Emboutissage, - Ferrage,
- Peinture, - Assemblage



**Lettre HEULIEZ à
Monsieur Carlos GHOSN,
Directeur Général
23 septembre 1997**

**Malgré les engagements de l'Accord du 4 février 1991
suite à la vente de la majorité d'HEULIEZ BUS à RENAULT**

**HEULIEZ pas consulté pour
LA MEGANE CC (E84)**

**Malgré toutes les relances
et tous ses Brevets RETRACTOP**





RENAULT NISSAN

RENAULT-NISSAN Purchasing Organization
Société par Actions Simplifiée au Capital de 50 000 Euros
Siège social : 44 rue de Sèvres, 92109 BOULOGNE BILLANCOURT, France
495 078 712 R.C.S. Nanterre
Agissant au nom et pour le compte de Renault s.a.s. et/ou Nissan Motor Co., Ltd.

Monsieur QUEVEAU
Société HEULIEZ
7, rue Louis Heuliez
79140, Cerizay France

le 21 Juin 2007

Objet : « Système découvrable » E95

Conformément au contrat d'expertise signé le 26 Janvier 2007, nous avons le regret de vous informer que la phase pilote du développement et de l'industrialisation du toit E95 sera confié à un autre fournisseur, avec l'utilisation du concept Heuliez « Retractable 5 ».

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Michelle WEN MOONEN
GSAM Mechanism Parts
Renault-Nissan Purchasing Organization

Le contrat d'expertise n'autorise pas RENAULT à transférer les Brevets et Kow-How HEULIEZ chez son principal concurrent mondial KARMANN. Il n'est pas cité expressément.

Copie :

Mmes : Desforbes, Leclair, Brévaut

Mrs : Faivre-Duboz, Ancelin, Cognard, Arbeille, Suss, Seytre, Fargeot



RENAULT

**Heuliez**
*Automotive Integrity***Membre CCFA**
Rang 0,5**750 Brevets**
RETRACTOP
HEULIEZ**2000 - Mégane CC (E84)**.....*HEULIEZ pas consulté***Commande chez KARMANN - (RFA)**
200 000 modules (2003-2009)**2002 - NISSAN MICRA CC**.....*HEULIEZ éliminé***Prototype HEULIEZ,****2 Brevets RETRACTOP HEULIEZ**
Utilisés sans licence de brevets à ce jour
Commande chez KARMANN - (RFA)
50 000 modules (2005-2010)**2006 - Spyder Twingo (W33)**.....*HEULIEZ éliminé***Choix de WEBASTO - (RFA)**
100 000 modules (2008-2015)**2007 - Mégane CC (E95)**.....*HEULIEZ éliminé***Consultation par le BE RENAULT,**
Prototypes HEULIEZ, (2006 - Juin 2007)**Transfert par RENAULT de**
10 Brevets RETRACTOP HEULIEZ
chez KARMANN - (RFA) - Licences de
brevets et know-how en cours de
discussion 300 000 modules (2009-2016)**2007 - LOGAN Edelweiss**.....*Pas de suite***2007 - Salons Internationaux de l'Automobile**
de Genève et de Francfort**Pour ses Cabriolets - Coupés Convertibles RENAULT a commandé à**
KARMANN plus de 700.000 modules de toit, pour un chiffre
d'affaires d'1 milliard d'euros, sans jamais consulter HEULIEZ
(750 brevets Retractable), unique carrossier français
de Cabriolets - Coupés Convertibles

LE FIGARO lundi 15 décembre 2008

L'automobile sollicite une aide d'urgence de l'État

INDUSTRIE

Les représentants des constructeurs français sont reçus aujourd'hui à l'Élysée.

CONFRONTÉE à une crise d'une violence sans précédent, l'industrie automobile est contrainte à une véritable course contre la montre. Les représentants de la filière qui souhaitent obtenir des financements sont reçus aujourd'hui par Nicolas Sarkozy. Le chef de l'État fera le point sur l'application des mesures annoncées dans le cadre du plan de relance.

« L'industrie est très consommatrice de crédit. En outre, deux voitures sur trois sont financées à crédit. Si la crise du financement dure, vous verrez tomber les constructeurs les uns après les autres », a déclaré vendredi Carlos Ghosn, le PDG de Renault, devant quelques journalistes. Or, pour

avant tout financière », estime Carlos Ghosn. Daimler est ainsi en passe de lever un milliard d'euros à un taux supérieur à 9 %, un niveau jugé beaucoup trop élevé par le patron de Renault.

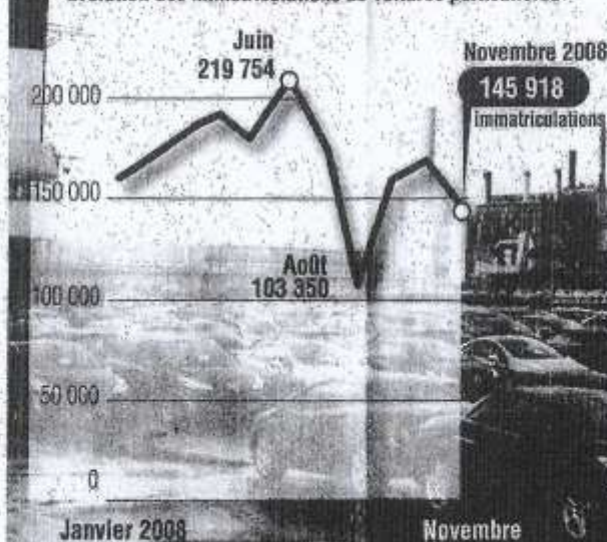
Face au blocage des marchés financiers, les constructeurs se tournent vers les pouvoirs publics. « Ce que nous demandons à l'État, c'est un financement raisonnable, sur 2 à 3 ans, avec des taux d'intérêt compris entre 4 et 5 %. L'État français a été l'un des premiers à comprendre la gravité de la situation en Europe. Nous avons le sentiment qu'il va agir », affirme le PDG de Renault, qui espère une annonce dans les prochaines semaines. En Allemagne, le géant Volkswagen a demandé la garantie de Berlin pour ses activités financières et bancaires.

« On a pas touché le fond »

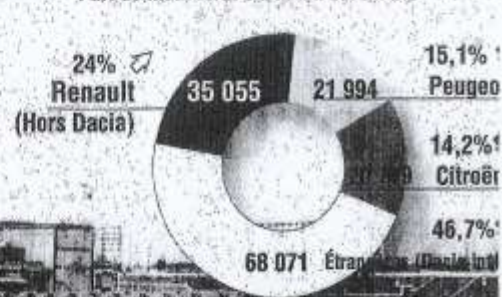
PSA Peugeot Citroën et

Les ventes baissent en France

Évolution des immatriculations de voitures particulières



Part de marché et évolution sur un an



1 215 emplois en France dont 700 en 2009.

Parallèlement, Carlos Ghosn, qui prendra la tête le 1^{er} janvier prochain de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (Acea), va tenter d'obtenir une aide de 40 milliards d'euros pour le secteur auprès de Bruxelles. Les aides accordées par les États, comme celle de la France, seraient comprises dans cette enveloppe européenne.

Il y a urgence. Carlos Ghosn

estime, en effet, « qu'on n'a pas encore touché le fond » de cette crise, bien plus grave que celle de 1993 qui avait vu les marchés européens chuter de 16 %, mais pendant laquelle le crédit avait continué à fonctionner normalement.

De son côté, Sergio Marchionne, l'administrateur délégué de Fiat, s'attend à vivre l'année la plus difficile de sa carrière, l'an prochain. Les constructeurs sont d'ores et déjà confrontés à des

baisses de ventes vertigineuses. Le marché américain a ainsi chuté de 37 % en novembre. Les spécialistes prévoient des ventes comprises entre 11 et 11,5 millions de voitures, contre 16 millions en 2007. En Europe, l'Espagne était en baisse de 50 % le mois dernier.

Conséquence, les américains General Motors et Chrysler sont au bord de la faillite. Le japonais Toyota devrait annoncer, selon la presse nipponne, une prévision de perte de plus d'un milliard de dollars sur la période allant d'octobre 2008 à mars 2009. Les groupes japonais sont lourdement pénalisés par l'appréciation du yen face au dollar et par l'effon-

droit à s'endetter. Cela passe par des baisses d'investissement, des réductions de stocks, une vente accélérée vis-à-vis des créanciers et des cessions d'actifs », explique le PDG de Renault. Les flux de trésorerie du constructeur français devraient être négatifs en 2009.

Toyota pourrait réduire ses investissements de 30 % pour son prochain exercice. Renault envisage notamment de repousser la production de modèles dans son usine de Coquilhatville au Maroc, construit en partenariat avec Nissan, en vue pour 2010.

JACQUES-OLIVIER M. et CYRILLE PLU

La Maison-Blanche continue de s'informer

La Maison-Blanche ne prend pas de décision. Le président américain est

a déjà ravi la première position à la fois en termes de consommation et d'exportation, devrait rester

français devront s'adapter s'ils veulent profiter de la croissance mondiale du marché. *Page 24*

économie

RENAULT

14 janvier 2009

Le plan du gouvernement pour sauver l'automobile

Dans le cadre d'un soutien au secteur en général, et aux constructeurs en particulier, Renault planche sur l'émission d'obligations convertibles en actions

Carlos Ghosn
au Mondial de l'automobile,
en octobre 2008.
Jacky Naegelen/Reuters



ZOOM

L'Élysée
informe
syndicat
restructu

■ Nicolas Sarkozy a promis aux salariés, en leur plan de relance, de leur tenir au courant les rencontres du secteur face à la restructuration d'entreprise et d'accompagner les salariés, ainsi que la revitalisation des secteurs touchés.

Le président a les secrétaires de la CGT, de la CFDT, de la CGC et de la CIO pour confirmer le dialogue d'information révisé les mois prochains par branche, dit-il.

Le Courrier de l'ouest

JEUDI 29 NOVEMBRE 2007 - 0,80€ N° 283 64^e année

Comment Renault et Peugeot ont lâché Heuliez

La production de la Mégane CC et de la Peugeot 308 RCZ
conçues par Heuliez sera effectuée en Allemagne et en Autriche.

Comment PSA Peugeot et Renault ont lâché Heuliez

Les deux groupes automobiles français, Renault et PSA Peugeot, ont une part de responsabilité dans le plan de sauvegarde d'Heuliez, dont ils ont tout de même transféré des brevets vers d'autres concurrents.

Un peu fort de café ! C'est la réflexion amère - c'est le moins qu'on puisse écrire - de salariés du groupe Heuliez, fâchés que les deux constructeurs français Renault et PSA Peugeot aient lâché quasiment en même temps, l'industriel deux-sévrien. On sait que depuis la fin octobre, le groupe de Cerizay est sous la tutelle d'un plan de sauvegarde. Cette situation difficile a peut-être été imputée à tort au groupe Opel, pour lequel la fabrication de la Tigra TwinTop se poursuit à une cadence régulière. Car le constructeur allemand représente toujours plus de 80 % de l'activité de l'industriel.

Manque de solidarité

Ce qui l'a mis en situation délicate, c'est l'abandon - d'une manière pour le moins cavalière - par ses commanditaires français de deux projets de développement pour lequel il s'était engagé. En octobre dernier, les organisations syndicales d'Heuliez avaient mis en avant ce « manque de solida-

rité » des constructeurs français.

La première voiture attendue était une version de la Mégane, une coupé-convertible. Cette Renault, en toit rétractable, a été étudiée et mise en prototype par les ingénieurs d'Heuliez. Après deux ans de travaux sur cette voiture, les dirigeants de la marque aux chevrons ont tourné le dos à Heuliez au début de l'été 2007, pour transférer ce projet du groupe cerizéen (avec dix brevets Rétractop Heuliez) vers le constructeur allemand Karman.

Une commande toute faite

Ce concurrent direct d'Heuliez d'Outre-Rhin - en mauvaise passe actuellement avec un plan social de 1 500 personnes - récupère ainsi non seulement une commande toute faite, mais aussi un savoir-faire protégé.



La 308 RCZ, conçue avec les ingénieurs d'Heuliez sera construite en Autriche par la société Magna propriété du Russe Oleg Deripaska

Et comme un malheur n'arrive jamais seul, PSA Peugeot, étrangement, a suivi les traces de son homologue français, fin septembre. La réalisation de la version 308 RCZ - présentée au dernier salon de Francfort - elle aussi élaborée par les bureaux d'études du Bocage, a finalement été confiée à la société Magna située à Graz (Autriche) avec là aussi, transfert de brevets.

Deux poids, deux mesures

Au-delà de ce qui peut apparaître à certains comme un coup de poignard dans le dos, ces décisions des deux grands constructeurs nationaux ont un coût : 1 300 emplois français selon certaines estimations et 3,5 milliards d'€ pour la

balance du commerce extérieur.

Le groupe Heuliez, spécialisé dans le haut de gamme, a toujours financé ses propres études et son département recherches, sans aucune aide de l'Etat. On estime à 50 millions d'€ le montant de 750 brevets internationaux. En revanche, l'Etat, qui possède encore 15 % de parts chez Renault, a octroyé 90 millions d'€ à PSA pour sa voiture hybride. Deux poids, deux mesures ! Quant à la direction d'Heuliez, interrogée, elle se refuse à tout commentaire sur ce qu'on peut qualifier de « lâchages » de la part des constructeurs nationaux.

Christian DESBOIS

HEULIEZ fort de ses 750 brevets peut battre le record de vente de la PEUGEOT 206 CC

HEULIEZ a été le concepteur dès 1996 de la PEUGEOT 206 CC avec ses brevets. La 206 CC, réalisée à 370 000 exemplaires, a été la première voiture française la plus vendue en Allemagne dans sa catégorie cabriolet coupé.

Aucune voiture française n'avait réalisé cet exploit auparavant.

Le Plan de Sauvegarde d'Heuliez du 26 Octobre 2007 a été demandé suite à 2 événements simultanés typiquement français qui illustrent la place des entreprises moyennes technologiques françaises et leur rapport avec les grands groupes industriels français soutenus par l'Etat et qui démontrent la responsabilité entière des 2 grands constructeurs français RENAULT et PSA PEUGEOT CITROEN dans le Plan de Sauvegarde d'Heuliez. (L'Etat est toujours propriétaire de 15 % du capital de RENAULT et PSA Peugeot Citroën vient de recevoir 96 millions d'€ pour le développement de son projet voiture hybride.)

Première raison du Plan de Sauvegarde d'Heuliez : RENAULT

RENAULT a arrêté, Juillet/Août 2007, l'industrialisation du toit rétractable de la future RENAULT MEGANE CC, après 2 ans d'études et de prototypes chez HEULIEZ (France Design), avec ordre de transférer 10 brevets RETRACTOP HEULIEZ chez son principal concurrent allemand KARMANN, aujourd'hui en plan social de 1700 personnes.

Cette décision de RENAULT a un coût social en France de 300 emplois et un déficit de la Balance extérieure française de plus de 500 millions d'€.

Deuxième raison du Plan de Sauvegarde d'Heuliez : PSA PEUGEOT CITROEN

PSA Peugeot Citroën a passé, en Août/Septembre 2007, la commande de fabrication du Coupé PEUGEOT 308 RCZ chez MAGNA en AUTRICHE. MAGNA a été vendu en Juillet 2007 à l'Oligarche russe Oleg DERIPASKA

MAGNA n'a jamais fabriqué de voiture complète pour PSA Peugeot Citroën.

HEULIEZ, qui coopère avec PSA Peugeot Citroën depuis 50 ans, a déjà fabriqué pour PSA Peugeot Citroën des centaines de milliers de voitures.

Cette décision de PSA PEUGEOT CITROEN a un coût social en France de 1000 emplois et un déficit de la Balance extérieure française qu'on peut chiffrer à plus de 3 milliards d'€.

L'Avenir d'HEULIEZ **battre le record de production de la PEUGEOT 206 CC grâce à la technologie de ses brevets**

HEULIEZ a financé entièrement sur ses fonds propres, pour 50 millions d'€ depuis 10 ans (sans aucune aide de l'Etat) son portefeuille de 750 brevets internationaux.

HEULIEZ veut rester une industrie automobile de luxe et de haut de gamme et se redéployer à l'exportation, sans être vulnérable vis-à-vis de la concurrence « low-cost ».

Pour financer sa R et D et ses brevets, HEULIEZ doit obtenir des commandes série de production des 2 constructeurs français pour son usine de CERIZAY.

HEULIEZ a enregistré en 2007 la commande du premier Coupé Convertible Chinois avec ses brevets, ainsi que d'autres commandes pour des Constructeurs étrangers.

HEULIEZ étudie un Coupé Convertible de 4 mètres, à 4 places adultes, un grand coffre, ce qui sera une première mondiale.

C'est en fait une PEUGEOT 206 CC avec 4 vraies places adultes.

Avec ce Coupé Convertible, HEULIEZ pourrait battre le record de production de la PEUGEOT 206 CC, et ainsi sortir du Plan de Sauvegarde, pour un chiffre d'affaires export d'environ 500 millions d'€ par an et 1000 emplois.

HEULIEZ Automobiles Cerizay

1000 emplois Partenaire de PSA Peugeot Citroën
à 70% pendant 40 ans - Limousine Luxe - 4x4 - Cabriolet C.C. - Voitures Électriques

1959	CITROËN SIMCA Peugeot	Georges FALCONNET Jean PERONNIN Jean BERGOGNON	DA DC DG DA
1982	PSA Peugeot Citroën	Jacques CALVET Jean Yves HELMER Jean PERONNIN Bruno de GUIBERT Gérard WELTER	PDG DG DA DT D Style
1998	PSA Peugeot Citroën	Jean Martin FOLZ	PDG
2002	PSA arrête le Partenariat de 40 ans à 70% HEULIEZ Automobiles - PSA	Gilles MICHEL	DG
2002	Cde 100.000 Cabrio CC OPEL TIGRA	Peter FORSTER Hans DEMANT Alain UYTENHOVEN	PDG DT DC
2008	ACHAT du Groupe Henri HEULIEZ par ARGENTUM INDE stoppé par la crise financière La Banque Indienne interdit le transfert de Fonds €	AJAY SINGH	PDG

2008-2009 CRISE FINANCIÈRE MONDIALE

Les concurrents d'HEULIEZ Automobiles en dépôt de BILAN – **TOUS SAUVÉS**
KARMANN Allemagne repris par VOLKSWAGEN pour ses cabriolets
PININ-FARINA Italie acheté par MAHINDRA - MAHINDRA - INDE
BERTONE Italie repris par le Groupe FIAT pour MASERATI
HEULIEZ Automobiles Refus d'Aide de Gilles MICHEL DG PSA - DG f.s.i.

2009	Fonds stratégiques d'investissement f.s.i. Secrétariat d'État à l'Industrie Luc CHATEL Gouvernement SARKOZY FILLON Refus d'Aide pour sauver HEULIEZ Automobiles	Gilles MICHEL DG
2009	Disparition d'HEULIEZ Automobiles Cerizay	1000 EMPLOIS

L'Automobile Française

BALANCE EXTÉRIEURE

2006 + 5 Milliards € 2016 – 10 Milliards €

L'Automobile Mondiale

La Marque **HEULIEZ** appartient en exclusivité
à la Société **HEULIEZ BUS** filiale de **CNH INDUSTRIAL**

2018 L'AUTOMOBILE FRANÇAISE



10 ans après la Crise Financière Mondiale 2008

10 ans après le **PACTE AUTOMOBILE** SARKOZY-FILLON-CHATEL

20 Janv. 2009

BERCY



Discours de François FILLON

Premier Ministre

Allocution de Luc CHATEL

Secrétaire d'État à l'Industrie

9 Févr. 2009

ÉLYSÉE



Palais de l'Élysée

Lundi 9 février 2009

Nicolas SARKOZY

Président de la République

PACTE AUTOMOBILE

Solde commercial Automobile 2016

- 10 Milliards €

Emplois Automobiles

2008 300.000

2018 200.000

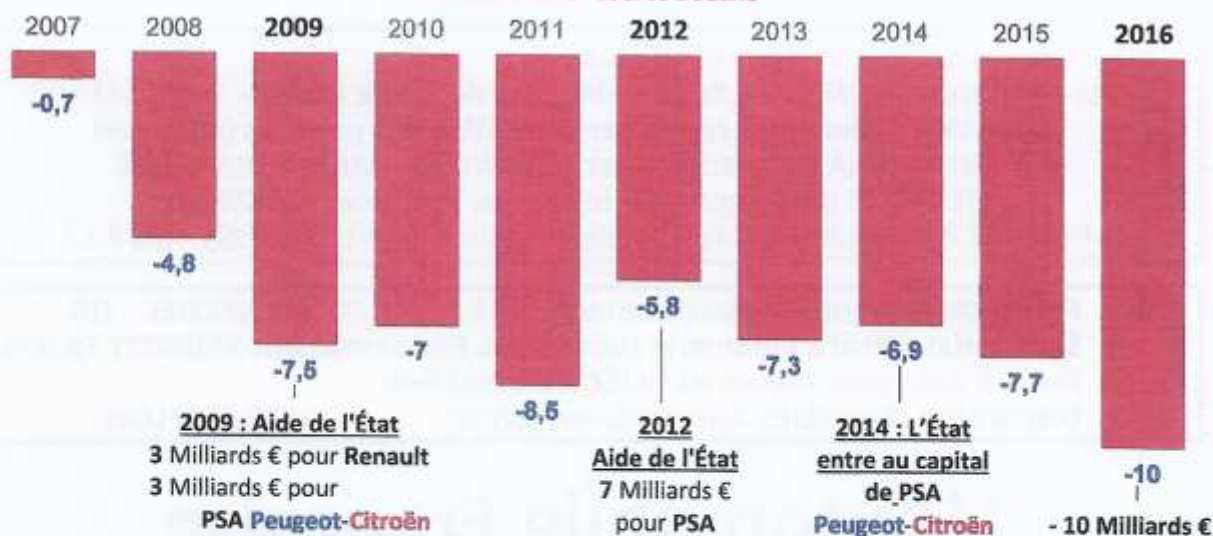
Production Automobile FRANCE

2008 3.000.000

2018 2.000.000

Le solde commercial de l'industrie automobile française

En Milliards € - Source Douane



2009

Fermeture d'**HEULIEZ Automobiles** Exportateur 1000 Emplois
seul CARROSSIER FRANÇAIS DE CABRIOLETS C.C. et Voitures Électriques
Aide DE L'État refusée par Gilles MICHEL D^t G^t fsi et Luc CHATEL

La FRANCE

Automobile déficitaire de 10 Milliards € en 2016
ne fabrique plus de Cabriolets et Coupés Convertibles

L' ALLEMAGNE

de Mercedes – BMW – VW – AUDI – PORSCHE
propose 20 modèles de Cabriolets et Coupés Convertibles
avec Mercedes (6) - BMW (4) - VW (2) - AUDI (4) - PORSCHE (4)

2018 L'AUTOMOBILE FRANÇAISE

10 ans après la Crise Financière Mondiale 2008

et le **PACTE AUTOMOBILE 2009** SARKOZY-FILLON-CHATEL

Partenariat ARGENTUM CEO Ajay SINGH avec **HEULIEZ Automobiles**

13 Août 2008 Signature de l'Achat de 67% d'**HEULIEZ Automobiles**

25 Sept 2008 Ajay SINGH devient Président du Groupe H. HEULIEZ à la place de Gérard QUÉVEAU
Partenariat stoppé par la crise financière mondiale de 2008 – 2009
La BANQUE INDIENNE interdit le Transfert de Fonds €

19 Déc. 2008 **f.s.i.** D^r G^l Gilles MICHEL, ancien D^r G^l de **PSA Peugeot Citroën**
f.m.e.a. D^r G^l Hervé GUYOT, ancien Adjoint de Gilles MICHEL chez **PSA**

20 Janv. 2009
BERCY



Discours de François FILLON
Premier Ministre
Allocution de Luc CHATEL
Secrétaire d'État à l'Industrie

9 Févr. 2009



Palais de l'Élysée
Lundi 9 février 2009

Nicolas **SARKOZY**
Président de la République

PACTE AUTOMOBILE

16 Mars 2009 Aide remboursable refusée par lettre de Gilles MICHEL Directeur Général du **f.s.i.**

24 Mars 2009 BERCY Conférence de Presse de Luc CHATEL Secrétaire d'État à l'Industrie
du Gouvernement **SARKOZY-FILLON** qui confirme le refus d'aide du **f.s.i.**

10 Avril 2009 Remise du **RAPPORT MAC-KINSEY** à Gilles MICHEL, Directeur Général du **f.s.i.**
démontrant la Viabilité du Plan d'Affaires d'**HEULIEZ Automobiles**
Ce **RAPPORT MAC-KINSEY** commandé par le Gouvernement ne sera jamais
exploité par Gilles MICHEL qui a pris sa décision le 16 Mars 2009

Juillet 2009 Fermeture d'**HEULIEZ Auto** 1000 Emplois seul **CARROSSIER FRANÇAIS DE**
CABRIOLETS C.C. et V.E.

Solde commercial Automobile 2016 - 10 Milliards €

Emplois Automobiles

2008	300.000
2018	200.000

Production Automobile FRANCE

2008	3.000.000
2018	2.000.000

La **FRANCE** 

Automobile déficitaire de 10 Milliards € en 2016
ne fabrique plus de Cabriolets Coupés Convertibles

L'ALLEMAGNE 

de Mercedes – BMW – VW – AUDI – PORSCHE
propose 25 modèles de Cabriolets et Coupés Convertibles

HEULIEZ Electric

Constructeur de Véhicules 100 % électriques

- 1980 :** Premiers prototypes Minibus HEULIEZ 100 % électriques.
- 1992 :** Prototype CITELA électrique – Exposition Universelle de SEVILLE.
- Mai 1994 :** Signature du contrat HEULIEZ – PSA pour 30 voitures électriques – 1 équipe/jour (programme gouvernemental de 100 000 voitures électriques).
- 1994 – 2002 :** Production de 6500 voitures 4 places 100 % électriques.
- 1995 :** Prototype PEUGEOT K1.
- 1996 :** Inauguration du Centre Technique PSA Peugeot Citroën de CERIZAY.
- 1999 :** Création d'un Bureau d'Etudes autonome véhicules électriques HEULIEZ au sein du Groupe Henri HEULIEZ.
- 1999 – 2000 :** Programme VEDELIC Poitou-Charentes.
- 26 Septembre 2000 :** Prototype VEDELIC Poitou-Charentes Li-Ion – moteur AC : 205 km de La Rochelle à Poitiers par Jean-Pierre RAFFARIN, Président de la Région Poitou-Charentes.
- Fin 2000 :** Début de la coopération HEULIEZ – DASSAULT.
- 2002 :** Arrêt de toute commercialisation de véhicules 100 % électriques Peugeot ou Citroën (6500 Citroën AX et Saxo et Peugeot 106 fabriquées par HEULIEZ, et arrêt de toutes les études sur les véhicules électriques PSA Peugeot Citroën.
- Avril 2002 :** Création de la Société des Véhicules Electriques SVE (50 % HEULIEZ-50 % DASSAULT)
- 2004 :** 1^{er} prototype CLEANOVA I HEULIEZ – DASSAULT
- 2005 – 2006 :** 30 prototypes CLEANOVA II HEULIEZ – DASSAULT : Programme PREDIT (8 La poste – 8 EDF – 4 ALD – 4 Monaco – 2 St-Etienne – 2 Véolia – 2 Accor) et 6 CLEANOVA III à prolongateur d'autonomie 500 km.
- 2005 – 2006 :** 2 prototypes véhicules amphibies USA Max IV
- Octobre 2006 :** Arrêt de la coopération HEULIEZ – DASSAULT. HEULIEZ se retire de SVE. SVE ne veut pas construire de voitures électriques en série.
- 2007 :** Création d'**HEULIEZ Electric** pour **HEULIEZ Electric FRIENDLY** et **WILL**.
- Juillet–Octobre 2007 :** **GRENELLE de L'ENVIRONNEMENT.**
- Août 2008 :** Accord financier HEULIEZ – ARGENTUM.
- Septembre 2008 :** Concours Poitou-Charentes de la voiture électrique. 1^{er} : HEULIEZ et son projet **FRIENDLY**
- Octobre 2008 :** Mondial de PARIS : Présentation de 3 modèles **HEULIEZ Electric** :
- **HEULIEZ Electric PELICAN** : mini utilitaire 100 % électrique
 - **HEULIEZ Electric WILL** : 5 places – batteries Li-ion, équipé de la technologie MICHELIN à roues "Active Wheel" brevetées – Utilitaire 3m³.
 - **HEULIEZ Electric FRIENDLY** : 2,80 m – 4 places – 500 kg ou en utilitaire 1,5 m³ 12 brevets HEULIEZ – Autonomie : 100 – 180 – 250 km – Batteries Li-ion.
- Novembre 2008 :** Commande et production série du mini utilitaire **HEULIEZ Electric PELICAN**.
- Décembre 2008 :** 1^{er} prototype Coupé MINDSET électrique suisse.
- Janvier 2009 :** Etats Généraux de l'Automobile.
- Mars 2009 :** Prototype électrique BETTER PLACE (Israël – Danemark).
- 2009 :** 10 prototypes **HEULIEZ Electric Agiwhyl MICHELIN** (OSEO) et prototypes **Forewheel MICHELIN** : Batteries françaises li-ion phosphate de fer CEA. Fin des études – tests – outillages d'**HEULIEZ Electric FRIENDLY**.
- Janvier 2010 :** Démarrage série d'**HEULIEZ Electric FRIENDLY** (5000 voitures minimum en 2010).
- 2010 :** Véhicules série **HEULIEZ Electric WILL** (technologies roues MICHELIN)
- 2011 – 2012 :** 50 000 voitures **HEULIEZ Electric (PELICAN – FRIENDLY – WILL)** et voitures électriques en sous-traitance (MINDSET).

Fonds stratégique d'investissement

Le Directeur général

Paris, le 16 mars 2009

Monsieur Paul Queveau
7 rue Louis Heuliez
BP 70209
79142 Cerizay

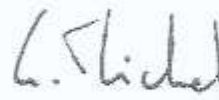
Monsieur le Président,

Votre entreprise nous a présenté un projet de prise de participation du FSI à une augmentation de capital pouvant être souscrite par d'autres investisseurs et devant être accompagnée de nouveaux financements bancaires. Cette augmentation de capital vise à permettre le développement, l'industrialisation et la commercialisation d'une gamme de véhicules électriques entièrement nouveaux (Friendly, Pélican et Will) ; ainsi que le maintien ou le développement des activités traditionnelles du Groupe (ingénierie, emboutissage pour l'automobile et hors automobile, productions d'ensembles toits-coffres).

Faisant suite à nos divers entretiens et aux analyses menées par nos équipes, j'ai le regret de vous informer que le FSI ne participera pas à cette augmentation de capital, dans l'état actuel du projet. Il nous apparaît en effet, d'une part que la réalisation du plan d'affaires associé au projet de véhicule électrique comporte un niveau d'incertitude tel qu'il en rend très importants les risques de non réalisation (absence de visibilité sur le marché, degré de maturité du développement technique, niveaux des prix de revient du véhicule notamment). Et, en second lieu, que le niveau de sous-charge de plusieurs des activités traditionnelles du Groupe (assemblage de véhicules, production de toit-coffres notamment) rend la situation de trésorerie très tendue, avec peu de perspectives de résolution identifiées. Ces éléments mettent à nos yeux en cause la capacité de l'entreprise à rester dans sa configuration industrielle, financière et capitalistique actuelle. Et ne sont donc garants ni de rentabilité associée à l'éventuel investissement ni du renforcement de la compétitivité du secteur d'activité dans lequel votre entreprise opère.

A l'inverse, si, dans un contexte de participation au développement d'un projet électrique français, ou dans le cadre d'une restructuration des activités traditionnelles du Groupe, y compris capitalistique, d'autres projets d'investissements en fonds propres apparaissent, susceptibles d'intéresser le FSI, celui-ci se tiendrait naturellement prêt à les étudier rapidement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Gilles Michel

Fonds stratégique d'investissement

58 rue de Lille 75007 Paris- Tél. : 01 58 50 12 12 - Fax : 01 58 50 12 07

Centre Technique PSA Peugeot Citroën

Véhicules Électriques de CERIZAY

Inauguration le 5 Septembre 1996

Décision de

Jacques CALVET

PdG PSA Peugeot Citroën

Jean-Yves HELMER

Dr GI PSA



- Bruno de GUIBERT
Directeur Synthèse
Technique
PSA Peugeot Citroën

- Robert MEURISSE
Responsable Centre
Technique

- Gérard QUÉVEAU
PdG Groupe Henri HEULIEZ

- Paul QUÉVEAU
Dr GI V.E. HEULIEZ

- Jean GRELLIER
Député Maire de CERIZAY



2003 Fermeture du Centre Technique

Arrêt total de Fabrication des Voitures Électriques Peugeot Citroën

Décision de JM FOLZ PdG et G. MICHEL Dr GI de PSA



FONDS PROPRES

FIN 2008 : **28 Million €**



PEUGEOT 206 C.C.
cabrio of the year



OPEL Tigra Twintop
cabrio of the year



4 m - 4 places - 250 l.



4 portes Macarèna



EQUIPEMENTIER (rang 0,5)

**REFUS d'AIDE
du F.M.E.A.**

le 17 Fév. 2009

Dr G^l : Hervé GUYOT



607 Paladine

750 Brevets Internationaux Retractable



FRIENDLY



Tigra



C.C.F.A

**REFUS d'AIDE
du F.S.I.**

lettre du 16 Mars 2009

Dr G^l : Gilles MICHEL



**Heuliez
Electric**



WILL



HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

cf ce 8/04/2009

Gérard QUÉVEAU  Dipl. ing. Arts et Métiers - EST Aéro
Ancien Président du Conseil de Surveillance - Chairman Groupe Henri Heuliez

Monsieur le CHATEL,
Secrétaire d'Etat en charge de l'Industrie,
Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Vous trouverez ci-joint la "carte HEULIEZ" qui
retrace l'histoire de notre maison vieille de 2 siècles,
Vous connaîtra parfaitement notre histoire récente,
problème de survie de l'automne 2007 par la faute
de PSA : Peugeot 308 RCZ vendue à MAGNA Autriche et
de RENAULT : Renault C.C. avec 10 brevets HEULIEZ chez KARMANN
Allemagne, aujourd'hui en faillite. C'est un fait social
pour HEULIEZ à mi 2009 de 700 emplois, un + et un déficit
financier de 2 milliards €.

Nous avons recherché pendant 10 ans des investisseurs à l'aide de
LAZARD, conclusion impossible pour une ETI industrielle,
technologique dans la période de folie financière 1990-2008.

Nous avons attendu 5 mois l'augmentation de capital de
25 Millions € financée initialement par REGENTUM (INSE),
le Fonds de modernisation des Equipements Automobiles
ne veut pas étudier notre dossier malgré notre portefeuille
de 750 brevets pour les véhicules, le F.S.I. qui a dit
non le 15 Mars, depuis notre intervention, nous sommes
sous investigation permanente et positive pour nos
technologies. HEULIEZ développe des 2 voitures électriques
FRIENDLY et WILU (nicheline), sans augmentation de capital
sans aide, sans emprunt, d'où la date fatidique du
14 Avril 2009 au Tribunal de Commerce.

Monsieur le Secrétaire d'Etat je me bats pour
sauver les 1000 emplois HEULIEZ compétents et fidèles,
pour la technologie et l'exportation française.

En France les E.T.I. industrielles l'emportent sur les
Grands Groupes représentant aujourd'hui moins de 10% des
Entreprises, en Allemagne, aux USA, au Japon les ETI
industrielles représentant 35 à 40% (OCDE).

Croyez Monsieur le Secrétaire d'Etat en mes respects, Sincèrement,



Heuliez
Automotive Technology

F-79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.ami-farm.com

Quéveau



M. SARKOZY Président de la République
descendant les Champs Élysées en Peugeot 607 Palatine - 2007



M. SARKOZY Président de la République
remontant les Champs Élysées en Peugeot 607 Palatine - 2007



Gérard QUÉVEAU  Dipl. ing. Arts et Métiers - EST Aéro
Ancien Président du Conseil de Surveillance - Chairman **Groupe Henri Heuliez**

Le 23/4/2009

à Monsieur le Premier Ministre

FRANÇOIS FILLET

Monsieur le Premier Ministre,

Je me permets de vous faire la copie de la lettre
que j'adresse à Monsieur ROMANET de BEAUNE Directeur
général C.V.C. et Président du Conseil d'administration
du F.S.I., dont nul ne peut douter de la probité,
pour appeler à quitter HEULIEZ et ce qu'il ne devienne,

longtemps. HEULIEZ a été le modèle du "petit"
maître et maître, face aux grands constructeurs
français, ceux-ci l'ont utilisé quand ils ont
besoin et ils s'en débarrassent rapidement.
à travers la décision négative du F.T.E.A.

Il y a eu la non venue d'un F.T.E.A. le 11 Février,
l'arrêt fatal du F.S.I. du 16 mars 2009, les
mensonges répétés à la télévision et la presse
contre notre savoir faire et nos technologies innovées
françaises, aucune réponse à nos questions à tous
nos ministres et secrétaires d'Etat du 10 Avril 2009
et maintenant l'administration judiciaire qui dirige
la démantèlement d'HEULIEZ, les plans secrets
de ventes d'usines et qui recherche un fond
étranger.

L'Etat républicain doit nous dire et nous dire
pourquoi nos braves Français pour isolés, leurs
inventables et pour victimes idéologiques doivent
être créés à l'étranger avec l'aide du F.S.I.
et pourquoi les 1000 HEULIEZ doivent, entre nous
mourir.

Je vous prie de croire Monsieur le Premier
Ministre en nos respects.

Gérard Quéveau



Heuliez
Automotive Technology

F-79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 09 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amik-farm.com

Gérard QUÉVEAU * * * Dipl. Ing. Arts et Métiers - EST Aéro
Ancien Président du Conseil de Surveillance - Chairman Groupe Henri Heuliez

Le 23/4/2009

à Monsieur le Président de la République
Nicolas SARKOZY

Monsieur le Président de la République,
Je me permets de vous faire la copie de la lettre
que j'adresse à Monsieur de ROTANET de BEAUNE Directeur
Général C.D.G. et Président du Conseil d'Administration
du F.S.I. créé par vous Monsieur le Président de la
République. Nul ne peut douter de la probité de
Monsieur de ROTANET de BEAUNE et de sa grande
compétence.

Constantin HEULIEZ a été le modèle du "petit"
cadet et réactif, face aux grands constructeurs français,
ceux-ci l'ont utilisé quand ils en avaient besoin et
ils n'ont délibérément offert lui avec les réponses
négatives du F.S.I. et du F.H.E.A.

Il y a eu la "non" leur appel du F.H.E.A. le 12 février
l'arrêt fatal orchestré et c'est du F.S.I. le 16 mars 2009,
ensuite les mensonges répétés dans la presse et à la
Télévision sur notre sensu fine, nos technologies
françaises brevetées en cabriolets et voitures électriques :
les 2 activités complémentaires de l'axe d'HEULIEZ,
entreprise homologuée au R&D et fabrication.

Maintenant l'administration judiciaire sous le
démarquage d'HEULIEZ, les plans sociaux de plusieurs
centaines d'emplois et il recherche un fonds étranger.
L'Etat républicain doit nous aider pour nous expliquer
pourquoi nos brevets français pour cabriolets et voitures
électriques français sur nos fonds propres nous empêchent
d'être créés à l'étranger avec l'aide du F.S.I.

Les "1000 HEULIEZ" sont profondément blessés, voyez
Monsieur le Président de la République en mes respects, Gérard
Quéveau



Heuliez
Automobiles Françaises

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gérard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amiel-farm.com

f.s.i. et **HEULIEZ**

PRÉJUDICES SOCIAL et FINANCIER

- Heuliez est en relation avec la **Caisse des Dépôts** depuis les **Accords Capitalistiques** du 31 juillet 2008.
- **Gilles MICHEL** Directeur Général du **f.s.i.** a fixé dans une conférence de presse le 24 mars 2009 des conditions impossibles à réaliser pour justifier ce refus de toute participation financière au capital d'HEULIEZ par le **f.s.i.**

Le but est de retarder au maximum la sortie de la **FRIENDLY HEULIEZ** prévue pour début 2010 face aux 2 Mitsubishi Peugeot ION Citroën C Zéro fabriqués au JAPON sortie à fin 2010 et les RENAULT électriques en 2011 ou mieux

éliminer

HEULIEZ électric le petit constructeur Français pionnier en Véhicules électriques.

Le refus de **Gilles MICHEL** Directeur Général du **f.s.i.** a entraîné immédiatement :

- L'arrêt de l'accord capitalistique **HEULIEZ-ARGENTUM**
- L'arrêt de l'augmentation de Capital de la filiale HEULIEZ électric par le FOND DEMETER pour un minimum de 10 millions €
- L'arrêt des Crédit bancaires
- La mise en règlement judiciaire le 23 avril 2009
- La liquidation du groupe Henri HEULIEZ le **30 juillet 2009**
- Préjudice Social perte de 500 emplois immédiats
- Préjudice Financier énorme
- Déficit pour la balance extérieure de la FRANCE dans le domaine des véhicules électriques, soit l'opposé des objectifs fixés au **f.s.i.**



La Marque **HEULIEZ**  appartient en exclusivité
 à la Société **HEULIEZ BUS** filiale de **CNH**
Spécialiste Européen des Bus Électriques - Hybrides - Gaz





Membre CCFA
Rang 0,5

La Force des 750 Brevets Internationaux



OPEL Tigra Twintop "TIGERS"

**Production : 95.000 TIGRA
2005-2009**

- ++ Design**
- ++ Sécurité**
- ++ Confort**
- ++ 4 vraies places**
- ++ Volume de coffre**
- ++ Étanchéité**
- ++ Qualité**

Un coupé Convertible est la carrosserie la plus complexe à étudier et à fabriquer



Creativité, Souplesse, Qualité, Participation, Discrétion

La Société C.P.H.
possédait en 2008 41,5 %
du capital de la
SA Groupe Henri HEULIEZ

Au 31 Décembre 2008 les fonds propres de la
SA Groupe Henri HEULIEZ étaient de 28 Millions €

La Société C.P.H.
possède en archives toutes les preuves de la destruction
volontaire de la
Société Groupe Henri HEULIEZ en 2009
par Gilles MICHEL
ex Directeur Général de PSA Peugeot Citroën
Directeur Général du f.s.i.
Fond Stratégique d'Investissement

Mars 2009

Gilles MICHEL a profité de sa position de Directeur Général du f.s.i.
pour éliminer définitivement
la SA Groupe Henri HEULIEZ

Gilles MICHEL

Directeur Général **f.s.i.**

2002 - 2007 Directeur des plateformes et des **ACHATS**
PSA Peugeot Citroën

Adjoints : Hervé GUYOT 2002 à juillet 2004
Jean-Philippe COLLIN 2004-2007

2007 - 2008 Membre du **DIRECTOIRE**
PSA Peugeot Citroën

2009 **Directeur Général f.s.i.**
Fonds Stratégique d'Investissement

2009 Hervé GUYOT Ancien Adjoint de Gilles MICHEL chez PSA
Directeur Général du **f.m.e.a.** filiale du **f.s.i.**

Chez **PSA Peugeot Citroën** et ensuite au **f.s.i.**
Gilles MICHEL a systématiquement cherché à

éliminer HEULIEZ Automobiles de

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE
en arrêtant le partenariat PSA - HEULIEZ Automobiles
en refusant toute aide **f.s.i.** en 2009
crise financière mondiale

2003

Décision de JM FOLZ Pdg

G. MICHEL Dr GI de PSA

**Arrêt total de Fabrication
et des RECHERCHES et ÉTUDES
des Voitures Électriques**

Peugeot et Citroën

**Le Programme Voitures Électriques
de PSA Peugeot-Citroën**

**a été lancé en 1990 par Jacques CALVET Pdg
et Jean-Yves HELMER Directeur Général
en 2003 PSA Peugeot Citroën avait**

10 **Années d'Avance sur ses concurrents**

Centre Technique PSA Peugeot Citroën

Véhicules Électriques de CERIZAY

Inauguration le 5 Septembre 1996

Décision de

Jacques CALVET

PdG PSA Peugeot Citroën

Jean-Yves HELMER

Dr GI PSA



- Bruno de GUIBERT
Directeur Synthèse
Technique
PSA Peugeot Citroën

- Robert MEURISSE
Responsable Centre
Technique

- Gérard QUÉVEAU
PdG Groupe Henri HEULIEZ

- Paul QUÉVEAU
Dr GI V.E. HEULIEZ

- Jean GRELLIER
Député Maire de CERIZAY



2003 Fermeture du Centre Technique

Arrêt total de Fabrication des Voitures Électriques Peugeot Citroën

Décision de JM FOLZ PdG et G. MICHEL Dr GI de PSA



FONDS PROPRES

FIN 2008 : **28 Million €**



PEUGEOT 206 C.C.
cabrio of the year



OPEL Tigra Twintop
cabrio of the year



4 m - 4 places - 250 l.



4 portes Macaréna



EQUIPEMENTIER (rang 0,5)

REFUS d'AIDE

du F.M.E.A.

le 17 Fév. 2009

Dr G^l : Hervé GUYOT



607 Paladine

750 Brevets Internationaux Retractable



FRIENDLY



Tigra



C.C.F.A

REFUS d'AIDE

du F.S.I.

lettre du 16 Mars 2009

Dr G^l : Gilles MICHEL



WILL



**Heuliez
Electric**



en REDRESSEMENT JUDICIAIRE

le 23 avril 2009

PRODUCTION en SÉRIE pour Citroën



1950-1970

*HEULIEZ Carrossier Exclusif
des Poids Lourds Citroën 23 et 60*



1953-1965

5.000 Fourgons Citroën 23-50
1.500 Autocars Citroën 23
700 Autocars Citroën T60



1961-1965

1500 Cabines Avancées
pour Citroën T60



1963-1970

Pièces primaires 2 CV et H

1963-1972

1.500 Bétaillères – Vans

1.000 Transformation sur
Fourgon Citroën H



1968-1969

270 Coupés Citroën M35
Moteurs Rotatif NSU

1981-1985

10.000 Citroën VISA Découvrable
5.000 Citroën VISA Spéciales



1978-1990

4.000 Ambulances Citroën CX

1989-1991

4.600 Breaks CX Citroën



1985-1994

184.000 Breaks Citroën BX

1994-2002

700 Citroën AX électriques

2.000 Saxo électriques



1991-1999

32.000 Break Citroën XM



1994-2001

150.000 Break Citroën Xantia



HEULIEZ Automobiles

HISTORIQUE
1959 2009

PRODUCTION en SÉRIE pour  **Simca** et  **Peugeot**

	<u>1963-1968</u> 500.000 Soubassements Plateformes de SIMCA 1300-1500	
	<u>1967-1981</u> 1.000.500 Hayons de SIMCA 1100	
	<u>1975-1988</u> 80.000 Caisses en Blanc de SIMCA VU VF2	
	<u>1978-1983</u> 17.800 Caisse en Blanc de MATRA-SIMCA RANCHO	
	<u>1967-1980</u> 3.000 Transformation de Peugeot J7	
	<u>1972-1982</u> 5.000 Ambulances Peugeot 504 France et Export 2.000 Ambulance Citroën CX	
	<u>1982-1983</u> 200 Carrosseries Peugeot 205 Turbo 16	
	<u>1978-1984</u> 160 Peugeot 604 Limousines	
	<u>1994-2002</u> 3.700 Peugeot 106 Électrique	
	<u>1998-2008</u> 350.000 Toit coffre Peugeot 206 CC	
	<u>2004-2009</u> 97.000 OPEL TIGRA Cabriolet C.C. Twintop	

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

Usine **HEULIEZ-AUTOMOBILES CERIZAY** Historique 1959-2009

--SA Louis **HEULIEZ**--1959-----1982-----1998-----2000-----2008---2009 .
J.PERRONIN DG SIMCA J.CALVET PDG PSA J.M Folz PDG CRISE Refus d'aide FSI
G.FALCONNET DA CITROËN J.-Y. HELMER DG G. Michel DG G. Michel DGI
J.BERGOGNON DA PEUGEOT Secrétaire d'État Industrie Luc Chatel

1968-2009

HEULIEZ AUTOMOBILES de CERIZAY était jusqu'en 2009 une usine de montage automobile Style-Recherches 750 brevets – Études – Prototypes – Essais – Emboutissage – Ferrage - Cataphorèse – Peinture - Assemblage carrosserie et mécanique - Essai fin de chaîne - Livraison de voitures complètes.

-Cadence de 50 à 250 voitures par jour 500.000 voitures complètes fabriquées à CERIZAY

-Production de Berlines de luxe, de Breaks, de 4X4, de Cabriolets Coupés Convertibles, Voitures Électriques.

Fournisseur quasi exclusif à plus de 80% pour SIMCA et PSA PEUGEOT – CITROËN

HEULIEZ AUTOMOBILE de CERIZAY n'a jamais eu de voitures à son nom et donc de réseau commercial.

HEULIEZ AUTOMOBILES n'est pas une MARQUE mais un sous-traitant intégré à PSA.

HEULIEZ-AUTOMOBILES CERIZAY 1968 - 2008 a fabriqué 500 000 VOITURES

Les Limousines de Luxe : Citroën CX – Citroën XM – Peugeot 607 limousine

Les Cabriolets et Coupés Convertibles : Coupés Citroën M 35 -

les modules de Cabriolets Peugeot 204 – les Cabriolets Citroën Visa (10 000) –

les modules de Coupés Convertibles Peugeot 206 C.C. (370 000)

Les Voitures Électriques : Peugeot 106 – Citroën AX et Saxo (10 000)

Lancement en séries en 1995, 10 années avant les autres constructeurs automobiles

Les Breaks et 4X4 : Simca VF 2 et Rancho (100 000) – Citroën Breaks CX (4 500)

Citroën Breaks BX (180 000) Citroën Breaks XM (30 000) - Citroën Breaks Xantia (160 000)

1998 – 2000 – 2009 Nouvelle Politique Industrielle de PSA PEUGEOT-CITROËN : Au départ du Directeur des Achats Jean PERRONIN et du PDG de PSA : Jacques CALVET et du Dr Gl. J.-Y. HELMER favorables à la production en France, et contre l'invasion des constructeurs automobiles Japonais et Coréens.

Il est remplacé par Jean-Martin FOLZ Président du Directoire de PSA assisté de Gilles MICHEL Directeur Général sous la présidence du conseil de surveillance PSA Thierry PEUGEOT, au début des années 2000.

Ils prennent la décision d'arrêter tous les modèles PEUGEOT et CITROËN fabriqués par **HEULIEZ**

AUTOMOBILES CERIZAY : les Limousines de Luxe ainsi que les 4X4 - les Voitures Électriques dont leurs fabrications sont confiées au Japon à MITSUBISHI.

Pour se reconvertir et conserver les emplois HEULIEZ -AUTOMOBILES de CERIZAY a recherché des partenaires étrangers : D'abord OPEL (Général Motors) pour la production de 95 000 Coupés Convertibles TIGRA (2004-2009) coopération stoppée par la faillite de la maison mère GENERAL MOTORS - USA.

En 2008 un contrat financier est trouvé avec la Société Indienne ARGENTUM d'AJAY SINGH Président de SPICEJET : 200 BOEING 737, qui reprenait 66% du capital d'**HEULIEZ AUTOMOBILES CERIZAY**.

À fin 2008 la crise financière mondiale a interrompu brutalement le processus.

2009 HEULIEZ AUTOMOBILES CERIZAY est intervenu immédiatement auprès de la banque FSI Fond Stratégique d'Investissement créé en décembre 2008 (devenu actuellement BPI) et dont le Directeur Général était Gilles MICHEL, le même qui avait stoppé précédemment la coopération quasi exclusive de PSA PEUGEOT-CITROËN avec **HEULIEZ AUTOMOBILES CERIZAY** depuis 1968.

Mars 2009, Gilles MICHEL Directeur Général de FSI appuyé par Luc CHATEL, Secrétaire d'État à l'Industrie du Gouvernement SARKOZY-Fillon, refuse toute aide financière à

HEULIEZ-AUTOMOBILES CERIZAY et décide donc sa fermeture.

En 2009, **HEULIEZ-AUTOMOBILES de CERIZAY** produisait encore 80 voitures par jour et sa reconversion était très possible avec l'aide du FSI.

Trois RECONVERSIONS de concurrents réussies en EUROPE :

2008 KARMANN en ALLEMAGNE en dépôt de bilan suite à la crise financière mondiale,

2009 KARMANN est repris par VOLKSWAGEN pour fabriquer les cabriolets Golf

2009 BERTONE en ITALIE en dépôt de bilan est repris par MASERATI

2015 PININ FARINA en ITALIE est racheté par le groupe Indien MAHINDRA MAHINDRA

2015 Arrêt des Cabriolets PEUGEOT au catalogue PEUGEOT depuis 1898

PSA PEUGEOT-CITROËN est 11ème Constructeur Automobile Mondial

En 2000 la Balance Automobile Française était positive de 10 milliards d'€, et

la FRANCE produisait 3 millions de voitures.

En 2016 le déficit automobile français est de plus de 6 milliards d'€ et

la FRANCE a produit moins de 1,5 millions de voitures...

En 2017 tous les 4X4, toutes les Limousines de Luxe moteur 6 – 8 Cyl., BVA 9 rapports et Hybrides ainsi que tous les Cabriolets Coupés Convertibles vendus en FRANCE sont de fabrication étrangère.

Heuliez Automobiles Cerizay 1968 – 1998 – 2009 et PSA Peugeot Citroën

Après 30 années de partenariat serein et fidèle avec PSA Peugeot Citroën

80% de la production d'Heuliez Automobile Cerizay étaient réalisés pour Citroën – Simca et Peugeot 400.000 voitures complètes.

Après le départ en retraite fin 1997 du Président Jacques CALVET, la politique industrielle change radicalement sous le Président de J.M. Folz.

Le 11 décembre 1997 – J.M. Folz nouveau PDS de PSA reçoit une demi heure la Direction Général d'Heuliez Automobiles Cerizay pour annoncer l'arrêt complet du partenariat de 30 années entre PSA et Heuliez Automobiles Cerizay décision brutale confirmée par lettre recommandée avec A.R.

Du 16 décembre 1997 : PSA ne recommandera plus de voitures complètes à Heuliez Automobiles Cerizay : Arrêt des 4x4, des voitures électriques, des Limousines Premium V6, des coupés Cabriolets.

Cette nouvelle politique industrielle ultra centralisée mise en place par J M Folz avec ses adjoints : Robert Peugeot Dr Style et qualité - Hervé Guyot Dr des achats - Gilles Michel Dr Général

Ajoutée à la décision de réduire le nombre de modèles et variants (V6) dont les voitures fabriquées par Heuliez Automobiles Cerizay va s'avérer dramatique à partir de 2008 pour l'avenir de PSA et de la famille Peugeot majoritaire.

PSA devra demander l'aide et la garantie de l'Etat pour 3 milliards € en 2009, pour 7 milliards € en 2012 – 2013 et

entrée au capital en 2014 pour 14% et dilution de la famille Peugeot à 14%.

Reconversion d'Heuliez Automobiles Cerizay 2000 – 2009

Après les décisions d'arrêt de JM Folz du 11 décembre 1997, Heuliez Auto de Cerizay a produit un très gros effort de reconversion.

Véhicules électriques avec l'aide de Dassault et Michelin.

Cabriolets C.C. pour Opel – Production de 95.000 Opel Tigra de 2002 à 2009 exportés à

80% sous les Marques Opel – Vauxhall – Holden grâce à l'action de Paul QUEVEAU D.GI.

Etude d'un nouveau Cabriolet pour Opel stoppé en 2009 par la faillite la maison mère GM USA

Etude et prototypes brevetés pour le cabriolet Renault Mégane ; transféré par Renault chez Karman en difficulté financière.

Atelier d'éléments de Carlingue d'Eurocopter

prospection auprès de VW et des constructeurs Chinois

Partenariat financier signé en Août 2008 avec la société Indienne ARGENTUM

F.S.I. F.M.E.A. 2008

B.P.I. Banque Publique d'Investissement 2013

A fin 2008 les Fonds propres d'Heuliez Automobiles Cerizay étaient de 28 million €

Après la crise financière mondiale de 2008, l'Etat va aider PSA et Renault pour 3 milliards € chacun.

L'Etat va créer : le fond stratégique d'investissement le FSI confié à Gilles Michel Directeur Général, ex Directeur Général de PSA et le fond de Modernisation des Equipementiers Automobiles la FMEA confié à Hervé Guyot Directeur Général, ex Directeur achats et finances de PSA.

En Février 2009 Hervé Guyot Dr Général FMEA refuse toute aide à Heuliez automobiles Cerizay.

Le 16 Mars 2009 par lettre Gilles Michel Directeur Général du FSI ancien Directeur Général de PSA refuse toute aide à Heuliez Automobiles Cerizay.

Avec l'accord du Ministre de l'Industrie Luc Chatel.

Heuliez Auto Cerizay est pourtant membre à part entière du CCFA : Comité des Constructeurs Français de l'Automobile comme Renault et PSA.

Le refus d'Hervé Guyot Directeur Général de FMEA et la lettre FSI de Gilles Michel Directeur Général du 16 Mars 2009 avec l'accord du gouvernement Sarkozy vont signifier l'arrêt définitif d'Heuliez Automobiles Cerizay. Et la perte de 1000 emplois directs à Cerizay,

Solde d'Exportation de plus de 50%.

Perte de Know – How et brevets Français Heuliez Automobiles Cerizay.

Tous les 4X4 et à partir de 2015 tous les Cabriolets vendus en France seront étrangers.

HEULIEZ Auto de CERIZAY a toujours été un partenaire compétent et fidèle durant des décennies de PSA Peugeot Citroën en réalisant des sous-ensembles et modules de carrosseries jusqu'à plus de 1 000 par jour et en construisant plus de 500.000 voitures complètes : Limousines Haut de gamme, voiture présidentielle, Breaks, 4x4, cabriolets coupés convertibles et voitures électriques et en déposant plus de 700 Brevets internationaux.

Les Productions d'HEULIEZ Auto exportées à plus de 50 % ont toujours été reconnues par les Directions de PSA Peugeot Citroën pour leur technologie, leur qualité et leur Prix.

Contre ce partenariat presque exclusif, PSA Peugeot Citroën interdisait à HEULIEZ Auto de travailler avec les JAPONAIS, ainsi HEULIEZ a dû refuser les partenariats avec :

DAIHATSU en 1982

SUBARU en 1985 avec projet d'une usine à Angers avec la DATAR

MAZDA en 1993 avec projet d'une usine à Maulévrier avec la DATAR

Les constructeurs Coréens en 1995 en liaison avec le Ministère de l'Industrie.

PSA Peugeot Citroën a décidé il y a dix ans de liquider HEULIEZ Auto à terme en confiant les brevets HEULIEZ et les fabrications des modules des PEUGEOT 307 CC et 207 CC à CTS MAGNA en Allemagne, la fabrication complète des 4x4 Peugeot et Citroën et des voitures électriques à MITSUBISHI au Japon, et la fabrication complète du coupé Peugeot RCZ en Autriche chez MAGNA, créant ainsi encore plus de déficit commercial français et plus de chômage en France.

VOLKSWAGEN a repris KARMANN, en difficulté en 1998, le concurrent allemand d'HEULIEZ pour fabriquer les GOLF cabriolets à OSNABRUCK en Allemagne, illustrant ainsi le dynamisme et la fidélité long terme des grands constructeurs allemands envers leurs sous-traitants partenaires.

PSA Peugeot Citroën a été aidé par l'Etat en urgence en octobre 2012 pour 8 milliards d'Euros garantis. PSA est totalement responsable de la liquidation d'HEULIEZ Auto créé par le groupe HENRI HEULIEZ.

Heureusement la Société HEULIEZ BUS créée en 1978, de la Communauté Agglo2B de Bressuire (79), filiale prospère de CASE NEW HOLLAND INDUSTRIAL : C.N.H.I. est reconnue par les Municipalités Européennes pour la qualité de ses Autobus Standards et Articulés Diesel, GNV, Hybride et 100 % électriques.

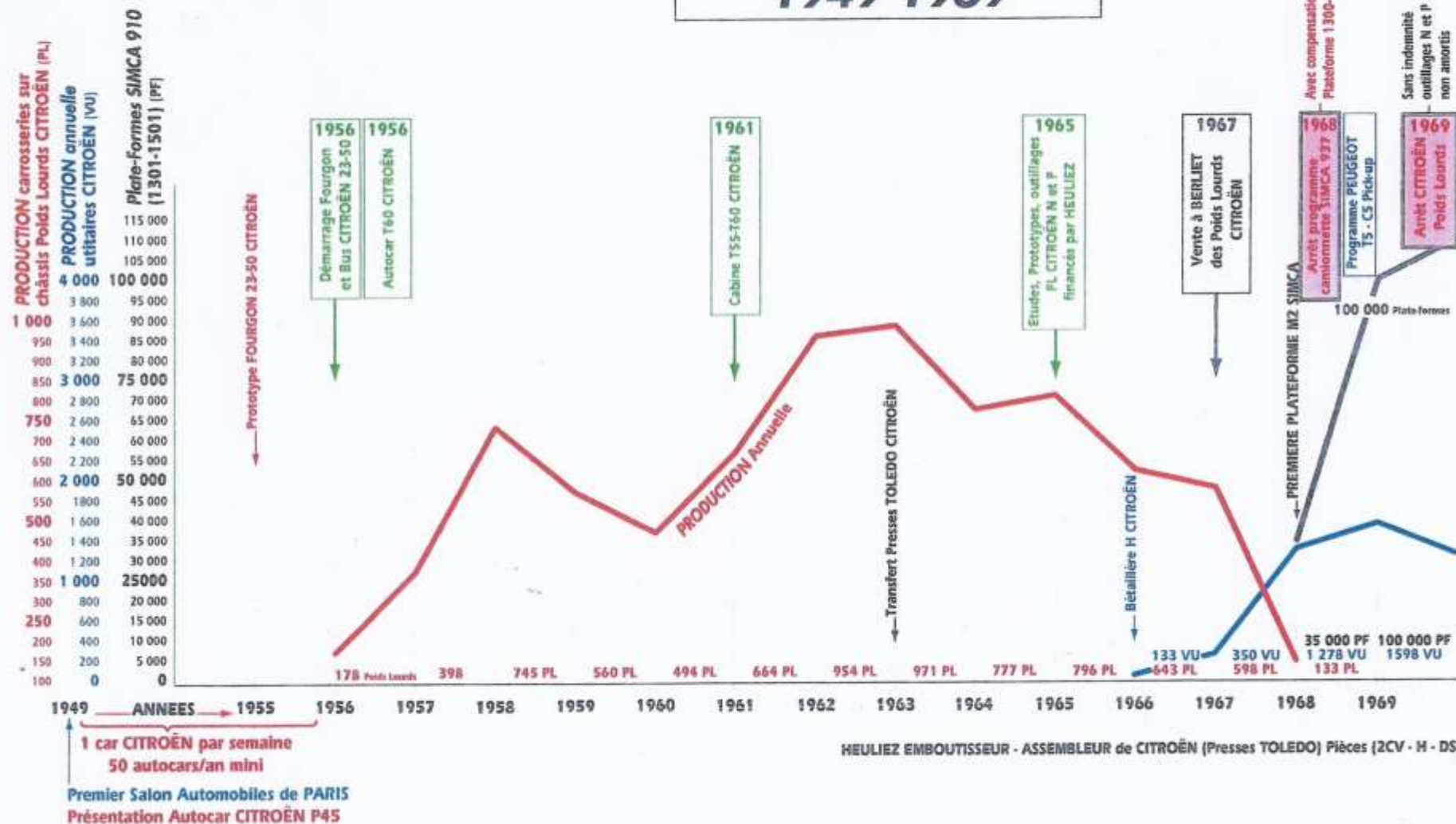
PSA Peugeot Citroën

50 années de
Relations 1949 - 1999

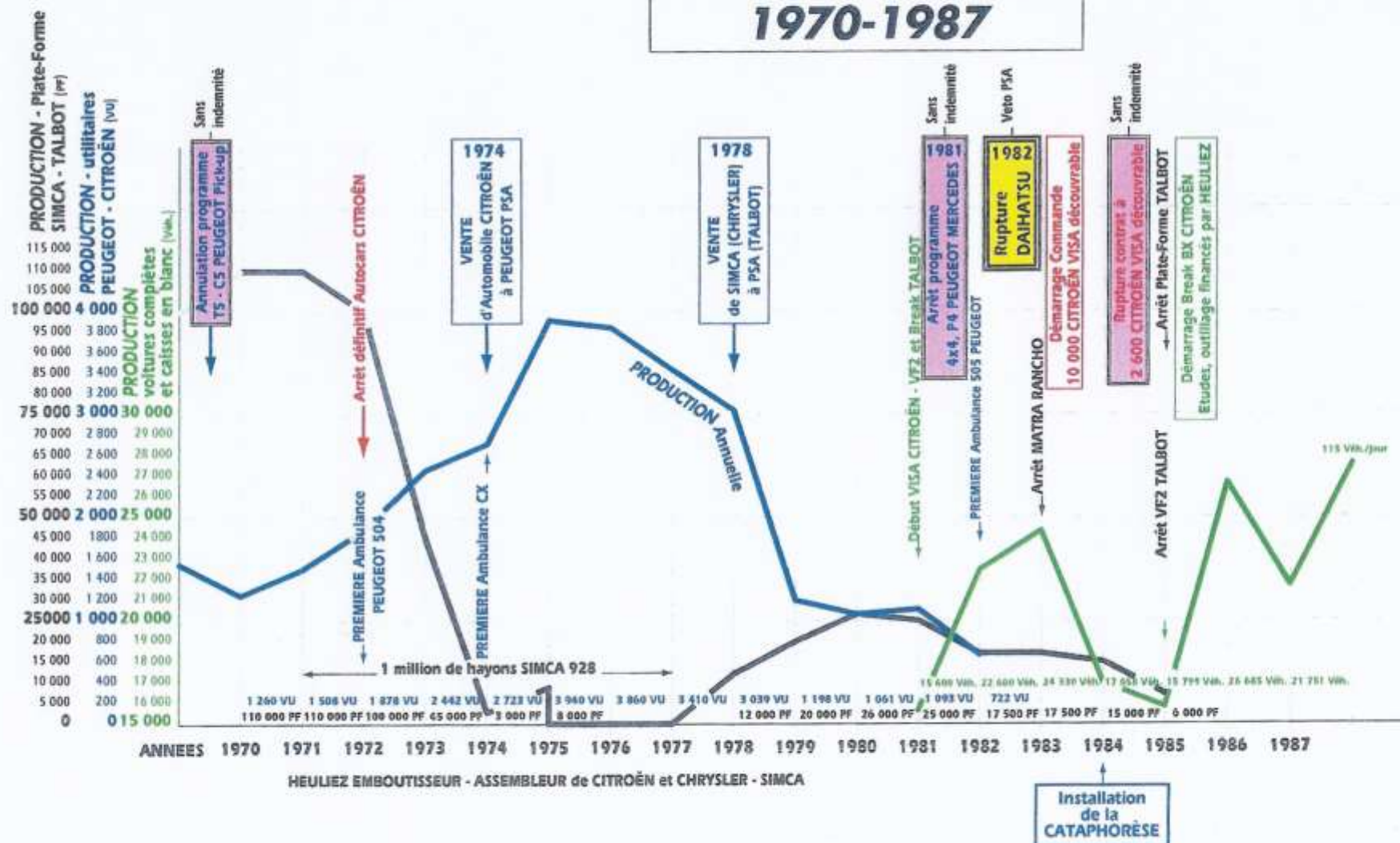


Groupe
Henri
Heuliez

1949-1969



50 années de Relations 1949 - 1999



50 années de Relations 1949 - 1999

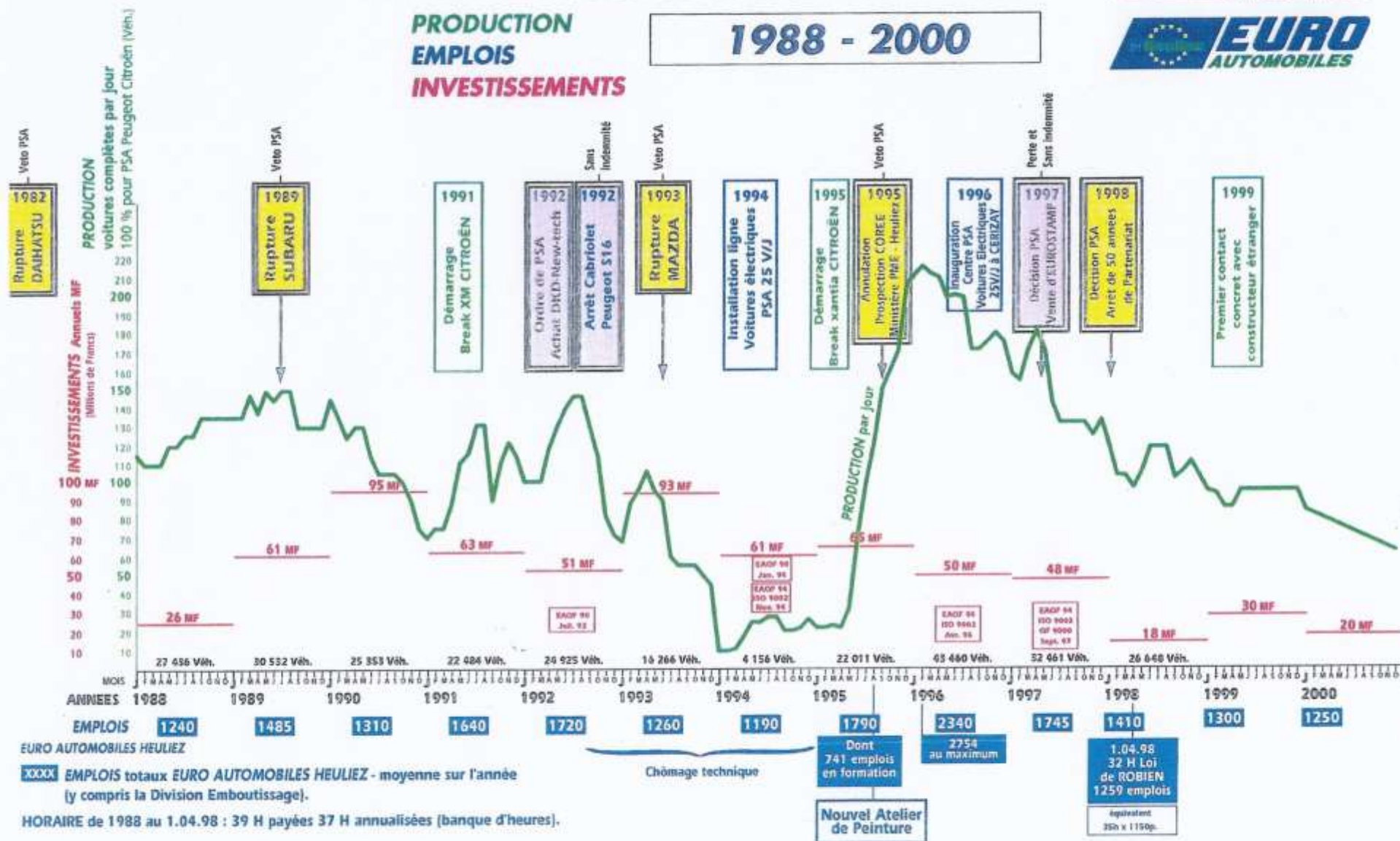


**Groupe
Henri
Heuliez**

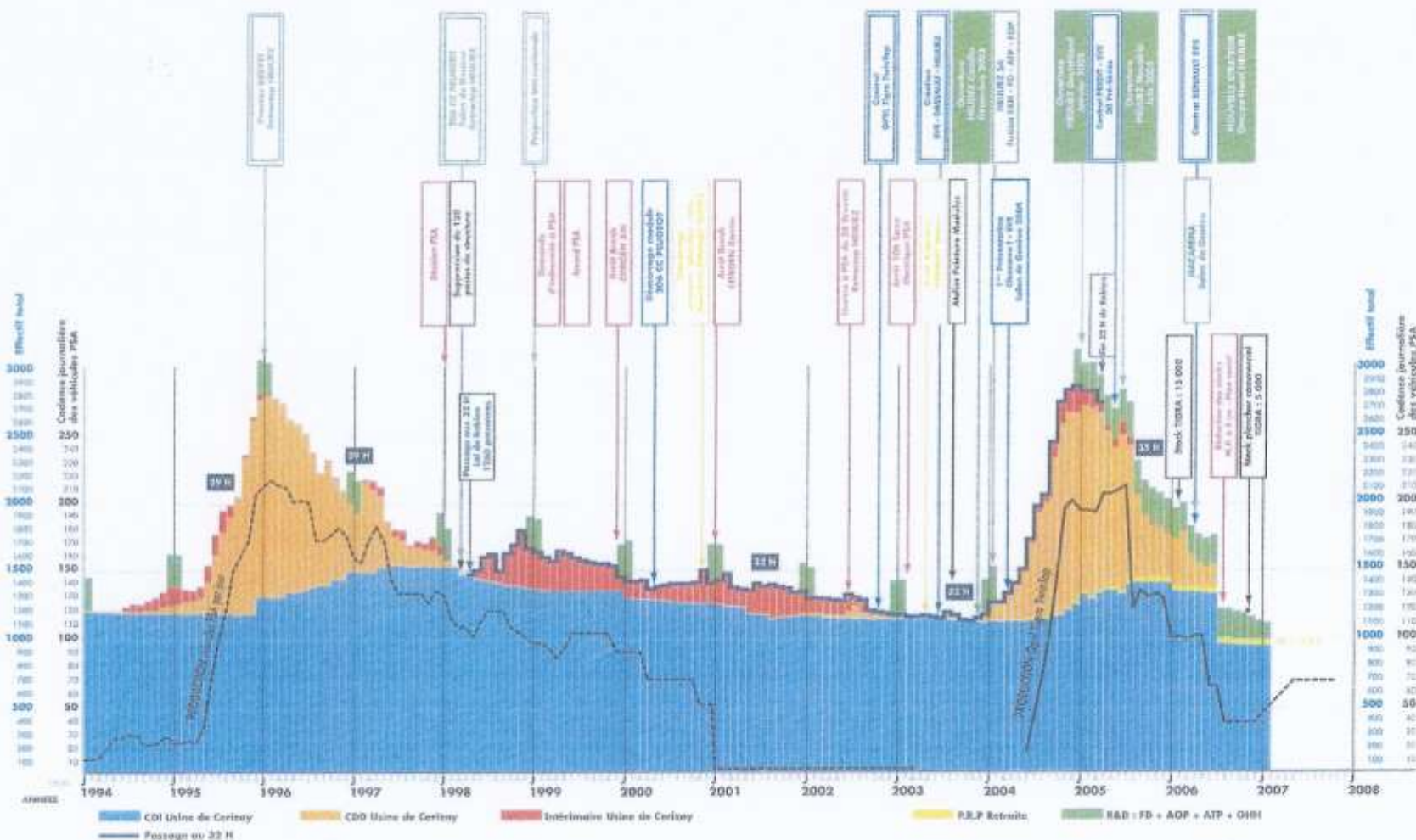


PRODUCTION
EMPLOIS
INVESTISSEMENTS

1988 - 2000



PRODUCTION USINE HEULIEZ DE CERIZAY



PSA Peugeot Citroën 1978 rachète SIMCA, 1979 arrêt de SIMCA

1998 - 2006 PSA Peugeot-Citroën sous la direction de Jean Martin Folz, Gilles Michel, Roland Vardanega copie l'organisation centralisée type GM, les Marques Peugeot et Citroën perdent complètement leur indépendance sous la direction de PSA.

Si pour conserver un client fidèle à une Marque il faut dépenser **1**, pour prendre un client à la concurrence, il faut dépenser **10** en commercial, en ristourne et en publicité.
L'image de Marque est vitale.

Dans un Groupe Automobile à plusieurs Marques il faut des plateformes communes, des moteurs communs, des BVA communes, des hybrides communs, mais ne jamais oublier :

Le client n'achète pas des plateformes, le client achète une auto qu'il voit avec une carrosserie spécifique.

**Réunion du jeudi 11 décembre 1997 à 11 heures (durée ½ h)
au 75, avenue de la Grande Armée.**

Rendez-vous accepté grâce à la demande expresse du Président Roland PEUGEOT.

M. Jean-Martin FOLZ - PDG PSA PEUGEOT CITROËN (depuis octobre 1997)

M. Jean WOLFF - Directeur des Achats PSA PEUGEOT CITROËN

M. Gérard QUÉVEAU - PDG HEULIEZ Automobiles

M. Patrice ROULOIS (1944-1998) - Directeur Général Ingénieur AM Médaille d'or

Objet de la réunion : Quelle est la politique de PSA vis-à-vis d'HEULIEZ ?

Réponse de M. Jean-Martin FOLZ :

« La politique de Monsieur Jacques CALVET était mauvaise, PSA PEUGEOT CITROËN ne sous-traitera plus de voilures chez HEULIEZ, et utilisera HEULIEZ uniquement pour quelques études et fournitures de pièces primaires. »

Voitures électriques PSA PEUGEOT CITROËN

La 9 mai 1994 est signé à Cerizay, le contrat de fabrication à 30 véhicules électriques / jour :

PEUGEOT 106 - CITROËN AX - Saxo par :

M. Jacques CALVET - PDG PSA PEUGEOT CITROËN,

M. Jean-Yves HELMER - Directeur Général PSA PEUGEOT CITROËN,

M. Henri SAINTIGNY - Directeur DETA PSA PEUGEOT CITROËN,

M. Frédéric SAINT-GEOURS - Directeur Général PEUGEOT,

M. Xavier KARCHER - Directeur Général CITROËN,

M. Roland VARDANEGA - Directeur Général Adjoint PSA PEUGEOT CITROËN.

Le 5 septembre 1996, est installée l'Antenne après-vente électrique PSA PEUGEOT CITROËN par :

M. Bruno de GUIBERT - Directeur technique PSA PEUGEOT CITROËN

M. Daniel LEROUX - Directeur Véhicules Électriques VU Carrières

M. Jean GRELLIER - Maire de CERIZAY et Président DELTA SÈVRE ARGENT.

Réponse de Jean-Martin FOLZ :

« L'aventure électrique PSA PEUGEOT CITROËN s'arrête complètement »

PSA PEUGEOT CITROËN avait 10 ans d'avance sur ses concurrents en 1997 grâce aux décisions de Jean-Yves HELMER D' G' PSA.

Programme T16 (Peugeot 206 CC)

HEULIEZ avait l'accord de Monsieur Jacques CALVET pour le programme T16 (Peugeot 206 CC).

Commande 1997

Réponse de Jean-Martin FOLZ :

« Cette voilure Peugeot 206 CC ne se fera pas, elle n'est pas à mon plan »

Grâce à la Volonté de M. Bruno de GUIBERT D' des Études PSA, 370.000 206 CC seront fabriquées

Jean-Martin FOLZ a même menacé M. Bruno de GUIBERT d'avoir pris cette décision.

Face lift XM

HEULIEZ est venu avec un Prototype face lift de la CITROËN XM (à son initiative et à ses frais) car le programme X6 (future CITROËN C6) prend du retard. Le Prototype est au sous-sol du 75, avenue de la Grande Armée.

Réponse de Jean-Martin FOLZ :

« Ce Prototype ne nous intéresse pas »

Les Japonais

HEULIEZ a refusé sur ordre du Gouvernement et de Monsieur Jacques CALVET, 4 affaires de fabrication de véhicules complets japonais : DAIHATSU - SUBARU - MITSUBISHI - MAZDA et la prospection des Coréens.

Réponse de Jean-Martin FOLZ :

« Ce fut une grave erreur, il fallait travailler avec les japonais »

En une 1/2 heure :

ARRÊT DE 40 ANNÉES DE PARTENARIAT PSA PEUGEOT CITROËN – HEULIEZ

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

Charte Éthique

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN a construit son développement sur la base de valeurs et de principes d'action et de comportement mis en œuvre par ses dirigeants et ses salariés.

Ils constituent le fondement des rapports de confiance qui doivent exister entre l'entreprise, ses clients, ses fournisseurs et ses actionnaires, ainsi qu'entre les membres de son personnel.

Cette charte éthique a pour but de formaliser ce corps de références communes essentielles afin que chacun dans le groupe puisse s'y référer et s'y conformer en toutes circonstances.

Ces règles ne sont pas exhaustives mais, alliées au sens des responsabilités de chacun, elles constituent autant de repères utiles pour tous les membres de l'entreprise et l'ensemble de ses partenaires.

Principes d'action

■ Respect de la légalité

Les sociétés du groupe PSA PEUGEOT CITROËN appliquent dans tous les domaines les lois et règlements en vigueur dans tous les pays où elles exercent leur activité. Elles appliquent les conventions internationales de l'Organisation internationale du travail, en particulier celles relatives à la protection des travailleurs, à l'interdiction du travail forcé, du travail des enfants. Elles appliquent les conventions internationales relatives à la lutte contre la corruption d'agents publics.

■ Respect de la loyauté et transparence

Les sociétés du groupe ont pour principe la loyauté à l'égard de leurs clients et de leurs fournisseurs, afin d'instaurer et de maintenir des relations de confiance durables.

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN fournit à ses actionnaires une information transparente et complète et traduit fidèlement ses opérations dans ses comptes.

■ Respect de la santé et de la sécurité du travail

Les sociétés du groupe PSA PEUGEOT CITROËN s'attachent à mettre en œuvre une politique active de prévention en matière de santé et de sécurité du travail et à veiller à son application constante ; elles demandent à leurs sous-traitants qui interviennent dans leurs installations d'avoir la même vigilance.

■ Respect des droits des salariés

Les sociétés du groupe PSA PEUGEOT CITROËN veillent au respect des droits des salariés. Elles ont pour principe de n'opérer aucune discrimination, pour quelque cause que ce soit, à l'embauche et dans les relations de travail et se comportent à l'égard de chacun avec dignité et dans un total respect de sa vie privée.

Elles assurent un dialogue social actif avec les instances représentatives du personnel, dans le respect de l'indépendance et du pluralisme syndicaux.

■ Respect de l'environnement

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN s'attache à mettre en œuvre une politique de gestion et d'amélioration constante de ses installations industrielles avec le souci de la préservation de l'environnement. Il met en œuvre les systèmes de contrôle nécessaires par des mesures permanentes et fiables.

Le groupe PSA PEUGEOT CITROËN est particulièrement attentif à la mise sur le marché, quels que soient les pays concernés, de véhicules aux meilleurs standards de performances environnementales et s'attache à rechercher et promouvoir les solutions techniques innovantes qui y contribuent.

CABRIOLETS (C.C.)



750 Brevets

**HEULIEZ concepteur
de la PEUGEOT 206 CC**



PRODUCTION CABRIOLETS



En
2008

2 fabriqués en FRANCE
3 fabriqués à l'étranger



12 fabriqués en ALLEMAGNE
6 fabriqués à l'étranger

En 2018
**0 cabriolet
français**



Heuliez. concepteur de la PEUGEOT 206 CC

Automotive Ingenuity

370 000 unités de modules de toit + coffre PEUGEOT 206 CC fabriqués chez HEULIEZ

- La PEUGEOT 206 CC, par sa Qualité, a battu le record mondial de production pour un cabriolet - Coupé Convertible
- La PEUGEOT 206 CC a été le Coupé Convertible le plus vendu sur le marché européen.
- La PEUGEOT 206 CC a été le cabriolet le plus vendu sur le marché allemand.
- C'est la première fois qu'une automobile française, est la plus vendue en Allemagne dans sa catégorie
- Valeur de revente : la PEUGEOT 206 CC est en 3^{ème} position dans sa catégorie, directement après les MERCEDES SLK et SL

Division
FRANCE DESIGN.
Hans Hentges



GENEVA 2001
cabrio of the year

Brevets
RETRACTOP



ATERNITE de la PEUGEOT 206 CC
est HEULIEZ avec ses brevets,
qui a proposé à
PEUGEOT la Peugeot 206 CC

ASSEMBLEMENT A L'ACCORD TRANSACTIONNEL

FAISANT L'OBJET DES PRESENTES.

IL A ETE EXPOSE ET RAPPELE CE QUI SUIT :

1° - Le groupe HEULIEZ a principalement pour activité l'étude, l'emboutissage et l'assemblage de pièces, ensembles de pièces ou véhicules complets de petites ou moyennes séries pour l'industrie automobile.

2° - La société FRANCE DESIGN, filiale d'étude et de recherche du groupe HEULIEZ, a inventé et mis au point un système nouveau de toit escamotable et a déposé notamment deux brevets en 1997, à savoir les brevets 97/01305 et 97/02024.

Le groupe PSA PEUGEOT CITROEN, pour son véhicule T16, plus connu sur le marché de l'automobile sous l'appellation PEUGEOT 206 coupé convertible (ci-après dénommé 206 CC), a confié à la société FRANCE DESIGN l'étude de développement de ce nouveau véhicule, financé celle-ci et obtenu en contrepartie une licence d'exploitation pour ledit véhicule.

La société FRANCE DESIGN a mené à bonne fin l'étude de développement.

Le groupe PSA PEUGEOT CITROEN, en mars 1998, a consulté la société EURO AUTOMOBILES HEULIEZ (ci-après dénommée EAH), la filiale principale du groupe HEULIEZ, pour la fabrication de l'ensemble (ci-après encore dénommé module) toit/coffre escamotable destiné aux véhicules 206 CC et l'a retenue comme fournisseur.

La société PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILES (ci-après dénommée PCA), la filiale industrielle du groupe PSA PEUGEOT CITROËN, en charge de la fabrication du T16, est le client de la société EAH.

Le démarrage en série de la fabrication de l'ensemble toit/coffre escamotable destiné aux véhicules 206 CC a eu lieu à l'automne 2000.

3° - A partir de juin 2001, la société EAH, s'agissant de l'ensemble toit/coffre escamotable destiné aux véhicules 206 CC, a fait valoir à la société PCA que son prix de facturation n'était pas en rapport avec ses coûts et que la fabrication était gravement déficitaire.

Elle a rattaché l'augmentation considérable de ses coûts à de graves défaillances d'un certain nombre de fournisseurs sous-traitants, en termes de montées en cadences comme en termes de qualité, et à la nouveauté du produit, appelant des travaux non prévus initialement.

PSA PEUGEOT-CITROËN
a obtenu la licence
d'exploitation du véhicule T16

1A-G-PR

Seules les quantités excédant les capacités maximales de la société EURO AUTOMOBILES HEULIEZ, comme précisé à l'alinéa précédent, ou les quantités que cette société ne serait pas en mesure de produire en raison d'événements exceptionnels (par exemple grèves), ou les quantités strictement nécessaires à la pérennisation et à l'entretien du site de sécurisation de la société PCA SA, pourront être fabriquées par la société PCA SA dans ses usines.

ARTICLE 7 – EN CE QUI CONCERNE LES MARCHES D'EMBOUTISSAGE, FERRAGE ET DEVELOPPEMENT EN COURS

La société PCA SA s'oblige irrévocablement à maintenir les commandes en cours sur les marchés d'emboutissage, ferrage et développement en cours, sous réserve de la compétitivité de la société EURO AUTOMOBILES HEULIEZ en termes de prix, qualité et délais.

ARTICLE 8 – EN CE QUI CONCERNE LES MARCHES FUTURS

La volonté des parties est d'établir des relations commerciales et industrielles normales et habituelles.

La société PCA SA, à la demande de la société EURO AUTOMOBILES HEULIEZ et de la société GROUPE HENRI HEULIEZ, s'oblige en plus, pendant une durée minimale de cinq ans à compter du présent accord transactionnel, à consulter en fonction de ses besoins régulièrement, significativement et de bonne foi les sociétés EURO AUTOMOBILES HEULIEZ, FRANCE DESIGN et HEULIEZ TORINO sur les marchés entrant dans les activités de ces trois sociétés, et à analyser de bonne foi les offres de celles-ci qui devront être compétitives en termes de prix, qualité et délais sur toute la durée du marché pour être retenues. Cette obligation ne concerne pas l'assemblage de véhicules complets au sein de la société EURO AUTOMOBILES HEULIEZ, assemblage pour lequel la société PCA SA conserve toute sa liberté.

Les sociétés GROUPE HENRI HEULIEZ et EURO AUTOMOBILES HEULIEZ reconnaissent, de leur côté, que cette situation s'inscrit dans les conditions indiquées à l'article 1er de l'accord transactionnel, un courant d'affaires significatif existant entre elles, d'assumer, seules, la pleine et entière responsabilité d'avoir formulées, en particulier, les obligations ci-dessus, et, généralement, la pleine responsabilité de leur clientèle.

**Accord transactionnel
du 1^{er} octobre 1999.
Article 8 : Consultation d'HEULIEZ
régulière, significative et de
bonne foi par
PSA PEUGEOT CITROEN**

J
HN
JW

Une facturation complémentaire sera établie pour le réajustement de prix correspondant à la période allant du 1^{er} juillet 2002 jusqu'à la mise en œuvre de la nouvelle facturation.

La société EAH déclare que ladite somme supplémentaire de 60 euros visée au premier alinéa du présent article est ferme et définitive et s'engage, en conséquence, tant en son nom et pour son compte que pour toutes les sociétés du groupe HEULIEZ dont elle se porte fort, à ne pas en demander la révision à la hausse pendant la durée de validité du contrat de fourniture du toit-coffre de la 206 CC conclu entre les deux parties, à moins qu'une telle hausse ne soit justifiée par des modifications techniques demandées ou acceptées par la société PCA.

Il est par ailleurs expressément entendu entre les parties que les dispositions contractuelles convenues entre les parties, afférentes à la fourniture du toit/coffre escamotable du véhicule 206 CC et en vigueur au jour de la signature du présent acte, demeurent inchangées.

ARTICLE 3.

La présente transaction est conclue conformément aux articles 2044 et suivants du Code Civil.

Elle a entre les parties l'autorité de la chose jugée en dernier ressort.

Elle termine la contestation née, telle qu'exposée ci-dessus, et emporte du chef de cette contestation renonciation réciproque à tous droits, actions et prétentions.

ARTICLE 4.

Toutes difficultés nées de l'interprétation ou de l'exécution des présentes seront soumises au tribunal de commerce de PARIS.

ARTICLE 5.

Pour l'exécution des présentes, les parties font respectivement éléction de domicile à leurs sièges sociaux sus-indiqués.

Fait à PARIS, en deux exemplaires originaux,
Le 4 juillet 2002

H - G - yot -

PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES SA

Hervé GUYOT Directeur des ACHATS
Adjoint de Gilles MICHEL Directeur Général
des PLATEFORMES et des Techniques
des ACHATS PSA Peugeot Citroën

H. Heuliez

EURO AUTOMOBILES HEULIEZ
HEULIEZ Automobiles

PSA Peugeot Citroën HEULIEZ Automobiles

- **Heuliez** a toujours respecté la politique de PSA Peugeot Citroën vis-à-vis des constructeurs Japonais et Coréens

- PSA n'a pas respecté le **Code de Bonne conduite** signé entre le Ministère de l'Industrie, le C C F A, la F I M, la F I E V du 28 JUIN 2006
- PSA n'a pas respecté sa **Charte d'Éthique**

PSA n'a pas respecté les 2 accords signés avec HEULIEZ le 1^{er} octobre 1999 et le 4 juillet 2002

- PSA n'a pas passé de commandes de série à **HEULIEZ** depuis 2002 malgré les compétences d' **HEULIEZ** reconnues

HEULIEZ a dépensé 50 millions d'€ en **Recherche-Développement** et **Brevets Retractable** **HEULIEZ** pour **Cabriolets – Coupés – Convertibles** -, ce qui a permis de fabriquer en France 370 000 Peugeot 206 C.C. dont **HEULIEZ** est le concepteur

- PSA reproche à **HEULIEZ** son manque de fonds propres mais PSA n'a pas passé de commande série à **HEULIEZ** depuis 2002.

Sous la Présidence de Jean-Martin FOLZ et l'Arrivée de son Directeur Général Industriel et Achats de PSA Gilles MICHEL

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE 1945 - 2015

L'Histoire de l'Industrie Automobile Française se répète après 70 ans.

Avant 1936, l'Automobile Française avait une renommée mondiale grâce à ses voitures de luxe et ses cabriolets de Marques : DELAHAYE – PANHARD - DELAGE - HOTCHKISS - TALBOT LAGO – BUGATTI - CITROËN – PEUGEOT et RENAULT et ses carrossiers parisiens LETOURNEUR et MARCHAND - FIGONI et FALASCHI - CHAPRON – SAOUTCHIK - POURTOUT et les Brevets de l'inventeur du Cabriolet Convertible Georges PAULIN.

Après la seconde Guerre Mondiale en 1946, la Régie RENAULT nationalisée a reçu par le plan Paul-Marie PONS le double des aides gouvernementales données à PEUGEOT et CITROËN.

Les Constructeurs Automobiles et les Carrossiers de Voiture Haut de Gamme n'ont rien reçu et ont disparu dans les années 1950.

L'Industrie de la MOTO Française n'a rien reçu de l'Etat et va disparaître.

En 2010 l'Industrie Automobile Française prend le même chemin.

Le Gouvernement SARKOZY – Luc CHATEL ministre de l'Industrie, n'aide que PSA Peugeot Citroën et RENAULT et leurs fournisseurs choisis par eux-mêmes, par Gilles MICHEL Président du FSI ancien Directeur Général de PSA 2000-2008 et Hervé GUYOT Directeur Général du FMEA ancien Directeur Achats et Financier de PSA 1998-2009

Pas de limousines, pas de Voitures Haut de Gamme, pas de 4X4 pour la Grande Export, 4 cabriolets Français sous-traités en Allemagne, les constructeurs allemands proposent 10 cabriolets fabriqués en Allemagne. Le gouvernement allemand veut 3 fabricants allemands de modules pour cabriolets : MAGNA, WEBASTO et KARMANN. En France, le groupe Henri HEULIEZ (750 brevets) était l'unique carrossiers français de cabriolets et le gouvernement SARKOZY – Luc CHATEL ministre de l'industrie a exigé sa disparition.

Les voitures électriques : PSA Peugeot Citroën importe des Mitsubishi du Japon et la technologie RENAULT vient de NISSAN.

Mitsubishi japon fournit les 4X4 Peugeot Citroën.

PSA Peugeot Citroën n'a plus de compétences technologiques en gros Moteurs et BVA, en 4X4, en pick-up, en cabriolet, en véhicule 100% électriques, et demain en Hybride.

La France ne contrôle plus rien dans l'Industrie du POIDS-LOURDS

L'AUTOMOBILE de LUXE Mondiale est Allemande :
MERCEDES - AUDI - PORSHE et BMW

La Technologie Automobile est allemande et japonaise.

A partir de 2009, PSA Peugeot Citroën et Renault sont devenus les premiers importateurs de pièces de rechange en France – Déficit annuel commercial supérieur à 10 milliards €. Entre 2010 et 2015, l'industrie automobile française a perdu la moitié de ses effectifs en France.

En 2017, la France n'applique toujours pas le règlement européen sur la fabrication libre des pièces de rechange design des éléments de carrosserie.

L'industrie Automobile Française 1985 - 2000 – 2015

En 2005 la balance extérieure automobile de la France était positive de 10 milliards €

grâce aux bonnes décisions stratégiques, de recherches et d'investissements prises entre 1987 et 1997. La France, avec d'excellentes voitures dans tous les segments faisait la course avec l'Allemagne. Le cycle automobile est de 10 ans et les conséquences se répercutent avec ce décalage dans le temps. L'industrie automobile est mondiale et demande de la continuité dans les décisions et les investissements comme le font les constructeurs allemands, japonais et coréens.

10 ans après 1997 ! 2007 restera l'année historique de rupture du premier déficit de la balance extérieure automobile française, 2007 sera la première année durant laquelle la France aura immatriculé plus de voitures qu'elle n'en aura produit dans l'hexagone.

En 2011 la balance extérieure automobile française est déficitaire de plus de 5 milliards €

due aux décisions catastrophiques de désinvestissements prises dans les années 2000.

Ces décisions lamentables ont constitué une rupture complète de stratégie long terme à l'opposé de l'organisation automobile Allemande, Japonaise et Coréenne :

- * Concentration et perte complète d'autonomie de marques, or le client achète d'abord une marque ! Pour rester dynamique face à la concurrence, une marque doit avoir un chef responsable avec pouvoir de décision, dans le cadre d'une stratégie mondiale de Groupe.
- * Regroupement des bureaux de style de recherche et d'étude.
- * Regroupement des usines.
- * Beaucoup trop de coopérations techniques avec des concurrents efficaces et dangereux commercialement, et donc perte d'avance technologique.
- * Achat de voitures complètes : 4 X 4, Voitures Electriques, Berlines chez un concurrent étranger sans aucune réciprocité avec des conséquences dramatiques : désindustrialisation – chômage – déficit en France, et renforcement international de la compétitivité du concurrent automobile étranger.
- * Désinvestissement massif pour les moteurs, boîtes de vitesses, modèles et dérivés, voitures électriques et full hybrides.
- * Arrêt en France de l'industrie des outillages et sous-traitance en Allemagne, au Japon et en Corée du sud.
- * Destruction du tissu des Entreprises de Taille Intermédiaire, pour favoriser les E.T.I. Allemandes.
- * Exemple : *Le cabriolet est le produit meilleur vecteur d'image d'une marque.*
La France vend 4 cabriolets produits avec des modules à brevets Français fabriqués en Allemagne. Il n'existe plus de fabricant de modules de cabriolets en France, car les constructeurs français automobile ont transféré en Allemagne les brevets et le Know-How français des Cabriolets Convertibles ainsi que leur fabrication par des E.T.I. Allemandes.
Dans le même temps, l'Allemagne produit 20 cabriolets dans toutes les marques et segments.
L'Allemagne a 3 fabricants E.T.I. de modules de cabriolets soutenus en permanence par les constructeurs automobiles Allemands.

En 2012 La France industrielle ne produit plus les gros moteurs diesel, les boîtes de vitesse automatique, lignes full Hybrides, les transmissions spéciales.

La France automobile est absente des limousines, des voitures et dérivés haut de gamme et moyenne haut de gamme, des 4 X 4, full Hybride, et donc

en 2012 – 2015 : fermeture programmée en France de plusieurs usines d'assemblage automobile.

Les décisions désastreuses de management des années 2000 sont marquées par un désinvestissement massif. Dans les années 90 l'industrie automobile française investissait 6% du Chiffre d'Affaire. Après 2000, les investissements en France sont descendus à 1.5% du C.A.

Cette politique programmée de désindustrialisation française se vérifie tous les jours sur le marché, en bourse et a des répercussions considérables et dangereuses sur le déficit extérieur, les finances de la France mais aussi sur l'emploi et donc **sur la filière ingénieur.**

L'Histoire de l'Industrie Automobile Française se répète après 50 ans.

Avant 1940 l'Automobile Française avait une renommée mondiale grâce à ses voitures de luxe et ses cabriolets de Marques : DELAHAYE - PANHARD - DELAGE - HOTCHKISS - TALBOT LAGO - BUGATTI - CITROEN et même RENAULT et ses carrossiers parisiens LETOURNEUR et MARCHAND - FIGONI et FALASCHI - CHAPRON - SAOUTCHIK POURTOUT et les Brevets de l'inventeur du Cabriolet Convertible Georges PAULIN.

Après la seconde Guerre Mondiale, la Régie RENAULT nationalisée a reçu le double des aides gouvernementales données à PEUGEOT et CITROEN. Les Constructeurs Automobiles et les Carrossiers de voiture Haut de Gamme n'ont rien reçu et ont disparu dans les années 1950.

En 2010 l'Industrie Automobile Française prend le même chemin.

Le Gouvernement SARKOZY n'aide que PSA Peugeot Citroën et RENAULT et leurs fournisseurs choisis par eux-mêmes.

Pas de limousines, pas de Voitures Haut de Gamme, pas de 4 X 4 pour la Grande Export, 4 cabriolets Français sous-traités en Allemagne, les Constructeurs Allemands proposent 20 cabriolets fabriqués en Allemagne. Le gouvernement allemand veut 3 fabricants allemands de modules pour cabriolets : MAGNA, WEBASTO et KARMANN. En France, le groupe Henri HEULIEZ était unique carrossiers français de cabriolets et le gouvernement Sarkozy - Chatel a exigé sa disparition.

Les voitures électriques : PSA importe des Mitsubishi du Japon et la technologie RENAULT vient de NISSAN.

PSA et RENAULT n'ont plus de compétence technologique en gros moteurs, en 4X4, en cabriolet, en véhicules 100% électriques, et demain en Hybride.

La France ne contrôle plus rien dans l'Industrie du Poids-Lourd et des Autocars et Autobus.

L'Automobile de Luxe Mondiale est Allemande.

MERCEDES - AUDI - PORSCHE et BMW

La Technologie Automobile est allemande et japonaise.

C'est le luxe qui fait l'image d'une marque mondiale.

L'Industrie Automobile Française

1970 Politique des usines à la campagne Georges POMPIDOU président de la République – et les ministres Xavier ORTOLI – Jean CHARBONNEL – Georges CHAVANNES

Les entrepreneurs créent des usines et de l'emploi par passion. Les sous-traitants travaillaient en confiance avec les Grands Groupes.

1974 La France Industrielle utilise 5,5 Millions d'emplois

1975 Le Président de la République Giscard d'Estaing refuse la fusion Berliet-Volvo et la fusion Saviem-Man et décide le regroupement Berliet Saviem qui devient Renault Véhicules Industriels :

Renault VI acheté par VOLVO en 2000

1980-2004 HEULIEZ AUTOMOBILES de Cerizay travaille à 80% pour PSA Peugeot-Citroën

1990 La Mondialisation accélère les délocalisations et le Chômage augmente.

Les Grands Groupes Français ordonnent à leurs sous-traitants de les suivre à l'Etranger dans des pays à bas coût social. C'est le début de la MONDIALISATION sauvage !

Seuls se développent les Importateurs et la Grande Distribution en monopole géographique par la loi de 1996.

1992 Janvier - Gérard Biotteau PDG ERAM : « il faut arrêter le déménagement du Territoire »

Lorsque le Fabricant Français acquitte 100 Francs au titre des principales charges et taxes, l'importateur paie 10 F. Avec des Charges Sociales totales à plus de 100% sur le salaire Net

les décideurs industriels deviennent importateurs créateurs de chômage

1968 -2005 HEULIEZ-AUTOMOBILES Cerizay

a fabriqué 500 000 VOITURES pour PSA Peugeot Citroën :

Les Limousines de Luxe : Citroën CX – Citroën XM – Peugeot 607 limousine

Les Cabriolets et Coupés Convertibles : Coupés Citroën M 35 – les modules de Cabriolets Peugeot 204

les Cabriolets Citroën Visa (10 000) les Citroën Visa spéciales (50 000)

les modules de Coupés Convertibles Peugeot 206 C.C. (370 000)

Les Voitures Electriques PSA : Peugeot 106 – Citroën AX et Saxo (10 000)

Lancement en séries des Voitures Electriques PSA en 1995, 10 années avant les autres Constructeurs Automobiles

Les Breaks et 4X4 : Simca VF 2 et Rancho (100 000) – Citroën Breaks CX (4 500)

Citroën Breaks BX (180 000) Citroën Breaks XM (30 000) - Citroën Breaks Xantia (160 000)

1996 Inauguration à Cerizay chez HEULIEZ Automobiles du centre technique Après – Vente

des Voitures Electriques PSA Peugeot – Citroën par Bruno de GUIBERT Directeur des Etudes PSA

La direction de PSA Peugeot – Citroën favorisait la production en France et était contre l'invasion des Constructeurs Automobiles Japonais et Coréens par la règle des 3% maximum.

1997 Départ du PDG Jacques CALVET (66 ans) et du Dr GI de PSA Peugeot-Citron Jean-Yves HELMER.

PSA est en ordre de marche pour 10 ans: Peugeot 206 et 206 CC-307- Citroën Picasso-Berlingo

2000 - le dernier constructeur de poids lourds Français RENAULT VI est absorbé par VOLVO.

Après le départ du Directeur des Achats Jean PERRONIN, du PDG de PSA: Jacques CALVET et de Jean-Yves HELMER, directeur général.

Avec l'arrivée de Jean-Martin FOLZ Président du Directoire de PSA assisté de Gilles MICHEL Directeur Général sous la présidence du conseil de surveillance PSA Thierry PEUGEOT,

la politique industrielle de PSA Peugeot – Citroën a complètement changé et est devenue favorable aux Japonais.

Il a été crée une nouvelle usine PSA-TOYOTA en Tchèque, et ont été signés des accords PSA-MITSUBISHI pour les 4x4 et les Voitures Electriques fabriqués au Japon.

2004 Jean Martin FOLZ PDG de PSA Peugeot Citroën et Gilles MICHEL Directeur Général arrêtent définitivement la coopération vieille de 50 années avec HEULIEZ Automobiles pour les Limousines, les 4X4, les Voitures Electriques et les Cabriolets Coupés Convertibles.

Pour se reconvertir et conserver les emplois HEULIEZ-AUTOMOBILES de CERIZAY a recherché des partenaires étrangers : OPEL (GENERAL MOTORS) pour la production de 95 000 Coupés Convertibles TIGRA (2004-2010) exportés à 80% coopération stoppée par la faillite de la maison mère GENERAL MOTORS en 2008.

2007 Départ de Jean Martin FOLZ (59 ans) de la Présidence de PSA Peugeot Citroën , L'organisation de PSA est devenue ultra centralisée, loin des clients , les 2 Marques Peugeot et Citroën ont perdu toute indépendance, les usines sont toutes banalisées par plateforme sans souplesse. Les retards en R et D s'accumulent, les Limousines de Luxe, les 4X4, les VE, les cabriolets C.C.vont être arrêtés.

Ce management PSA poursuivi par Christian STREIFF (2007-2009) et par Philippe VARIN (2009-2014)

à l'opposé des concurrents allemands va entraîner les deux crises graves financières successives de PSA 2009 et 2014 et les deux interventions urgentes de l'Etat de 3Milliards € plus 8 Milliards €.

De 2007 à 2016 les immatriculations de PSA en Europe passent de 13% à 9%

2007 La fabrication du Coupé Peugeot RCZ (45 000) est confiée à MAGNA Autriche au lieu d'HEULIEZ Automobiles.

Jacques Calvet 1998

« respecter l'indépendance des deux sociétés automobiles, Peugeot et Citroën, tout en coordonnant techniquement et administrativement toutes les activités qui pouvaient l'être sans danger pour les sociétés et pour l'image que leurs clients se faisaient d'elles. Ainsi ont été maintenus des dispositifs industriels et sociaux séparés pour éviter que chacune ne perde son âme »

LA GRANDE ERREUR STRATÉGIQUE

de **J.M. FOLZ** et **G. MICHEL**

La **FUSION** des **2 SOCIÉTÉS INDÉPENDANTES**

PEUGEOT et **CITROËN**

dans une **SEULE ULTRA CENTRALISÉE PSA**

STYLE-ÉTUDES-MÉTHODES-USINES-QUALITÉ fusionnés



Avec cette **ORGANISATION** centralisée

PSA

ne peut se **Redresser SEUL !**



La politique Industrielle ultra centralisée de J.M. Folz Pdg de PSA Peugeot Citroën

Avec ses adjoints : **Robert Peugeot** Directeur style et qualité PSA 1998 - 2007

Gilles Michel Directeur Général 2002-2008

Hervé Guyot Directeur des achats 1998-2004

Jean Philippe Collin Directeur des achats 2004-2009

et poursuivie par les successeurs de JM Folz à la Présidence de PSA

Christian Streiff 2007-2009 **Philippe Varin** 2009-2014 **Carlos Tavarès** 2014.....

Centralisation maximum des décisions

Perte totale d'autonomie des 2 marques Peugeot et Citroën.

Centralisation des styles Peugeot et Citroën sous la direction de Robert Peugeot.

Méconnaissance de la rentabilités de chaque marque Peugeot et Citroën.

Mise à l'écart de la marque **Citroën** en Chine au profit de PSA.

Réduction du nombre de modèle, Limousines V6, coupés, 4x4, voitures électriques.

Achat chez des concurrents mondiaux, sans compensation, de voitures complètes : chez

Mitsubishi Japon : 4x4 et voitures électriques, et chez **Fiat** Turquie de mini camionnettes.

Aide indirecte à **Toyota** dans l'usine TPCA de Kolin République Tchèque.

Banalisation de toutes les usines de montages de carrosseries sur le label de PSA.

Intégration des petites et moyennes séries : 50 à 100 par jour fabriquées par Heuliez Automobiles

Cerizay sur les lignes de montages Grande série 1000 par jour.

Ainsi le prix de revient des petites séries augmentent de 30%, avec reprise totale en bout de chaîne et qualité médiocre.

A terme ces petites séries fabriquées sur la chaîne grande série seront arrêtées : arrêt total des coupés, cabriolets Peugeot en 2015.

Cette nouvelle politique ultra centralisée mise en place par JM Folz,

ses adjoints et ses successeurs va se révéler à terme **catastrophique** pour le groupe PSA dès

2008, et pour **la Balance extérieure automobile de la France passée de plus 10 milliards d'€ à moins 5 milliards d'€ en 2 ans.**

Vente d'actifs : Gefco - le siège social, terrains et usines.

Fermeture complète des usines de montage automobiles Aulnay - Heuliez Automobiles Cerizay -

PSA Rennes divisée par 4 – PSA Madrid et PSA Poissy divisé par 3.

Aide de l'Etat de **3milliards €** en 2009

Nouvelle aide en urgence de l'Etat en **2012-2013** de **7milliards €**

En **2014**, PSA en grande difficulté financière

oblige l'Etat à **entrer au capital de PSA pour 14%,**

la famille Peugeot perd le contrôle passant de 40% à 14% du capital.

L'action Peugeot passe de **50 € à 5 €** entre **2000 et 2012**

Mais de **1998 à 2007** jusqu'à son départ en retraite **JM Folz** va profiter des excellentes voitures lancées par le **Président Jacques Calvet**, son adjoint Jean Yves Helmer et son staff technique :

Henri Saintigny et Bruno de Guibert :

206 - 206 CC Heuliez Automobiles Cerizay – 307 - 307 CC – Peugeot Partner Know How

heuliez Automobiles Cerizay - Citroën Berlingo et Picasso – nouveaux moteurs Diesel.

1998 - 2008 PSA les 10 années d'erreurs stratégiques majeures

- 1998 PSA met à la disposition de **FORD** son avance technologique de 10 ans en moteurs diesel
- 1998 Commande de modules des cabriolets **Peugeot 307 CC** à **MAGNA** Allemagne après pré-étude brevetée 1996 d'**HEULIEZ AUTO**.
- 1998 Arrêt du Partenariat avec **PININ FARINA** depuis 1950 en **Style** et **Production**
- 1998 Arrêt de la coopération de 50 années avec **HEULIEZ AUTO** (80% de son activité)
Arrêt des 4x4 – Arrêt des voitures électriques – Arrêt des limousines et
Fermeture d'**HEULIEZ AUTO** à terme.
- 1999 Fusion complète et banalisation des usines de montage sous le nom **PSA Peugeot Citroën**,
semant la confusion dans les deux réseaux de vente, et dans la clientèle :
perte d'identité et de réactivité des deux Marques.
- 1999 Fusion et perte d'identité des deux Centres de style **Peugeot** et **Citroën** dans le
nouveau centre **ADN** dirigé par **Robert Peugeot**, investissement excessif.
Politique de plateforme trop rigide et mauvais choix à l'opposé de celle de **VW**
- 1999 Décision de monter la production totale de **PSA** à 4.000.000 de voitures par an,
totalement irréaliste car en contradiction avec un nombre réduit de modèles proposés
pas de 4x4, pas de VE et hybrides, pas d'utilitaires 4X4, pas de moteur V6, et aucune
implantation commerciale aux USA, en Inde. Cette surcapacité de production non
justifiée va entraîner la chute financière de **PSA** après 2008.
- 2000-2014 Dans les salons de l'automobile, présentation de Concepts Cars qui ne seront jamais fabriqués :
politique anti-commerciale et dispendieuse.
- 2000 Accord **PSA-TOYOTA** pour l'usine de **KOLIN** en **TCHEQUIE**
Aide indirecte commerciale à **TOYOTA** sur l'Europe !
- 2001 L'usine Chinoise de **Wuhan** à Direction **Citroën** depuis 1992 passe sous direction **PSA**,
alors que **CITROËN** est historiquement en Chine depuis la Croisière Jaune.
- 2001-2005 Rachat d'action **PSA** par **PSA** pour un cours entre 40€ et 60€ , pour que
la famille **Peugeot** détienne 30% des actions et 45% des droits de vote.
- 2005 **PSA** achète à **Mitsubishi** ses voitures électriques **Peugeot ION** et **Citroën C0** et
ses voitures 4X4 **Peugeot 4007** et **Citroën Crossover** sans aucune réciprocité.
- 2005 **PSA** achète à **Fiat** Turquie les **Peugeot Bipper** et **Citroën Nemo**
- 2005 Déclaration du PDG **PSA Jean-Martin FOLZ** « l'Hybride n'a pas d'avenir » !
- 2006 Une série d'erreurs stratégique, la dilution des deux Marques et le manque de modèles
marquent le début du grand déclin technique, commercial et financier de **PSA**
. **JM Folz** part en retraite à 59 ans avec une rente chapeau importante.
- 2007 Commande des modules de **Peugeot 207 CC** à **MAGNA** Allemagne avec les brevets
HEULIEZ AUTO de la 206 CC. Arrêt du Cabriolet **Citroën C5** **Airscape** brevets **HEULIEZ**
- 2007 juillet : Choix du Président **Christian STREFF** et du Dr Achats **JPh COLLIN** de
MAGNA (Autriche) pour fabriquer le coupé **Peugeot RCZ** au lieu d'**HEULIEZ AUTO**
moins cher et donc fermeture en 2009 de l'usine **HEULIEZ AUTO** de Cerizay.
- 2009 Janvier : **Gilles MICHEL** ex DGI de **PSA** est nommé PDG du **FSI** Fond Stratégique
d'Investissement. **Hervé GUYOT** ex Dr Achats et Financier de **PSA** est nommé DG du **FMÉA** :
Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles.
- 2009 Mars - Sauvetage par **Gilles MICHEL** PDG du **FSI** et **Hervé GUYOT** DGI **FMÉA**
de **TREVES** Équipementier et **MÉCAPLAST** de Monaco
En accord avec **Luc CHATEL** Ministre de l'Industrie, refus d'aide par **Gilles Michel** PDG du **FSI**
à **HEULIEZ AUTO** seul Équipementier Français pour les 4X4, les Cabriolets et VE-Hybride
Perte du Know - How et des Brevets Français.
Tous les futurs modules de Cabriolets Français seront désormais allemands.
- 2009 Suite à la crise mondiale, Sauvetage par le **LAND** de Basse Saxe et Achat par **VOLKSWAGEN**
du carrossier allemand **KARMANN** concurrent d'**HEULIEZ AUTO** pour les cabriolets et les 4X4
- 2009 Fermeture de **PININ FARINA** en Italie et de **HEULIEZ AUTO** Cerizay Fournisseurs de **PSA**
- 2009 Reprise par **FIAT** de l'Usine du carrossier **BERTONE** pour produire des **MASERATI**
- 2009 Premier sauvetage de **PSA Peugeot Citroën** par le gouvernement **FILLON** par une
garantie d'emprunt de 3 milliard d'€.
- 2012 Deuxième sauvetage de **PSA** par l'État. Garantie d'emprunt de 8 milliards d'€.
- 2014 L'action **PSA** est à 7,5 €, la famille **Peugeot** ne détient plus que 14%, l'État : 14% Donfeng : 14%
Il manque à **PSA Peugeot Citroën** les 4X4, les VE et Hybrides plugables, les Limousines.

ACTIONS

PSA PEUGEOT CITROËN

2007

60 €

2012

4 €

Résultats annuels 2006 Perspectives 2007

Gilles Michel et Roland Vardanega

7 février 2006
RESH.COM07.0003 -

Evolution des organisations

1996. DEPART. J.Y. HELMER Grand Directeur Industriel

1997. RETARTE du P.D.G. J. CALVET

1998. 3 ERREURS STRATEGIQUES - J.M. FOLZ

2007. ERREUR CATASTROPHIQUE - G. MICHEL - R. VARDANEGA

2009 - 2013 - MÊME STRATEGIE - Les RESULTATS ! Ph. VARIN.

1998 3 ERREURS STRATEGIQUES

FUSION des 3 SOCIÉTÉS PSA, Peugeot, Citroën

DECISION de fabriquer 4.000.000/an avec 2 MARQUES seulement et SANS les USA.

RACHAT d' ACTIONS PSA à 50€



2000

DPTA

Gilles MICHEL DSI PSA.

2007

ERREUR CATASTROPHIQUE : FUSION TOTALE des 2 STYLES - 2 B.E. CARROSSERIES des 2 PRODUITS des 2 MARQUES Peugeot Citroën



Direction des Programmes

- Programmes (équilibre économique des projets)
- Plan produit groupe
- Qualité
- Projets

Direction Ingénierie, Production, Logistique

- Métiers
- Production
- Logistique

2009 - 2013

L'ACTION PSA à 4,5€

PSA PEUGEOT CITROËN

Evolution des organisations

1996. DEPART J.Y. HELMER Grand Directeur Industriel
1997. RETRAITE du P.D.G. J. CALVET

1998

3 ERREURS STRATÉGIQUES - J.M. FOLZ

3 ERREURS STRATÉGIQUES

FUSION des 3 SOCIÉTÉS PSA, Peugeot, Citroën

DECISION de fabriquer 4.000.000/an

avec 2 MARQUES seulement et SANS les USA.

2007

RACHAT d' ACTIONS PSA à 50€

Gilles MICHEL Drg' PSA.

2007

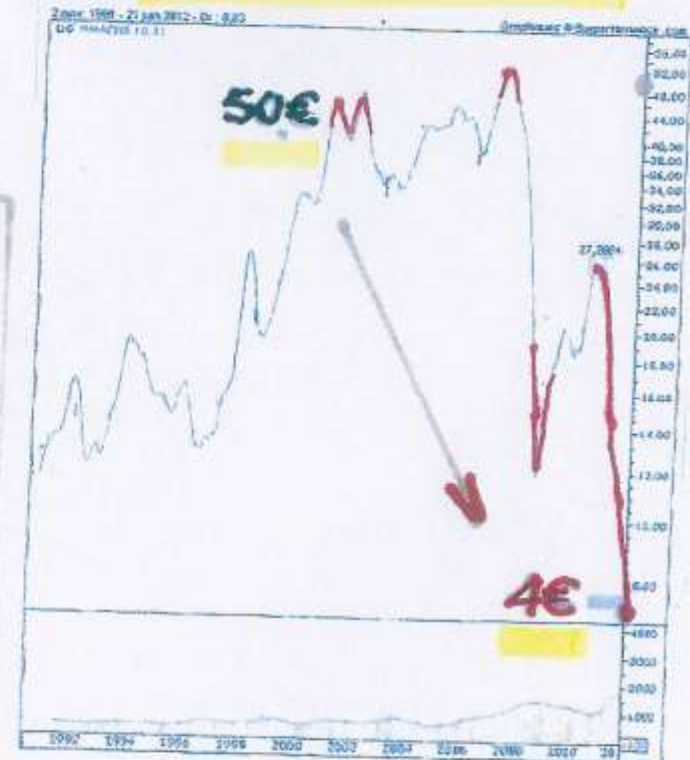
FUSION TOTALE des 2 STYLES 2 B E
2 PRODUITS 2 MARQUES Peugeot

Gilles MICHEL R. VARDANEGA

2009. 2013. MÊME STRATÉGIE. Les RESULTATS ! Ph. VARIN.

→ L'ACTION à 4€

ACTION PEUGEOT



L'INDUSTRIE AUTOMOBILE MONDIALE

1964 : Voyage d'étude Automobile aux USA

Constat : 1- Les constructeurs Automobiles absents du marché américain ne survivront pas .

2 - Le GM Technical Center à WARREN Michigan inauguré en 1956 et qui regroupe sous une même direction technique le Style et les Etudes de toutes les marques GM est une erreur de management. Les Marques de GM ont perdu leur indépendance et donc leur développement.

Depuis cette organisation centralisée les Marques OLDSMOBILE, PONTIAC, SATURNE ont disparues, et GM a fait faillite en 2009. En 2015 CADILLAC et BUICK aux USA sont loin derrière les Marques Japonaises et Allemandes. Opel - Vauxhall ont perdu des parts de marché.

3 Conditions pour qu'un Constructeur Automobile reste indépendant

1 - Etre présent dans tous les pays du monde et principalement aux USA pour amortir les petites et moyennes séries indispensables à l'image de Marque et avoir un excellent de réseau de ventes et après-ventes

2 - Avoir une gamme complète d'automobile dans tous les segments de marché : Berline Van - Coupé - Cabriolet - CC - 4X4 - Pick Up - Hybride Plugable - Electrique - VU traction propulsion à terme 2020 - 2025 Poids Lourds et Bus pile à combustible.

N'avoir jamais de rupture commerciale dans chaque modèle et aussi être maître des organes de base : Moteurs - Boîtes - 4X4 - Suspension.

3 - Le Constructeur Automobile doit posséder **plusieurs Marques**. Chaque **Marque** reste une **Société indépendante** et garde une autonomie pour fidéliser sa clientèle et suivre ses résultats financiers. Chaque Marque coopère techniquement avec les autres Marques du groupe sous la stratégie et la direction de la Holding Mère. Plateformes communes, Moteurs et BVA communs Hybrides communs, mais carrosseries spécifiques aux Marques, la Carrosserie est directement perceptible par le client.

Organisation automobile moderne mondiale

TOYOTA : Toyota - Scion - Lexus - Subaru - Daihatsu - Hino - Yamaha

WOLKSWAGEN : VW - Audi - Skoda - Seat - Porsche - Bentley - Lamborghini - Bugatti - Man - Scania - Ducati

F. C. A. : Fiat - Alfa Romeo - Abarth - Maserati - Ferrari

Chrysler - Dodge - Jeep - RAM Trucks - Zastava

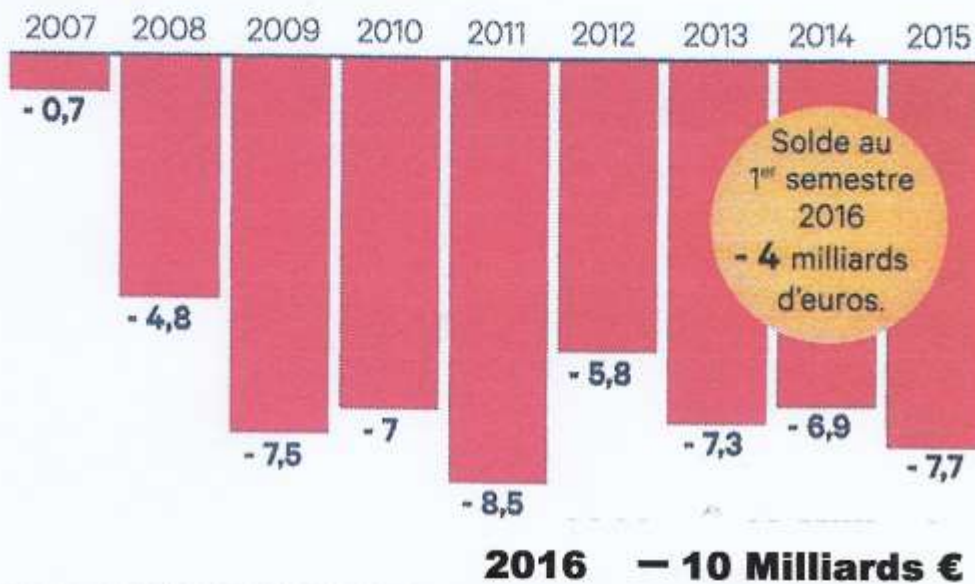
CNH Industrial : Case - New Holland - IVECO - HEULIEZ - Magirus - Steyr

RENAULT : Nissan - Infiniti - Datsun - Renault - Dacia - Samsung motors - Lada - Alpine

BMW : BMW - Mini - Rolls Royce

Le solde commercial de l'industrie automobile française

En milliards d'euros



*LES ÉCHOS / SOURCE : DOUANES

FRANCE 2008 300.000 Emplois Industrie Automobile
FRANCE 2018 200.000 Emplois Industrie Automobile

Dix ans de déficit commercial pour l'automobile française

1998-2000-2009 Nouvelle Politique Industrielle de PSA Peugeot-Citroën : Au départ du Directeur des Achats Jean PERRONIN et du PDG de PSA : Jacques CALVET et de J-Y HELMER favorables à la production en France, et contre l'invasion des constructeurs automobiles Japonais et Coréens. Il est remplacé par Jean-Martin FOLZ Président du Directoire de PSA assisté de Gilles MICHEL Directeur Général sous la présidence du conseil de surveillance PSA Thierry PEUGEOT. Au début des années 2000. Ils prennent la décision d'arrêter tous les modèles **PEUGEOT** et **CITROËN** fabriqués par HEULIEZ AUTOMOBILES CERIZAY : Les Limousines de Luxe ainsi que les 4X4 – les voitures Electriques dont leurs fabrications sont confiées au Japon à MITSUBISHI.

Les voitures fabriquées par HEULIEZ AUTO pour PSA jusqu'en 2005 : Les Limousines de Luxe – Les 4X4 – Les voitures Electriques – Les Cabriolets C.C. Ne sont plus au catalogue PSA en 2017 !

En 2017 tous les 4X4, toutes les Limousines de Luxe moteur 6-8 Cyl., BVA 9 rapports et Hybrides ainsi que tous les Cabriolets Coupés Convertibles vendus en France sont de fabrication étrangère.

BALANCE EXTÉRIEURE AUTOMOBILE France

de 1980 à 2007 ... Toujours Positive

2004..... + 12 Milliards €

2008..... Crise financière mondiale

2016 Déficit chronique... - 10 Milliards €

2017 : La France ne produit plus :

- de CABRIOLETS C.C.
- de COUPÉS de Sport
- de 4X4
- de LIMOUSINES de LUXE

Toutes ces Automobiles étaient la spécialité
d'HEULIEZ Automobiles exportateur à 70%

et PSA Peugeot Citroën ne produit pas
de Voitures Électriques

En 2002 avant Gilles MICHEL, PSA et son partenaire
HEULIEZ avaient en France
10 ans d'avance en VOITURES ÉLECTRIQUES

Gérard QUÉVEAU *** Dipl. Ing. Arts et Métiers - EST Aéro
Président Directeur Général - Chairman C.E.O - **Groupe Henri Heuliez**

QG/mce - 13 260
Le 19 mars 2007

Monsieur Augustin de ROMANET de BEAUNE
Directeur Général CDC
Caisse des Dépôts
56 rue de Lille
75356 PARIS 07 SP

QPI
AD
AS
CC

Objet : Sociétés moyennes industrielles
(500 - 3 000 personnes)

Monsieur le Directeur Général, cher Monsieur,

Je tiens à vous féliciter pour votre nomination à la tête de la Caisse des Dépôts. Nous nous sommes rencontrés début 2006 avec le Président Yvon GATTAZ, à l'ASMEP, pour évoquer le problème du calcul des charges sociales.

Le 25 Janvier 1996, le Président de la République Jacques CHIRAC nous avait fait l'honneur d'être la première entreprise industrielle qu'il visitait dans sa nouvelle fonction.

J'aimerais que vous puissiez me recevoir afin d'évoquer avec vous deux sujets importants :

- Les entreprises moyennes industrielles
- La stratégie long terme du Groupe Henri HEULIEZ.

Les Sociétés moyennes industrielles françaises (500 à 3 000 personnes) sont assimilées aux grandes entreprises, en fait elles sont petites mondialement et elles n'ont pas accès au marché des capitaux. Alors que la mondialisation de l'Industrie s'accélère, les entreprises industrielles moyennes doivent assurer le financement des études et outillages des sous-ensembles commandés par les grands Groupes donneurs d'ordres, pour des sommes qui vont de 5 millions à plus de 50 millions d'Euros. Il n'existe pas de possibilité de tels financements actuellement en France, à part des crédits bancaires souvent aléatoires et étrangers à des taux élevés.

Les Sociétés de capital risque régionales n'ont pas la taille suffisante.

Les Sociétés moyennes industrielles sont créatrices d'emplois, alors que les grands Groupes accumulent les plans sociaux, sont de plus en plus exigeants au plan capitalistique avec leurs sous-traitants et imposent des implantations dans les pays low-cost.

J'aimerais recueillir vos conseils concernant la stratégie du Groupe Henri HEULIEZ : (300 emplois en R & D et 1000 emplois industriels), société régionale stratégique, qui a beaucoup d'atouts dans la mondialisation de l'automobile : études, prototypes, emboutissage intégré, fabrication de modules de carrosseries ou voitures complètes, plus spécialement pour les véhicules électriques et les voitures à toit dur rétractable, une main d'œuvre jeune compétente, bien formée, très stable. Nous avons déposé plus de 600 brevets internationaux d'une moyenne d'âge supérieure à 15 ans, notre know-how est reconnu par les grands Constructeurs et Equipementiers mondiaux.

La famille HEULIEZ a décidé d'adosser notre société à un grand Groupe mondial automobile, équipementier, ou financier, en préservant l'outil de recherche et de production en Poitou-Charentes. Dans cette phase de transition, j'aimerais être épaulé par une Société financière française de capital-risque. Actuellement en France, il n'existe pratiquement pas d'outil financier intervenant en fonds propres dans une Moyenne Entreprise Industrielle à fort potentiel technologique. Je crains qu'un Fonds de Pension étranger s'intéresse seulement à nos 600 brevets étrangers, et néglige nos Recherches et Développement industriel "d'usine à la campagne" par transfert dans un pays low cost. Mon souci premier est la pérennité sociale, technologique et industrielle du Groupe Henri HEULIEZ.

Je me permettrai d'appeler votre Secrétariat afin d'obtenir un rendez-vous.

*Veuillez Monsieur le Directeur Général en
mes fidèles amitiés* *Gérard Quéveau*



Heuliez
Automotive Engineering

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amik-form.com

Gérard QUÉVEAU *** Dipl. ing. Arts et Métiers - EST Aéro
Président Directeur Général - Chairman C.E.O - Groupe Henri Heuliez

QG/mce - 13 259
Le 19 mars 2007

Monsieur Jean-Pierre DENIS
Président Directeur Général
OSEO
27-31 avenue du Général Leclerc
94170 MAISONS-ALFORT

Objet : Sociétés moyennes industrielles
(500 - 3 000 personnes)

Monsieur le Président, cher Monsieur Jean-Pierre Denis,

J'aimerais que vous puissiez me recevoir afin d'évoquer avec vous deux sujets importants :

- Les entreprises moyennes industrielles françaises,
- La stratégie long terme du Groupe Henri HEULIEZ.

Les Sociétés moyennes industrielles françaises (500 à 3 000 personnes) sont assimilées aux grandes entreprises, en fait elles sont petites mondialement et elles n'ont pas accès au marché des capitaux. Alors que la mondialisation de l'Industrie s'accélère, les entreprises industrielles moyennes doivent assurer le financement des études et outillages des sous-ensembles commandés par les grands Groupes donneurs d'ordres, pour des sommes qui vont de 5 millions à plus de 50 millions d'Euros. Il n'existe pas de possibilité de tels financements actuellement en France, à part des crédits bancaires souvent aléatoires et étrangers à des taux élevés.

Les Sociétés de capital risque régionales n'ont pas la taille suffisante.

Les Sociétés moyennes industrielles sont créatrices d'emplois, alors que les grands Groupes accumulent les plans sociaux, sont de plus en plus exigeants au plan capitalistique avec leurs sous-traitants et imposent des implantations dans les pays low cost.

J'aimerais recueillir vos conseils concernant la stratégie du Groupe Henri HEULIEZ :

(300 emplois en R & D et 1000 emplois industriels), société régionale stratégique, qui a beaucoup d'atouts dans la mondialisation de l'automobile : études, prototypes, emboutissage intégré, fabrication de modules de carrosseries ou voitures complètes, plus spécialement pour les véhicules électriques et les voitures à toit dur rétractable, une main d'œuvre jeune compétente, bien formée, très stable. Nous avons déposé plus de 600 brevets internationaux d'une moyenne d'âge supérieure à 15 ans, notre know-how est reconnu par les grands Constructeurs et Equipementiers mondiaux.

La famille HEULIEZ a décidé d'adosser notre société à un grand Groupe mondial automobile, équipementier, ou financier, en préservant l'outil de recherche et de production en Poitou-Charentes. Dans cette phase de transition, j'aimerais être épaulé par une Société financière française de capital-risque. Actuellement en France, il n'existe pratiquement pas d'outil financier intervenant en fonds propres dans une Moyenne Entreprise Industrielle à fort potentiel technologique. Je crains qu'un Fonds de Pension étranger s'intéresse seulement à nos 600 brevets étrangers, et néglige nos Recherches et Développement industriel "d'usine à la campagne" par transfert dans un pays low cost.

Mon souci premier est la pérennité sociale, technologique et industrielle du Groupe Henri HEULIEZ.

Je me permettrai d'appeler votre Secrétariat afin d'obtenir un rendez-vous.

Je connais votre combat pour créer un Fonds de Capital
pour la PME, croyez en ma fidèle amitié,

Gérard Quéveau
Gérard QUÉVEAU,



Heuliez
Automotive Ingénierie

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amik-farm.com

QG/mce - 13 289

Madame Christine LAGARDE

Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Emploi
139 rue de Bercy - 75012 PARIS

Le 26 juin 2007

Madame la Ministre,

La Société HEULIEZ : CERIZAY (POITOU-CHARENTES) : 300 emplois R et D et 1000 emplois industriels est classée 300^{ème} des Groupes industriels de France, et 30^{ème} du classement INPI des principaux déposants de brevets français. 70 % de notre production est exportée.

Notre situation de carrossier assembleur, avec emboutissage et ferrage intégré, de Rang (Tier) 0,5 est unique en France. Nos concurrents sont étrangers : Karmann en Allemagne, Magna en Autriche, et Pininfarina en Italie (mais qui n'a pas d'emboutissage). Notre usine est particulièrement adaptée à la fabrication en moyenne série de voitures haut de gamme, cabriolets et modules de carrosserie.

Nos deux axes de développement :

• **VEHICULES 100 % ELECTRIQUES**

De 1994 à 2002, nous avons produit pour PSA Peugeot Citroën : 6 500 voitures électriques.

En 1999, le prototype VEDELIC (batterie li-ion) avec l'aide de la Région Poitou-Charentes.

En 2006, les 40 prototypes CLEANOVA 2 avec DASSAULT. Fin 2007, marché de "La Poste".

• **Les DECOUVRABLES à toit dur - Brevets RETRACTOP HEULIEZ**

C'est actuellement 250 brevets français de base, plus de 600 brevets internationaux : U.E.-USA-Japon-Chine, d'une durée de vie supérieure à 15 ans. Nous produisons 65 Tigra OPEL par jour.

Nos clients sont les grands constructeurs automobiles mondiaux et les grands équipementiers.

HEULIEZ a une expérience de 50 années de coopération avec le Groupe PSA Peugeot Citroën.

La Direction d'un grand Constructeur, sous prétexte de notre situation financière patrimoniale, a actuellement 2 exigences non négociables :

1°) HEULIEZ doit se vendre à un grand Groupe étranger de préférence,

2°) Utiliser nos brevets RETRACTOP, afin de confier la fabrication de modules de notre technologie à nos concurrents étrangers, nous créant un préjudice grave en emplois et pour notre politique d'exportation.

Devant cette pression permanente et la mondialisation de l'automobile, nous avons décidé d'adosser HEULIEZ à un grand Groupe mondial automobile, équipementier, ou financier, en préservant l'outil de recherche et de production en Poitou-Charentes.

Actuellement en France, il n'existe pratiquement pas d'outil financier intervenant en fonds propres dans une Moyenne Entreprise Industrielle à fort potentiel technologique. Nous sommes trop petits pour la Caisse des Dépôts, OSEO ne possède pas cet outil et l'A2I exige un TRI de 15 %.

Je crains qu'un Fonds de Pension étranger, utilisant la même méthode que ce grand Constructeur, s'intéresse seulement à nos 600 brevets, et néglige notre R & D industriel et fabrication "d'usine à la campagne" par transfert de notre siège social et de notre centre de recherche High-Tech France Design (V.E. - Cabrio) à l'étranger, et élimine ainsi le dernier carrossier assembleur moyenne série de France.

Mon souci premier est la pérennité sociale, technologique et industrielle du Groupe Henri HEULIEZ.

Madame la Ministre, mes félicitations pour votre nomination à la tête de ce Grand Ministère, j'aurai plaisir à recueillir vos conseils pour le avenir du Groupe Henri Heuliez, Société de haute technologie (V.E. et cabrio)

avec mes respectueux hommages

Gérard QUEVEAU

Gérard Quéveau

STRATÉGIE HEULIEZ Automobiles 2007 – 2015

SA GROUPE HENRI HEULIEZ – NOUVELLE CAPITALISATION

Le Groupe HEULIEZ poursuit activement une recherche internationale pour s'adosser, en 2007, à un Partenaire financier et/ou industriel par une augmentation et une nouvelle majorité de capital, pour lui permettre de répondre aux demandes des grands constructeurs mondiaux.

L'organisation spécifique à cette recherche de partenaires a des contacts sérieux actuellement en cours. Le choix du partenaire doit se faire en harmonie avec nos principaux clients, et en particulier avec PSA Peugeot Citroën avec qui HEULIEZ coopère depuis plus de 50 années.

Les atouts d'HEULIEZ sont :

Son Centre R & D, reconnu par les Constructeurs automobiles mondiaux et l'industrie aéronautique, un outil moderne de production, un ensemble immobilier remis à neuf en 2004-2007 avec nouvelle isolation thermique, la proximité des 2 ports de St-Nazaire et La Rochelle.

Créativité – Souplesse – Qualité sont nos objectifs permanents.

HEULIEZ Automobiles FOURNISSEUR de Rang (Tier) 0,5

- ① La multiplication des modèles automobiles exige une grande flexibilité pour répondre rapidement à la demande commerciale.
HEULIEZ a une expérience de 50 années de coopération avec le Groupe PSA Peugeot Citroën pour ces cadences (camionnettes Citroën ou Peugeot, breaks DS – CX – BX – Xantia – XM – voitures électriques : AX, 106, Saxo).
Notre usine de CERIZAY est particulièrement adaptée à la fabrication en petite série de voitures haut de gamme.
HEULIEZ possède une ligne de ferrage robotisée à 70 % et polyvalente (petite ou grande caisse en blanc).
 Pour la ligne de finition montage après peinture, nous avons toujours affecté **une ligne dédiée par modèle** ; en effet, pour des cadences de 20 à 100 véhicules/jour, le temps cycle se situe entre 5 minutes et 15 minutes de main d'œuvre qualifiée pour obtenir un prix de revient et surtout de la qualité sans retouche en bout de ligne.
 Il est impossible financièrement et commercialement (offre et délai) de fabriquer ces véhicules sur des lignes prévues pour 60 voitures/heure (temps cycle d'une minute).

**HEULIEZ VEUT RESTER UN ACTEUR : CARROSSIER ASSEMBLEUR
DE RANG (Tier) 0,5**
- ② **HEULIEZ Emboutisseur – Ferreur intégré (et peinture)** pour les ensembles première monte et pièces de rechange des constructeurs automobiles.
 Etre emboutisseur- ferreur intégré (et peinture) est la condition indispensable pour la qualité, le respect des délais, le développement de notre activité de modules brevetés "RETRACTOP HEULIEZ".
- ③ **Nos deux Ateliers low-cost : HEULIEZ CASTILLA** (Espagne) et **HEULIEZ SLOVAKIA** nous aident à obtenir des prix de revient de sous-ensembles et modules compétitifs

FRANCE DESIGN : la R & D HEULIEZ

La Société HEULIEZ s'est fixé depuis plusieurs années une **stratégie de recherche et développement** long terme. HEULIEZ est classé 300^{ème} des Groupes industriels et services de France, et 30^{ème} du classement INPI des principaux déposants français (brevets publiés en 2006).

Le développement et la fabrication de VEHICULES 100 % ELECTRIQUES

(Batterie li-ion – moteur AC)

De 1994 à 2002, nous avons produit pour PSA : 6 500 AX – 106 – SAXO, batterie Cd-Ni – moteur DC. Jusqu'en 2002, nous assurons le Centre Service Après-Vente PSA voitures électriques (Méthodes et Qualité).

En 1999 – 2000, le prototype VEDELIC (200 km)

En 2006, les 40 prototypes CLEANOVA 2 avec DASSAULT

Pour ces fabrications, nous devons utiliser les éléments de base d'une carrosserie grande série.

Nous postulons pour le marché de La Poste et recherchons donc une carrosserie type M 59 ou futur.

RETRACTOP HEULIEZ

C'est actuellement 250 brevets de base, plus de 600 brevets internationaux (Union Européenne – USA – JAPON – CHINE) d'une durée de vie supérieure à 15 ans. En 2006, HEULIEZ est au 30^{ème} rang en dépôt de brevets en France.

Dans une compétition internationale pour un Coupé Convertible de gamme C, HEULIEZ a été retenu grâce à ses brevets RETRACTOP 5, qui permettent 4-5 places – un coffre de 300 litres en cabriolet et 30 % de pièces élémentaires en moins que ses concurrents.

HEULIEZ vient aussi d'être retenu pour un toit RETRACTOP HEULIEZ pour une voiture de haut de gamme supérieure.

Il existe actuellement 2 marchés automobiles importants non couverts :

- **la voiture découvrable à toit dur de Segment B** (4 m – bicorps en coupé) à **4 vraies places** (plus de 500 voitures par jour), un succès équivalent à la PEUGEOT 206 CC.
- **le nouveau concept de coupé 4 portes découvrable à toit dur** (plus de 100 voitures par jour).

Le marché mondial des Convertibles à toit dur évolue au-delà d'un million de véhicules par an.

LES CABRIOLETS TOILE :

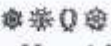
Le marché mondial des cabriolets toile va se stabiliser à 200 000 par an.

HEULIEZ a acquis la technologie et a même développé de nouveaux brevets en 2005-2006.

Une présence commerciale mondiale

HEULIEZ a une **présence commerciale mondiale sur tous les Continents** :

- en Amérique du Nord par notre coopération avec ASC,
- au Japon avec notre bureau commercial PMC
- en Corée avec une représentation permanente,
- en Chine, où nous développons déjà un véhicule Coupé Convertible,
- en Inde, nous avons des contacts permanents.

Gérard QUÉVEAU  Dipl. ing. Arts et Métiers - EST Aéro
PDG - Chairman CEO - **Groupe Henri Heuliez** - Conseiller du Commerce Extérieur

QG/mce - 13 307

Le 2 juillet 2007

Monsieur Philippe BRAIDY
Directeur
Direction du développement territorial
CDC
72 avenue Pierre Mendès France
75914 PARIS cedex 13

Monsieur le Directeur,

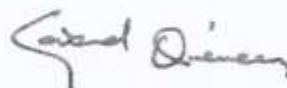
Suite à notre entretien lors du déjeuner du Club des Grands Aménageurs du 19 juin dernier, je vous prie de trouver, ci-joint, la lettre que j'avais adressée à Monsieur de ROMANET de BEAUNE.

Avec mon Directeur Général Financier, Monsieur Alain DELAIRE, nous avons été reçus par Monsieur Dominique MARCEL, Directeur des Finances et de la Stratégie.

Nous aimerions pouvoir vous montrer notre Centre de Recherche ainsi que nos installations industrielles.

Vous trouverez, ci-joint, une note précisant la "**Stratégie HEULIEZ 2007 - 2015**".
Nous avons fait un très gros effort de recherche. Nous sommes classés 300^{ème} des Groupes industriels et services de France, et 30^{ème} du classement INPI des principaux déposants français. Nous avons dépensé 50 millions € en Recherche Développement et Prototypes pour les brevets "RETRACTOP HEULIEZ".

Avec mes amitiés



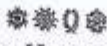
Gérard QUEVEAU,

P.J. : - Lettre à Monsieur de ROMANET de BEAUNE
- Note "Stratégie Heuliez 2007 - 2015"



Heuliez
Automotive Engineering

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amlie-farm.com

Gérard QUÉVEAU  Dipl. Ing. Arts et Métiers - EST Aéro
PDG - Chairman CEO - Groupe Henri Heuliez - Conseiller du Commerce Extérieur

Le 12 juillet 2004

à Monsieur NICOLAS SARKOZY

Président de la République

Monsieur le Président,

La Ville de CERIZAY (cristal de Swarovski 39.45) et la Société HEULIEZ ont eu l'honneur d'accueillir trois Présidents de la République : Le Général de GAULLE en 1948 et 1963, Le Président Français MITTERAND en 1983 et Le Président Jacques CHIRAC en 1996.

Vous venez rendre visite avec Monsieur Martin HIRSCH à la Communauté ENHAÛS PEUPHS, nos voisins, avec qui nous coopérons depuis 30 années. Ce serait un grand honneur pour la personnel HEULIEZ de vous recevoir la même façon pour vous montrer nos dernières technologies brevets et exportables.

Ce fut une grande fierté pour HEULIEZ : unique camion français de calicots - coupe amovibles, de vous voir remonter les Champs Elysées le 16 mai, au Palais 603 "Palodôme" réalisée par HEULIEZ.

Je me permets de vous féliciter pour vos conseils économiques la lettre que j'ai adressée à Madame Christine LASCADE Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Emploi, car les Entreprises de Taille Moyenne sont les d'intélocuteurs en France.

Croyez Monsieur le Président de la République en mes dévoués et respectueux sentiments.

Gérard Quéveau



Heuliez

F. 79140 CERIZAY TEL. 03 87 12 12 12

PRÉSIDENCE
DE LA
RÉPUBLIQUE

Le Chef de Cabinet

SCP/E & A/A093796

Paris, le 14 AOUT 2007

Monsieur le Président Directeur Général,

Le Président de la République a bien reçu votre correspondance ainsi que la copie du courrier du vous avez adressé à Madame la Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Emploi.

Le Chef de l'Etat m'a demandé de vous remercier très vivement de votre démarche.

Vous pouvez être assuré qu'il a été pris bonne note de votre proposition et de vos réflexions.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président Directeur Général, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Cedric GOUBET

Monsieur Gérard QUEVEAU
Président Directeur Général
du Groupe Henri Heuliez
79140 CERIZAY

Gérard QUÉVEAU 車 泰 田 田 Dipl. ing. «Arts et Métiers» - EST Aéro
Président Directeur Général - Chairman C.E.O - **Groupe Henri Heuliez**

QG/mce - 13 325

Le 20 juillet 2007

Monsieur Jean-Pierre DENIS
Président Directeur Général
OSEO
27-31 avenue du Général Leclerc
94170 MAISONS-ALFORT

*Henri Heuliez le Président
Cher Monsieur Denis*

Je tiens à vous remercier pour la qualité de votre accueil lors du rendez-vous du 18 juillet 2007 avec Monsieur Alain DELAIRE, Directeur Général Directoire HEULIEZ.

Nous vous avons fait part du coût de nos recherches en modèles Coupés Convertibles "Retractable", soit plus de 50 millions d'Euros sur nos fonds propres sur 10 ans.
Toutes ces recherches sécurisent HEULIEZ en production et donc en emplois pour des décennies.

Il est indispensable que nous obtenions un financement pour cette R & D et nous recherchons par ailleurs une augmentation de capital de notre société, afin qu'elle puisse affronter la mondialisation de l'automobile.

Nous poursuivons aussi nos études pour les véhicules électriques et allons soumissionner au premier appel d'offres de "La Poste".

avec ma fidèle assistance,

Gérard QUEVEAU,

Gérard Quéveau



F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amik-farm.com

CG 43 358

Le 26/9/2007

Gérard QUÉVEAU  ING. Arts et Métiers - EST Aéro
Président Directeur Général - Chairman C.E.O - Groupe Henri Heuliez

à monien Jean-Pierre RAFFARIN
ancien Premier ministre,
cher Jean-Pierre,

Malgré les Directions d'Achats de
RENAULT (RNPO) et de PSA Peugeot.

Citroën qui de concert cherchent à
détruire HEULIEZ en privilégiant
ses concurrents allemands Karmann
et MAGNA, je sauverai nos
emplois en Poitou-Charentes !

Je travaille activement avec le
Cabinet de Dominique BUSSEAU.

J'aimerais que tu viennes chez
HEULIEZ fêter notre 300^e Brevet
RETRACTOP. HEULIEZ pour l'après Citroën.

avec ma fidèle amitié !

Gérard Quéveau



F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.milk-farm.com

Album 50 ans Partenariat

Gérard QUÉVEAU *** Dipl. Ing. Arts et Métiers - EST Aéro
PDG - Chairman CEO - Groupe Heuliez - Conseiller du Commerce Extérieur

Le 3 Oct 2007

Monsieur le PRÉSIDENT de la RÉPUBLIQUE
NICOLAS SARKOZY

Pour votre fils Louis, vous trouverez
2 maquettes de voiture au 1/43 :

L'OPEL TIGRA TWINTOP fabriquée en
FRANCE chez HEULIEZ, avec ses
technologies brevétées RETRACTOP,
à 50 km/jour actuellement et déjà
produite à 78.000 exemplaires exportés
à 80% , la majorité en ALLEMAGNE
avec un niveau de qualité au plus
haut standard de l'Industrie Automobile.

la PEUGEOT 607 PALADINE Prototype
unique réalisé chez HEULIEZ en 2000
dans laquelle, Monsieur le Président
de la République, vous avez
remonté les champs Élysées la jour
de votre investiture.

Avec mes respects, Gérard Quéveau



Heuliez
Automotive Integrity

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amiel-farm.com

Le Président de la République

Paris, le 8 octobre 2007

Monsieur le Président Directeur Général,

Je tiens à vous remercier tout particulièrement pour les deux très beaux modèles réduits de voitures que vous m'avez transmis pour mon fils Louis.

Sachez que j'ai été très touché par votre geste. Louis sera très heureux.

Je tiens également à féliciter le dynamisme de votre entreprise qui exporte le savoir faire français dans le domaine de la haute technologie automobile.

En vous renouvelant tous mes remerciements, je vous prie de croire, Monsieur le Président Directeur Général, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

cordialement

Nicolas SARKOZY

Monsieur Gérard QUEVEAU
PDG
Groupe Henri Heuliez
79140 CERIZAY

PORTEFEUILLE DES BREVETS



Octobre 2007
750^{ème} BREVET
INTERNATIONAL
"RETRACTOP - HEULIEZ"

- + Design**
- + Sécurité**
- + Confort**
- + 4 vraies places**
- + Volume de coffre**
- + Etanchéité**
- + Qualité**

HEULIEZ concepteur de la PEUGEOT 206 CC

370 000 PEUGEOT 206 CC : c'est la première fois qu'une automobile française est la plus vendue en Allemagne dans sa catégorie.

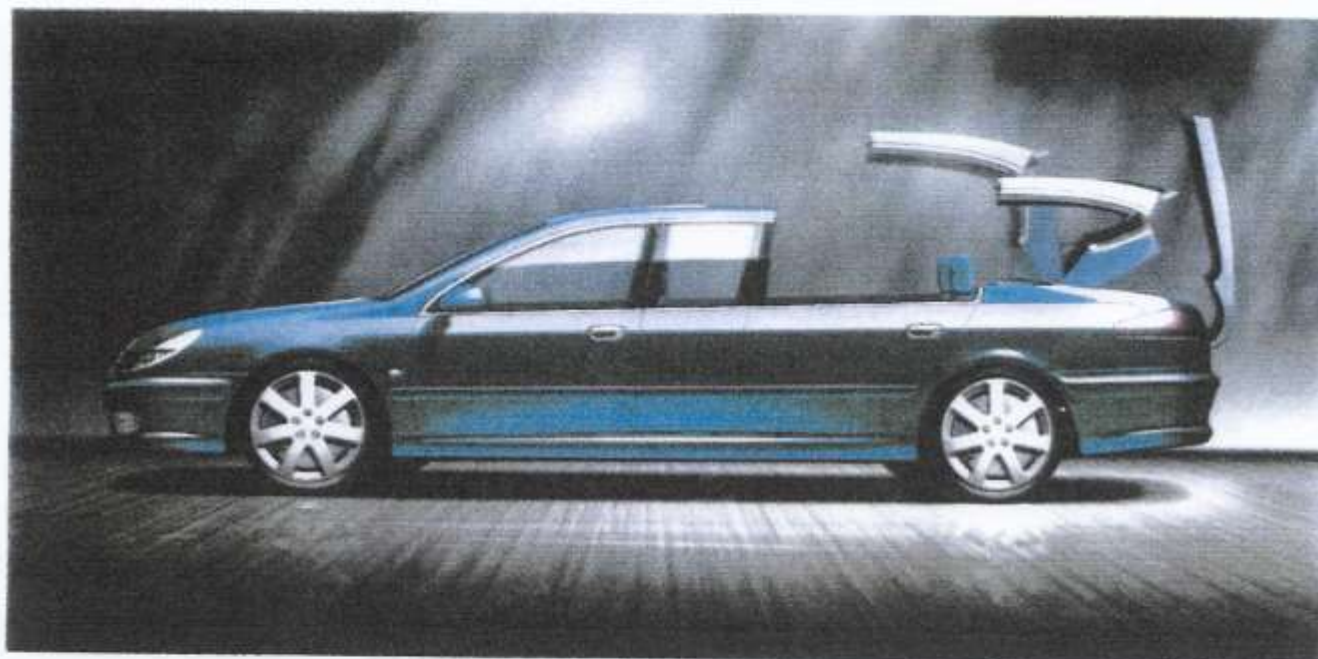
HEULIEZ à l'origine des Coupés Convertibles dans l'industrie automobile mondiale : + 25% par an

2009 - Premier Coupé Convertible Chinois de série avec Brevet RETRACTOP HEULIEZ

LA PEUGEOT 607 Paladine



Concessionnaire Peugeot Citroën Renault, Peugeot Citroën Renault, Peugeot Citroën Renault



16 mai 2007 - Le jour de l'investiture de Mr Nicolas SARKOZY Président de la République

Un Coupé Convertible est la carrosserie la plus complexe à étudier et à fabriquer

Les 2 Qualités d'un Coupé Convertible **Torsion** - **Etanchéité**

Chaîne complète des compétences HEULIEZ

R & D - Design - Brevets



Peinture - Aspect Qualité



Emboutissage - Précision



Montage - Etanchéité



Ferrage - Torsion



Mécanisme - Fiabilité - Garantie



HEULIEZ CASTILLA



HEULIEZ SLOVAKIA



HEULIEZ CHINA

Style - Etudes - Protos - Outillage - Essais

DMS : Chez HEULIEZ 24 mois



Heuliez.
Automotive Ingenuity

Avant guerre : le Cabriolet traction CITROËN était une référence. MERCEDES, BMW, AUDI ont toujours eu des Cabriolets



1937 - CITROËN Traction Cabriolet



1948 - Buick Skymaster

**Le Cabriolet a toujours été
la voiture phare
de chaque marque.**

En 1965, les U.S.A. produisaient 500 000 Cabriolets pour un marché automobile de 10 000 000 de voitures, soit 5 % de Découvrables.



1962 - Prototype HEULIEZ CITROËN DS
4 Portes Convertible (Reuter)



2008 - Prototype HEULIEZ "Macarena"
PEUGEOT 407 - 4 Portes - 5 places adultes

Suite à l'accord du 1^{er} octobre 1999

reconfirmé par l'accord du 4 juillet 2002

Signé par **Henri GUYOT** Directeur achats PSA
Adjoint de Gilles MICHEL Directeur Général PSA

Suite à la présentation HEULIEZ du 6 novembre 2003

**NOUVELLE PRESENTATION HEULIEZ
DES TECNOLOGIES ET BREVETS**

Pour le Directoire **PSA** Peugeot - **Citroën**

Le 2 Février 2007

Afin qu'**HEULIEZ** puisse concourir
pour le projet Peugeot 308 RCZ **pour 2010**

Malgré: La fidélité d'**HEULIEZ** à **PSA** depuis 1950

Le succès international du coupé Peugeot 206 CC.

La valeur et la technologie des Brevets **HEULIEZ**

Les accords signés par **PSA** en 1999 et 2002

Les présentations **HEULIEZ** de 2003 et 2007

Gilles **MICHEL** - Directeur général plateformes et Achats

Et ses adjoints Hervé GUYOT et Jean-Philippe COLLIN

Sous-traitent les voitures niches à l'étranger

Et ne consultent jamais HEULIEZ pour les séries.

1998 à Juillet 2004 Hervé GUYOT Directeur ACHATS P.S.A

2000 – PEUGEOT 206 SW

Études prototype T12



HEULIEZ n'est pas retenu

2001 – CITROËN C3 Pluriel



HEULIEZ n'est pas consulté

Oct. 2002 à 2007 Gilles MICHEL Directeur des Plateformes des Techniques des achats de P.S.A. Peugeot Citroën

Oct 2002 à Juil. 2004 ADJOINT : Hervé GUYOT DIRECTEUR ACHATS P.S.A

2004 à FIN 2007 ADJOINT : Jean-Philippe COLLIN DIRECTEUR ACHATS P.S.A

2004 – PEUGEOT 207 CC



HEULIEZ n'est pas consulté

2005 – PEUGEOT 308 CC



Habitabilité identique à 307 CC

Die Lehne ist steil, der Knieraum knapp. Damit Große im Fond überhaupt so sitzen, rutscht man vorn bis in Froschhaltung zusammen.

Der lange Scheibenrahmen zielt auf die Schläfe – typischer Ärger bei modernen Cabrios.

HEULIEZ n'est pas consulté

2007 – PEUGEOT 308 RCZ



Habitabilité identique à 307 CC

*HEULIEZ n'est pas consulté
par la Direction Technique*

**HEULIEZ a déjà réalisé
450 000 voitures complètes
pour PSA PEUGEOT CITROËN**

Malgré les engagements de l'Accord Transactionnel du 1^{er} octobre 1999

PEUGEOT 307 CC - RETRACTOP 10

1998 : Historique de la PEUGEOT 307 CC



Grand coffre



**4 places
confortables**



Etudes - Maquettes - Prototype financés par HEULIEZ

Les Directions produits, style & études de PSA, voulaient la solution Retractable 10 HEULIEZ

La Direction des achats a choisi CTS avec solution brevetée MERCEDES, destinés en fait aux Coupés Convertibles à 2 places

MAGNA après la prise de CONTROLE par le Russe OLEG DERIPASKA

Frank STRONACH (1932) et sa fille Belinda STRONACH (1966) qui a quitté la scène politique canadienne, ont confié les pouvoirs décisionnels de MAGNA au Russe OLEG DERIPASKA contre un investissement de 1,54 milliard de dollars américains (CFRIES).

La société de portefeuille de M. DERIPASKA, Basic Element, deviendra le plus gros actionnaire de MAGNA, avec 20 millions d'actions privilégiées. Basic Element contrôle le constructeur automobile russe OAO GAZ par l'entremise de la filiale Russian Machines et est aussi présente dans le secteur de l'énergie et de la machinerie.

DERIPASKA aura droit de regard sur 50 % des nominations au conseil.

Le financier russe, proche du Président POUTINE, a vu son visa américain révoqué « tant que ne seront pas résolues certaines questions non détaillées soulevées par le gouvernement américain », a indiqué MAGNA le 2 août.

Oleg DERIPASKA est sorti vainqueur des luttes les plus sanglantes de l'histoire post-soviétique, la « guerre des métaux ».

Le milliardaire a déjà dépensé des millions de dollars pour régler à l'amiable plusieurs litiges avec d'anciens partenaires qui l'accusent d'avoir illégalement pris le contrôle de leurs sociétés (Les Echos).

La crise automobile aux USA, les inquiétudes sur l'avenir de CHRYSLER, premier client de MAGNA, la parité Euro-Dollar, ont probablement décidé M. Frank STRONACH à céder sa majorité dans MAGNA.

L'ontarienne MAGNA Entertainment (MEC.A), un des plus gros propriétaires et opérateurs d'hippodromes (jeux) en Amérique du Nord, change de PDG. C'est Frank STRONACH, président du conseil d'administration de MAGNA Entertainment et de celui de l'ancienne société mère MAGNA International, qui prend les rênes (LAPRESSEAFFAIRES.com).

USINE MAGNA de GRAZ

L'usine MAGNA de GRAZ avait été achetée avec contrats de fabrication à Daimler Benz dans les années 1990.

Actuellement l'avenir de son plan de charge est très insuffisant.

Pour MERCEDES BENZ :

Le nouveau G 4x4 est fabriqué chez Mercedes USA à Birmingham (Alabama). La voiture E 4x4 matic (100 par jour) a été transférée chez Mercedes Sindelfingen en 2006.

De l'époque Mercedes Benz, il ne reste que le véhicule 4x4 Gelände militaire fabriqué à quelques unités par jour.

Pour BMW :

La prochaine X3 (4x4) sera fabriquée aux USA en 2008 chez BMW à Spartanburg (Caroline du Sud).

Pour SAAB :

Le cabriolet toile SAAB 9.3 avait été transféré de Finlande (VALMET) chez MAGNA comme compensation d'un futur marché de Chasseur Fighter SAAB pour l'Autriche, qui en fait a choisi l'EUROFIGHTER d'EADS.

Si GM SAAB décide d'arrêter le cabriolet toile pour un coupé convertible, il y aura un nouvel appel d'offres.

Pour CHRYSLER :

Maintenant séparé de Daimler (Mercedes-Benz) et racheté par CERBERUS Capital Management, MAGNA fabrique, en partant de CKD venant des USA : le Chrysler « Voyager », la jeep « Cherokee », le Chrysler 300. La parité Euro-Dollar, les coûts de transport en CKD, le marché Chrysler en baisse en Europe, les coûts élevés de la main d'œuvre autrichienne font que le renouvellement du contrat sera difficile du fait aussi de la nouvelle direction de Chrysler USA.

Le site de GRAZ, bientôt en sous activité, va se trouver en concurrence avec les usines GAZ-Russie (qui fabriquent la Chrysler « Sebring ») de son nouveau propriétaire russe DERISPASKA qui devra décider.

Afin de conforter son nouvel actionnariat russe et trouver de l'activité pour son usine de GRAZ, MAGNA a développé depuis des mois un lobbying puissant principalement auprès des directions des Achats des constructeurs automobiles.

MAGNA Car Top System

Cette filiale a été achetée à PORSCHE en 2005 pour 170 millions d'Euros payés cash (prnewswire.com).

CTS Car Top System, alors filiale de PORSCHE, fournit depuis 15 ans les modules de Coupés Convertibles MERCEDES SLK et SL et fabrique le module de la PEUGEOT 307 CC.

Depuis le rachat par MAGNA, CTS a obtenu la commande du module de la future PEUGEOT 308 CC (Automotive News Europe).

MAGNA Car Top System vient de perdre 2 marchés importants : un pour Mercedes (Mac Laren) et le premier Coupé Convertible de Chine (CHERRY).

Pour les MERCEDES SLK et SL, et les PEUGEOT 307 CC et 308 CC, les brevets sont la propriété de Mercedes Benz.

Après l'ère STRONACH et avec la faiblesse des marchés automobiles américains et européens, la concurrence mondiale, le nouveau groupe MAGNA – DERIPASKA va devoir relever de nouveaux défis.

PSA Peugeot Citroën

Gilles MICHEL

Directeur Général

Adjoint Jean-Philippe COLLIN

Directeur des Achats

Oct. 2007

Projet Henri II

Rapport **ATKEARNEY** sur **HEULIEZ** Automobiles
par la **S^{té} DEMETER**

Rapport final

5 octobre 2007

ATKEARNEY

**Entretien de Monsieur Jean-Philippe COLLIN
Directeur des Achats de PSA PEUGEOT CITROEN
avec la Direction Générale de PROVIDENTE
au Salon de l'Automobile de Francfort (IAA),
sur le stand HEULIEZ le 11 septembre 2007
en présence de la Direction Générale HEULIEZ :
Messieurs Paul QUEVEAU et Alain DELAIRE**

Monsieur COLLIN avait promis à Monsieur PARTE, Directeur Général de PROVIDENTE et Monsieur de ROCCA, Directeur Délégué, d'aider HEULIEZ pour des futures commandes si PROVIDENTE entrait dans le capital d'HEULIEZ.

**Entretien de Monsieur Jean-Philippe COLLIN
Directeur des Achats de PSA PEUGEOT CITROEN
avec AT KEARNEY, Conseil PROVIDENTE
le 27 septembre 2007
(sans la présence de la Direction Générale d'HEULIEZ)**

1. M. Jean-Philippe COLLIN seul décideur chez PSA PEUGEOT CITROEN des commandes pour HEULIEZ
Sous les ordres de Gilles MICHEL, Directeur Général PSA
2. La mauvaise qualité d'HEULIEZ pour les Etudes, les Prototypes et la fabrication des deux modules toit-coffre de la PEUGEOT 206 CC
3. HEULIEZ éliminé de la consultation T75 (PEUGEOT 308 RC Z)
4. Pas de consultation prévue pour la future PEUGEOT 208 CC
5. M. Jean-Philippe COLLIN n'a pas signalé qu'HEULIEZ avait fait des offres prises en compte par le Directeur Technique PSA pour un Coupé Convertible de 4 mètres, 4 places homologables, 250 litres de coffre (brevets HEULIEZ)
6. A aucun moment, M. Jean-Philippe COLLIN n'a fait mention de l'avance technologique d'HEULIEZ avec son portefeuille de 750 brevets internationaux appliqués sur la CITROEN C5 Aircscape, la PEUGEOT 407 Macarena.....

Conclusion : Monsieur Jean-Philippe COLLIN argumente en ignorant complètement la valeur technologique de recherche HEULIEZ.

L'entretien du 27 septembre a été déterminant dans la décision de PROVIDENTE (NATIXIS) d'annuler le projet d'augmentation de capital d'HEULIEZ.

**Entre le 11 septembre et le 27 septembre,
Monsieur Jean-Philippe COLLIN a complètement modifié son
argumentation, ce qui est un préjudice social et financier très
grave pour HEULIEZ.**

PSA (2/3)

Gilles MICHEL, Directeur Général de PSA

Entretien Jean-Philippe Collin, Directeur des Achats, 27 Septembre 2007

Capacités Heuliez et positionnement par rapport à la concurrence	- PSA a démocratisé le cc avec la 206. Nous n'étions pas satisfaits des niveaux de qualité sur 206cc sur l'aspect module. Pour 207 et 307, le marché attendait plus, et nous avons décidé de remonter niveau technologique, performance et qualité, en considérant qu'ailleurs qu'Heuliez c'était mieux. - Localisation de l'usine : les volumes étant forts, il y a avantage à se rapprocher des usines de l'est (Sochaux et Mulhouse), et nous avons un acteur allemand qui est juste de l'autre côté de la frontière - Conception : Heuliez est positionné sur la « synthèse véhicule » et sur des domaines techniques (certains proches du process comme la tôlerie, d'autres comme équipementier, avec les cc). Ils « tiennent la route » mais ne sont pas leaders, d'autres sont meilleurs. Sur 4 acteurs (avec 2 allemands, 1 italiens), ils seraient classés 3 ou 4. - Process : l'outil d'Heuliez n'est pas de 1er rang, mais n'est pas décalé. Il demandera des investissements dans le futur, mais « il tient la route ». - Réactivité : Heuliez a une valeur de "survivor" avec une réactivité humaine forte (#2 sur 4). Mais ils ne sont pas les meilleurs en méthodologie, et leur réactivité systémique / processus les place globalement en 3 sur 4 - Coûts : le site ne souffre pas d'un désavantage compétitif par rapport aux concurrents. Mais il n'est pas au barycentre géographique de nos clients. Et le panel fournisseur local n'est pas avantageux – il les placerait en 2 ou 3 sur 4 acteurs (1 allemand et 1 italien sont sans doute derrière)
Points sur les projets actuels / à venir	- T75 : - Il n'y a pas eu de wide-list, mais directement une short-list de 3 fournisseurs - La décision de PSA sera prise sur base de critères économiques (dépenses ponctuelles, coûts variables) ainsi que sur la qualité, la capacité des process et la solidité de l'entreprise. A ce stade, Heuliez n'est pas menant. - Des volumes de 85 000 sont dans le quartile haut de nos prévisions - La décision est imminente; il n'y a pas de raison de donner un « last-call » à Heuliez, le processus suit son cours. - C6 - Il n'y a pas de plan d'outsourcing de la C6 aujourd'hui. L'usine de Rennes est sous-chargée, et PSA cherche plutôt à y transférer des productions (par exemple Xsara Picasso depuis Vigo). A horizon 3 ans, PSA ne se posera pas la question 208 cc : sur une future cc (ex 208), je ne pense pas que nous ferions forcément appel à Heuliez - Cleanova : domaine particulier des véhicules spéciaux, pas d'éléments connus

Jusqu'en 2001, HEULIEZ a fabriqué 400 000 voitures complètes pour PSA PEUGEOT CITROEN.

Mr Jean-Philippe COLLIN est arrivé chez PSA PEUGEOT CITROEN à mi 2004. Depuis 2004, HEULIEZ n'est plus consulté pour des productions de série.

Mr Jean-Philippe COLLIN classe HEULIEZ 3^{ème} sur 4 en EUROPE. Les concurrents d'HEULIEZ de rang 0,5 sont MAGNA - KARMANN - PININFARINA :

- MAGNA n'a jamais réalisé de Coupés-Convertibles ni de véhicules complets pour PSA PEUGEOT CITROEN - Fabrique chez sa filiale CTS (depuis 2005) les modules toit de la Peugeot 307 CC (à brevets MERCEDES pour Spyder 2 places).

- KARMANN : a un retard technologique en brevets Coupés-Convertibles.

- PININFARINA : n'a pas d'emboutissage intégré, travaille pour PEUGEOT depuis 50 ans comme HEULIEZ, ne fabrique pas de modules CC, ne consulte plus les allemands (OASYS - WEBASTO) depuis 2007 pour ses modules CC et utilise les brevets Retractable HEULIEZ (Volvo C70).

Mr Jean-Philippe COLLIN semble ignorer les 750 brevets internationaux Retractable HEULIEZ.

208 CC : Faibles chances d'Heuliez de se qualifier sur le futur programme

Gilles MICHEL, Directeur Général de PSA

Module de toit

Entretien Jean-Philippe Collin, Directeur des Achats, 27 Septembre 2007

PSA PEUGEOT CITROËN

Statut

- Véhicule successeur de la 207 CC dont le module de toit est réalisé en interne par PSA sur la base de brevets Heuliez (consultation uniquement sur les mécanismes)
- SOP prévue début 2013
- "PSA a démocratisé le CC avec la 206. Nous n'étions pas satisfaits des niveaux de qualité sur 206 CC. Pour 207 et 307, le marché attendait plus, et nous avons décidé de remonter le niveau technologique, la performance et la qualité, en considérant qu'ailleurs qu'Heuliez c'était mieux. Sur une future CC (ex. 208), je ne pense pas que nous ferions forcément appel à Heuliez" – J-Ph Collin

HISTORIQUE DU LANCEMENT DE LA PEUGEOT 206 CC

Juin 1996 - Proposition du modèle breveté HEULIEZ à PEUGEOT
 Janv. 1997 - Décision de Mr Jacques CALVET, PDG PSA PEUGEOT - CITROËN de commande du prototype chez HEULIEZ - Projet production 70 v./jour
 Déc. 1997 - Mr Jean-Martin FOLZ, PDG PSA PEUGEOT - CITROËN : "la Peugeot 206 CC n'est pas au plan, elle ne se fera pas"
 Mars 1998 - Exposition au Salon de Genève du Prototype 206 CC (20v)
 Avril 1998 - Commande d'études chez HEULIEZ
 Prototype PEUGEOT 206 n'aura pas de modif de style avant la série, (1ère mondiale)
 Nov. 1998 - Commande de l'indust - Demande de prix pour 120 voitures/jour
 Fév. 1999 - Commande des outillages
 Fin 1999 - Nouvelle prévision de production 300 v./jour
 Sept. 2000 - DMS PEUGEOT 206 CC
 Nov. 2000 - Incendie de l'usine de caoutchouc DRAFTEX
 Dépôt de bilan de la Société des mécanismes LUNKE (ISE)
 Fév. 2001 - Production 430 v./jour - Délai client : 9 mois
 La PEUGEOT 206 CC est élue Cabrio de l'année
 2000 - 2006 - PRODUCTION TOTALE 370 000 PEUGEOT 206 CC

Volumes prévisionnels

- en '000 de véhicules -

HEULIEZ n'a pas été consulté pour les modules 207 CC
HEULIEZ a un atelier de mécanismes à Mojados ESPAGNE
150 km de la production PSA PEUGEOT 207 CC

La Peugeot 307 CC, comme la nouvelle 308 CC,
 utilisent des brevets MERCEDES (pour Roadster 2 places)
 modules MAGNA (CTS) inadaptés pour un
 Coupé-Convertible 4 places

Avantages compétitifs Heuliez et facteurs de succès

- "Les volumes étant forts, il y a avantage à se rapprocher des usines de l'Est (Sochaux et Mulhouse) et nous avons un acteur allemand qui est juste de l'autre côté de la frontière" – J-Ph Collin

La PEUGEOT 207 CC est fabriquée chez
PSA Madrid - ESPAGNE comme le sera probablement
aussi la PEUGEOT 208 CC.
Le fournisseur le plus près "de l'autre côté de la frontière"
c'est HEULIEZ à Cerizay (Poitou-Charentes) - FRANCE
et non pas CTS - MAGNA Fribourg - ALLEMAGNE
HEULIEZ a une usine à MOJADOS à 150 km de MADRID

AFFIRMATIONS CALOMNIEUSES de Monsieur Jean-Philippe COLLIN
Directeur des Achats PSA PEUGEOT CITROEN
sur la Qualité HEULIEZ en général et sur celle des deux modules
toit et coffre de la PEUGEOT 206 CC en particulier

Depuis des décennies et pour la fabrication de plus de 400 000 voitures complètes, HEULIEZ a toujours été classé parmi les meilleures Usines de fabrication du Groupe PSA.

Monsieur Jacques CALVET, ancien PDG PSA peut en témoigner.

Il citait HEULIEZ en exemple lors des réunions cadres PSA PEUGEOT CITROEN.

Messieurs Jean-Martin FOLZ et Jean-Philippe COLLIN n'ont jamais visité HEULIEZ pour se faire un jugement neutre.

Un Coupé Convertible doit avoir deux qualités essentielles :

1. La Rigidité en TORSION de sa carrosserie :

Inférieur à 2mrd sous couple de 1 000 Nm

2. L'ETANCHEITE parfaite à l'eau sous douche tropicale :

66 jets – débit 11 litres/min – Pression 1,65 b.

temps d'exposition **8 minutes sans une goutte d'eau**

5.808 L d'eau avec agent tensio actif

Douche homologation par GM/OPEL et MERCEDES



1. Rigidité en Torsion de la PEUGEOT 206 CC

HEULIEZ a étudié à ses frais et a conservé le prototype appelé PEUGEOT 206 CC-QG-Plein Ciel, avec une Torsion de 1,67 mrd.

PEUGEOT a choisi une Torsion de 2,34 mrd.

(voir courriers avec M. Jean WOLFF du 01/07/1999 et du 15/09/1999)

2. Etanchéité Qualité HEULIEZ

L'OPEL TIGRA TWINTOP fabriquée chez HEULIEZ subit le test douche tropicale.

Toutes les voitures : 3 minutes

2 voitures par équipe en démerite : **8 minutes**

sans une seule goutte d'eau

3. Sous douche tropicale, Benchmarking HEULIEZ : 3 min 30 sans une goutte d'eau

La RENAULT Mégane CC (module KARMANN) tient 40 secondes

La CITROEN C3 Pluriel (module WAGON) : 1 minute 30, 2 minutes tapis inondé

La PEUGEOT 307 CC (module CTS MAGNA) tient 2 min

La MERCEDES SLK (module CTS PORSCHE Brevet MERCEDES): 3' 30

La TOYOTA LEXUS 430 (module TOYOTA) : 3' 30

La PEUGEOT 206 CC (modules HEULIEZ) : 3' 30

La PEUGEOT 207 CC (module PSA Madrid) : 3' 30 grâce à l'expérience acquise de la Technologie HEULIEZ breveté de la 206 CC

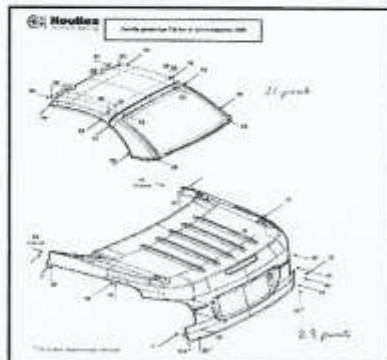
4. Qualité de fabrication des deux modules toit-coffre de la PEUGEOT 206 CC

Tous les modules fabriqués (370.000) référencés, ont eu les contrôles suivants :

Toit : 22 points de contrôle automatique
: + 58 cotes mesurées calculées

Coffre : 23 points de contrôle automatique
: + 59 cotes mesurées calculées

Tous les modules ont été livrés dans les Tolérances



- Les seuls problèmes rencontrés ont été des problèmes d'aspect. Les deux modules complexes étant peints, assemblés et mécanisés chez HEULIEZ. **C'était la première fois au monde qu'un tel module de carrosserie aussi complexe était sous-traité.**
- C'est le Directeur des Achats PSA qui a choisi le fournisseur rang 2 de joint caoutchouc DRAFTEX (VICKERS), qui a brûlé à l'automne 2000, ce qui a entraîné un retard de production de 2 mois.
- HEULIEZ n'a pas été choisi comme il le demandait pour les **pièces embouties ferrées limitrophes** de ces deux modules toit-coffre, ce qui aurait encore amélioré la qualité globale de la PEUGEOT 206 CC (lettre G. QUEVEAU du 25/11/1998).
- Avec l'aide des collectivités locales HEULIEZ a investi 12 millions d'€ dans un **atelier spécifique de peinture** pour les deux modules toit-coffre de la PEUGEOT 206 CC, entièrement automatisé. La décision de ne pas poursuivre avec les modules de la PEUGEOT 207 CC nous a contraints à fermer cet atelier.

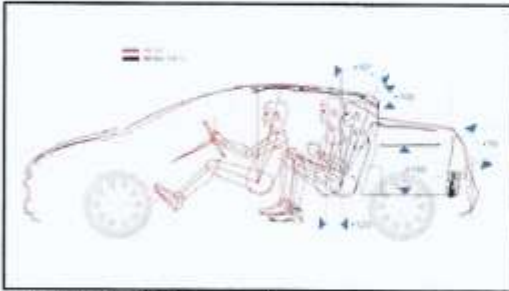
Entre l'entretien du 11 septembre à Francfort et celui du 27 septembre 2007 à son bureau, les contradictions et les affirmations de M. Jean-Philippe COLLIN, sur la qualité des deux modules de la PEUGEOT 206 CC, sont calomnieuses et méritent réparations financières car elles ont été déterminantes dans la décision de PROVIDENTE de stopper le projet d'augmentation de capital d'HEULIEZ.

LA PEUGEOT 208 CC

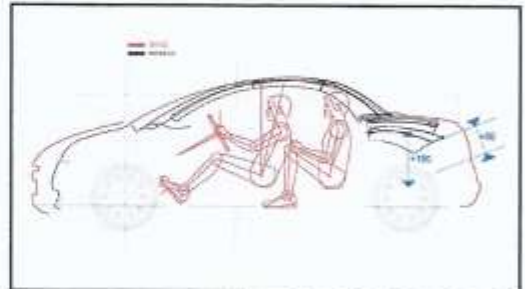


Offre d'HEULIEZ au bureau d'Etudes PSA

(dossier déjà remis)



RETRACTOP 5



RETRACTOP 21-28



RETRACTOP 12

CURRENT MARKET

THE FUTURE MARKET

4 Full size seats

206 CC

307 CC

208 CC



Patented concept

**Le bureau d'Etudes PSA PEUGEOT CITROËN
travaille actuellement sur des projets à Brevets HEULIEZ**

2007 - CITROËN C5 "Airscape"

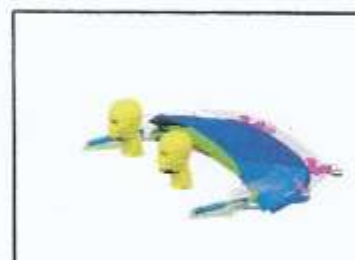
(Salon de Francfort 2007)



Heuliez
Automotive Ingenuity

Membre CCFA
Rang 0,5

7 Brevets RETRACTOP HEULIEZ (HARD SOFT®)



HARD SOFT®

C5 Airscape (X77) : Le programme est à un stade très préliminaire

Véhicule
complet



CONFIDENTIEL

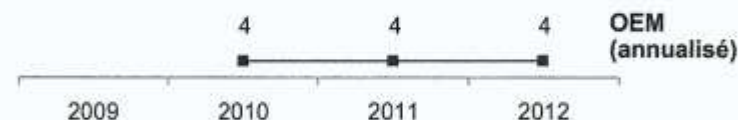
Statut

- Présentation au salon de Francfort d'un concept-car cabriolet 4 places doté d'une capote en toile
- Possibilité d'une production série suite au succès du concept à confirmer. Décision attendue fin 2008 pour un lancement en 2010
- Heuliez fait partie des fournisseurs short listés suite à l'envoi du dossier technique PSA
 - Ingénierie et assemblage par fournisseur
 - Ingénierie, assemblage caisse en blanc et peinture par fournisseur puis assemblage par PSA

**M. Jean Philippe COLLIN, Directeur des Achats
PSA PEUGEOT-CITROËN**
consulte pour la Citroën C5 AIRSCAPE sans faire
mention des brevets HEULIEZ

Volumes prévisionnels

- en '000 de véhicules -



Avantages compétitifs Heuliez et facteurs de succès

- Proximité géographique importante si des pièces importantes doivent être transférées (petite série)

**7 BREVETS HEULIEZ
sur la CITROËN C5 AIRSCAPE**

Gilles MICHEL, Directeur Général PSA

**POINT au 8 Octobre 2007 sur
la Sous-traitance du COUPE PEUGEOT 308 RCZ
chez MAGNA (Autriche) ou chez HEULIEZ**

Chiffre d'Affaires : 2 milliards d'€ sur 7 ans

Balance extérieure : Export à 70 %

700 emplois chez HEULIEZ (Poitou-Charentes) + sous-traitants en France

5 difficultés majeures pour HEULIEZ :

1. La Direction Générale de PSA : M Gilles MICHEL, et le Directeur des Achats PSA Peugeot Citroën n'ont jamais visité HEULIEZ pour se faire une opinion juste et neutre et refusent depuis des années de le faire.
2. Le Directeur des Achats PSA a indiqué clairement par téléphone au Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables qu'il allait choisir MAGNA.
3. Le lobbying très puissant de MAGNA Autriche, auprès des Directions d'Achats automobiles, car MAGNA Autriche (usine de GRAZ) perd la majorité de ses commandes à très court terme :
 - Mercedes Benz : perte de la E 4x4 (100 véhicules/jour) – 2006
 - BMW : perte de la X3 (300 véhicules/jour) – 2008
 - Chrysler : arrêt suite à la nouvelle Direction après séparation Daimler-Chrysler (300 véhicules/jour) – 2007 à 2009
4. Le lobbying renforcé de MAGNA pour obtenir de nouvelles commandes suite à sa vente à l'Oligarque russe Oleg DERISPASKA, proche du Président et futur Premier Ministre POUTINE (2^{ème} fortune de Russie, 40^{ème} du monde). Info Internet parle aussi à terme de fusion MAGNA et AUTO-GAZ (Russie), propriété d'Oleg DERISPASKA, et vente possible à l'État russe si POUTINE le décide pour créer un pôle automobile russe.
5. La semaine dernière, le Directeur des Achats de PSA a reçu, à leur demande, PROVIDENTE (NATIXIS), partenaire pour l'augmentation de capital d'HEULIEZ et leur société conseil, AT KEARNEY, il leur a confirmé que l'actionnariat d'HEULIEZ n'était plus un problème.
L'élimination d'HEULIEZ et le choix de MAGNA est une décision de la Direction Générale de PSA, Gilles MICHEL
AT KEARNEY, qui a visité et étudié HEULIEZ depuis des semaines a été profondément choqué par ce jugement négatif sans justification.

DERISPASKA vendra à sa participation importante dans MAGNA le 3 octobre 2008, qui avait été financée par un prêt de la BNP.

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

**PININFARINA qui travaille pour PEUGEOT depuis
50 ans et fabricant du Coupé PEUGEOT 406
a aussi été éliminé par M. Jean Philippe COLLIN.**

**Par la qualité de ses études et de ses productions, HEULIEZ classé :
ISO 9001 - ISO TS 16949- ISO 14 001 est reconnu par tous les grands
constructeurs.**

HEULIEZ, qui coopère avec PSA Peugeot Citroën depuis 50 ans et a réalisé plus de 400 000 voitures PSA et dernièrement 370 000 modules toit coffre breveté de la PEUGEOT 206 CC, record mondial pour la vente d'un cabriolet. Actuellement HEULIEZ étudie pour CITROEN le cabriolet C5 Airscape à toit HARD SOFT HEULIEZ (7 brevets).

HEULIEZ a déjà produit 78 000 OPEL TIGRA TwinTop (4 brevets) et en fabrique encore 50 par jour avec une qualité mondiale.

La NISSAN Micra CC utilise 3 brevets HEULIEZ.

La technologie brevetée RETRACTOP HEULIEZ sera présente sur les futures voitures suivantes : future RENAULT Mégane CC (10 brevets) 2009, FIAT (3 brevets), MERCEDES (7 brevets), CHERRY (3 brevets), TOYOTA(4 brevets) projet reporté, VW (7 brevets) en attente.

Toutes ces technologies brevetées peuvent être démontrées au Bureau d'Etudes HEULIEZ et sont connues de la Direction des Etudes PSA Peugeot Citroën , mais pas du Directeur des Achats PSA.

Dans la compétition mondiale, HEULIEZ a obtenu contre MAGNA, depuis 2007, 2 commandes importantes : un CC MERCEDES haut de gamme et le 1^{er} Coupé Convertible Chinois pour CHERRY.

Il serait important que le Directeur des Achats PSA interroge OPEL afin d'obtenir un classement QUALITE objectif entre HEULIEZ et MAGNA.

La réalisation d'un coupé comme le PEUGEOT 308 RCZ est beaucoup plus facile que la fabrication d'un Coupé Convertible. HEULIEZ a toutes les qualités pour réaliser le coupé PEUGEOT 308 RCZ, très important pour l'emploi et la balance extérieure de la France.

HEULIEZ veut simplement concourir à la loyale !

Pour financer ses recherches et ses brevets RETRACTOP HEULIEZ (CC), dont profitent largement les constructeurs automobiles français, HEULIEZ doit obtenir obligatoirement de leur part des commandes de production de série.

La commande **du PEUGEOT 308 RCZ**

par **Gilles MICHEL** D^rG^l **PSA** (oct.2007)

D^rG^l du **Fond Stratégique Investissement** (2009)



à **MAGNA** (Autriche)

C.A : 2 milliards € (FRANCE Déficit Commercial)

700 Emplois perdus (2009 - 2016)

cause de la **SAUVEGARDE**
d'HEULIEZ Automobiles
en Oct. 2007

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

République Française

*Ministère de l'Écologie, du Développement
et de l'Aménagement durables
Secrétariat d'État chargé des Transports*

Le Secrétaire d'État

Paris, le 11 OCT. 2007

Lors de notre entretien du 25 septembre dernier, j'avais souhaité attirer votre attention sur la candidature d'HEULIEZ à l'industrialisation et l'assemblage d'un nouveau véhicule que votre groupe envisage de confier à un assembleur extérieur. Il me revient que, pratiquement au moment de notre échange, le service achats de PSA faisait connaître à HEULIEZ que son offre n'était pas retenue.

Comme vous le savez, HEULIEZ n'est pas un simple équipementier automobile. Il jouit d'une expérience reconnue dans la conception et l'assemblage de véhicules en petite série pour compte de tiers. A ce titre, HEULIEZ entretient une longue tradition de relations avec votre groupe puisqu'il a fabriqué pour PSA au total plus de 400 000 véhicules. Par ailleurs, HEULIEZ a développé un savoir-faire unique en France dans le domaine des toits rétractables rigides, avec plus de 600 brevets en 10 ans pour des modules de toits de cabriolets-convertibles, dont il est le seul spécialiste français. Il a été ainsi un des artisans-clefs du succès du modèle PEUGEOT 206 CC.

HEULIEZ est implantée à Cerizay, dans les Deux-Sèvres. Son poids économique régional est considérable, malgré un plan social mis en œuvre l'an dernier. Avec plus de 1300 emplois, dont 300 en R&D, auxquels s'ajoutent les emplois induits, cette entreprise fait vivre une grande partie du Nord des Deux Sèvres et des territoires limitrophes.

Dans ce contexte, l'éventuel contrat PSA pour lequel HEULIEZ a soumissionné revêt une importance toute particulière pour l'entreprise : le volume de production en jeu représenterait plus de 600 emplois et contribuerait à garantir la pérennité de l'usine.

Monsieur Christian STREIFF
Président du Directoire
PSA PEUGEOT CITROEN
5, avenue de la Grande Armée
75116 PARIS CEDEX 16

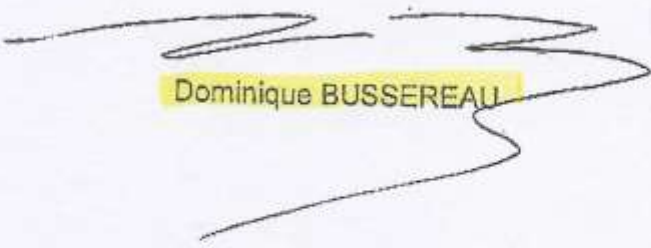
*Hôtel Le Play
40, rue du Bac 75007 Paris*

Pour rendre son appréciation, le service des achats de PSA s'est interrogé sur la solidité financière de HEULIEZ. Je vous informe qu'HEULIEZ a trouvé très récemment un partenaire financier prêt à entrer au capital de l'entreprise pour en augmenter significativement les fonds propres, dès lors qu'un nouveau contrat serait acquis : ce critère ne me semble donc plus pouvoir être un élément défavorable à HEULIEZ vis-à-vis de ses concurrents. En outre l'entreprise concurrente n'a jamais assemblé de véhicules complets pour PSA et a connu récemment des évolutions importantes (changement soudain d'actionnaire principal, fin à court terme de ses contrats d'assemblage de véhicules pour compte de tiers).

L'ensemble de ces éléments me paraît pouvoir vous conduire à reconsidérer l'offre d'HEULIEZ avant de prendre une décision définitive, ce dont je vous remercie par avance.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression des mes salutations les meilleures.

Amicalement,



Dominique BUSSEREAU

« Je serai l'avocat des entrepreneurs »

OMME APRÈS les élections législatives secrétaire d'État aux Entreprises et au Commerce extérieur, Hervé Novelli dévoile, dans une interview aux « Echos », les cinq priorités qu'il entend donner à son action : la simplification de l'environnement des entreprises, le soutien à l'innovation, la baisse de fiscalité, le financement des entreprises de taille moyenne et la relance des exportations, alors que la France enregistre un nouveau déficit commercial record (en encadré). Pour mettre en œuvre ce projet « Force 5 » dédié à « faire souffler un vent de liberté sur l'économie », il s'appuiera sur un « conseil des entrepreneurs » qu'il va créer auprès de lui. Les attributions ministérielles d'Hervé Novelli couvrent un vaste champ : entreprises, commerce et artisanat, industrie, médias et communications électroniques, commerce extérieur et attractivité du territoire.

Comment concevez-vous votre mission ?

Pour la première fois, les entreprises et le commerce extérieur se réunissent en une même compétence. Sous l'autorité de Christine Lagarde [ministre de l'Économie, des Finances et de l'Emploi], je suis en charge de l'ensemble des politiques françaises sur le marché mondial, ce qui va me permettre de m'attaquer aux insuffi-

compte faire souffler un vent de liberté sur l'économie et,

comme le réclame la commission des Finances de l'Assemblée ?

La philosophie de Nicolas Sarkozy, dans ce cadre, est d'apporter davantage de capitaux aux entreprises, et pas seulement de faciliter leur circulation. On comprendrait mal que la réduction d'ISF permette d'acquiescer du capital sans contribuer au développement de l'entreprise. Notre ambition va au-delà.

Quelles sont vos priorités à Bercy ?

Je compte faire souffler un vent de liberté sur l'économie et, pour cela, défendre un projet en cinq axes que j'appelle « Force 5 ». Je vais d'abord créer dans les prochains jours un conseil des entrepreneurs. Cette structure sera composée d'une quinzaine de dirigeants représentant majoritairement les entreprises dynamiques de taille moyenne. Elle m'aidera à proposer les améliorations que nous pouvons apporter à la vie des entreprises et des entrepreneurs. Je vais également installer un groupe d'experts rassemblant les experts-comptables, les commissaires aux comptes, les centres de gestion agréés, les chambres de commerce et les chambres de métiers, pour que des propositions concrètes de simplification soient identifiées à la rentrée.

Comment allez-vous soutenir l'innovation, qui est l'une des revendications des entreprises ?

Il faut rendre le paysage plus lisible et mettre le paquet dès 2008. Je souhaite élargir et simplifier le crédit d'impôt recherche, dans la droite ligne de ce qu'ont annoncé le président de la République et le Premier ministre, en particulier



Comment pensez-vous entretenir la dynamique ?

Beaucoup a été fait en la matière. Je le sais d'autant mieux que j'étais rapporteur des lois Dutreil à l'Assemblée nationale. Aujourd'hui, nous devons accompagner la croissance de ces centaines de milliers de jeunes entreprises. Comparée à l'Allemagne et aux États-Unis, la France ne compte

qui correspond à un seuil européen. Je suis très sensible à cette idée et je ne veux pas me cantonner à une définition statistique de l'entreprise. Le gouvernement a vocation à s'occuper de toutes les entreprises, et notamment de celles dont l'actionnariat est familial.

Dans quel ordre allez-vous mettre

Hervé Novelli

Juin 2007 : réélu député, puis nommé secrétaire d'État aux Entreprises et au Commerce Extérieur.

Mars 2006 : création de l'association « Les Réformateurs » au sein de l'UMP.

Juin 2002 : réélu député sous étiquette UMP.

Mars 2001 : maire adjoint de Richelieu et président de la communauté de communes, président du Syndicat mixte du pays de Chinon.

Juin 1999 : député européen.

Mars 1998 : vice-président du Conseil général d'Indre-et-Loire. **1997** : conseiller général, délégué général de Démocratie libérale.

1993 : député d'Indre-et-Loire. **1990** : secrétaire général du Parti républicain.

1986 : chef de cabinet d'Alain Madelin au ministère de l'Industrie, des P&T et du Tourisme.

1982 à 2006 : PDG des établissements Janton.

dent de la République, nous travaillerons en particulier sur l'objectif de réduction de l'impôt sur les sociétés. Beaucoup d'engagements en matière de fiscalité seront d'ailleurs tenus dès cet été, grâce au débat législatif qui s'engage cette semaine.

Quelle forme peut prendre la modulation des impôts et des cotisations sociales annoncée par Nicolas Sarkozy ?

La modulation peut être utile, tout en recherchant des formules simples. Sinon, nous ne rendrons

dualisation. En réalité, c'est le comportement des exportations qui compte, notre capacité à vendre les produits et les services français. Mon ambition est de combler nos insuffisances par rapport à l'Allemagne en nous positionnant, comme elle, sur les marchés en forte croissance. A cet effet, je me rendrai avec de très fortes délégations d'entrepreneurs dans les pays cibles que sont

Il faudra fonder un véritable pacte en faveur des petites et moyennes entreprises.

le Brésil, la Russie, l'Inde, la Chine et les États-Unis.

Quelles mesures concrètes pouvez-vous prendre en faveur de l'export ?

Il existe un champ de développement considérable avec le système du volontariat international en entreprise, le « VIE », dont bénéficient actuellement quelque 5.000 jeunes. Je le populariserai et j'utiliserai des méthodes innovantes pour doubler ce nombre dans les deux ans qui viennent. Je compte également réformer les mécanismes d'assurance-protection de la Coface afin de les rendre plus simples et plus larges.

Croyez-vous possible de rallier la Commission européenne à l'idée d'une discrimination positive en faveur des PME ?

Sur la thème des « Small Business

QG - 13 354

26/09/2007

Gérard QUEVEAU 敬啟者 ING. Arts et Métiers - EST Aéropatiales
Président Directeur Général - Chairman C.E.O - Groupe Henri Heuliez

à Monsieur Hervé NOVELLI
Secrétaire d'Etat chargé des Entreprises
et du Commerce extérieur.

avec mes respectueux salutations

Gérard Queveau



F-79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : groupe.henri.heuliez@wanadoo.fr - Internet : www.heuliez.com

Envoi Album 50 ans Partemariat

QG/mce - 13 378

Le 30 Novembre 2007

Objet : Relations des 3 membres du CCFA
HEULIEZ - RENAULT - PSA

Monsieur Hervé NOVELLI

Secrétaire d'Etat chargé des
Entreprises et du Commerce Extérieur
139 rue de Bercy - Télédéc 143
75572 PARIS cedex 12

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

HEULIEZ (famille industrielle de l'Ouest depuis 2 siècles) est l'unique constructeur français de cabriolets, coupés convertibles et concepteur de la PEUGEOT 206 CC construite à 370 000 exemplaires et exportée à 80 %.

HEULIEZ est typiquement la société industrielle française très technologique ayant déposé plus de 750 brevets internationaux sans aucune aide de l'Etat ; elle est classée 30^{ème} entreprise française au classement INPI 2006 des dépôts de brevets. HEULIEZ veut rester une industrie automobile de luxe et de haut de gamme et exportatrice, sans être vulnérable vis-à-vis de la concurrence "low-cost".

HEULIEZ a toujours respecté les consignes du Gouvernement et des 2 constructeurs français en matière d'importation entre 1980 et 2000, afin de limiter la pénétration japonaise à 3 %.

HEULIEZ exporte 80 % de sa production grâce au Coupé Convertible OPEL et VAUXHALL TIGRA TWINTOP fabriqué entièrement à Cerizay à 80 000 exemplaires et encore en production pour 2 années à un niveau de qualité internationale reconnue.

HEULIEZ a enregistré en 2007 la commande du premier Coupé Convertible Chinois avec ses brevets, ainsi que d'autres commandes pour des Constructeurs étrangers.

La famille HEULIEZ recherche, depuis 2 ans, à ouvrir son capital, mais nous avons échoué jusqu'à aujourd'hui ; pour la CDC Entreprises et la banque OSEO, HEULIEZ ne correspond pas aux critères.

Nous avons alerté Madame Christine LAGARDE, Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Emploi, par courrier du 26 juin 2007. Ses conseillers, ainsi que la DIACT, suivent notre dossier.

Pour ses qualités techniques (classement ISO-TS 16949, ISO 14001) et la réactivité permanente de son personnel compétent, HEULIEZ est apprécié et reconnu par les Direction techniques de RENAULT et PSA Peugeot Citroën, qui nous utilisent uniquement pour des études et prototypes, mais les 2 Directeurs d'Achats nous refusent des commandes de production de série.

.../...



Heuliez
Automotive Business

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
Email : contact@heuliez.com



Heuliez
Automotive Ingenuity

Nos deux collègues au Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) RENAULT et PSA ont donc décidé entre Juillet et Septembre 2007 :

- RENAULT vient de confier la fabrication du module toit de la future Mégane CC à notre principal concurrent allemand KARMANN, avec ordre de transférer 10 brevets RETRACTOP HEULIEZ, soit une perte d'emplois de plus de 250 personnes et un déficit extérieur de 500 millions d'€ sur 7 ans pour la FRANCE.
- PSA Peugeot Citroën, partenaire d'HEULIEZ depuis 50 ans, pour qui nous avons déjà fabriqué plus de 450 000 voitures exportées à 70 %, a décidé de faire fabriquer le futur Coupé PEUGEOT 308 RCZ (présenté au Salon de Francfort 2007) chez MAGNA en Autriche, société canadienne vendue en Juillet 2007 à l'oligarche russe Oleg DERIPASKA, soit une perte de plus de 800 emplois et un déficit extérieur supérieur à 3 milliards d'€ sur 7 ans pour la FRANCE.
- Il ne s'agit pas de sous-traitance dans un Pays "low-cost". L'Euro n'est pas un problème, dans ces 2 cas on favorise l'industrie allemande et autrichienne au détriment de l'emploi et de la Balance extérieure de la FRANCE.

La responsabilité des 2 grands constructeurs français RENAULT et PSA Peugeot Citroën dans le Plan de Sauvegarde (26 Octobre 2007) d'HEULIEZ est entière, car pour financer sa R et D, ses brevets et son exportation, HEULIEZ doit obtenir des commandes série de production des 2 constructeurs français pour nourrir son usine de Cerizay (1300 emplois).

Monsieur le Secrétaire d'Etat, j'aimerais vous
rappeler en ce jour d'été en FRANCE une société
industrielle technologique moyenne et spécialisée ne
peut survivre face aux grands groupes, et il n'existe
pas d'intervenants financiers adaptés, c'est pourquoi
le Secrétaire d'Etat en mes respectueux sentiments

Gérard QUEVEAU,

Gérard Queveau

- Monsieur Dominique BUSSEAU Secrétaire d'Etat aux Transports.

Copie : - Monsieur Pascal LECAMP, Directeur Régional du Commerce Extérieur

- Monsieur Laurent FISCUS, Directeur de la DIACT

Ci-joint : Dossier technique



LE CHEF DE CABINET
DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT
CHARGE DES ENTREPRISES
ET DU COMMERCE EXTÉRIEUR

Non Réf. : C/2007/86627/M-A/CR-B/YH/A
Vos Réf. : N° QG/mce - 13 378
Votre lettre du 30/11/2007

Paris, le **24 DEC. 2007**

Monsieur le Président-directeur général,

Vous avez bien voulu solliciter un rendez-vous avec M. Hervé Novelli, Secrétaire d'Etat, chargé des Entreprises et du Commerce extérieur, afin d'évoquer les difficultés que rencontre votre entreprise de construction automobile, face aux grands groupes étrangers.

Le Ministre vous recevrait volontiers compte tenu de l'intérêt qu'il attache à ce sujet. Malheureusement les engagements fixés dans son agenda ne lui permettent pas de vous proposer un entretien. Il m'a chargé de vous en informer et de vous exprimer ses regrets.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président-directeur général, à l'assurance de ma considération distinguée.

Bao NGUYEN-HUY

P.S. Le ministre a été démis de votre
rendez-vous avec M. Teulière.

Monsieur Gérard QUEVEAU
Président-directeur général
Groupe Henri Heuliez
79140 Cerizay

PORTEFEUILLE DES BREVETS



Heuliez
Automotive Ingenuity



Octobre 2007
750^{ème} BREVET
INTERNATIONAL
"RETRACTOP - HEULIEZ"

- + Design**
- + Sécurité**
- + Confort**
- + 4 vraies places**
- + Volume de coffre**
- + Etanchéité**
- + Qualité**

HEULIEZ concepteur de la PEUGEOT 206 CC

370 000 PEUGEOT 206 CC :

*c'est la première fois qu'une automobile française est
la plus vendue en Allemagne dans sa catégorie.*

**HEULIEZ à l'origine des Coupés Convertibles
dans l'industrie automobile mondiale :
+ 25% par an**

**2009 - Premier Coupé Convertible Chinois de série
avec Brevet RETRACTOP HEULIEZ**

QUALITÉ HEULIEZ

La qualité HEULIEZ et ses technologies brevetées sont reconnues par tous les constructeurs mondiaux :

RENAULT :

RENAULT et sa filiale NISSAN font travailler HEULIEZ uniquement en Etudes et Prototypes. RENAULT n'a pas passé une commande directe de production de série à HEULIEZ depuis la fabrication de la Limousine R 25 en 1986 (malgré les engagements de 1991, lors de la vente de notre principale filiale HEULIEZ BUS).

En 2007, après 2 années d'Etudes Prototypes de la future Mégane CC, RENAULT a exigé d'HEULIEZ qu'il transfère 10 licences de brevets chez son principal concurrent allemand KARMANN afin qu'il produise le module de toit à partir de 2009.

1992 à 2015, RENAULT aura commandé à KARMANN (RFA) pour 1 milliard d'€ de modules de cabriolet

PSA PEUGEOT CITROEN :

Depuis des décennies et pour la fabrication de plus de 400 000 voitures complètes PSA PEUGEOT CITROEN, HEULIEZ a toujours été classé parmi les meilleures usines de fabrication du Groupe PSA. Monsieur Jacques CALVET, ancien PDG PSA, peut en témoigner. Il citait HEULIEZ en exemple lors des réunions Cadres PSA PEUGEOT CITROEN.

HEULIEZ a toujours donné satisfaction et a été réactif auprès des Directeurs des sites de RENNES – POISSY – MULHOUSE – SOCHAUX.

HEULIEZ a fourni en particulier 2 fabrications essentielles pour PSA PEUGEOT CITROEN :

VEHICULES ELECTRIQUES :

- 3500 Peugeot 106
- 2900 Citroën AX et Saxo – Moteur DC et batteries Ni-Cad

L'antenne Après-vente et Etudes chaîne de traction électrique voitures électriques PSA PEUGEOT CITROEN a été chez HEULIEZ de 1994 à 2001.



Centre Technique Véhicules Électriques PSA PEUGEOT CITROEN



En 2000, PSA PEUGEOT CITROEN avec HEULIEZ étaient leaders mondiaux en véhicules électriques et avaient 5 ans d'avance sur leurs concurrents.

Après les partenariats avec PSA PEUGEOT CITROEN (1991 – 2001) et DASSAULT (2002 – 2007), HEULIEZ, qui travaille sur les véhicules électriques depuis plus de 20 années, a de grands objectifs avec un partenaire de niveau mondial en :

- quad électrique,
- véhicules à 2 places – 3 places – 5 places (Prototype au Mondial de Paris 2008)
- véhicules utilitaires.

QUALITÉ DES COUPÉS CONVERTIBLES :



Heuliez
Automotive Ingenuity

Concepteur de la PEUGEOT 206CC

370 000 unités de modules de toit + coffre PEUGEOT 206 CC fabriqués chez HEULIEZ

La PEUGEOT 206 CC, par sa qualité, a battu le record mondial de production pour un cabriolet - Coupé Convertible.

La PEUGEOT 206 CC a été le Coupé Convertible le plus vendu sur le marché européen.

La PEUGEOT 206 CC a été le cabriolet le plus vendu sur le marché allemand.

C'est la 1ère fois qu'une automobile française est la plus vendue en Allemagne dans sa catégorie.

Valeur de revente : la PEUGEOT 206 CC est en 3ème position dans sa catégorie, directement après les MERCEDES SLK et SL.



GENEVA 2001
cabrio of the year

Brevets
RETRACTOP

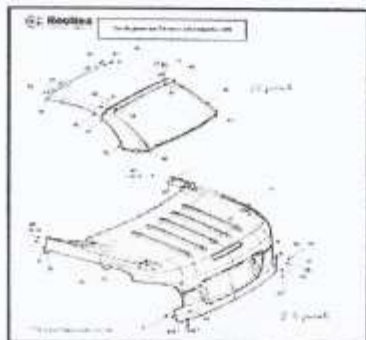


Qualité de fabrication des deux modules toit-coffre de la PEUGEOT 206 CC

Les 370 000 modules fabriqués (206CC) référencés, ont eu les contrôles suivants :

- Toit : 22 points de contrôle automatique
: + 58 cotes mesurées calculées
- Coffre : 23 points de contrôle automatique
: + 59 cotes mesurées calculées

Tous les modules ont été livrés dans les tolérances



- Les seuls problèmes rencontrés ont été des problèmes mineurs d'aspect. Les deux modules complexes étant peints, assemblés et mécanisés chez HEULIEZ. C'était la 1ère fois au monde qu'un tel module de carrosserie aussi complexe était sous-traité.
- HEULIEZ n'a pas été choisi comme il le demandait pour les pièces embouties ferrées limitrophes de ces deux modules toit-coffre, ce qui aurait encore amélioré la qualité globale de la PEUGEOT 206 CC en tolérances.
- HEULIEZ n'a pas été consulté pour la PEUGEOT 207 CC. Les places arrière de la 207CC sont inutilisables par des adultes.
- Avec l'aide des collectivités locales, HEULIEZ a investi 12 millions d'€ dans un atelier spécifique de peinture pour les deux modules toit-coffre de la PEUGEOT 206 CC, entièrement automatisé. La décision de ne pas poursuivre avec les modules de la PEUGEOT 207 CC nous a contraints à fermer cet atelier.
La PEUGEOT 207 CC est fabriquée à Madrid.

HEULIEZ a déposé 750 Brevets Internationaux RETRACTOP

Un Coupé Convertible doit avoir 4 qualités essentielles :

1. La Rigidité en TORSION de sa carrosserie :
Inférieure à 2mrd sous couple 1 000 Nm
2. L'ETANCHEITE parfaite à l'eau sous douche tropicale :
66 jets - débit 11 litres/min - Pression 1,65 b.
Temps d'exposition : 8 minutes sans une goutte d'eau
5 808 l. d'eau avec agent tensio actif
Douche homologation par GM/OPEL et MERCEDES
3. La SECURITE (choc retournement)
4. Le CONFORT des passagers arrière adultes et un grand coffre.

Sous douche tropicale. Benchmarking HEULIEZ : 3 min 30 sans une goutte d'eau

La RENAULT Mégane CC (module KARMANN) tient 40 secondes

La CITROEN C3 Pluriel (module WAGON) : 1 min 30, 2 minutes tapis inondé

La PEUGEOT 307 CC (module CTS MAGNA) tient 2 min

La MERCEDES SLK (module CTS PORSCHE Brevet MERCEDES) : 3'30

La TOYOTA LEXUS 430 (module TOYOTA) : 3'30

La PEUGEOT 206 CC (modules HEULIEZ) : 3'30

GM - OPEL :

- L'usine HEULIEZ de CERIZAY est agréée en qualité par GM-OPEL.
- Actuellement, HEULIEZ a déjà livré 85 000 OPEL TIGRA TWINTOP entièrement fabriquées à CERIZAY.
- Toutes ces voitures sortent avec un objectif démerite inférieur à l'objectif de 107 points.

Etanchéité Qualité HEULIEZ

L'OPEL TIGRA TWINTOP fabriquée chez HEULIEZ subit le test douche tropicale.

Toutes les voitures : 3 minutes

2 voitures par équipe en démerite : 8 minutes
sans une seule goutte d'eau



MERCEDES-BENZ :

HEULIEZ est retenu pour un module de toit.

CHERY (CHINE) :

HEULIEZ étudie le premier Coupé Convertible de série pour la Chine et a été retenu pour la fabrication série.

EUROCOPTER :

HEULIEZ fournit les ensembles portes aluminium assemblées Hélicoptères avec une QUALITÉ AÉRONAUTIQUE.

Le 7 décembre 2007

à Monsieur NICOLAS SARKOZY
PRÉSIDENT de la RÉPUBLIQUE

Monsieur le Président de la République,
C'est dans la merveilleuse convertible PEUGEOT-HEULIEZ
"Paladine" que vous avez remonte les CHAMPS-ÉLYSÉES
le 16 Mai 2007.

J'aimerais que vous puissiez me recevoir $\frac{1}{4}$ d'heure

les entreprises moyennes, technologiques, exportatrices
françaises rencontrant des difficultés parfois
insurmontables face aux grands groupes français
et à l'environnement bancaire, pour conserver
l'emploi en FRANCE.

HEULIEZ, 1500 emplois "à la campagne" dont
300 en R et D) est l'exemple type : concepteur
de la PEUGEOT 206 CC, à l'origine du marché
mondial en expansion de 15% l'an des autos
convertibles, possédant un portefeuille de 750 brevets
internationaux et leader français pour les véhicules
100% électriques.

En FRANCE, il manque pour les entreprises moyennes
industrielles des instruments comme le SBA des USA,
les Banques des Länder allemands, le MITI du Japon
faisant à Madame LASARDE et à Monsieur NOVELLI.

Je vous prie Monsieur le Président de la République mes
respectueux salutations, Bravo pour votre action
dynamique qui grandit la FRANCE. *Gérard Queveau*

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Paris, le 2 JAN. 2008

Monsieur le Président,

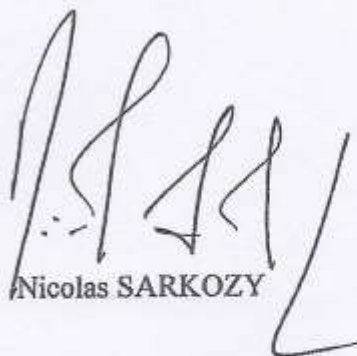
J'ai bien reçu votre courrier du 7 décembre dernier au sujet d'Heuliez et plus généralement du soutien aux entreprises moyennes industrielles en France.

Vous savez l'importance que j'attache à cette question que j'ai exprimée au Bourget le 23 juin dernier ou plus récemment, le 7 décembre, à Lyon. Des étapes significatives ont été franchies avec le recentrage de l'AII sur les entreprises moyennes à l'occasion de sa fusion avec Oséo, et le triplement du crédit impôt recherche.

Je suis sûr qu'il est possible de poursuivre cette action pour le développement des entreprises moyennes et je crois important d'entendre votre point de vue sur cette politique. J'ai donc demandé à Matthieu LOUVOT, conseiller technique Industrie Energie Transports, de se tenir à votre disposition pour un entretien à ce sujet, ainsi que sur la situation particulière d'Heuliez.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

cordiale



Nicolas SARKOZY

Monsieur Gérard QUEVEAU
Président Directeur Général
Groupe Henri Heuliez
BP 20240
79142 CERIZAY CEDEX

HEULIEZ fort de ses 750 brevets peut battre le record de vente de la PEUGEOT 206 CC

HEULIEZ a été le concepteur dès 1996 de la PEUGEOT 206 CC avec ses brevets. La 206 CC, réalisée à 370 000 exemplaires, a été la première voiture française la plus vendue en Allemagne dans sa catégorie cabriolet coupé. Aucune voiture française n'avait réalisé cet exploit auparavant.

Le Plan de Sauvegarde d'Heuliez du 26 Octobre 2007 a été demandé suite à 2 événements simultanés typiquement français qui illustrent la place des entreprises moyennes technologiques françaises et leur rapport avec les grands groupes industriels français soutenus par l'Etat et qui démontrent la responsabilité entière des 2 grands constructeurs français RENAULT et PSA PEUGEOT CITROEN dans le Plan de Sauvegarde d'Heuliez. (L'Etat est toujours propriétaire de 15 % du capital de RENAULT et PSA Peugeot Citroën vient de recevoir 96 millions d'€ pour le développement de son projet voiture hybride.)

Première raison du Plan de Sauvegarde d'Heuliez : RENAULT

RENAULT a arrêté, Juillet/Août 2007, l'industrialisation du toit rétractable de la future RENAULT MEGANE CC, après 2 ans d'études et de prototypes chez HEULIEZ (France Design), avec ordre de transférer 10 brevets RETRACTOP HEULIEZ chez son principal concurrent allemand KARMANN, aujourd'hui en plan social de 1700 personnes.

Cette décision de RENAULT a un coût social en France de 300 emplois et un déficit de la Balance extérieure française de plus de 500 millions d'€.

Deuxième raison du Plan de Sauvegarde d'Heuliez : PSA PEUGEOT CITROEN

PSA Peugeot Citroën a passé, en Août/Septembre 2007, la commande de fabrication du Coupé PEUGEOT 308 RCZ chez MAGNA en AUTRICHE. MAGNA a été vendu en Juillet 2007 à l'Oligarche russe Oleg DERIPASKA (interdit de séjour aux USA). MAGNA n'a jamais fabriqué de voiture complète pour PSA Peugeot Citroën. HEULIEZ, qui coopère avec PSA Peugeot Citroën depuis 50 ans, a déjà fabriqué pour PSA Peugeot Citroën des centaines de milliers de voitures.

Cette décision de PSA PEUGEOT CITROEN a un coût social en France de 1000 emplois et un déficit de la Balance extérieure française qu'on peut chiffrer à plus de 3 milliards d'€.

L'Avenir d'HEULIEZ battre le record de production de la PEUGEOT 206 CC grâce à la technologie de ses brevets

HEULIEZ a financé entièrement sur ses fonds propres, pour 50 millions d'€ depuis 10 ans (sans aucune aide de l'Etat) son portefeuille de 750 brevets internationaux.

HEULIEZ veut rester une industrie automobile de luxe et de haut de gamme et se redéployer à l'exportation, sans être vulnérable vis-à-vis de la concurrence « low-cost ». Pour financer sa R et D et ses brevets, HEULIEZ doit obtenir des commandes série de production des 2 constructeurs français pour son usine de CERIZAY.

HEULIEZ a enregistré en 2007 la commande du premier Coupé Convertible Chinois avec ses brevets, ainsi que d'autres commandes pour des Constructeurs étrangers.

HEULIEZ étudie un Coupé Convertible de 4 mètres, à 4 places adultes, un grand coffre, ce qui sera une première mondiale.

C'est en fait une PEUGEOT 206 CC avec 4 vraies places adultes.

Avec ce Coupé Convertible, HEULIEZ pourrait battre le record de production de la PEUGEOT 206 CC, et ainsi sortir du Plan de Sauvegarde, pour un chiffre d'affaires export d'environ 500 millions d'€ par an et 1000 emplois.

Capital d'HEULIEZ

- **Les HEULIEZ sont carrossiers depuis plus de 2 siècles.**
- **HEULIEZ, usine à la campagne, dans l'esprit du Ministère de l'Ecologie.**
- **Main d'œuvre qualifiée – stable – socialement majeure.**
- **la Famille HEULIEZ recherche des partenaires financiers.**

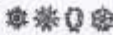
- L'argument principal des banques et organismes financiers est :
«Trouvez une grosse commande et on entrera au capital d'HEULIEZ ».
- L'argument principal des Directions d'Achats de RENAULT et PSA PEUGEOT CITROEN :
«HEULIEZ est trop familial, trop petit. Faites entrer des financiers à votre capital et on vous passera des commandes importantes ».
- Lorsque les deux sont réunis, comme en Septembre 2007, l'attitude de RENAULT et PSA PEUGEOT CITROEN reste la même :
 - RENAULT : sous-traitance chez KARMANN Allemagne
 - PSA Peugeot Citroën : sous-traitance chez MAGNA Allemagne et Autriche.
- Il ne s'agit pas de sous-traitance dans un Pays « low-cost », l'euro n'est pas un problème dans ces 2 cas, mais d'une volonté délibérée et concertée de RENAULT et PSA PEUGEOT CITROEN d'éliminer HEULIEZ et de lui confisquer ses brevets, et de favoriser la Balance extérieure allemande au détriment de l'emploi et de la Balance française.

Ainsi, la responsabilité des 2 grands constructeurs français RENAULT et PSA PEUGEOT CITROEN dans le Plan de Sauvegarde d'HEULIEZ est entière.

- HEULIEZ a rencontré plusieurs fois la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), qui a confirmé que le cas HEULIEZ n'entrait pas dans leurs prérogatives.
La CDC a conseillé à HEULIEZ de se rapprocher d'un fonds de pension.

Les fonds de pension qu'HEULIEZ a contacté depuis un an étaient intéressés par le Centre d'Etudes France Design et les 750 brevets, mais avaient comme objectif de fermer l'usine de CERIZAY.

- **Les mêmes banques françaises qui refusent d'entrer au capital d'HEULIEZ : société moyenne française performante, font à fin 2007 diminuer leurs actifs de plusieurs milliards d'€ suite à la crise financière d'Août 2007 (subprime – agrégats de titrisation).**

Gérard QUÉVEAU  Dipl. ing. Arts et Métiers - EST Aéro
PDG - Chairman CEO - **Groupe Henri Heuliez** - Conseiller du Commerce Extérieur

QG/mce - 13 403

Le 5 Février 2008

Monsieur Hervé NOVELLI

Secrétaire d'Etat chargé des
Entreprises et du Commerce Extérieur
139 rue de Bercy - Télédéc 143
75572 PARIS cedex 12

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

J'ai été particulièrement déçu que vous refusiez de me recevoir suite à mon courrier du 30 novembre 2007.

En effet, HEULIEZ est le seul constructeur français de Cabriolets et Coupés Convertibles, avec plus de 750 brevets internationaux, et exporte plus de 80 % de sa production.

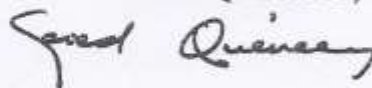
Comme je l'expliquais à Madame LAGARDE (courrier du 26 Juin 2007 dont copie jointe), nous trouvons très facilement à vendre notre Division FRANCE DESIGN HEULIEZ R & D, spécialisée dans les Cabriolets, Coupés Convertibles et Voitures électriques, 250 emplois, mais il nous est pratiquement impossible de trouver un interlocuteur financier pour nos ateliers emboutissage - ferrage et fabrication de voitures complètes et de modules, avec 1000 emplois à CERIZAY.

HEULIEZ est une entreprise type "Mittelstand" allemande, elles sont 40 % des entreprises industrielles, alors qu'en France, nous représentons moins de 10 % des sociétés de fabrication.

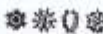
Il est très regrettable que le Ministère du Commerce Extérieur n'étudie pas de plus près les difficultés rencontrées par ce type d'entreprise industrielle, très technologique. *exportation de machines*

*Je vous remercie de l'avis en mes
respectueuses salutations,*

Gérard QUEVEAU,



Copie : Monsieur le Président de la République, Nicolas SARKOZY

Gérard QUÉVEAU  Dipl. ing. Arts et Métiers - EST Aéro
PDG - Chairman CEO - **Groupe Henri Heuliez** - Conseiller du Commerce Extérieur

QG/mce - 13 404

Le 7 Février 2008

Monsieur Nicolas SARKOZY

Président de la République

PALAIS DE L'ELYSEE

55 rue du Faubourg Saint-Honoré

75800 PARIS

Monsieur le Président de la République,

Je tiens à vous remercier, au nom de tout le personnel HEULIEZ, de votre intervention qui nous a permis de rencontrer votre Conseiller Industrie, Monsieur Matthieu LOUVOT, le 18 janvier.

Nous avons donc pris contact avec Monsieur François DROUIN, PDG OSEO-A2I (Agence Innovation Industrielle).

Notre dossier de recherche voiture électrique, en coopération avec MICHELIN, est en cours d'étude avec avis favorable, ainsi que pour le préfinancement de l'impôt recherche.

Notre Bureau de recherche FRANCE DESIGN HEULIEZ (250 emplois) et ses 750 brevets intéresse plusieurs Groupes étrangers.

A ce jour, aucun financier ne veut entrer au capital de notre Division Automobile : HEULIEZ SA (1000 emplois) : emboutissage - ferrage - peinture - montage - seul fabricant français de Coupés Convertibles, Cabriolets, concepteur et fabricant de la PEUGEOT 206 CC, principalement car RENAULT nous refuse depuis 10 ans d'être un fournisseur de Rang 1.

Nous avons besoin d'un appui financier très minoritaire au capital d'HEULIEZ de quelques mois, comme nous l'avions obtenu en 1977, pour 15 % avec l'Institut de Développement Industriel (IDI), créé par le Président de la République, Monsieur Georges POMPIDOU.

La Caisse des Dépôts CDC Entreprises refuse d'étudier notre dossier en prétextant la taille de la Société HEULIEZ, inadaptée à leurs critères de sélection.

HEULIEZ est une entreprise type "Mittelstand" allemande ; elles sont 40 % des entreprises industrielles, alors qu'en France, nous représentons moins de 10 % des sociétés de fabrication.

*Un grand merci Monsieur le Président de la République
en mes respectueux saluts, Bravo pour
votre action en faveur des PME industrielles.*

Gérard QUEVEAU,

Gérard Quéveau



Heuliez
Automotive Technology

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amik-farm.com

QG/mce - 13 413

Le 28 Février 2008

Monsieur Nicolas SARKOZY
Président de la République
PALAIS DE L'ELYSEE
75 rue du Faubourg St-Honoré
75800 PARIS

Monsieur le Président de la République,

Le 2 Janvier 2008, vous nous avez fait le grand honneur de nous écrire ; vous veniez de décider la fusion de l'AIH et OSEO, devenue OSEO Innovation, et maintenant réservée aux moyennes entreprises. Cette décision est d'une importance capitale pour les PME industrielles exportatrices.

Je vous confirmais, le 7 Février, l'avancement de notre projet de voiture électrique avec MICHELIN, à Roues Motorisées Brevetées "ACTIVE WHEEL".

Nous avons présenté, le 27 Février, au grand oral d'OSEO Innovation, en présence des Ministères, notre dossier HEULIEZ - MICHELIN "Agiwhy!" (ci-joint), dont le programme est le suivant :

- en Octobre 2008 : 1^{er} prototype "Agiwhy!" présenté au Mondial de l'Automobile de Paris, sur le stand HEULIEZ,
 - en 2009 : 7 prototypes à batteries et 2 prototypes à Piles à Combustible (PAC),
 - en 2010 : 5 000 véhicules électriques,
 - à partir de 2015 : plus de 50 000 véhicules - à partir de 2020 : plus de 150 000 véhicules électriques et PAC.
- C'est donc un projet majeur pour la France dans le développement des véhicules électriques à batteries, et qui va au-delà, avec la solution Pile à Combustible (PAC), comme le veut le Grenelle de l'Environnement.

OSEO Innovation est très favorable à notre dossier, mais a reçu l'ordre de stopper l'instruction du fait qu'HEULIEZ est en procédure de sauvegarde, or HEULIEZ entre au moins dans la catégorie OSEO PME E2 et est donc éligible à des aides de R & D.

HEULIEZ est une Société française centenaire, et la procédure de sauvegarde n'est pas une situation de cessation de paiement, mais permet au contraire de sauver des entreprises françaises et donc de l'emploi.

HEULIEZ est certainement le 1^{er} cas de PME sous procédure de sauvegarde qui demande une aide OSEO Innovatio

Pour son projet très novateur, MICHELIN souhaite favoriser une solution française et considère HEULIEZ, de par son expérience en véhicules électriques, comme l'unique partenaire français possible. HEULIEZ est un pionnier de la voiture électrique en France : 6500 voitures PSA fabriquées de 1994 à 2003, 30 prototypes avec SVE - DASSAULT, et unique carrossier français de coupés convertibles : 750 brevets. MICHELIN est fermement décidé à poursuivre le développement de sa technologie brevetée "ACTIVE WHEEL" avec de nombreuses applications mondiales possibles.

L'aide d'OSEO Innovation contribuerait grandement à sortir HEULIEZ de sa procédure de sauvegarde, à sauver de l'emploi et à redonner confiance à des investisseurs partenaires que nous recherchons depuis 5 ans. A ce jour, il n'existe en France aucun instrument financier d'intervention en fonds propres pour les PME industrielles, innovatrices et exportatrices, avec usine en France.

Je me permets de communiquer cette lettre à Monsieur le Premier Ministre, François FILLON.

Monsieur le Ministre d'Etat, Jean-Louis BORLOO, et le Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique BUSSEREAU avec la DIACT, nous aident efficacement.

Monsieur le Président de la République, Heuliez vient
encore vous solliciter afin qu'OSEO INNOVATION puisse
être autorisé à continuer d'instruire notre projet
HEULIEZ - MICHELIN. Votre politique active en faveur
des PME industrielles est la meilleure, c'est
Monsieur le Président de la République en nos
respectueux salutations.


Gérard QUEVEAU,



Heuliez
Automotive Heritage

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.arnik-farm.com

ENQUETE de Christian DESBOIS (Journaliste C.O. et A.F.P.)

HEULIEZ – les Ministères et le C.C.F.A.

Aujourd'hui, le chiffre d'affaires d'HEULIEZ est réparti entre :

- 3 % pour RENAULT
- 7 % pour PSA Peugeot Citroën
- 75 % à l'exportation et
- 15 % en activités diverses.

Actuellement, il n'y a pas de plan social chez HEULIEZ.

Le bureau d'Etudes France Design HEULIEZ a un bon plan de charge.

Le programme OPEL TIGRA se poursuit normalement.

HEULIEZ est en contact permanent avec les Conseillers Techniques des Ministères du Gouvernement FILLON. Ministère de l'Economie et des Finances, Ministère de l'Ecologie et de l'Aménagement du Territoire et les Services de la Présidence de la République suivent le dossier HEULIEZ.

Il faut rappeler qu'HEULIEZ est Membre du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA).

Au CCFA, il y a trois membres : RENAULT – PSA Peugeot Citroën et HEULIEZ.

Il semble que les 2 grands Constructeurs français se soient concertés pour éliminer le seul constructeur français des cabriolets et de moyennes séries au profit de ses concurrents allemands et autrichiens.

Ainsi la responsabilité des 2 grands constructeurs français RENAULT et PSA PEUGEOT CITROEN dans le plan de Sauvegarde d'HEULIEZ est entière.

Le CCFA ne fait pas respecter le Code de bonnes pratiques entre ses membres.

Qu'en est-il alors du Code de bonnes pratiques relatif à la relation client – fournisseur dans la sous-traitance industrielle au sein de la filière automobile, signé à Paris le 28 Juin 2006, entre la FIM, la FIEV, le CCFA et le Ministre de l'Industrie.

Les 2 constructeurs RENAULT et PSA PEUGEOT CITROEN utilisent et reconnaissent les compétences d'Etudes d'HEULIEZ et ses brevets mais refusent de lui passer des commandes de série. Or HEULIEZ ne peut pas financer sa R et D (750 brevets / 500 millions d'€ en 10 ans) s'il n'a pas de commande de série pour son usine de CERIZAY.

Gérard QUÉVEAU  Dipl. ing. Arts et Métiers - EST Aéro
PDG - Chairman CEO - Groupe Henri Heuliez - Conseiller du Commerce Extérieur

QG/mce - 13 451

Le 21 avril 2008

OBJET : Balance commerciale automobile
Française déficitaire

Monsieur Nicolas SARKOZY
Président de la République
PALAIS DE L'ELYSEE
75 rue du Faubourg St-Honoré
75800 PARIS

Monsieur le Président de la République,

HEULIEZ, troisième membre du C.C.F.A., Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, après RENAULT et PSA Peugeot Citroën, s'inquiète de l'évolution à court terme des usines de montage automobile en FRANCE et de son impact sur la balance extérieure française, sur l'aménagement du territoire, sur les PME sous-traitantes, et donc sur l'emploi.

En 2004, les constructeurs français avaient assemblé 3 244 668 voitures et VULen FRANCE.

En 2007, cette production est tombée à 2 513 200 (Source Secrétariat d'Etat à l'Industrie - SESSI). Ainsi, les Français achètent (Immatriculations : 2 526 005) plus de voitures que la FRANCE n'en produit sur son territoire.

Pour la première fois depuis 1950 :
la balance commerciale automobile française est devenue déficitaire.
L'offre de véhicules niches fabriqués en France est quasi inexistante.

- Coupés Sport - FRANCE : 2 (fabriqués en Autriche et Slovénie) - ALLEMAGNE : 7
- Cabriolets - Coupés Convertibles - FRANCE : 3 (modules allemands) - ALLEMAGNE : 1
- Coupés 4 portes - FRANCE : 0 - ALLEMAGNE : 5
- Voitures Haut de Gamme - FRANCE : 0 - ALLEMAGNE : 7
- 4x4 / SUV - FRANCE : 3 (fabrication Japon - Corée) - ALLEMAGNE : 15
- Pick Up - FRANCE : 0 - Production mondiale : 12 000 000/an

HEULIEZ, PME familiale, s'est fait une spécialité des Véhicules niches et peut répondre rapidement à ces marchés porteurs (Brevets HEULIEZ).

Dans ce contexte difficile, que peut faire HEULIEZ ?
RENAULT (depuis 1987) et PSA Peugeot Citroën (depuis 2002) refusent de consulter HEULIEZ pour des productions de série. Cette situation nous a contraints à recourir au Plan de Sauvegarde.

HEULIEZ a toujours œuvré afin que l'industrie automobile française reste exportatrice.
La qualité d'HEULIEZ et ses technologies brevetées sont reconnues par tous les constructeurs mondiaux.

Monsieur le Président de la République, je reste à votre disposition pour compléter ou commenter ces analyses si vous le jugez nécessaire. Cordialement mes respectueux salutations, Brevés pour votre action déterminée,

Gérard QUEVEAU,

Gérard Queveau

P. J.



F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.arnik-farm.com

QG/epr - 13 452

Le 23 avril 2008

Monsieur François FILLON

Premier Ministre

57, rue de Varenne
75700 PARIS

Monsieur le Premier Ministre,

En 2007, la balance commerciale automobile française est devenue déficitaire pour la première fois depuis 1950 :

- Production en France de 2 513 200 voitures et VUL
- Immatriculations en France de 2 526 005,

ce qui représente un déficit du commerce extérieur de la France d'environ 5 milliards d'euros pour l'année 2007, compte tenu du prix élevé des voitures importées en France par rapport au prix des voitures françaises fabriquées en France.

L'offre de véhicules niches fabriqués en France est quasi inexistante.

- Coupés Sport - FRANCE : 2 (fabriqués en Autriche et Slovénie) - ALLEMAGNE : 7
- Cabriolets - Coupés Convertibles - FRANCE : 3 (modules allemands) - ALLEMAGNE : 16
- Coupés 4 portes - FRANCE : 0 - ALLEMAGNE : 5
- Voitures Haut de Gamme - FRANCE : 0 - ALLEMAGNE : 7
- 4x4 / SUV - FRANCE : 3 (fabrication Japon - Corée) - ALLEMAGNE : 15
- Pick Up - FRANCE : 0 - Production mondiale : 12 000 000/an

HEULIEZ, PME familiale, s'est fait une spécialité des Véhicules niches et peut répondre rapidement à ces marchés porteurs (Brevets HEULIEZ).

Dans ce contexte difficile, que peut faire HEULIEZ pour sauver ses emplois ?

RENAULT (depuis 1987) et PSA Peugeot Citroën (depuis 2002) refusent de consulter HEULIEZ pour des productions de série. Cette situation nous a contraints à recourir au Plan de Sauvegarde.

HEULIEZ qui est le 3^{ème} membre du CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles) s'inquiète de cette situation nouvelle et de ses répercussions sur l'avenir des PME sous-traitantes de l'automobile.

Vous trouverez, ci-joint, les notes que je me suis permis d'adresser à Monsieur Nicolas SARKOZY, Président de la République.

*2007 marque un vif deuil dramatique pour
l'industrie automobile française,
Si un jour vous visitez Heuliez à CERIZAY,
nous vous montrerons la voiture du record à
405 km/h dans les Hunaudières aux 24 H du Mans
en 1988. Croyez Monsieur le Premier Ministre en nos
respectueux sentiments,*

Gérard QUEVEAU,

Gérard Queveau

P.J.



Heuliez
Automotive Ingenuity

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amilk-farm.com

QG/epr - 13 454

Le 23 avril 2008

Monsieur Luc CHATEL

Secrétaire d'Etat chargé de

l'Industrie et de la Consommation

139, rue de Bercy

Télédoc 143

75572 PARIS cedex 12

Monsieur le Secrétaire d'Etat à l'Industrie,

En 2007, la balance commerciale automobile française est devenue déficitaire pour la première fois depuis 1950 :

- Production en France de 2 513 200 voitures et VUL
- Immatriculations en France de 2 526 005,

ce qui représente un déficit du commerce extérieur de la France d'environ 5 milliards d'euros pour l'année 2007, compte tenu du prix élevé des voitures importées en France par rapport au prix des voitures françaises fabriquées en France.

L'offre de véhicules niches fabriqués en France est quasi inexistante.

- Coupés Sport - FRANCE : 2 (fabriqués en Autriche et Slovénie) - ALLEMAGNE : 7
- Cabriolets - Coupés Convertibles - FRANCE : 3 (modules allemands) - ALLEMAGNE : 16
- Coupés 4 portes - FRANCE : 0 - ALLEMAGNE : 5
- Voitures Haut de Gamme - FRANCE : 0 - ALLEMAGNE : 7
- 4x4 / SUV - FRANCE : 3 (fabrication Japon - Corée) - ALLEMAGNE : 15
- Pick Up - FRANCE : 0 - Production mondiale : 12 000 000/an

HEULIEZ, PME familiale, s'est fait une spécialité des Véhicules niches et peut répondre rapidement à ces marchés porteurs (Brevets HEULIEZ).

Dans ce contexte difficile, que peut faire HEULIEZ pour sauver ses emplois ?
RENAULT (depuis 1987) et PSA Peugeot Citroën (depuis 2002) refusent de consulter HEULIEZ pour des productions de série. Cette situation nous a contraints à recourir au Plan de Sauvegarde.

HEULIEZ qui est le 3^{ème} membre du CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles) s'inquiète de cette situation nouvelle et de ses répercussions sur l'avenir des PME sous-traitantes de l'automobile.

Vous trouverez, ci-joint, les notes que je me suis permis d'adresser à Monsieur Nicolas SARKOZY, Président de la République.

*Je reste à votre disposition,
croyez en mes meilleurs sentiments*

Gérard Quéveau

Gérard QUEVEAU,

P.J.



Heuliez
Automobiles

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerald.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.milleborn.com

HEULIEZ : 3^{ème} Membre du C.C.F.A. SPECIALISTE des VEHICULES NICHES

HEULIEZ a toujours respecté les consignes des Gouvernements (1981-1998) et des deux constructeurs français RENAULT et PSA en matière d'importation automobile japonaise limitée à 3 % (refus de 5 contrats d'assemblage) :

DAIHATSU (1982) – MITSUBISHI (1986) – SUBARU (1989) – MAZDA (1993) – Coréens (1995)

HEULIEZ a toujours œuvré afin que l'industrie automobile française reste exportatrice.

La qualité d'HEULIEZ et ses technologies brevetées sont reconnues par tous les constructeurs mondiaux.

HEULIEZ s'est fait une spécialité des Véhicules niches et peut répondre rapidement à ces marchés porteurs grâce à l'organisation de sa R & D intégrée sous une même Direction :

Style – Etudes – Brevets – Méthodes.

Véhicules 4 x 4 - SUV

Entre 1975 et 2000, 5 prototypes proposés à PSA Peugeot Citroën – sans suite.

Pick-up : Proposition à PSA Peugeot Citroën de 8 projets entre 1967 et 1994 – sans suite.

Cabriolets toile et Coupés Convertibles

HEULIEZ, unique constructeur français de cabriolets face à 3 concurrents allemands, a déposé, sans aucune aide, 750 brevets internationaux, HEULIEZ a été le concepteur de la Peugeot 206 CC : 370 000 exemplaires fabriqués exportés à 80 % – record mondial (et encore sans diffusion aux USA). Actuellement, les constructeurs français veulent seulement utiliser nos licences de brevets, avec fabrication en Allemagne chez nos concurrents, soit un déficit commercial de plusieurs milliards d'€.

Avec ses brevets Retractable, HEULIEZ développe le premier Coupé Convertible chinois : CHERY, un Coupé Convertible sport allemand, un cabriolet toile

HEULIEZ a déjà réalisé un prototype roulant de Coupé Convertible 4 portes – 4 places adultes.

Voitures Haut de Gamme

HEULIEZ a réalisé les Limousines Citroën CX, Peugeot 604, Renault 25 et récemment le prototype Peugeot 607 Paladine utilisé le jour de l'investiture de Monsieur Nicolas SARKOZY Président de la République.

Voitures électriques

3 véhicules 100 % électriques HEULIEZ avec l'aide d'OSEO INNOVATION :

- **Véhicule M4 100 % électrique "AGIWHYL"** (Partenariat MICHELIN – HEULIEZ) à 4 roues MICHELIN ACTIVE-WHEEL, dont 2 roues motrices, présenté au Mondial Automobile de Paris en Octobre 2008, appelé à être fabriqué à plus de 50 000/an en 2010 – 150 000/an en 2020.
- Un dérivé **Cabriolet Coupé Convertible** à 4 roues MICHELIN ACTIVE-WHEEL.
- **Le projet V Minispace électrique** (< 400 kg – 2,50 m) 3 places, périurbain à 5 000 €, prix de base hors batterie, breveté, écologique, exportable à 70 % et fabriqué en France à plus de 50 000/an.

Pièces de rechange de carrosserie automobile

HEULIEZ ne peut en fabriquer, car la clause de réparation européenne n'est pas encore applicable en France, d'où les hausses anormales de prix de 2007 dues au monopole des constructeurs automobiles français.

Avec l'aide d'une politique industrielle volontariste française, HEULIEZ exportateur à 80 %, est prêt à relever le défi des véhicules niches français fabriqués en France.

RENAULT (depuis 1987) et PSA Peugeot Citroën (depuis 2002) refusent, pour des productions de série, de consulter HEULIEZ, car PME familiale française.



QG/QPI/AD/mce - 26 263

Le 2 Juin 2008

Monsieur Luc CHATEL
Secrétaire d'Etat
Secrétariat d'Etat chargé de la
Consommation et du Tourisme
139, rue de Bercy
Télédoc 143
75572 PARIS Cedex 12

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

En 1974, la balance extérieure française - poids lourds - devenait déficitaire. BERLIET et SAVIEM, avec un taux de pénétration en France inférieur à 50 % à cette date, nous refusaient un partenariat long terme pour fabriquer des autocars. Le Groupe Henri HEULIEZ, carrossier sous-traitant, a décidé alors de devenir constructeur d'autobus urbains sous sa marque HEULIEZ-BUS, aujourd'hui encore grand constructeur français d'autobus, de réputation mondiale, installé en Poitou-Charentes.

En 2007, la balance extérieure automobile française est devenue déficitaire pour la première fois depuis 1950, par manque de modèles luxueux exportables, de 4x4, de cabriolets et d'hybrides ; le prix du pétrole s'est accéléré.

En mai 2007, Monsieur Nicolas SARKOZY a été élu Président de la République et a décidé le "Grenelle de l'Environnement".

Afin de créer de l'emploi et de la richesse en France, le Groupe Henri HEULIEZ, carrossier équipementier sous-traitant, spécialiste des Coupés Convertibles (750 brevets internationaux) a décidé de devenir constructeur automobile de véhicules électriques sous sa marque

"HEULIEZ Electric", avec 3 modèles :

1. **HEULIEZ Electric M4** - 5 places - batteries Li-ion ou Pile A Combustible, équipé de la technologie MICHELIN à roues "Active Wheel" brevetées.
Le prototype sera exposé au Mondial de l'Automobile de PARIS
Production série à partir du 2^{ème} semestre 2009 - 5 000 HEULIEZ Electric M4 (2010), 10 000 (2011)
2. Le premier Cabriolet Coupé Convertible électrique **TIGRA** à roues "Active Wheel" MICHELIN.
3. Nous répondons aux nouveaux marchés de véhicules électriques pour les Administrations - Collectivités locales - Grandes Sociétés - Particuliers et Export, avec un nouveau concept breveté exportable **HEULIEZ Electric V** : 3 places - 400 Kg
Moteur AC 15 Kw - Autonomie 100 à 200 Km - Low Cost avec prix de base 5 000 € (hors batteries)
Nos objectifs de production, avec création de plusieurs centaines d'emplois, sont de :
 - 5 000 HEULIEZ Electric V à partir de 2010 (*Démarrage en oct 2009*)
 - 25 000 véhicules dès 2010, 50 000 véhicules en 2011

Vous trouverez, ci-joint, un album **HEULIEZ Electric** retraçant notre expérience dans le domaine des voitures électriques depuis des décennies et démontrant nos capacités actuelles technologiques brevetées, de niveau mondial.

HEULIEZ Electric va marquer le renouveau d'HEULIEZ en Poitou-Charentes.

*HEULIEZ Electric : les voitures du Grenelle de l'Environnement
auprès Monsieur le Secrétaire d'Etat et nos respectueux partenaires*



Alain DELAIRE,

Paul QUEVEAU,

Gérard QUEVEAU,

PROTOCOLE D'ACCORD

ENTRE

CDC ENTREPRISES PORTEFEUILLE

HEULIEZ

GROUPE HENRI HEULIEZ

HEULIEZ INVESTISSEMENTS

C.P.H.

MONSIEUR GERARD QUEVEAU

ET

MONSIEUR PAUL QUEVEAU

31 JUILLET 2008

st
K

QH 36

- souscription par HOLDING HEULIEZ à une augmentation de capital de GHH à hauteur de dix millions d'euros (10.000.000 €) par apport en numéraire (ci-après la « *Première Tranche ARGENTUM* »),
- puis, dans un deuxième temps, souscription à plusieurs augmentations de capital à réaliser par l'exercice de bons de souscription d'actions, pour un montant total cumulé de quinze millions d'euros (15.000.000 €) (ci-après l'« *Seconde Tranche ARGENTUM* »).

5. Parallèlement, HEULIEZ et GHH, toujours en recherche de financement, se sont rapprochés de CDC ENTREPRISES afin d'étudier les modalités de la mise en place d'un partenariat financier.

6. Le présent Protocole a pour objet de fixer les modalités d'un emprunt obligataire à souscrire par CDC ENTREPRISES auprès de GHH et/ou HEULIEZ, ainsi que de définir les garanties dont bénéficiera CDC ENTREPRISES en contrepartie de ce prêt, incluant notamment une promesse de cession d'actions consentie par Messieurs Gérard et Paul QUEVEAU et C.P.H. au profit de CDC ENTREPRISES.

Ce Protocole s'inscrit dans le cadre du plan de Sauvegarde des sociétés HEULIEZ et GHH, dont l'adoption a été mise en délibéré par le tribunal de grande instance de Bressuire au 13 août 2008, la souscription à l'emprunt obligataire par CDC ENTREPRISES étant l'une des conditions de l'adoption dudit plan de Sauvegarde.

CECI ETANT EXPOSE, IL A ETE CONVENU DE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - EMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE RESERVE A CDC ENTREPRISES

CDC ENTREPRISES s'engage par les présentes, sous les conditions résolutoires prévues à l'article 4 du présent Protocole, à souscrire à des emprunts obligataires à émettre par GHH et/ou HEULIEZ (ci-après « *les Sociétés Emettrices* »), pour un montant total cumulé de cinq millions d'euros (5.000.000 €), dont les principales caractéristiques sont les suivantes (ci-après « *l'Emprunt Obligataire* ») :

Il est précisé qu'un contrat obligataire en forme et due forme sera établi, selon les clauses habituelles, lors de la signature de l'Emprunt Obligataire.

1.1 - Nature de l'Emprunt Obligataire

Les obligations émises au titre de l'Emprunt Obligataire seront des obligations ordinaires à taux fixe, dont la souscription sera entièrement réservée à CDC ENTREPRISES (ci-après « *les Obligations* »).

[Signature]

ARTICLE 8 - FRAIS

Chacune des Parties supportera les honoraires de ses propres conseils.

ARTICLE 9 - NOTIFICATIONS

Toutes les notifications qui pourraient être nécessaires pour l'exécution du Protocole seront valablement faites par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, au domicile ou au siège sus-indiqué de chacune des Parties, ou à toute nouvelle adresse préalablement notifiée selon la même façon.

Toute notification sera présumée reçue à la date apposée par le destinataire du courrier recommandé sur l'accusé de réception, ou encore à celle résultant du tampon apposé par les services postaux sur l'accusé de réception lors de l'affranchissement si elle est envoyée par courrier recommandé et n'est pas retirée par le destinataire.

ARTICLE 10 - CONFIDENTIALITE

Chacune des Parties s'engage à considérer comme strictement confidentiels le contenu du présent Protocole et à ne pas en divulguer le contenu à moins que :

- les autres Parties au Protocole aient donné préalablement leur consentement par écrit à cet égard, ou que,
- la loi, les règlements applicables ou une procédure judiciaire en cours l'exigent.

Fait à Paris

Le 31 juillet 2008 et le 15 août 2008

En sept (7) exemplaires originaux, dont un exemplaire a été remis à chacune des Parties.

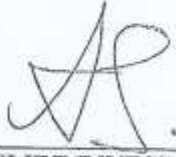

Pour CDC Entreprises Portefeuille
Représentée par CDC ENTREPRISES
Jérôme GALLOT


Pour HEULIEZ
Paul QUEVEAU


Pour GROUPE HENRI HEULIEZ
Gérard QUEVEAU


Monsieur Gérard QUEVEAU


Monsieur Paul QUEVEAU


Pour HEULIEZ INVESTISSEMENTS
Alain DELAIRE



Le 13 Août 2008

Ajay SINGH CEO ARGENTUM Président de Spicejet

Gérard QUÉVEAU Pdg Groupe Henri HEULIEZ

Paul QUÉVEAU Dr GI HEULIEZ Automobiles

Signature définitive

ARGENTUM

AJAY SINGH

CEO

- **ASHIGH DEORA**

- **SAMIR SHAH**

- **TERM SHEET** New DELHI le 20 June 2008
- **ACCORD C.D.C.** le 31 Juillet 2008
- **ACCORDS DÉFINITIFS** le 13 Août 2008
Argentum prend 67% du capital du Groupe Henri HEULIEZ

SORTIE de SAUVEGARDE du

GROUPE Henri HEULIEZ

TRIBUNAL de BRESSUIRE le 13 Août 2008

- **DÉMISSION de Gérard QUÉVEAU**

de **P.D.G.** du GROUPE Henri HEULIEZ

le 25 Septembre 2008

Gérard QUÉVEAU prend sa Retraite le 1^{er} Oct. 2008

Entrée dans le Groupe Henri HEULIEZ comme Ingénieur en 1959 - Directeur Général Adjoint en 1963 - Directeur Général en 1971 - PdG 1974 jusqu'en Sept. 2009

De 1979 création d'HEULIEZ Bus PdG jusqu'en 1985
actuellement Président d'Honneur-Fondateur-Executive Committee

- **Le 25 Septembre 2008**
Ajay SINGH Président d'HEULIEZ
- **VISITE pour ACCORDS des MINISTRES**
J.L. CHATEL et H. FALCO
chez **HEULIEZ** le 30 Septembre 2008
- **RETRAITE de Gérard QUÉVEAU**
le 1^{er} Octobre 2008

2008 Partenariat ARGENTUM CEO Ajay SINGH avec HEULIEZ Automobiles

Le 13 Août 2008 Signature de l'Achat de 67 % du Groupe Henri HEULIEZ



Sept 2008 Ajay SINGH - Gérard QUÉVEAU
Bureau d'Études HEULIEZ Auto



par ARGENTUM CEO Ajay SINGH et Groupe Henri HEULIEZ Pdg Gérard QUÉVEAU

25 Sept 2008 Ajay SINGH devient Président du Groupe H. HEULIEZ à la place de Gérard QUÉVEAU
Partenariat pour les Voitures Électriques INDE-FRANCE stoppé par la crise financière mondiale de 2008-2009
La BANQUE INDIENNE interdit le Transfert de Fonds € et Refus de relais financier par le f.s.i.

Plan Automobile Janv. 2009 États Généraux de l'Automobile – Fond Stratégique d'Investissement
Aide remboursable refusée par Gilles MICHEL Directeur Général du f.s.i. le 16 Mars 2009 ex D' G' PSA 2002-2008
décideur de l'Arrêt de la Coopération PSA-HEULIEZ pour les Voitures Électriques, les CABIOLETS
et Luc CHATEL Secrétaire d'État à l'Industrie du Gouvernement SARKOZY-FILLON 24 Mars 2009
2009 Fermeture d'HEULIEZ Auto 1000 Emplois, seul CARROSSIER FRANÇAIS DE CABRIOLETS C.C. et V.E.

2018 Contrat Spicejet CEO Ajay SINGH avec SAFRAN CFM

9-10-11 Mars 2018 VISITE d'État du Président de la République Emmanuel MACRON en INDE



Emmanuel MACRON Président de la République
Narendra MODI Premier Ministre Indien



Le 10 Mars 2018 CONTRAT de 10 Milliards € de RÉACTEURS SAFRAN CFM
par SPICEJET CEO Ajay SINGH et SAFRAN Pdg Philippe PETITCOLIN

Ajay SINGH EY Entrepreneur of the Year 2017

ACCORD HEULIEZ et ARGENTUM (INDE)

le 20 juin 2008

Term Sheet for Proposed Transaction

This term sheet is for discussion purposes only. It is indicative only and is not intended to set forth a final expression of the terms and conditions of any financial product or transaction. It may be amended, superseded or replaced in its entirety by subsequent term sheets or other summaries of terms and conditions. Binding obligations in connection with the transactions contemplated in this term sheet shall arise with respect to Argentum, Holding Heuliez, the Existing Shareholders and Heuliez Entities only after (i) they have negotiated, executed and delivered definitive agreements and documentation and (ii) the commercial court of Bressuire has approved each of the safeguard plans of GHH and Heuliez SA to be jointly submitted by Holding Heuliez, GHH and Heuliez SA.

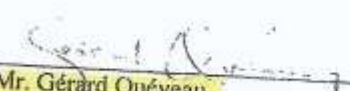
Argentum	Special purpose vehicle to be incorporated by Argentum Motors for purposes of the transaction contemplated in this term sheet
Business Plan	The business plan established by the current management of GHH and Heuliez SA with the assistance of Argentum as attached in Appendix 1
Cash Forecast	The cash forecast established by the current management of GHH and Heuliez SA with the assistance of Argentum as attached in Appendix 2
Signing	Signature of the definitive agreement for the transactions described in this term sheet that will be submitted, together with the safeguard plans, to the Commercial court of Bressuire
Closing	The closing of the transactions contemplated in this term sheet after the approval of the safeguard plans by the Commercial court of Bressuire
Dassault	Groupe Industriel Marcel Dassault or GIMD
Existing Shareholders	C.P.H., Mr. Gérard Quéveau, Mr. Paul Quéveau, Ms. Martine Dean de Luigné, Mr. Jean-Pierre Heuliez, IDI and IPO
Heuliez Entities	GHH, Heuliez SA, Heuliez Castilla, Heuliez Slovakia, Heuliez Investissement, Heuliez Korea and Heuliez Deutschland and any company or newly incorporated company formed as a result of spin-off, restructuring.
Incorporation of Holding Heuliez	- Argentum will incorporate Holding Heuliez as a French limited liability company (SA or SAS). - The share capital of Holding Heuliez will amount to €20 million of which €10 million will be paid-up to Holding Heuliez.
Initial Capital Contribution	- Holding Heuliez will make a contribution of €10 million payable in immediately available funds (the Initial Capital Contribution). - In consideration for the Initial Capital Contribution, GHH will issue: - new GHH shares to Holding Heuliez representing in aggregate 60% of the share capital of GHH post Initial Capital Contribution; - warrants (<i>bons de souscription d'actions</i>) exercisable at any time during 5 years so that Holding Heuliez can hold 67% of



In _____ (India)

On June 20, 2008

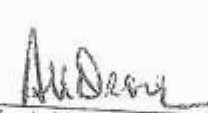
For the Existing Shareholders


Mr. Gérard Quéveau


Mr. Paul Quéveau

For Argentum


Mr. Ajay Singh


Mr. Ashish Deora


Mr. Samir Shah

Simulation of share capital increase in GHH

Simulations of shareholding after the Initial Capital Contribution and after the exercise of the A Warrants:

	Holding Heuliez	Others	
After the Initial Capital Contribution	60%	40%	
After the exercise of the A Warrants	67%	33%	

AS

AS

SPECIAL JOBS: THE MAD, MAD,

STAY AHEAD.
EVERY WEEK

MAD SCRAMBLE FOR TALENT

27 June 2005, Rs 18

www.businessworldindia.com

BUSINESSWORLD

Airborne



Two new carriers have just taken off. A dozen others are getting ready. It's the birth of a whole new industry

SpiceJet



Vijay Mallya
Kingfisher Airlines



Jeffy Wadia,
Go Air

go air

2008 Partenariat ARGENTUM CEO Ajay SINGH avec HEULIEZ Automobiles

Le 13 Août 2008 Signature de l'Achat de 67 % du Groupe Henri HEULIEZ



Sept 2008 Ajay SINGH - Gérard QUÉVEAU
Bureau d'Études HEULIEZ Auto



par ARGENTUM CEO Ajay SINGH et Groupe Henri HEULIEZ Pdg Gérard QUÉVEAU

25 Sept 2008 Ajay SINGH devient Président du Groupe H. HEULIEZ à la place de Gérard QUÉVEAU
Partenariat pour les Voitures Électriques INDE-FRANCE stoppé par la crise financière mondiale de 2008-2009
La BANQUE INDIENNE interdit le Transfert de Fonds € et Refus de relais financier par le f.s.i.

Plan Automobile Janv. 2009 États Généraux de l'Automobile – Fond Stratégique d'Investissement
Aide remboursable refusée par Gilles MICHEL Directeur Général du f.s.i. le 16 Mars 2009 ex D' G' PSA 2002-2008
décideur de l'Arrêt de la Coopération PSA-HEULIEZ pour les Voitures Électriques, les CABIOLETS
et Luc CHATEL Secrétaire d'État à l'Industrie du Gouvernement SARKOZY-FILLON 24 Mars 2009
2009 Fermeture d'HEULIEZ Auto 1000 Emplois, seul CARROSSIER FRANÇAIS DE CABRIOLETS C.C. et V.E.

2018 Contrat Spicejet CEO Ajay SINGH avec SAFRAN CFM

9-10-11 Mars 2018 VISITE d'État du Président de la République Emmanuel MACRON en INDE



Emmanuel MACRON Président de la République
Narendra MODI Premier Ministre Indien



Le 10 Mars 2018 CONTRAT de 10 Milliards € de RÉACTEURS SAFRAN CFM
par SPICEJET CEO Ajay SINGH et SAFRAN Pdg Philippe PETITCOLIN

Ajay SINGH EY Entrepreneur of the Year 2017

Le 13 Août 2008

Ajay SINGH CEO ARGENTUM

Gérard QUÉVEAU PdG Groupe Henri HEULIEZ

Paul QUÉVEAU Dr GI HEULIEZ Automobiles

Signature définitive



INVESTMENT AGREEMENT

AMONG

HOLDING HEULIEZ

GROUPE HENRI HEULIEZ

C.P.H.

GERARD QUEVEAU

PAUL QUEVEAU

MARTINE DEAN DE LUIGNE

JEAN-PIERRE HEULIEZ

INSTITUT DES PARTICIPATIONS DE L'OUEST

MINORITY SHAREHOLDERS

DATED AS OF AUGUST 13, 2008

En accord entre les parties, les présentes ont été reliées par le procédé ASSEMBLACT R.C. empêchant toute substitution ou addition et sont seulement signées à la dernière page.

IN WITNESS WHEREOF, the Parties have executed or caused this Agreement to be executed as of the date first written above.

HOLDING HEULIEZ

By: [Signature]
Name: ADITY SINGH
Title:

GROUPE HENRI HEULIEZ

By: [Signature]
Name: Gérard QUÉVEAU
Title: Prés.

C.P.H.

By: [Signature]
Name: Gérard QUÉVEAU
Title: Paul QUÉVEAU

GERARD QUEVEAU

PAUL QUEVEAU

MARTINE DEAN DE LUIGNE

By: [Signature]
Name: Gérard QUÉVEAU

JEAN-PIERRE HEULIEZ

By: [Signature]
Name: Gérard QUÉVEAU

IPO

By: [Signature]
Name: Gérard QUÉVEAU
Title: Paul QUEVEAU

MINORITY SHAREHOLDERS

By: [Signature]
Name: Gérard QUÉVEAU
Title: Paul QUEVEAU

En accord entre les parties, les présentes ont été reliées par le procédé ASSEMBLACT R.C. empêchant toute substitution ou addition et sont seulement signées à la dernière page.

RAPPORT ANNUEL 2008

ACCORD DEFINITIF

ARGENTUM (Inde)

ET HEULIEZ

Le 13 Août 2008

HEULIEZ sort de sauvegarde

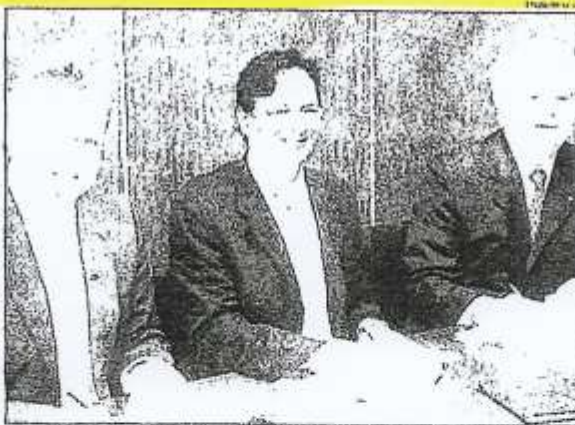
*** Accord du Tribunal de Commerce**

*** Accord C.D.C. Pour 5 millions €**

Ajay Singh : « Heuliez nous apportera l'Europe »

- **Emile Brégeon**, membre du comité d'entreprise (CFDT), hier après-midi après la décision du tribunal : « C'est évidemment une bonne nouvelle, conforme à ce que nous pouvions attendre. Le rachat d'Heuliez devient effectif. Il reste à concrétiser ce plan. Car une chose est de savoir produire, une autre est de vendre ce que nous faisons [...] Le projet de voitures électriques est bien lancé, mais il faudra d'ici là gérer les effectifs » (avec la baisse de la production de la Tigra Twin Top).
- Nous avons rencontré M. Subu (le patron d'Argentum) : Il a tout fait pour nous rassurer, nous expliquant qu'il tiendrait ses engagements, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas de plan social.

- **Paul Quéveau**, président du directoire : « Des activités vont être développées et diversifiées. Le lancement du nouvel Heuliez,



De gauche à droite : Paul Quéveau, Ajay Singh et Gérard Quéveau lors de la signature de l'entrée d'Argentum Motors chez Heuliez, lundi à Paris

avec ses nouvelles perspectives, va coïncider avec le Mondial de l'automobile de Paris, qui sera pour nous une belle vitrine ».

- Pour **Gérard Quéveau**, président du groupe Henri Heuliez, « c'est un nouveau départ pour Heuliez. L'entrée d'Argen-

tum apportera de nouvelles opportunités et ouvrira de nouveaux marchés pour Heuliez. Le nouveau Heuliez sera français, mais sera aussi un acteur global fort. Je suis particulièrement confiant quant aux perspectives d'avenir d'Heuliez Electric. Cette entreprise peut maintenant se focaliser sur la production de véhicules et technologies qui révolutionneront le monde automobile ».

- Après la signature confirmant l'entrée de son groupe dans le capital d'Heuliez, M. **Ajay Singh**, président d'Argentum Motors, avait annoncé qu'il était « heureux de cet investissement. Ensemble, Heuliez et Argentum auront un énorme impact sur le monde automobile global. Heuliez nous apportera l'Europe et nous apporterons le reste du monde à Heuliez ».

« GROUPE HENRI HEULIEZ »

Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance
au capital de 5 600 000 €,
Siège social : Boulevard Georges Pompidou
79140 - CERIZAY

625 520 044 R.C.S. BRESSUIRE
SIRET : 625 520 044 000 45
CODE APE : 7010 Z

CONSEIL DE SURVEILLANCE

SEANCE DU 25 SEPTEMBRE 2008

L'An Deux Mil Huit, le Vingt Cinq Septembre, à quinze heures quinze, à l'issue de l'Assemblée Générale ayant notamment décidé de modifier le mode de gestion de la Société en société à Directoire et Conseil de Surveillance et ayant nommé les premiers Membres du Conseil de Surveillance, lesdits Membres se sont réunis d'un commun accord au siège social, Monsieur Ajay SINGH étant présent par moyen de visioconférence et Monsieur Venkata Rama SUBBU étant présent par moyen de télétransmission, conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables.

Sont donc présents et ont élargé le registre de présence :

- Monsieur Ajay SINGH (par visioconférence),
- Monsieur Venkata Rama SUBBU (par télétransmission),
- Monsieur Gérard QUEVEAU.

Tous les Membres du Conseil de Surveillance étant présents, celui-ci peut valablement se tenir et délibérer.

La séance est présidée par Monsieur Gérard QUEVEAU, Président du Conseil d'Administration sortant, qui expose que le présent Conseil s'est réuni pour délibérer sur l'ordre du jour suivant :

Après un échange de vues sans débat entre les Membres du Conseil de Surveillance, tous parfaitement informés, les résolutions suivantes sont prises :

PREMIERE RESOLUTION

Les Membres du Conseil de Surveillance désignent en qualité de Président du Conseil de Surveillance, Monsieur Ajay SINGH, et ce, pour la durée de son mandat de membre du Conseil de Surveillance, soit jusqu'à l'issue de la réunion de l'Assemblée Générale Ordinaire des Actionnaires qui se tiendra en 2013 pour statuer sur les comptes de l'exercice écoulé.

Le Président est chargé de convoquer le Conseil et d'en diriger les débats.

Par ailleurs, Monsieur Ajay SINGH propose que Monsieur Gérard QUEVEAU soit nommé « Président d'Honneur du Conseil de Surveillance ».

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

Monsieur Ajay SINGH déclare accepter les fonctions qui viennent de lui être confiées et remercie ses collègues de la confiance qu'ils lui témoignent.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Paris, le 24 OCT. 2008

Monsieur le Président Directeur Général,

Vous avez eu la gentillesse de m'adresser un courrier afin de me faire part de votre satisfaction suite à l'établissement du plan de sauvegarde dont bénéficiera désormais le constructeur et équipementier automobile historique que vous dirigez.

Le groupe HEULIEZ a toujours apporté à l'industrie automobile française un souffle particulier de créativité et d'innovation. Vos projets de véhicules électriques en sont la preuve, et je soutiens pleinement ces types d'initiatives industriellement prometteuses et bénéfiques à l'environnement. C'est pourquoi j'ai annoncé lors du Mondial de l'Automobile un plan global de mise en place du véhicule décarboné en France.

Il était essentiel, à mon sens, de mobiliser tous les moyens nécessaires pour venir à bout des difficultés auxquelles votre entreprise était confrontée et préserver ainsi son formidable potentiel, qui ne demande aujourd'hui qu'à se développer. Je me félicite de l'appui de la Caisse des Dépôts et Consignations au projet de votre nouveau partenaire, ARGENTUM. Grâce à la mise en place de votre nouveau plan d'entreprise, c'est un nouveau chapitre qui s'ouvre pour HEULIEZ et beaucoup d'espairs peuvent être fondés en son avenir.

J'ai bien pris note de votre aimable invitation à me rendre sur votre site de Cérizay et je serai heureux de pouvoir l'honorer dès que mon agenda me le permettra.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président Directeur Général, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Nicolas SARKOZY

Monsieur Gérard QUEVEAU
Président Directeur Général
du Groupe Henri Heuliez
Boulevard Georges Pompidou
BP 20240
79140 CERIZAY

AUTOMOBILE |

"Heuliez grandira grâce aux voitures électriques"

Exclusif. Ajay Singh, le président d'Argentum Motors et nouveau propriétaire d'Heuliez, dévoile sa stratégie ainsi que ses ambitions pour le carrossier français.



Vous avez acquis, cet été, 60 % du capital d'Heuliez. Pouvez-vous nous présenter votre entreprise ?

J'ai fondé Argentum Motors il y a douze mois avec l'ancien patron de Hyundai India en rachetant les anciennes usines de Daewoo Motors, en Inde, pour 14 millions d'euros. Nous possédons près de New Delhi un complexe industriel d'une capacité de 400 000 voitures par an qui assure l'emboutissage, le ferrage, la peinture, le montage ainsi que la fabrication des moteurs. Nous avons aussi un bureau d'études de 600 personnes orienté vers les technologies de l'information qui a été choisi par Dassault Systèmes comme son centre d'excellence en Inde.

Qui sont vos principaux clients ?

Nous venons de nous lancer. Nous sommes donc encore en discussion avec plusieurs constructeurs, aux Etats-Unis et en Europe. Nous espérons pouvoir conclure prochainement un premier contrat pour entamer la production immédiatement après.

Quel rôle jouera Heuliez dans ce dispositif ?

Heuliez va nous permettre de nous introduire rapidement sur le marché européen et d'entretenir des relations étroites avec les grandes marques du continent. C'est aussi l'une des rares compagnies européennes (hors constructeurs) à avoir une expérience du design et du montage des voitures électriques.

Aujourd'hui encore, Heuliez est le premier constructeur mondial dans ce domaine. Et chez Argentum, nous croyons fermement que le monde entier finira par troquer le moteur à combustion contre un moteur électrique.

Les 750 brevets d'Heuliez ont-ils été un argument de poids ?

L'entreprise a une grande capacité d'ingénierie et de design. Ses compétences en mécanique complètent celles en technologies de l'information de notre bureau d'études en Inde. C'est ce double savoir-faire que nous voulons faire valoir auprès des industriels.

Trois modèles de conquête

Heuliez est encore le premier constructeur de véhicules électriques au monde. Et entend le rester. Le carrossier de Cerizay (Deux-Sèvres), qui s'est engagé dans cette voie dès 1983, a présenté au Mondial trois véhicules à moteur électrique. Le plus abouti est la Will. Equipé de moteurs dans les roues (technologie Michelin), ce véhicule conçu à partir de la nouvelle Opel Agila devrait entrer en production en 2009 pour être livré en 2010. Il était flanqué d'un utilitaire conçu avec Argentum en un mois et demi, la Pondicherry, et d'une urbaine trois places, la Friendly. Pour cette dernière, la présidente de la région Poitou-Charentes, Ségolène Royal, rêve d'un prix à 5 000 euros, mais les commerciaux d'Heuliez tablent, eux, sur 7 000 euros. Sans batteries, chaque pack énergie (100 km d'autonomie) ajoute 2 500 euros. »



La Will, livrable en 2010.

Conserverez-vous toutes vos capacités industrielles ?

Les compétences des hommes et femmes d'Heuliez manufacturing sont de très haut niveau. Mais les marques conservant de plus en plus les volumes de production en interne, la seule manière de sauvegarder ce département est de charger l'usine de Cerizay en développant notre propre marque. C'est ce que nous allons faire avec nos trois véhicules électriques présentés au Mondial.

Allez-vous investir encore dans Heuliez ?

Nous avons déjà déboursé 10 millions d'euros pour acquérir 60 % du capital. L'entreprise a été divisée en trois sociétés distinctes : Heuliez electric, Heuliez engineering et Heuliez manufacturing. Nous projetons d'investir 15 millions d'euros supplémentaires dans les prochains mois. Notre ambition étant de porter le chiffre d'affaires de 200 millions d'euros aujourd'hui à 500 millions dans cinq ans.

Quels sont les leviers de cette montée en puissance ?

Une large part de cette croissance sera alimentée par la division Heuliez electric. Mais nous pensons aussi que les compétences du bureau d'études sont sous-exploitées. Heuliez engineering peut élargir fortement son offre. »

PROPOS RECUEILLIS
PAR THIBAUT DE JAEGER

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le Secrétaire d'Etat
chargé de l'aménagement du territoire

Paris, le 20 NOV. 2008

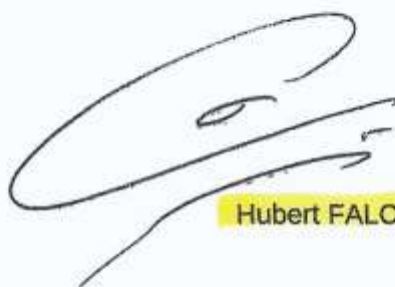
Nos réf. : D08019626 – CAB//HF/CD/2008 – 535

Monsieur le Président Directeur Général,

Avec M. Paul QUEVEAU, Directeur, vous avez eu l'amabilité de m'adresser un album sur les 750 brevets « RETRACTOP HEULIEZ » internationaux pour les Cabriolets Coupés Convertibles, spécialité d'HEULIEZ ; je vous en remercie.

C'est avec intérêt que j'en ai pris connaissance, et je tiens à vous présenter mes vives félicitations pour l'innovation et la compétence dont fait preuve le Groupe HEULIEZ dans le secteur de la construction automobile.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président Directeur Général, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Hubert FALCO

Monsieur Gérard QUEVEAU
Président Directeur Général
du Groupe Henri HEULIEZ
Boulevard Georges Pompidou
BP 20240
79142 CERIZAY CEDEX

2008 Partenariat ARGENTUM CEO Ajay SINGH avec HEULIEZ Automobiles

Le 13 Août 2008 Signature de l'Achat de 67 % du Groupe Henri HEULIEZ



Sept 2008 Ajay SINGH - Gérard QUÉVEAU
Bureau d'Études HEULIEZ Auto



par ARGENTUM CEO Ajay SINGH et Groupe Henri HEULIEZ Pdg Gérard QUÉVEAU

25 Sept 2008 Ajay SINGH devient Président du Groupe H. HEULIEZ à la place de Gérard QUÉVEAU
Partenariat pour les Voitures Électriques INDE-FRANCE stoppé par la crise financière mondiale de 2008-2009
La BANQUE INDIENNE interdit le Transfert de Fonds € et Refus de relais financier par le f.s.i.

Plan Automobile Janv. 2009 États Généraux de l'Automobile – Fond Stratégique d'Investissement
Aide remboursable refusée par Gilles MICHEL Directeur Général du f.s.i. le 16 Mars 2009 ex D' G' PSA 2002-2008
décideur de l'Arrêt de la Coopération PSA-HEULIEZ pour les Voitures Électriques, les CABIOLETS
et Luc CHATEL Secrétaire d'État à l'Industrie du Gouvernement SARKOZY-FILLON 24 Mars 2009
2009 Fermeture d'HEULIEZ Auto 1000 Emplois, seul CARROSSIER FRANÇAIS DE CABRIOLETS C.C. et V.E.

2018 Contrat Spicejet CEO Ajay SINGH avec SAFRAN CFM

9-10-11 Mars 2018 VISITE d'État du Président de la République Emmanuel MACRON en INDE



Emmanuel MACRON Président de la République
Narendra MODI Premier Ministre Indien



Le 10 Mars 2018 CONTRAT de 10 Milliards € de RÉACTEURS SAFRAN CFM
par SPICEJET CEO Ajay SINGH et SAFRAN Pdg Philippe PETITCOLIN

Ajay SINGH EY Entrepreneur of the Year 2017

la Nouvelle République

www.lanouvellerepublique.fr

DU CENTRE-OUEST

FONDATEURS : Jean MEUNIER, Président (1944-1975) - Pierre ARCHAMBAULT, Président d'honneur (1944-1988)
DIRECTOIRE : Président, directeur de la publication, Olivier SAINT-GRICQ - Nicolas CORNEAU - André MAILLET

0,80€ MARDI 19 AOÛT 2006 - N° 19.398

DEUX-SÈVRES

CERIZAY

Boudé par Renault et PSA Heuliez perdait sa rentabilité

Le tribunal de commerce détaille l'attitude des deux constructeurs français à l'égard d'Heuliez. Un éloignement progressif qui contribuera à la crise.

page 7

Pourquoi Renault et PSA ont lâché le groupe Heuliez ?

ans le délibéré du tribunal de commerce de Bressuire, un istorique vient appeler les relations difficiles entre Heuliez et les deux instructeurs français. Avec des incidences rectes sur la rentabilité d'Heuliez...

ouvert, du côté des syndicats, les salariés d'Heuliez ont exprimé leur sentiment voir « été lâchés par les constructeurs français ». Un sentiment d'autant plus amer qu'ils avaient pas d'explication à unir sur les revirements de Renault et la mise à l'écart de PSA. Au jugement du tribunal de commerce, concernant Heuliez, juges ont relevé eux aussi ces difficultés dans la négociation contrats majeurs avec les deux constructeurs français. Ils listent dans le chapitre concernant l'origine des difficultés du groupe cerizéen.

La clause nublée

ente liste débute par un coup de de Renault : « Concomitamment à la cession au profit du groupe Renault Véhicules Industriels (RVI) de la majorité du capital d'Heuliez Bus, cession assortie d'un engagement du groupe Heuliez s'interdisant toute activité concurrente dans le domaine des autocars et autobus, le groupe Re-

naul s'était engagé en contrepartie à développer le courant d'affaires avec le groupe Heuliez. Néanmoins, le groupe Renault a refusé en 1997 de classer le groupe Heuliez comme fournisseur de premier rang. Toujours en 1994, Heuliez n'a pas obtenu la commande de la fabrication d'un véhicule break ni, en 2000, où il n'a pas été consulté pour la fabrication d'un véhicule coupé convertible... ».

Mais ce n'est pas tout. Renault va révéler une autre anecdote à son sous-traitant : « En 2007, la nouvelle Mégane CC a été confiée à un concurrent allemand qui, pour se faire, utilise des brevets d'Heuliez dont le groupe Renault

a transféré le bénéfice au profit d'une fabrication confiée à un sous-traitant allemand, moyennant rétribution ». Les salariés ont été particulièrement indignés lors de ce choix du groupe Renault.

Malheureusement, l'autre grand constructeur français ne fut pas plus fair-play à l'égard d'Heuliez, comme le rappelle le délibéré du tribunal : « Avec le groupe PSA, et en dépit du succès indiscuté de la Peugeot 206 CC vendue à 370.000 unités, aucune commande de véhicule, ni de motorité, n'a été passée par Peugeot ou Citroën depuis lors. En 1996, le groupe Heuliez n'est pas consulté

pour la réalisation de la 307 CC et ne le sera ensuite pas davantage en 2004 au titre de la Peugeot 207 CC, ni encore en 2005 dans la perspective du lancement de la 309 CC ».

Une rentabilité affaiblie

Une telle attitude a contribué à la période de sous-activité qu'a traversée le bureau d'étude d'Heuliez « avant de bénéficier d'un tout récent surcroît d'activité ». Enfin, un autre pan de l'activité d'Heuliez a été concerné par l'attitude des deux groupes français : « Un phénomène de sous-charge a été enregistré sur l'activité emboîtement-fermage, lié à la réintégration, en leur sein,

par les constructeurs eux-mêmes, de ce type d'activité. C'est notamment le cas du groupe PSA et de la société Renault Véhicules Industriels. »

"La combinaison de ces différents facteurs explique la dérive très importante du niveau d'activité"

Au final, boudé par Renault et PSA, malgré les liens historiques avec ces deux constructeurs, Heuliez va se retrouver dans une situation financièrement difficile que le délibéré détaille : « La combinaison de ces différents facteurs explique la dérive très im-

portante du niveau d'activité qui est illustré par la chute d'affaires constatée de 558.695 K€ à 277.005 K€ à fin 2004, 220.574 K€ fin 2007. Cette chute d'origine de la rentabilité est illustrée par un retour à la normale qui passe de 1 à fin 2005 à - 6.038 à fin 2006. »

Le soutien financier apporté en 2006 apporté d'urgence à Heuliez, n'a pas suffi. Le groupe a les moyens d'atténuer le lancement de la production de nouveaux véhicules. Heuliez a une « difficulté insurmontable » et n'a pas d'autre que d'essayer de se faire survivre...

Éric BEI



En développant des prototypes comme la Mazarine (ici sur le stand Heuliez du salon de Paris en 2006), le groupe cerizéen a fait la preuve de sa compétence en matière de coupés convertibles. Et pourtant, des contrats importants lui sont passés sous le nez...

Le ministre Luc Chatel devait venir aujourd'hui

Le secrétaire d'État à la Consommation, Luc Chatel, devait venir à Cerizay ce matin, pour alimenter de l'intérêt que porte l'état au dossier Heuliez.

Mais cette visite, finalement, n'a pas été confirmée hier. Peut-être en raison de cette réunion de crise à Malignon, consacrée à la croissance (et surtout à l'absence de croissance) et à laquelle Luc Chatel participait.

Il faut espérer que cette visite sera reportée. Cette présence aurait été un signe fort aux salariés - qui

représentaient le travail hier aujourd'hui - après la période estivale d'été.

Des salariés qui se posent coup de questions sur l'avenir du groupe Heuliez, malgré le rattachement tenu par les c d'Argentan Motors, officieusement comme reprendre l'activité du tribunal de commerce mercredi dernier.

Car même si des projets se dessinent, il faudra qu'ils se concrétisent...

HEULIEZ Electric

Constructeur de Véhicules 100 % électriques

- 1980 :** Premiers prototypes Minibus HEULIEZ 100 % électriques.
- 1992 :** Prototype CITELA électrique – Exposition Universelle de SEVILLE.
- Mai 1994 :** Signature du contrat HEULIEZ – PSA pour 30 voitures électriques – 1 équipe/jour (programme gouvernemental de 100 000 voitures électriques).
- 1994 – 2002 :** Production de 6500 voitures 4 places 100 % électriques.
- 1995 :** Prototype PEUGEOT K1.
- 1996 :** Inauguration du Centre Technique PSA Peugeot Citroën de CERIZAY.
- 1999 :** Création d'un Bureau d'Etudes autonome véhicules électriques HEULIEZ au sein du Groupe Henri HEULIEZ.
- 1999 – 2000 :** Programme VEDELIC Poitou-Charentes.
- 26 Septembre 2000 :** Prototype VEDELIC Poitou-Charentes Li-Ion – moteur AC : 205 km de La Rochelle à Poitiers par Jean-Pierre RAFFARIN, Président de la Région Poitou-Charentes.
- Fin 2000 :** Début de la coopération HEULIEZ – DASSAULT.
- 2002 :** Arrêt de toute commercialisation de véhicules 100 % électriques Peugeot ou Citroën (6500 Citroën AX et Saxo et Peugeot 106 fabriquées par HEULIEZ, et arrêt de toutes les études sur les véhicules électriques PSA Peugeot Citroën. **G. MICHEL - D. PIA**)
- Avril 2002 :** Création de la Société des Véhicules Electriques SVE (50 % HEULIEZ-50 % DASSAULT)
- 2004 :** 1^{er} prototype CLEANOVA 1 HEULIEZ – DASSAULT
- 2005 – 2006 :** 40 prototypes CLEANOVA 2 HEULIEZ – DASSAULT : Programme PREDIT (8 La poste – 8 EDF – 4 ALD – 4 Monaco – 2 St-Etienne – 2 Véolia – 2 Accor)
- 2005 – 2006 :** 2 prototypes véhicules amphibies USA Max IV
- Octobre 2006 :** Arrêt de la coopération HEULIEZ – DASSAULT.
HEULIEZ se retire de SVE. SVE ne veut pas construire de voitures électriques en série.
- 2007 :** Création d'**HEULIEZ Electric** pour **HEULIEZ Electric FRIENDLY** et **WILL**.
- Juillet–Octobre 2007 :** **GRENNELLE de L'ENVIRONNEMENT.**
- Août 2008 :** Accord financier HEULIEZ – ARGENTUM.
- Septembre 2008 :** Concours Poitou-Charentes de la voiture électrique. 1^{er} : HEULIEZ et son projet **FRIENDLY**.
- Octobre 2008 :** Mondial de PARIS : Présentation de 3 modèles **HEULIEZ Electric** :
 - **HEULIEZ Electric PELICAN** : mini utilitaire 100 % électrique
 - **HEULIEZ Electric WILL** : 5 places – batteries Li-ion, équipé de la technologie MICHELIN à roues "Active Wheel" brevetées – Utilitaire 3m³.
 - **HEULIEZ Electric FRIENDLY** : 2,80 m – 4 places – 500 kg ou en utilitaire 1,5 m³
 12 brevets HEULIEZ – Autonomie : 100 – 180 – 250 km – Batteries Li-ion.
- Novembre 2008 :** Commande et production série du mini utilitaire **HEULIEZ Electric PELICAN**.
- Décembre 2008 :** 1^{er} prototype Coupé MINDSET électrique suisse.
- Janvier 2009 :** Etats Généraux de l'Automobile.
- Mars 2009 :** Prototype électrique BETTER PLACE (Israël – Danemark).
- 2009 :** 10 prototypes **HEULIEZ Electric Agiwhyl MICHELIN** (OSEO) et prototypes **Forewheel MICHELIN** : Batteries françaises li-ion phosphate de fer CEA. Fin des études – tests – outillages d'**HEULIEZ Electric FRIENDLY**.
- Janvier 2010 :** Démarrage série d'**HEULIEZ Electric FRIENDLY** (5000 voitures minimum en 2010).
- 2010 :** Véhicules série **HEULIEZ Electric WILL** (technologies roues MICHELIN)
- 2011 – 2012 :** 50 000 voitures **HEULIEZ Electric (PELICAN – FRIENDLY – WILL)** et voitures électriques en sous-traitance (MINDSET).

**Classement des principaux déposants de
brevets par la voie nationale :**

- brevets publiés en 2006**
- brevets délivrés en 2006**

Classement des principaux déposants par la voie nationale
selon le nombre de brevets publiés en 2006 -
source INPI (OPI) 2007

Rang 2006	Nom du déposant	Publiés
1	GROUPE RENAULT*	798
2	GROUPE PSA* (PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES + FAURECIA)**	761
3	L'OREAL*	442
4	VALEO*	364
5	COMMISSARIAT A L'ENERGIE ATOMIQUE*	293
6	GROUPE SAFRAN*	288
7	FRANCE TELECOM*	258
8	ROBERT BOSCH GMBH*	249
9	EADS (incluant Airbus)*	208
10	CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE	196
11	ST MICROELECTRONICS*	182
12	THALES*	158
13	AIR LIQUIDE*	146
14	IFP*	136
15	ALCATEL LUCENT*	110
16	GROUPE THOMSON*	107
17	SAINT-GOBAIN*	102
18	DENSO CORPORATION	97
18	GENERAL ELECTRIC COMPANY	97
20	ARKEMA*	83
21	GROUPE SEB*	82
22	GROUPE SIEMENS*	81
23	GROUPE RHODIA*	78
24	GROUPE SANOFI-AVENTIS*	76
25	COMPAGNIE PLASTIC OMNIUM*	74
26	MICHELIN*	73
27	GROUPE AREVA*	61
28	ESSILOR*	53
28	SCHNEIDER ELECTRIC*	53
30	HEULIEZ SA*	52
30	SALOMON*	52
32	SIDEL SA	50
33	LG. PHILIPS LCD CO.	48
34	TREVES*	47
35	LEGRAND*	45
36	mitsubishi denki kabushiki kaisha	44
37	GEMALTO*	42
37	GROUPE GIAT INDUSTRIE - NEXTER*	42
39	CANON KABUSHIKI KAISHA	36
40	WAGON SAS	33
40	INFINEON TECHNOLOGIES AG	33
42	HUTCHINSON	32
42	SOLVAY	32
42	EDF*	32
45	ARVINMERITOR LIGHT VEHICLE SYSTEMS France	31
45	SAMSUNG ELECTRONICS CO LTD	31
45	SOMFY SAS	31
48	BRANDT INDUSTRIES	28
49	NEXANS	27
49	VALOIS	27

* l'asterisque signifie que : - soit les dépôts de brevets ont été effectués au nom de plusieurs entités dont les données ont été agrégées par l'INPI sur la foi des déclarations des déposants

- soit tous les brevets ont été déposés au seul nom de la tête de groupe

** Le groupe PSA a eu 761 demandes de brevets publiées en 2006 dont 512 pour PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILE et 249 pour FAURECIA

Gilles MICHEL

Directeur Général **f.s.i.**

2002 - 2007 Directeur des plateformes et des **ACHATS**

PSA Peugeot Citroën

Adjoints : Hervé GUYOT 2002 à juillet 2004
Jean-Philippe COLLIN 2004-2007

2007 - 2008 Membre du **DIRECTOIRE**

PSA Peugeot Citroën

2009 **Directeur Général f.s.i.**

Fonds Stratégique d'Investissement

2009 Hervé GUYOT Ancien Adjoint de Gilles MICHEL chez PSA
Directeur Général du **f.m.e.a.** filiale du **f.s.i.**

Chez **PSA Peugeot Citroën** et ensuite au **f.s.i.**
Gilles MICHEL a systématiquement cherché à

éliminer HEULIEZ Automobiles de

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE
en arrêtant le partenariat PSA - HEULIEZ Automobiles
en refusant toute aide **f.s.i.** en 2009
crise financière mondiale

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de **PSA Peugeot-Citroën**

Grenelle de l'ENVIRONNEMENT

Les voitures Electriques Françaises

Gilles MICHEL D^rG^l PSA - D^rG^l du F.S.I. (2009)

Politique PSA
en voitures Electriques

Le **CHOMAGE**
L'IMPORTATION



made in JAPAN



PEUGEOT



CITROËN

PSA Peugeot Citroën importe du Japon la Mitsubishi Electrique iMIEV (2011-2018)

Politique HEULIEZ
en voitures Electriques

L'EMPLOI
L'EXPORTATION



made in FRANCE



4 places - 2,80 m - Aut. 250 km - 12 Brevets

Heuliez Electric FRIENDLY



Active WHEELS MICHELIN - Brevetés
5 places - 4 m.

Heuliez Electric WILL

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën



le Grenelle Environnement

Les voitures Electriques Françaises

2010



FRIENDLY



WILL

Jamais versée

Ordre de Luc CHATEL

Gilles MICHEL

AIDE de L'ETAT 10 Millions €

2011

PSA



AIDE de L'ETAT 3 milliards €



2011



AIDE de L'ETAT 3 milliards €



NISSAN



Ajay SINGH
CEO ARGENTUM

Gérard QUÉVEAU
Pdg Groupe Henri HEULIEZ

Paul QUÉVEAU
Dr GI HEULIEZ
Automobiles

Luc CHATEL
Secrétaire d'État à l'Industrie
du Gouvernement
Sarkozy-Fillon

Hubert FALCO
Secrétaire d'État
à l'Aménagement
du territoire





Trois voitures électriques signées Heuliez à Cerizay

Lors d'une visite chez Heuliez, les ministres Luc Chatel et Hubert Falco ont exprimé leur soutien à ces PME qui innovent dans le domaine automobile.

de notre rédaction
de Bressuire

Nous ne sommes pas là que pour couper des rubans dans les bons moments, mais aussi pour soutenir les entreprises quand la situation est difficile ! Avec humour, Hubert Falco, secrétaire d'État à l'Aménagement du territoire, résumait ainsi sa présence dans l'usine Heuliez de Cerizay (Deux-Sèvres), le « troisième constructeur français ». Une PME qui a connu des turbulences, ne devant sa sortie d'un plan de sauvegarde qu'à l'arrivée d'un partenaire indien, le groupe Argentum Motors, dans son capital.

Après la visite d'Heuliez, Luc Chatel, secrétaire d'État chargé de l'Industrie et de la Consommation, a expliqué :

« Si on veut pérenniser l'industrie automobile en France, qui pèse 700.000 emplois, il n'y a pas de secret : il faut qu'elle soit innovante et qu'elle puisse anticiper les mutations économiques. » Dans ce domaine, il a cité Heuliez comme un exemple, avec ses 750 brevets et son investissement dans le véhicule électrique. En exclusivité, les deux ministres ont découvert Will, l'une des trois



Les secrétaires d'État Luc Chatel et Hubert Falco ont découvert la Will, juste avant qu'elle ne parte pour le Mondial de l'Auto.

voitures électriques qu'Heuliez présentera au Mondial de l'Auto qui ouvrira ses portes le 2 octobre (lire ci-dessous).

Une PME ancrée dans l'économie du réel

Et, avant ce Salon, Luc Chatel avait souhaité aller à la rencontre des entreprises de l'automobile : « J'ai commencé en visitant l'usine Renault de Flins,

puis PSA à Sochaux. J'ai poursuivi chez des sous-traitants comme Valéo... Je voulais faire

un tour d'horizon, avant ce Mondial, au moment où les difficultés sont réelles pour l'automobile. Cette industrie, c'est évidemment des grands groupes, mais aussi un tissu de PME diffus sur l'ensemble de notre territoire. » Avec 1.250 salariés, Heuliez est le géant industriel des Deux-Sèvres, mais un poids plume dans l'économie mondiale du secteur automobile.

Luc Chatel a conclu : « Au moment où les difficultés sont réelles dans le secteur financier, parce que ce monde a dérapé, parce qu'il y a eu des abus et des excès dans le système financier international, c'est effectivement utile que nous nous rapprochions du avantage de l'économie du réel. »

Éric Berbudeau

à suivre

Cinq "Heuliez" au Mondial de l'Auto

» Une valeur sûre : la Tigra Twintop.
» Trois nouveautés : trois véhicules 100 % électriques, appelés à être produits sous la marque Heuliez : la Will, la petite Friendly (un véhicule économique développé dans le cadre d'un appel à

candidatures lancé par la région Poitou-Charente) et un pick-up, le Foudreberg, développé avec Argentum Motors.

» Un véhicule à motorisation thermique, destiné aux loisirs, développé par la société GTR.

Keywords: *work, stress, coping, organizational commitment, organizational citizenship behavior*

CLEANOVA ELECTRIC

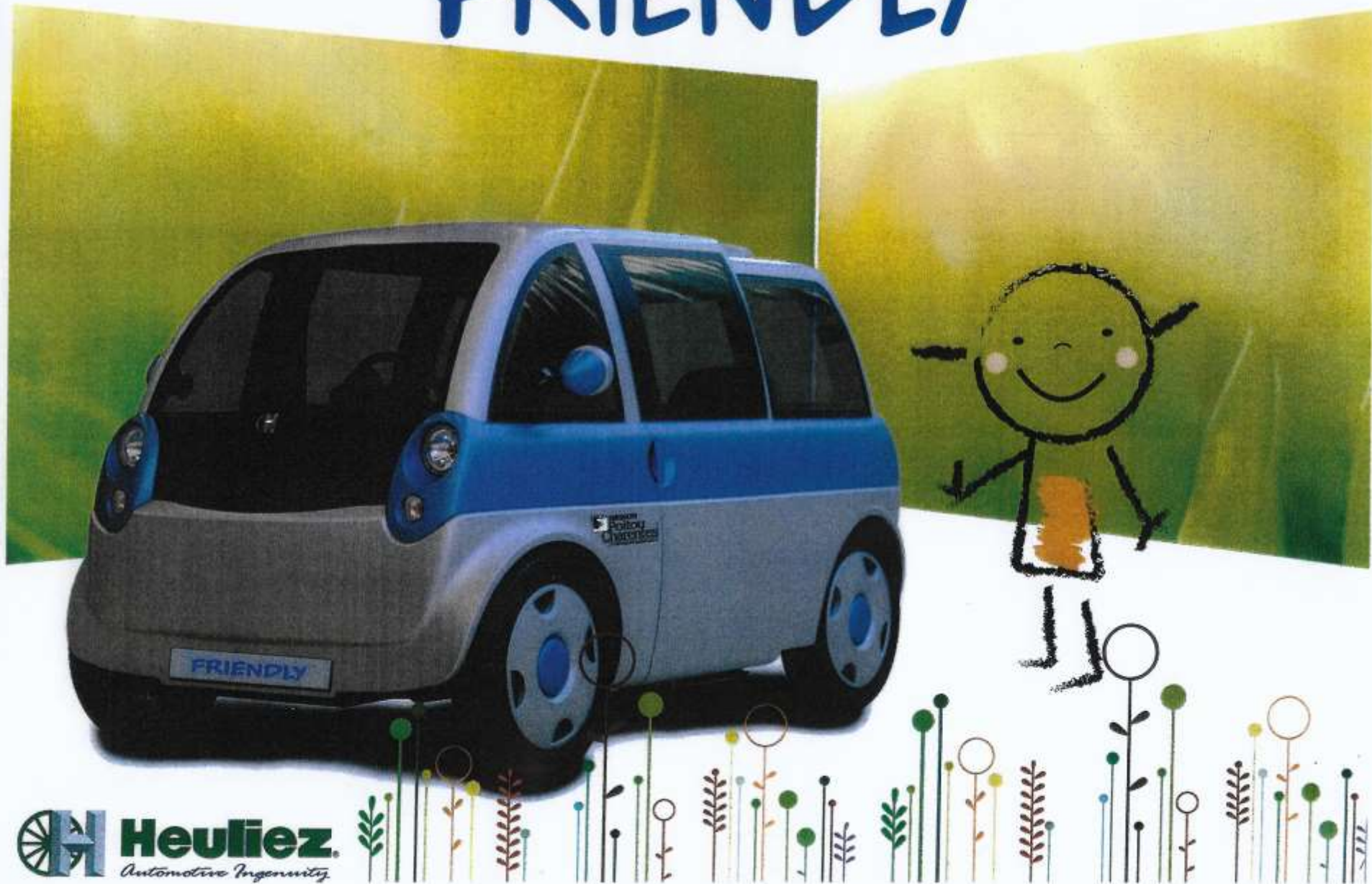


GRUPE DASSAULT

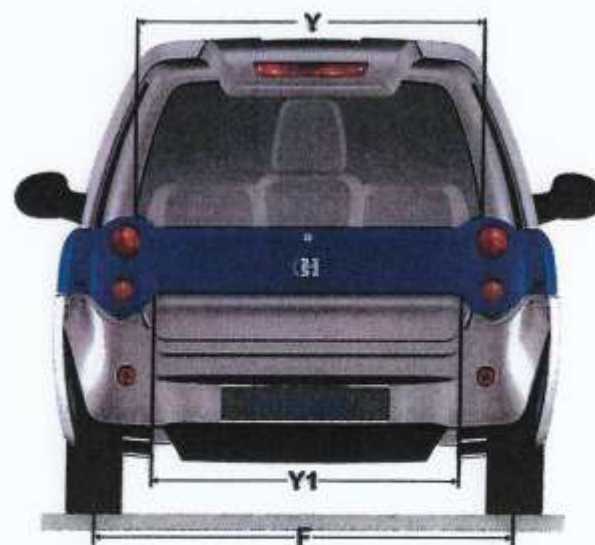
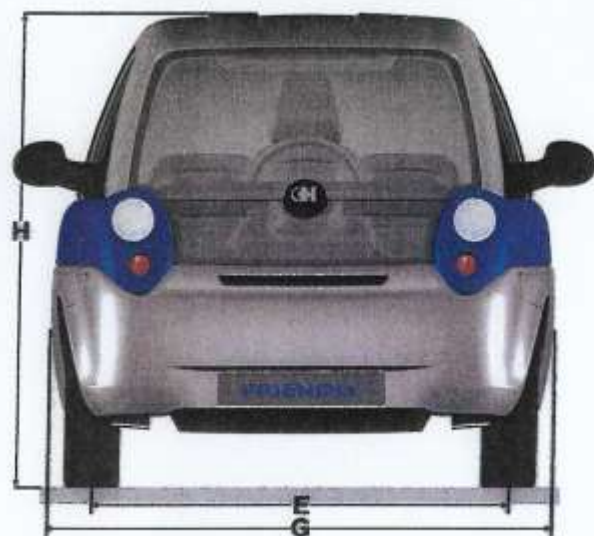


Heuliez

FRIENDLY

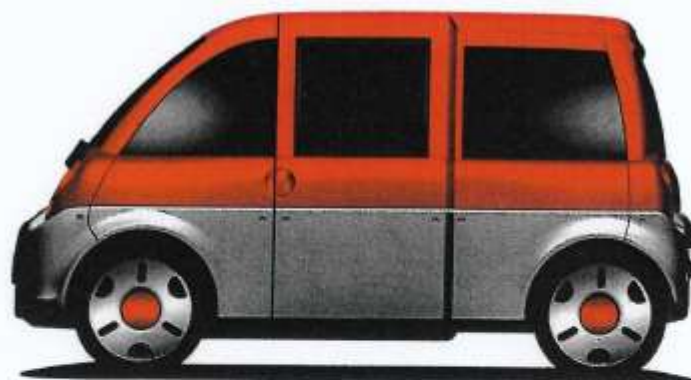
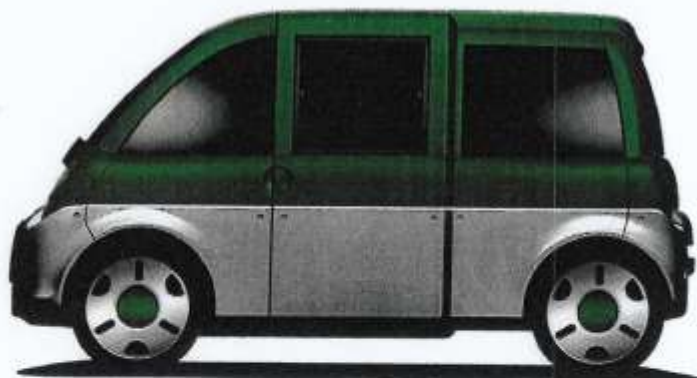
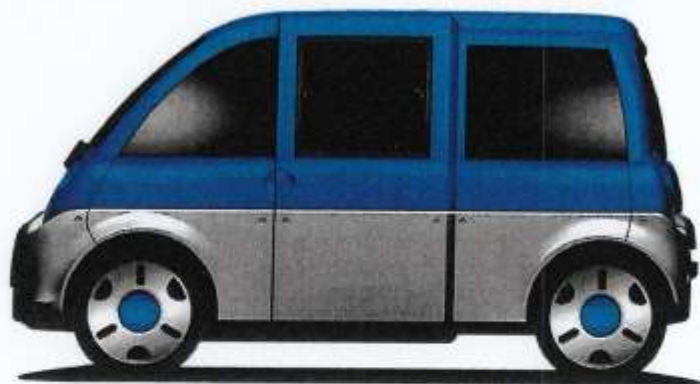


 **Heuliez**
Automotive Ingenuity









Access

ELECTRIC 6x6 AMPHIBIE

SPECIFICATIONS TECHNIQUES

6 roues motrices
2 lignes indépendantes de 3 roues
Rayon de braquage nul
Transmission non différentielle

■ ENVIRONNEMENT

Durée de la batterie Lithium-ion : 2500 heures.
Durée de fonctionnement moyenne : 1 heure.
Système de refroidissement à air.

■ DIMENSIONS

Longueur : 2500 mm.
Hauteur : 1100 mm.
Largeur : 1420 mm.
Hauteur du centre de gravité : 500 mm.

■ POIDS

Poids en charge maximum admissible sur l'eau
avec passagers et cargaison : 578 kg

■ PERFORMANCES

Vitesse maximale du véhicule : 40 Km/h.
Rampe maximale franchissable : 45 degrés.

■ SYSTEME DE FREINAGE ET DE DIRECTION

Tension d'alimentation des moteurs : 48 Volts.
Option freinage par récupération d'énergie par les moteurs.
Commande de direction électronique.

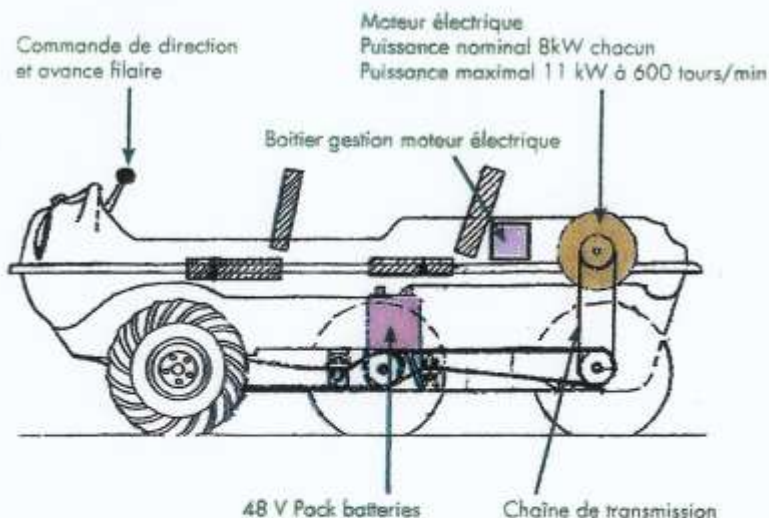
■ BATTERIES

Batteries lithium-ion 48 Volts.

Ces spécifications techniques sont données à titres indicatifs, chaque modèle étant spécifique.



2 Moteurs A.C. - Batteries Lithium-ion



Recreatives Industries, Inc - USA



Heuliez
Automotive Ingenuity

www.heuliez.com

les V.U.



Heuliez Electric

Le Pélican



**Livrables
Janv.2009**

1,5 m³



2010

FRIENDLY

2,5 m³



2010



MICHELIN

WILL

3 m³



2010

Heuliez se relance avec la voiture électrique

Le Mondial de l'automobile démarre samedi à Paris. Heuliez, le carrossier des Deux-Sèvres, participera. Racheté par l'Indien Argentum Motors, il présentera trois prototypes tout électrique.



Les secrétaires d'État Luc Chatel et Hubert Falco sont venus soutenir Heuliez. Ils ont découvert, hier matin, à Cerizay, la Will. Cette voiture urbaine avec ses airs de Twingo et de Clio réunies, aura une autonomie de 200 km.

Des pâturages à perte de vue lovés derrière d'épaisses haies bocagères: c'est là, en limite du Maine-et-Loire et de la Vendée, que sont plantées les ateliers Heuliez. «La maison a sorti sa première voiture en 1925», rappelle Paul Quéveau, le président du directoire.

Heuliez, un spécialiste du toit ouvrant, a fait vivre jusqu'à 3 000 salariés. Mais, en 2007, il plonge dans la crise. Le détonateur? La fabrication de l'Opel Tigra, programmée pour être produite à 160 000 exemplaires et qui, à ce jour, n'en atteint que 90 000. Heuliez, qui n'emploie plus que 1 200 personnes, tient le haut de la colline de Cerizay, avec ses 40 ha de terrains. Cette société familiale veut, comme les 4 500 habitants de la commune, oublier les

années noires qui la virent au bord de la liquidation.

L'auteur de la renaissance? Le groupe indien Argentum Motors qui, en apportant 25 millions d'euros d'argent frais, obtient 60 % du capital. Quel est le projet industriel de ces entrepreneurs qui possèdent l'usine Daewoo indienne? «Nous voulons développer Heuliez comme marque française et la vendre en Europe et dans le monde», rassure Ajay Singh, le président du conseil de surveillance.

Trois prototypes présentés à Paris

Le patron indien veut booster Heuliez sur le créneau de la voiture à toit rétractable, où son savoir-faire

est reconnu. «Nous avons l'espoir de retrouver la confiance des constructeurs et de récupérer les marchés perdus en 2011 et 2012», souligne Paul Quéveau. Ajay Singh pense d'ailleurs «qu'il y a un marché pour ces produits en Chine et en Inde».

Et la voiture électrique, «écologique, familiale et pratique»? C'est l'autre atout de la reconquête. Dès jeudi, Heuliez ne présentera pas moins de trois prototypes de voitures tout électrique: «Des voitures urbaines, alimentées par des batteries, qui auront 200 km d'autonomie et pourront dépasser les 110 km/h.» Des engins fabriqués avec l'aide de Michelin. Et qui, telle la Friendly, à l'architecture sobre en triangle, sont soutenus par

la Région Poitou-Charentes

À quel prix seront vendues les voitures de ville, à partir de Motus et bouche cousue l'heure. Une certitude: il y a pour toutes les bourses. Pour faire baisser les coûts, pense d'ailleurs produire un de ses modèles en Inde et sembler dans les Deux Sèvres.

N'est-ce pas une manière localiser? «Si ces voitures dent bien, on peut apporter capitaux indiens en quantités les investir dans le site de Cerizay», promet Ajay Singh. tentions rassurent-elles Brosseau, le maire socialiste de Cerizay? «On va attendre», a-t-il, prudemment.

Gaspard NORF

La « Will », l'autre voiture électrique d'Heuliez

Outre la « Friendly », le groupe Heuliez présentera une autre voiture électrique au Mondial de l'automobile. Un véhicule conçu avec Michelin et Orange.



La « Will » a été dévoilée hier dans l'unité de recherches d'Heuliez au Pin, en présence des secrétaires d'Etat Luc Chatel et Hubert Falco, et d'Ajay Singh, nouveau président du conseil de surveillance du constructeur.

AUTOMOBILE |

"Heuliez grandira grâce aux voitures électriques"

Exclusif. Ajay Singh, le président d'Argentum Motors et nouveau propriétaire d'Heuliez, dévoile sa stratégie ainsi que ses ambitions pour le carrossier français.



Vous avez acquis, cet été, 60 % du capital d'Heuliez. Pouvez-vous nous présenter votre entreprise ?

J'ai fondé Argentum Motors il y a douze mois avec l'ancien patron de Hyundai India en rachetant les anciennes usines de Daewoo Motors, en Inde, pour 14 millions d'euros. Nous possédons près de New Delhi un complexe industriel d'une capacité de 400 000 voitures par an qui assure l'emboutissage, le ferrage, la peinture, le montage ainsi que la fabrication des moteurs. Nous avons aussi un bureau d'études de 600 personnes orienté vers les technologies de l'information qui a été choisi par Dassault Systèmes comme son centre d'excellence en Inde.

Qui sont vos principaux clients ?

Nous venons de nous lancer. Nous sommes donc encore en discussion avec plusieurs constructeurs, aux États-Unis et en Europe. Nous espérons pouvoir conclure prochainement un premier contrat pour entamer la production immédiatement après.

Quel rôle jouera Heuliez dans ce dispositif ?

Heuliez va nous permettre de nous introduire rapidement sur le marché européen et d'entretenir des relations étroites avec les grandes marques du continent. C'est aussi l'une des rares compagnies européennes (hors constructeurs) à avoir une expérience du design et du montage des voitures électriques.

Aujourd'hui encore, Heuliez est le premier constructeur mondial dans ce domaine. Et chez Argentum, nous croyons fermement que le monde entier finira par troquer le moteur à combustion contre un moteur électrique.

Les 750 brevets d'Heuliez ont-ils été un argument de poids ?

L'entreprise a une grande capacité d'ingénierie et de design. Ses compétences en mécanique complètent celles en technologies de l'information de notre bureau d'études en Inde. C'est ce double savoir-faire que nous voulons faire valoir auprès des industriels.

Heuliez est encore le premier constructeur de véhicules électriques au monde. Et entend le rester. Le carrossier de Cerizay (Deux-Sèvres), qui s'est engagé dans cette voie dès 1983, a présenté au Mondial trois véhicules à moteur électrique. Le plus abouti est la Will. Équipé de moteurs dans les roues (technologie Michelin), ce véhicule conçu à partir de la nouvelle Opel Agila devrait entrer en production en 2009 pour être livré en 2010. Il était flanqué d'un utilitaire conçu avec Argentum en un mois et demi, la Pondicherry, et d'une urbaine trois places, la Friendly. Pour cette dernière, la présidente de la région Poitou-Charentes, Ségolène Royal, rêve d'un prix à 5 000 euros, mais les commerciaux d'Heuliez tablent, eux, sur 7 000 euros. Sans batteries, chaque pack énergie (100 km d'autonomie) ajoute 2 500 euros. ■



La Will, livrable en 2010.

Conserverez-vous toutes vos capacités industrielles ?

Les compétences des hommes et femmes d'Heuliez manufacturing sont de très haut niveau.

Mais les marques conservant de plus en plus les volumes de production en interne, la seule manière de sauvegarder ce département est de charger l'usine de Cerizay en développant notre propre marque. C'est ce que nous allons faire avec nos trois véhicules électriques présentés au Mondial.

Allez-vous investir encore dans Heuliez ?

Nous avons déjà déboursé 10 millions d'euros pour acquérir 60 % du capital. L'entreprise a été divisée en trois sociétés distinctes : Heuliez electric, Heuliez engineering et Heuliez manufacturing. Nous projetons d'investir 15 millions d'euros supplémentaires dans les prochains mois. Notre ambition étant de porter le chiffre d'affaires de 200 millions d'euros aujourd'hui à 500 millions dans cinq ans.

Quels sont les leviers de cette montée en puissance ?

Une large part de cette croissance sera alimentée par la division Heuliez electric. Mais nous pensons aussi que les compétences du bureau d'études sont sous-exploitées. Heuliez engineering peut élargir fortement son offre. ■

PROPOS RECUEILLIS
PAR THIBAUT DE JAEGER

Argentum's green growth plan

Indian manufacturer will help Heuliez with low-cost engineering

Lawrence J. Speer
Automotive News Europe

PARIS ■ Ajay Singh may be the most optimistic auto executive in Europe.

While most European executives worry about the slow-down in their home region, Singh, 42, chairman of India's Argentum Motors, is treating Europe like an emerging market. He is busy buying assets cheaply and preparing for strong growth in the electric car sector.

"There is so much more noise here about green technologies. The level of government enthusiasm is a very positive thing that is not happening at all in India," Singh told *Automotive News Europe*.

The green growth potential in Europe led privately held Argentum to pay €10 million last September for a 60 percent controlling stake in 88-year-old French coachbuilder Heuliez, which had been forced into bankruptcy protection last year by dwindling sales to automakers.

Argentum's ambitious plan is to transform Heuliez from being a niche contract manufacturer into one of Europe's top producers of zero-emission vehicles. Singh says it will happen within a year.

"We would like to see Heuliez re-positioned as one of the best electric vehicle companies in the world," he said.

Heuliez is no stranger to the zero-emission sector. The company produced its first plug-in electric car in 1983.

It manufactured 6,400 small plug-in electric cars for PSA/Peugeot-Citroen, under the Peugeot 106 Electric and Citroen AX and Saxo labels, and has a number of projects and technologies still in the development stream.

"Everybody's talking about electric vehicles today, but in most cases the work that has been done amounts to creating



Argentum Chairman Ajay Singh has big plans for Heuliez. The Indian firm bought a controlling stake in the French coachbuilder last year.

Singh said. "We feel that Heuliez is ready to design and produce real electric vehicles today and sell them under their own brand."

Heuliez presented three electric vehicles during the Paris auto show earlier this month. (See box, top right)

At least one of these cars could be on sale in Europe starting in 2009. "We want to take Heuliez from its home market of France into Europe and then to the rest of the world," Singh said.

Dealer network

With initial sales focused on public tenders from local and regional governments, Singh says that the lack of branded dealerships will not be a problem.

Heuliez plans to establish a limited distribution network to target government institutions, while a stand-alone dealer network for sales to the public "will come after," Singh said.

Cars destined for European markets will be produced at Heuliez's factory in Cerizay, western France, while those for Asian markets will be built in India, Singh said.

The objective is to produce at least 5,000 electric cars a year beginning in April 2009; 15,000 annually in 2010; and

ing in 2014.

Singh is confident that Argentum's Indian management can help Heuliez bring down the price of its future battery-operated cars. "Electric vehicles will never have mass reach unless we make them cost-effective, and there India has a real role to play," Singh said.

Argentum will help Heuliez "by providing some of the components and some of the design and engineering out of India," Singh said.

Transmissions, suspensions and other mechanical pieces are among those most likely to be sourced in India.

Heuliez is discussing battery production with a number of suppliers. "We intend to find the lowest cost and the most reliable source whether it is in India or in Europe," Singh said.

Singh said he was "inspired" by the automotive industry success that Indian tycoon Ratan Tata has had in recent years. He predicted that more Indian companies will seek acquisitions in Europe.

"The Indians need access to [European] markets and they need access to technology," he said. "We're coming from an India that is very different from four or five years ago and we have a lot more confi-

Heuliez's plug-in range



The 3-seat Friendly.

Friendly

Three-seat city car developed with funding from the Poitou-Charentes regional government led by 2007 presidential candidate Segolene Royal. Range of 100km to 250km, depending on battery pack. Production start: 2010



The Will is due next year.

Will

Small 5-seat car powered by wheel-mounted electric motors from French tire maker Michelin. Range of 150 km to 400km. Production start: 2009

Pondicherry

Small pickup truck built on platform developed by Argentum. Range of 80km per charge. Production start: 2009

Argentum Motors

Chairman: Ajay Singh, also head of Indian airline SpiceJet

CEO: B.V.R. Subrah, former president of Hyundai India

Backed by: Private equity/hedge fund investors and Indian entrepreneurs

Industrial base: Purchased Daewoo's closed factory in Surajpur, India, in late 2007. The plant once produced the Ceilo, Matiz and Nexia cars. The factory also has engine, transmission production lines, stamping facilities, paint shop and R&D center.

À la Une < Economie < La crise financière

LA CRISE
FINANCIÈRE
[RETOUR]

Fillon promet des mesures "très ambitieuses" pour relancer le secteur

NOUVELOBS.COM | 25.11.2008 | 17:46

1 réaction

"Nous allons prendre des mesures très ambitieuses, y compris des mesures fiscales pour faire en sorte que le marché automobile redémarre", annonce le Premier ministre, soulignant qu'il y a "aujourd'hui 1 million de véhicules en stock chez les constructeurs français", "une situation qu'on n'a pratiquement jamais vue".

François Fillon, le Premier ministre, a promis, mardi 25 novembre, l'annonce imminente de "mesures très ambitieuses" pour relancer le secteur automobile sinistré par la crise mondiale, avançant le chiffre de 1 millions de voitures en stock, "une situation pratiquement jamais vue".



François Fillon (Reuters)

"Nous proposerons dans quelques jours des mesures très ambitieuses pour le secteur automobile", a-t-il dit à l'Assemblée en réponse à Jean-Marc Ayrault, le chef des députés PS, qui le pressait d'annoncer un plan de relance.

Développer les modèles hybrides

"Il y a aujourd'hui 1 million de véhicules en stock chez les constructeurs français", a souligné François Fillon, évoquant "une situation qu'on n'a pratiquement jamais vue".

"Nous allons prendre des mesures, y compris des mesures fiscales pour faire en sorte que le marché automobile redémarre", a-t-il indiqué.

Il y aura "des mesures fiscales coordonnées qui devront relancer l'achat de véhicules neufs", a-t-il précisé un peu plus tard devant le Congrès des maires de France.

L'Etat, a-t-il ajouté, va aussi "investir sur l'industrie automobile pour qu'elle soit en mesure de produire dans un deuxième temps les véhicules du futur, les véhicules de demain, électriques, hybrides qui nous permettront d'être en bonne position sur les marchés internationaux".

Vers un plan européen

Le quotidien *Les Echos* a par ailleurs affirmé lundi que le gouvernement français étudiait la création d'un fonds de soutien de l'automobile, qui serait abondé par le Fonds stratégique d'investissement (FSI) annoncé la semaine dernière par Nicolas Sarkozy.

Le chef du gouvernement a également réaffirmé à l'Assemblée qu'il fallait "un plan de relance massif en Europe".

Luc CHATEL – HEULIEZ AUTO – FSI - FMEA – TREVES

Le 30 septembre 2008, visite du Secrétaire d'Etat à l'Industrie Luc CHATEL et de ses Conseillers de BERCY avec la Presse à CERIZAY chez HEULIEZ AUTO CERIZAY pour parrainer la vente du Groupe Henri HEULIEZ (société stratégique française en Voitures Electriques) au groupe indien ARGENTUM en présence de son Président Ajay SINGH – présentation des Prototypes de Voitures Electriques HEULIEZ et des Prototypes de Cabriolets (750 brevets).

Entre octobre 2007 et avril 2009, les services de BERCY connaissent parfaitement la situation financière d'HEULIEZ qui est en procédure de sauvegarde suite à la **Décision de PSA** de passer la commande de la Peugeot RCZ à plus de 100 par jour à la Société MAGNA en Autriche à la place de HEULIEZ AUTO CERIZAY qui était moins chère de 15%

Décision délibérée prise par Gilles MICHEL Dr GI de PSA à l'époque

Dès la création du **Fonds Stratégique Industriel FSI** et de sa filiale le **Fonds de Modernisation des Equipements Automobiles FMEA**, fin 2008 HEULIEZ a déposé son dossier et demandé des rendez-vous urgents.

Il y a eu seulement 2 entretiens de Paul QUEVEAU, Président du Directoire HEULIEZ AUTO le 17 février 2009 avec le Directeur Général du FMEA Hervé Guyot ancien Directeur des achats de PSA Peugeot Citroën qui répond "NON" immédiatement, et le 24 février 2009 avec le Directeur Général du FSI Gilles Michel ancien Directeur Général en 2008 de PSA Peugeot Citroën 1 heure d'entretien et qui va réfléchir !

Le 25 février 2009, après 1 mois d'analyses, TREVES fabricant de Tapis et Insonorisations Automobiles reçoit une aide immédiate :

de 50 millions € de la part du FMEA sans aucune condition suspensive.

Luc CHATEL, secrétaire d'Etat à l'Industrie :

"se félicite de cette décision pour sauver des emplois dans l'automobile".

Le 16 mars 2009, après 2 mois et demi d'analyses sans visite d'HEULIEZ, lettre du Directeur Général du FSI signée Gilles MICHEL pour dire "NON" à la demande d'HEULIEZ AUTO d'Aide en capital.

Le 17 mars 2009, rendez-vous à BERCY de Gérard et Paul QUEVEAU avec Luc CHATEL qui annonce un Audit MAC KINSEY à CERIZAY le 20 mars 2009 pour étudier HEULIEZ.

Le 24 mars 2009, le Secrétaire d'Etat Luc CHATEL en conférence de Presse à BERCY en présence de Gilles Michel, Directeur Général FSI, déclare :

"le gouvernement aidera HEULIEZ pour 10 millions € seulement, sous 3 conditions"

Luc CHATEL sait que ses conditions sont irréalisables

1°/ qu'HEULIEZ ait un projet industriel en Voitures Electriques

Rappel : Luc CHATEL est venu chez HEULIEZ le 30 septembre 2008 voir les protos et connaît parfaitement HEULIEZ AUTO CERIZAY

2°/ que la famille HEULIEZ-QUEVEAU réinvestisse dans le projet.

Les 7 sociétés industrielles créées dans le Bocage Vendéen par Henri HEULIEZ et Gérard QUEVEAU ont toujours appartenu à la Société. HEULIEZ de CERIZAY et donc vendu par elle pour réinvestir en machines, en études et brevets à CERIZAY

3°/ que des INVESTISSEURS viennent en complément des 10 millions € du FSI.

HEULIEZ recherche depuis 10 ans des investisseurs avec l'aide de la Banque LAZARD et d'autres Banques d'affaires NOMURA, mais

HEULIEZ AUTO CERIZAY: ETI performante et Exportatrice

Luc CHATEL est d'accord avec eux car depuis 30 années

HEULIEZ AUTO CERIZAY est pratiquement une Filiale de PSA

HEULIEZ AUTO CERIZAY a seulement trouvé comme investisseur en 10 ans de recherche : la Société Indienne ARGENTUM MOTOR.

Cause Principale : La décision de Gilles MICHEL

Directeur Général de PSA Peugeot Citroën

d'éliminer HEULIEZ Automobiles de Cerizay

Le 25 mars 2009, le Secrétaire d'Etat à l'Industrie Luc CHATEL est de nouveau chez HEULIEZ à CERIZAY. Il ne veut pas monter dans le Prototypé électrique FRIENDLY, il ne regarde pas les ordinateurs d'études des Véhicules Electriques.

Il fait un discours devant l'ensemble du personnel HEULIEZ

"HEULIEZ a des difficultés depuis 2007, HEULIEZ n'utilise que 45 personnes sur les Voitures Electriques sur un total de 1000 personnes, il y aura donc un démantèlement d'HEULIEZ et un plan social avec formation financée".

L'Etat est prêt à investir 10 millions € sous les 2 conditions :

1°/ qu'HEULIEZ ait un projet industriel en Voitures Electriques

Rappel : Luc CHATEL est venu chez HEULIEZ le 30 septembre 2008 voir les protos.

2°/ de trouver des INVESTISSEURS

Pas un mot de Luc CHATEL sur les objectifs du GRENELLE de l'ENVIRONNEMENT.

Le but de la visite est d'annoncer le démantèlement d'HEULIEZ AUTO CERIZAY

Gérard et Paul QUEVEAU et le Personnel HEULIEZ AUTO furent scandalisés par un tel discours qui ignore complètement l'histoire d'HEULIEZ AUTO CERIZAY et ses compétences technologiques internationales malgré tous les handicaps financiers subis

par la faute de PSA : 308 RCZ chez Magna Autriche et

RENAULT : Mégane C.C. chez Karmann RFA avec transfert des Brevets C.C. HEULIEZ

SEGOLENE ROYAL présente à CERIZAY le 25 Mars 2009 avec le Secrétaire d'Etat

Luc CHATEL fera un discours devant l'ensemble du personnel en promettant son aide régionale maximum 5 millions € pour qu'HEULIEZ reste leader en Voitures Electriques et aider financièrement à la formation du personnel.

Depuis cette visite à CERIZAY de Luc CHATEL le 25 mars, HEULIEZ est sous enquêtes permanentes techniques de BERCY.

Depuis 2007, HEULIEZ n'a pas arrêté d'investir dans les Etudes et les Prototypes de Voitures Electriques, pour être présent début 2010 en Voitures Electriques du GRENELLE de l'ENVIRONNEMENT sans aucune aide ni emprunt.

Pour TREVES, c'est beaucoup plus facile,

le 25 février 2009, TREVES a obtenu du FMEA 50 millions € sans condition.

Le 10 avril 2009, TREVES fabricant de Tapis et Insonorisations Automobiles annonce à son Comité d'Entreprise 700 licenciements et la fermeture de 2 usines en France.

Le soir du 10 avril, le Secrétaire d'ETAT à l'Industrie Luc CHATEL se précipite à la TV pour déclarer :

"Si le Fonds de l'Etat n'était pas intervenu dans le capital de TREVES, c'était le dépôt de Bilan "

" Cette décision de restructuration de TREVES est logique industriellement "

la direction de TREVES n'a pas tenu à s'exprimer.

Le 10 avril 2009, le Secrétaire d'Etat Luc CHATEL exige toujours

le dépôt de Bilan d'HEULIEZ le 14 avril 2009.

Comment expliquer l'irrationnel industriel et la différence de traitement entre HEULIEZ et TREVES de la part du Secrétaire d'Etat à l'Industrie Luc CHATEL ??

TREVES : Siège Social - 109 rue du Faubourg ST HONORE – PARIS 8°

TREVES est un fournisseur de tapis et insonorisations autos absolument pas stratégique

HEULIEZ AUTO : Siège Social - Bd Georges Pompidou CERIZAY 79 - Poitou-Charentes

HEULIEZ AUTO est leader mondial en Cabriolets Coupés Convertibles (750 brevets) et fournisseurs de modules de sièges pour FORD et RENAULT et donc éligible au FMEA.

HEULIEZ exporte 80 % de sa production depuis des années et est à la pointe des nouvelles technologies écologiques des Voitures Electriques françaises.

HEULIEZ est leader mondial en Voitures Electriques brevetées :
FRIENDLY – WILL Michelin livrables début 2010 pour respecter les objectifs
du GRENELLE de l'ENVIRONNEMENT : 20 000 VE en 2010.

HEULIEZ veut et doit conserver ses 1000 Employés
et sa structure technologique française.

TREVES avec 50 millions € d'Aide de l'Etat sans condition? licence 700 personnes et ferme
2 usines en France avec l'approbation de Luc CHATEL (TV du 10 avril 2009).

Le Rapport MAC KINSEY du 7 au 10 Avril 2009 sur HEULIEZ AUTO CERIZAY très
favorable à HEULIEZ AUTO CERIZAY ne sera jamais utilisé

Il apparaît avec ces faits que la disparition d'HEULIEZ AUTO CERIZAY est orchestrée .
BERCY connaît la situation exacte d'HEULIEZ AUTO CERIZAY depuis octobre 2007
(sauvegarde).

En éliminant HEULIEZ (associé à Leroy-Sommer – Michelin – E4V) comme chef de file Français
des Voitures Electriques,

le Secrétaire à l'Industrie Luc CHATEL rêve de créer un pôle de VE françaises,

cependant : PSA en pleine réorganisation est lié avec MITSUBISHI

RENAULT est lié avec NISSAN

RENAULT a refusé toute coopération avec DASSAULT – HEULIEZ

DASSAULT a refusé d'investir dans La fabrication série de la CLEANOVA

HEULIEZ a toutes les cartes pour rester leader en Voitures Electriques :

Carrosserie d'avant-garde brevetée, moteurs électriques Leroy-Sommer Poitou-Charentes,

Roues Active Wheel MICHELIN. Projet d'usine de Batteries E4V Li-Ion à Bordeaux,

HEULIEZ doit augmenter son capital.

Le capital d'HEULIEZ est français : famille, IDI malheureusement privatisée, IPO

Le centre de décision d'HEULIEZ est en France, Poitou-Charentes.

Il faut absolument que la France conserve la seule avance qu'elle a dans
l'industrie automobile mondiale :

Les VOITURES ELECTRIQUES 100% FRANCAISES.

*L'intervention de Mr Jean Pierre Raffarin ancien Premier Ministre du Président de la
République Jacques Chirac auprès du nouveau Président de la République Nicolas Sarkozy a
échoué.*

La décision de Luc CHATEL secrétaire d'Etat à l'Industrie est prise .

en juillet 2009 HEULIEZ AUTO CERIZAY sera vendu au Groupe Bernard KRIEF
PDG Louis PETIET. Nouvelle faillite en Juin 2010 et Groupe Bernard KRIEF en Faillite
frauduleuse en 2012 .

En juillet 2010 reprise d'HEULIEZ AUTO CERIZAY par le Groupe BGI Baelen Gaillard
PDG François de GAILLARD , Faillite en Avril 2013 suite aux erreurs stratégiques et
managériales de François de GAILLARD, Ferrailage de la Chaîne de montage et
pas de recherche de Partenaire Constructeurs Automobiles Etrangers Indien , Chinois ,

L'Usine HEULIEZ AUTO CERIZAY était rentable si elle assemblait :

emboutissage-soudure-cataphorèse-peinture-montage des voitures complètes à la cadence de
40 à 200 voitures par jour, ou l'assemblage de Modules complets importants de carrosserie
entre 100 et 1000 par jour

En 30ans HEULIEZ AUTO CERIZAY a assemblé 500.000 voitures de Qualité Mondiale

dont 400.000 pour PSA Peugeot Citroën et plus de 2 millions de Modules complets .

HEULIEZ AUTO CERIZAY est une usine Automobile comme PSA RENNES .

TREVES S.A

RCS Paris B 562 011 452

TREVES n'est pas encore mise en avant !

Référez votre société sur Google et Annuaire.com dès maintenant.

S'INSCRIRE**Achat de documents**
Comptes bilans statuts**Paiement garanti**
Assurez ce client**Velle entreprise NEW**
Surveiller la société**Cartographie Premium**
Réseau entre les dirigeants**Analyses de solvabilité**
Score, Analyses, Enquêtes**Identité complète****11 Bilans gratuits** **Commentaires****Comptes Sociaux 2008-2007****Acheter ce bilan**

	Au 31-12-2008 12 mois - EU	Au 31-12-2007 12 mois - EU
Actif		
Actif immobilisé	30.900.000	40.000.000
- Actif incorporel	8.100.000	8.000.000
- Actif corporel	3.800.000	3.000.000
- Actif financier	18.900.000	29.000.000
Actif circulant	245.900.000	305.000.000
- Stocks	0	1.000.000
- Créances	242.300.000	297.000.000
- Disponibilités	1.600.000	1.000.000
Cpte rég. actif	3.400.000	5.000.000
Total actif	280.200.000	351.000.000

	Au 31-12-2008 12 mois - EU	Au 31-12-2007 12 mois - EU
Passif		
Capitaux propres	- 3.000.000	80.000.000
Provisions	88.200.000	42.000.000
Dettes	194.000.000	225.000.000
- Financières	98.200.000	98.000.000
- Fournisseurs	85.200.000	113.000.000
- Fiscales et sociales	4.400.000	5.000.000
- Autres dettes	6.200.000	8.000.000
Cpte rég. passif	1.000.000	3.000.000
Total passif	280.200.000	351.000.000

	Au 31-12-2008 12 mois - EU	Au 31-12-2007 12 mois - EU
Compte de résultat		
Chiffre d'affaires	355.300.000	425.000.000
- Dont export	84.100.000	13.000.000
Production	38.300.000	37.000.000
Valeur ajoutée	13.400.000	29.000.000
EBE	3.200.000	19.000.000
Résultat d'exploitation	800.000	16.000.000
RCAI	- 81.500.000	28.000.000
Résultat net	- 82.900.000	- 2.000.000
Effectif moyen	41	39

RAPPORT ANNUEL 2008

FONDS PROPRES

Consolidés

GROUPE Henri HEULIEZ

au 31 décembre 2008

+ 28 Millions d' €.

TRÈVES S.A. - 3 Millions d' €.

RAPPORT ANNUEL 2008

Fidélité d'Heuliez aux consignes gouvernementales

Accords ARGENTUM CEO Ajay SINGH - HEULIEZ Automobiles PdG Gérard QUÉVEAU

- HEULIEZ après la sauvegarde oct. 2007
HEULIEZ 3ème membre du C.C.F.A.
13 Août 2008 Accord définitif ARGENTUM – HEULIEZ
Ajay SINGH CEO ARGENTUM
Accord du Tribunal de Commerce
Accord C.D.C. pour 5 millions € obligations convertibles
Sortie de Sauvegarde du Groupe Henri HEULIEZ
25 Sept. 2008 Assemblées et Conseils Groupe Henri HEULIEZ
Gérard QUÉVEAU en retraite
Ajay SINGH Président d'HEULIEZ
30 Sept. 2008 Visite chez Heuliez des 2 secrétaires d'État
Luc CHATEL : Industrie
Hubert FALCO : Agence du territoire
Présentation des 2 Prototypes HEULIEZ Electric
La FRIENDLY – La Will (Michelin)
28 Nov. 2008 Mondial de l'Auto - Paris
24 Oct. 2008 Lettre du Président de la République Nicolas SARKOZY

CRISE FINANCIÈRE MONDIALE

Création par l'ÉTAT du f.s.i. et du f.m.e.a. Déc. 2008

- 20 Janv. 2009 États généraux de l'Automobile
9 Févr. 2009 Pacte Automobile Élysée – Renault et PSA (Aide 3 milliards € chacun)
Févr. 2009 demande au f.m.e.a. Aucune aide pour HEULIEZ
16 Mars 2009 Refus d'aide du f.s.i.
Lettre de Gilles MICHEL Dr GI f.s.i., avec l'accord de Luc CHATEL,
Secrétaire à l'Industrie du Gouvernement Sarkozy-Fillon
Conférence de Presse BERCY du 24 Mars 2009
2 Avr. 2009 Début du rapport Mac-Kinsey
10 Avr. 2009 Lettre HEULIEZ à tous les Ministères et Secrétaires d'État
30 Juin 2009 Le rapport Mac-Kinsey sur HEULIEZ pas payé par :
Secrétariat d'état à l'industrie
Le f.s.i.

Responsabilité de Gilles MICHEL Dr GI du f.s.i. et du f.m.e.a. et de Luc CHATEL, Secrétaire à l'Industrie

- 23 Avr. 2009 HEULIEZ en règlement judiciaire
30 Juil. 2009 HEULIEZ en liquidation judiciaire

FIN d'HEULIEZ Automobiles, unique Carrossier Français
de Cabriolets Coupés Convertibles et Véhicules Électriques

RAPPORT ANNUEL 2008

Le **f. m. e. a.**

Directeur Général Hervé GUYOT

ancien Directeur des Achats PSA 1998-2004

ancien Adjoint de Gilles MICHEL D' G' PSA 2002-2007

a aidé Trèves
fabricant de Tapis de Voitures
à hauteur de 55 Millions €

(décision prise en 15 jours)

HEULIEZ

(750 Brevets)

11 Brevets sur la Renault Mégane CC

5 Brevets sur les PEUGEOT 206 C.C.
PEUGEOT 207 C.C.

Premier fabricant Français de modules
pour cabriolets et coupés convertibles.

HEULIEZ : AUCUNE AIDE

La crise financière mondiale avait stoppé fin 2008 l'accord signé avec le Groupe Indien ARGENTUM (Président AJAY SINGH)

Gilles MICHEL a refusé catégoriquement de trouver un relai financier pour la SA GROUPE Henri HEULIEZ

Il est à noter la rapidité des décisions sans appel de Gilles MICHEL
Directeur Général du f.s.i. le 16 Mars 2009
et sans consultation de son Président et du Conseil d'administration du f.s.i.

La Société Mère CPH qui dictait depuis des décennies la Direction et la Stratégie de la SA GROUPE Henri HEULIEZ et de sa filiale HEULIEZ AUTOMOBILES a donc été contrainte de se retirer

Les anciens actionnaires de la Société CPH ont pris en 2009 la noble décision de ne pas attaquer Gilles MICHEL afin de ne pas gêner la reconversion de l'Usine HEULIEZ de CERIZAY

Le site HEULIEZ de Cerizay a été confié ensuite à différents spéculateurs suivis de dépôt de bilan.
Les chaînes de montage automobile ont été démontées (2011).

HEULIEZ Automobiles qui avait produit plus de 500.000 voitures pour PSA Peugeot Citroën avec un partenariat de 50 années ne fait plus partie du Paysage Industriel Français Technologique, Exportateur et créateur d'emplois par la Décision unilatérale de Gilles MICHEL

En 2016 la balance extérieure Automobile Française est en déficit chronique de 10 Milliards €

HEULIEZ et le F.S.I.

M. Gilles MICHEL, Directeur Général du FSI vient de refuser à HEULIEZ toute aide financière (lettre du 16 Mars 2009) pour le lancement en série de ses 2 voitures 100 % électriques en 2010 :

- Le **HEULIEZ Electric WILL** : 5 places – 200 km d'autonomie à roues Active-Wheel MICHELIN brevetées, ou utilitaire de 3 m³ (La Poste).
10 prototypes Agiwhyl financés par OSEO et prototypes Forewheel – CEA : batteries françaises li-ion phosphate de fer.
- Le **HEULIEZ Electric FRIENDLY** (12 brevets HEULIEZ) : 4 places – 2,80 m – 250 km d'autonomie à moteur électrique LEROY-SOMER (AUTOLIB) ou utilitaire 1,5 m³ (La Poste) aux normes de crash autoroutières (Normes M1).

Ces 2 voitures HEULIEZ Electric sont exportables à plus de 70 % et sont très en avance sur leurs concurrents étrangers.

M. Gilles MICHEL, Directeur Général du FSI, et son Comité ont pris cette décision sans jamais avoir visité HEULIEZ, son Bureau d'Etudes et ses usines malgré de nombreuses invitations, et sans avoir analysé techniquement les 2 prototypes **HEULIEZ Electric WILL (MICHELIN)** et **FRIENDLY**.

Rappel des Relations entre le Groupe Henri HEULIEZ et M. Gilles MICHEL

- de 2002 à 2007 : M. Gilles MICHEL, Directeur Général des Etudes et Achats de PSA Peugeot Citroën
- de 2007 à fin 2008 : Membre du Directoire PSA et Directeur Général de Citroën
- en Décembre 2008 : Directeur Général du Fonds Stratégique d'Investissement.

De 1994 à 2002 : Le Centre Technique et Après-Vente des voitures électriques PSA Peugeot Citroën était implanté à CERIZAY.

2002 : Arrêt de toute commercialisation de véhicules 100 % électriques Peugeot ou Citroën (6500 Citroën AX et Saxo et Peugeot 106 fabriquées par HEULIEZ), et arrêt de toutes les études sur les véhicules électriques PSA Peugeot Citroën.
M. Gilles MICHEL, Directeur Etudes et Achats PSA Peugeot Citroën a toujours considéré que les véhicules 100 % électriques n'avaient pas d'avenir.

Septembre 2007 : M. Gilles MICHEL, Directoire de PSA Peugeot Citroën, et le Directeur des Achats de PSA décident de commander à MAGNA (carrossier Autrichien) la fabrication complète du Coupé Peugeot 308 RCZ pour plus de 100 voitures/jour à partir de 2009, malgré les interventions répétées de M. Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux Transports, et de la Direction de l'Aménagement du Territoire, M. Laurent FISCUS, auprès de PSA Peugeot Citroën.

26 Octobre 2007 : Cette décision a eu pour conséquence immédiate de mettre le Groupe Henri HEULIEZ en procédure de sauvegarde.
A cette date, HEULIEZ, qui coopère avec PSA Peugeot Citroën depuis 50 années (études, proto, poids lourds, ambulances, emboutissage) avait produit en qualité mondiale reconnue : 450 000 voitures complètes et 370 000 modules toit-coffre du Coupé Convertible PEUGEOT 206 CC de conception HEULIEZ.

2008 : M. Gilles MICHEL, Directoire PSA et Directeur Général de Citroën, décide de stopper le projet de fabrication en série du Cabriolet Citroën C5 "Airscape" (présenté au Salon de Francfort en Septembre 2007). Ce prototype de Cabriolet avait été étudié par HEULIEZ avec 7 brevets RETRACTOP-HEULIEZ (HARD-SOFT).

Cette décision est d'ailleurs très pénalisante pour Citroën et l'exportation de la FRANCE, car dans cette gamme de véhicules, les concurrents Allemands ont tous des Cabriolets : Mercedes CLK – Cabriolet Audi A4 et BMW 3 (1 Cabriolet toile et 1 CC).

Fin 2008 /) M. Gilles MICHEL est encore au Directoire de PSA Peugeot Citroën.

Début 2009) PSA décide de sous-traiter les futures voitures électriques Peugeot et Citroën à Mitsubishi en baillant la voiture électrique Mitsubishi "i-MiEV" fabriquée au Japon – lancement en France en 2011. Mitsubishi fabrique déjà au Japon 100 % des 4x4 Peugeot et Citroën.

CONCLUSION : En refusant toute aide financière à HEULIEZ (1000 emplois + 1000 emplois induits et sous-traitance), constructeur français, Membre du CCFA, technologique (plus de 750 brevets), exportateur à plus de 70 % de sa production depuis des décennies, M. Gilles MICHEL, Directeur Général du FSI, défend les intérêts financiers de PSA Peugeot Citroën au détriment de l'emploi en France et de la balance commerciale française.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE en FRANCE en 2009

PRODUCTION FRANCAISE

2004 : 3 250 000 véhicules 2005 : 3 150 000 véhicules 2006 : 2 750 000 véhicules
2007 : 2 500 000 véhicules 2008 : 2 100 000 véhicules 2009 : moins de 2 000 000 véhicules

En 2008, le déficit automobile français est de plus de 4 milliards d'€, et 2009-2010 seront pire, car les petites voitures françaises, avec aide gouvernementale (primes à la casse et CO₂), sont assemblées à l'étranger, ainsi que plus de 75 % des véhicules utilitaires.

Depuis 2004, chaque année, la production d'automobiles en France baisse de plus de 200 000 voitures par an, ce qui correspond à la fermeture d'une usine de montage tous les 2 ans, plus les usines des sous-traitants. Depuis 1998, retraite de Monsieur Jacques CALVET, Président de PSA, efficace défenseur de l'industrie automobile française, la FRANCE est entrée dans une phase de désindustrialisation, de délocalisation massive, qui va coûter des milliards d'€ à la balance extérieure et des milliers d'emplois dans toute la filière automobile.

VOITURES MOYENNES – HAUT DE GAMME (H1 – H2 – SUV – 4x4)

Les voitures de Segments H1, H2, SUV sont les plus rentables pour les Constructeurs automobiles. Les voitures françaises de ce type sont commercialisées seulement en Europe, faibles cadences et donc peu de rentabilité. Tous leurs concurrents allemands, anglais, suédois, japonais, coréens sans exception vendent ces voitures H1 – H2 – SUV – 4x4 dans le monde entier. Les SUV – 4x4 PSA et RENAULT sont achetés à l'étranger.

LA FRANCE – L'ALLEMAGNE – LES VEHICULES NICHES

Les causes d'une telle situation sont à rechercher dans la stratégie industrielle automobile de la FRANCE par rapport à l'ALLEMAGNE (RFA) en terme de produits.

L'offre de VEHICULES NICHES fabriqués en France est quasi inexistante par rapport à l'Allemagne :

- COUPES SPORT R.F.A. - ALLEMAGNE : 7 - FRANCE : 2 (fab. PSA Autriche - RENAULT Slovaquie)
- CABRIOLETS – C.C. R.F.A. - ALLEMAGNE : 18 - FRANCE : 5 (modules fab. en RFA – Brevets français)
- COUPES 4 PORTES - ALLEMAGNE : 5 - FRANCE : 0
- VOITURES HAUT DE GAMME - ALLEMAGNE : 7 - FRANCE : 0
- 4 X 4 / SUV - ALLEMAGNE : 15 - FRANCE : 3 (fab. PSA Japon/Russie - RENAULT Corée)

Les Constructeurs allemands privilégient l'étude et la fabrication de ces niches rentables, exportables et promises à un bel avenir dans leurs usines en Allemagne.

U.S.A. : ¼ du Marché Mondial

Tous les Constructeurs allemands, japonais et coréens sont présents aux USA.

Les Constructeurs Chinois et Indiens testent actuellement le marché américain.

RENAULT - PEUGEOT - CITROEN sont totalement absents de ce grand marché, le plus rentable, le plus exigeant.

Aux Etats-Unis, l'automobile est indispensable de par la physionomie des villes ; les METROS –

RER – TER – les BUS (à l'exclusion des School-Bus), sont pratiquement inexistants dans les villes américaines.

FRANCE

En FRANCE, malgré la hausse brutale du chômage et du déficit extérieur,

les priorités des 2 Constructeurs français restent les mêmes :

- Fabrication des petites voitures en Europe de l'Est : PSA Tchéquie - Slovaquie – RENAULT : Slovaquie
- Achat de voitures niches complètes à l'étranger :
PSA : Japon - Russie (4x4) - Autriche (Coupés) - Japon (voitures électriques)
RENAULT : Slovaquie (Coupés) - Corée (4x4)
- Achat des véhicules utilitaires de PSA : Espagne – Italie – Turquie.
- Achat maximum de composants dans les Pays low-cost au détriment des équipementiers français.
- Incitation permanente auprès des équipementiers afin qu'ils délocalisent leur production.
- Et surtout choix de privilégier les ventes à crédit à taux élevé par leurs filiales financières aidées et garanties par l'Etat, la rentabilité du leasing étant beaucoup plus importante que celle des produits fabriqués.
- Les modes de rémunération (primes) des acheteurs et vendeurs des 2 Constructeurs PSA – RENAULT à fin 2008 démontrent la constance de ces politiques.
- Les Constructeurs français PSA et RENAULT n'ont plus d'image de marque Moyenne et Haute Gammes et ont détruit volontairement depuis 10 ans leur tissu de sous-traitants français, à l'opposé de la politique allemande.

Compte tenu de l'importance de la filière automobile en terme d'emplois industriels et de balance commerciale, le Plan Automobile Français, sous contrôle gouvernemental, est indispensable, accompagné d'une nouvelle stratégie industrielle automobile volontariste.

en **FRANCE**
2009 5 CABRIOLETS



RENAULT



Mégane CC

Toit Karmann RFA
Brevets HEULIEZ



Twingo SLOVENIE

Etudes HEULIEZ



PEUGEOT



207 CC ESPAGNE

Brevets HEULIEZ



308 CC

Toit MAGNA - RFA



CITROËN



Pluriel ESPAGNE

*Les 2 cabriolets fabriqués en France ont des modules
toits fabriqués en Allemagne avec des Brevets HEULIEZ*

2 Cabriolets fabriqués en FRANCE

**en 2017 La FRANCE ne fabrique plus
de Cabriolets et C.C.**



ALLEMAGNE
18 CABRIOLETS



Mercedes



SLK



SL



CLK



SLR UK



BMW 1



BMW 3



BMW CC



BMW 6



Z4 USA



Rolls UK

Volkswagen



EOS



GOLF



Cocc. MEXIQUE



Audi



A3



A5



TT HONGRIE



911



Boxster FINLANDE

12 Cabriolets fabriqués en ALLEMAGNE

HEULIEZ Electric

Constructeur de Véhicules 100 % électriques

- 1980 :** Premiers prototypes Minibus HEULIEZ 100 % électriques.
- 1992 :** Prototype CITELA électrique – Exposition Universelle de SEVILLE.
- Mai 1994 :** Signature du contrat HEULIEZ – PSA pour 30 voitures électriques – 1 équipe/jour (programme gouvernemental de 100 000 voitures électriques).
- 1994 – 2002 :** Production de 6500 voitures 4 places 100 % électriques.
- 1995 :** Prototype PEUGEOT K1.
- 1996 :** Inauguration du Centre Technique PSA Peugeot Citroën de CERIZAY.
- 1999 :** Création d'un Bureau d'Etudes autonome véhicules électriques HEULIEZ au sein du Groupe Henri HEULIEZ.
- 1999 – 2000 :** Programme VEDELIC Poitou-Charentes.
- 26 Septembre 2000 :** Prototype VEDELIC Poitou-Charentes Li-Ion – moteur AC : 205 km de La Rochelle à Poitiers par Jean-Pierre RAFFARIN, Président de la Région Poitou-Charentes.
- Fin 2000 :** Début de la coopération HEULIEZ – DASSAULT.
- 2002 :** Arrêt de toute commercialisation de véhicules 100 % électriques Peugeot ou Citroën (6500 Citroën AX et Saxo et Peugeot 106 fabriquées par HEULIEZ, et arrêt de toutes les études sur les véhicules électriques PSA Peugeot Citroën.
- Avril 2002 :** Création de la Société des Véhicules Electriques SVE (50 % HEULIEZ-50 % DASSAULT)
- 2004 :** 1^{er} prototype CLEANOVA I HEULIEZ – DASSAULT
- 2005 – 2006 :** 30 prototypes CLEANOVA II HEULIEZ – DASSAULT : Programme PREDIT (8 La poste – 8 EDF – 4 ALD – 4 Monaco – 2 St-Etienne – 2 Véolia – 2 Accor) et 6 CLEANOVA III à prolongateur d'autonomie 500 km.
- 2005 – 2006 :** 2 prototypes véhicules amphibies USA Max IV
- Octobre 2006 :** Arrêt de la coopération HEULIEZ – DASSAULT. HEULIEZ se retire de SVE. SVE ne veut pas construire de voitures électriques en série.
- 2007 :** Création d'**HEULIEZ Electric** pour **HEULIEZ Electric FRIENDLY** et **WILL**.
- Juillet–Octobre 2007 :** GRENELLE de L'ENVIRONNEMENT.
- Août 2008 :** Accord financier HEULIEZ – ARGENTUM.
- Septembre 2008 :** Concours Poitou-Charentes de la voiture électrique. 1^{er} : HEULIEZ et son projet **FRIENDLY**
- Octobre 2008 :** Mondial de PARIS : Présentation de 3 modèles **HEULIEZ Electric** :
- **HEULIEZ Electric PELICAN** : mini utilitaire 100 % électrique
 - **HEULIEZ Electric WILL** : 5 places – batteries Li-ion, équipé de la technologie MICHELIN à roues "Active Wheel" brevetées – Utilitaire 3m³.
 - **HEULIEZ Electric FRIENDLY** : 2,80 m – 4 places – 500 kg ou en utilitaire 1,5 m³
- 12 brevets HEULIEZ – Autonomie : 100 – 180 – 250 km – Batteries Li-ion.
- Novembre 2008 :** Commande et production série du mini utilitaire **HEULIEZ Electric PELICAN**.
- Décembre 2008 :** 1^{er} prototype Coupé MINDSET électrique suisse.
- Janvier 2009 :** Etats Généraux de l'Automobile.
- Mars 2009 :** Prototype électrique BETTER PLACE (Israël – Danemark).
- 2009 :** 10 prototypes **HEULIEZ Electric Agiwhy!** MICHELIN (OSEO) et prototypes **Forewheel** MICHELIN : Batteries françaises li-ion phosphate de fer CEA. Fin des études – tests – outillages d'**HEULIEZ Electric FRIENDLY**.
- Janvier 2010 :** Démarrage série d'**HEULIEZ Electric FRIENDLY** (5000 voitures minimum en 2010).
- 2010 :** Véhicules série **HEULIEZ Electric WILL** (technologies roues MICHELIN)
- 2011 – 2012 :** 50 000 voitures **HEULIEZ Electric (PELICAN – FRIENDLY – WILL)** et voitures électriques en sous-traitance (MINDSET).



États Généraux **de l'AUTOMOBILE**

www.etatsgenerauxdelautomobile.com

BERCY > 20 JANVIER 2009

RAPPORT ANNUEL 2008

États Généraux de l'**AUTOMOBILE**

BERCY Le 20 janvier 2009

Comité pour l'avenir de l'Automobile

HEULIEZ **Electric**

Premier constructeur Français
de Voitures Électriques (depuis 1994)

EXCLUS du Comité !

(malgré les demandes auprès
du secrétariat d'état à l'industrie)



Gerard Queveau/HEULIEZ
12/01/2009 16:25

A sp-chatel@cabinets.finances.gouv.fr
cc
ccc
Objet Demande de rendez-vous

à Monsieur Luc CHATEL, Secrétaire d'Etat chargé de l'Industrie et de la Consommation, Porte-Parole du Gouvernement

Monsieur le Ministre,

Vous nous avez fait l'honneur de visiter HEULIEZ le 30 septembre 2008.

Le Groupe Henri HEULIEZ (plus que centenaire) a déposé 750 brevets, spécialiste des Coupés Convertibles (les modules 206 CC produits à 370 000 exemplaires), sous-traitant automobile, aéronautique et poids lourds,

et HEULIEZ Electric :

- 1980 : premier prototype électrique
- 1994 à 2002 : production de 6 500 voitures 100 % électriques
- 2005 à 2006 : 40 prototypes Cleanova (PREDIT)
- 2007 : décision de créer la marque HEULIEZ Electric
- Mondial 2008 : présentation des modèles 100 % électriques que vous connaissez :
 - . *Friendly Heuliez* (moteur Leroy-Somer)
 - . *Will Heuliez* (en coopération avec Michelin et France Telecom)
- Fin 2009 : Lancement en série de la *Friendly Heuliez*.
- 2010 : Lancement en série de la *Will Heuliez*.

HEULIEZ n'est pas dans le Comité Stratégique pour l'avenir de l'automobile.

Monsieur le Ministre, j'aimerais vous rencontrer 1/2 heure pour vous livrer mes réflexions sur l'avenir de l'Industrie automobile en France, en complément de ma lettre du 23 avril 2008.

Merci.

Avec mes respectueux sentiments,

Gérard QUEVEAU

Tél. 05.49.81.32.07

Discours du Premier ministre aux Etats généraux de l'automobile

Messieurs les ministres,
Monsieur le commissaire européen
Monsieur le président de l'Association des constructeurs européens d'automobiles,
Mesdames et Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs les directeurs,
Mesdames et Messieurs,

Je voudrais, si vous me le permettez, commencer, par vous adresser mes meilleurs vœux, et au fond, à travers vous, les adresser à toute la filière automobile et à ses 2,5 millions de collaborateurs.

Nous avons, ensemble, un double devoir. D'abord le devoir de tenir sous le choc de cette crise mais en même temps, le devoir de préparer l'avenir en accélérant les mutations qui feront de la France un pays plus fort et un pays plus dynamique.

Depuis des années, la mondialisation transforme en profondeur la structure de l'économie mondiale. Et nous avons décidé, depuis 2007, sous l'autorité du président de la République, après avoir accumulé tellement de retards face à cette transformation, de faire le choix de l'adaptation. Et en 18 mois, nous avons déjà accompli un effort de réforme considérable.

Mais aujourd'hui, la crise nous impose un nouveau sursaut. Toute la stratégie du Gouvernement est destinée à en créer les conditions optimales. Et parmi ces conditions, il y a le choix de booster l'innovation, d'accroître notre compétitivité et de soutenir nos industries stratégiques.

Je crois que Luc Chatel l'a rappelé il y a quelques instants, au cœur de ces industries stratégiques, il y a la filière automobile. Elle est cruciale pour l'économie française.
C'est le travail d'un Français sur dix.
C'est une excellence technologique au niveau mondial.
C'est un siècle de tradition et de performance industrielle.
C'est un creuset d'innovation pour toute l'économie.

Et j'ai envie d'ajouter, c'est aussi, et c'est valable naturellement dans tous les pays européens et partout dans le monde, c'est un symbole de liberté, l'automobile, sur lequel personne ne voudra jamais revenir, à juste titre.

Bref, c'est un secteur qui a un avenir. Et cet avenir nous voulons le protéger et lui donner une nouvelle impulsion.

Le secteur automobile se trouve confronté aux difficultés les plus sérieuses de son histoire.

Un excédent commercial automobile totalement gommé en 4 ans.

Une crise économique mondiale qui nous frappe de plein fouet et qui est susceptible de balayer nos fleurons industriels.

Et j'y ajoute un défi, qui - crise ou pas crise - nous commande d'adapter nos politiques : celui du développement durable et de l'épuisement programmé des ressources pétrolières.

Face à cette situation, il faut que nous soyons capables d'éviter quatre écueils.

Le premier écueil, se serait celui du laisser-faire.

Au fond, cela consisterait à dire que la crise c'est une séquence de "destruction créatrice", qui ne dépasse pas le fonctionnement normal de l'économie et que donc, c'est aux industriels de s'adapter. Je pense que nous sommes en face d'une crise qui n'est pas une séquence de destruction créatrice. Nous sommes en face d'une crise qui dépasse largement le fonctionnement normal de l'économie de marché par son ampleur, par sa rapidité, par son absence de cohérence industrielle, par son caractère systémique.

Nous sommes bien en face de circonstances exceptionnelles qui légitiment la mobilisation de tous, et donc celle des pouvoirs publics.

Le deuxième écueil, qui justifie largement la réunion d'aujourd'hui, consisterait à réagir dans l'improvisation et en ordre dispersé.

Cela fait plusieurs années que la filière automobile est malmenée par la mondialisation. La crise vient ajouter, en réalité, à cet état de fait.

Nul ne peut croire que dans cette épreuve, l'un sera sauvé contre l'autre. Nul ne peut escompter sans sortir seul. Il faut que tous les acteurs de la filière soient associés à l'effort général !

Troisième écueil : il consisterait à rester focalisés sur le court terme.

Si nous répondons à la crise au coup par coup, sans penser l'avenir à long terme de la filière, alors nous nous

exposons à un retour de bâton extrêmement brutal.

Il faut permettre à notre industrie automobile de se transformer maintenant pour pouvoir se relancer de façon durable. Vous devez être en mesure de prendre le prochain virage industriel en tête de la course. Ce prochain virage industriel, c'est celui du véhicule propre, voire, à terme, du véhicule 100 % automatisé et 100 % recyclable...

Enfin le quatrième écueil, ce serait de vouloir mobiliser les moyens publics et les ressources de la Nation sans aucune contrepartie et sans aucun contrôle.

Parce que, je le dis, la Nation ne peut pas être appelée à la rescousse sans condition.

Ces quatre écueils, Mesdames et Messieurs, je pense que les états généraux de l'Automobile peuvent nous permettre de les éviter.

Ils constituent une nouveauté dans notre manière de faire face à la crise. Je pense que c'est une des rares fois ou une des premières fois où, face à une crise, avant de prendre des décisions extrêmement importantes pour l'avenir d'une filière, on fait ensemble ce travail de concertation.

Je veux remercier Luc Chatel et toutes ses équipes de les avoir organisés dans un délai record.

Et je veux vous dire, naturellement, que ce sont vos travaux qui vont nourrir les décisions du Gouvernement qui vont être annoncées dans les prochains jours.

Alors, on ne part pas de rien. On a pris déjà un certain nombre de mesures d'urgence.

D'abord, il y a eu le bonus-malus mis en place depuis un an, et qui avait permis au marché français de se maintenir en 2008, alors que le marché européen dans son ensemble décrochait.

Aujourd'hui, le financement des filiales bancaires de Renault et de PSA, à hauteur de 500 millions d'euros chacune, et l'augmentation de la prime à la casse en décembre 2008, ont permis d'enregistrer des résultats encourageants : le marché français a mieux résisté que d'autre en Europe. Nous avons réussi à ne pas tarir la pompe de la demande. Et je crois que les commandes de véhicules ont augmenté de façon importante en décembre pour PSA comme pour Renault.

Dans le cadre de la loi de Finances pour la relance, qui est en discussion, cher Patrick Devedjian, au Sénat cette semaine, nous allons assouplir encore les conditions d'accès des filiales bancaires de Renault et de Peugeot au dispositif de refinancement public qui a été mis en place avec la société de financement de l'économie française.

Autre mesure d'urgence, qui va faire l'objet d'une signature dans quelques instants, c'est le fonds d'investissement sectoriel automobile de 300 millions d'euros, dont l'objectif est de renforcer les équipementiers stratégiques et de faire émerger des acteurs de taille européenne ou mondiale.

Ce fonds commencera à intervenir dès la fin du mois. Je disais tout à l'heure que nous allons signer un protocole d'accord entre Renault, PSA et le Fonds stratégique d'investissement.

Notre ambition, c'est de reproduire, pour l'automobile, le succès enregistré dans la consolidation de la filière aéronautique l'année dernière grâce à la mise en place d'un fonds du même type.

Ces mesures sectorielles s'ajoutent naturellement aux mesures transversales, notamment celles destinées au **financement des PME.**

Le gouvernement mobilise donc la plupart des leviers d'actions qui sont à sa disposition dès maintenant tout en disant clairement qu'il va falloir aller plus loin, compte tenu de la gravité, de l'ampleur, du caractère exceptionnel de cette crise.

C'est le sens des travaux que vous allez conduire tout au long de cette journée.

Et c'est aussi dans ce sens que nous nous mobilisons à l'échelle européenne. Aucune réponse ne sera complète si elle n'est pas totalement coordonnée à l'échelon de l'Union européenne.

Nous sommes donc décidés à promouvoir une action concertée avec la Commission européenne, notamment sur la question cruciale, de l'accès aux liquidités. J'espère que nous allons pouvoir aboutir rapidement sur ce sujet.

Je vais dire les choses très simplement : ou bien le système bancaire finance normalement l'industrie automobile. "Normalement", cela veut dire à des conditions de taux qui soient normales et avec des volumes qui correspondent aux besoins de cette industrie, et alors, tout va bien.

Mais enfin, je ne me fais pas beaucoup d'illusions, cela fait déjà, Monsieur Ghosn, près de deux mois que vous êtes venu me voir pour me dire que le système était bloqué, je constate qu'il ne se débloque pas. Et franchement, on ne va attendre encore trois mois pour savoir si ce système se débloque.

Deuxième solution, la Banque centrale européenne fait ce que fait la Banque centrale des Etats-Unis.

On me dit que ce n'est pas possible, qu'il y a des tas de raisons pour que ce ne soit pas possible. Très bien, alors à ce moment-là, ce sont les Etats qui vont faire. Ils vont le faire naturellement en coordination avec l'Union européenne, et nous attendons de ce point de vue, que la Commission se prononce. Mais je dis tout de suite qu'on ne va attendre trois mois. On ne va pas reproduire ce qui s'est passé pour le plan de financement des

banques. Quand il y a un incendie, quand il y a une urgence, il faut agir et il y a un moment où la doctrine est très intéressante, mais où la doctrine ne permet pas de sauver le malade.

Et en l'occurrence, je vous le dis, et je pense que tous les gouvernements européens partagent cette opinion, nous n'attendons pas ! Il y a une urgence, nous avons besoin d'une réponse massive, s'agissant du financement de la filière automobile.

Notre défi, je veux à nouveau insister là-dessus, ce n'est pas seulement de limiter l'impact de la crise, c'est de donner un avenir à filière automobile, et pour cela il faut se projeter dès à présent dans le monde demain, et accélérer les évolutions nécessaires.

Avec la mondialisation, la dégradation de la compétitivité relative de l'industrie automobile française est une réalité. Si nous n'avons pas le courage de regarder cette vérité en face, alors nous allons commettre une erreur historique.

Des restructurations importantes sont nécessaires pour restaurer la compétitivité des équipementiers et des sous-traitants. C'est une condition vitale pour que la filière se consolide et pour que notre industrie reparte sur de nouvelles bases.

C'est donc une culture d'anticipation collective des évolutions de la filière que nous devons développer.

La charte automobile, qui a été signée l'été dernier entre les représentants du secteur, les entreprises et l'Etat, est un bon outil.

Il faut l'utiliser, il faut la décliner au plus proche du terrain.

Notre priorité permanente, c'est d'anticiper les mutations, c'est de former les personnels aux nouveaux besoins. C'est à ce travail, à ces objectifs sur lesquels nous sommes mobilisés.

Il faut aussi que les relations au sein de la filière repartent sur de bonnes bases.

Une stratégie d'achat de la part des constructeurs qui serait fondée sur la recherche quasi exclusive des coûts les plus bas, ça n'est pas durable !

Le profit de court terme est rarement compatible avec la compétitivité de long terme.

Et de ce point de vue, j'appelle chacun à tirer les enseignements de la crise financière que l'on vient de connaître. Il y a bien un rapport entre la recherche d'un profit à court terme excessif et puis la crise que l'on vient de connaître. Ce qui est valable pour l'industrie financière l'est aussi pour l'industrie automobile. Et j'appelle à la véritable refondation du pacte automobile entre les constructeurs et l'ensemble de la chaîne, en amont et en aval. Cette refondation est nécessaire à la survie de la sous-traitance sur notre territoire. Elle l'est aussi à la compétitivité de l'ensemble de la filière, constructeurs compris, sur le long terme.

Enfin, il serait suicidaire que l'effort d'innovation fasse les frais de la crise. L'industrie automobile européenne est bien placée dans la course au véhicule du futur. Eh bien cette place, il faut la renforcer.

Un plan de soutien au développement du véhicule décarboné, doté notamment de 400 millions d'euros pour la recherche a été élaboré par le Gouvernement.

La réforme du crédit impôt recherche a permis de multiplier par trois l'effort public à la R&D privée.

Les pôles de compétitivité ont permis de faire évoluer les comportements en favorisant la mutualisation des efforts de recherche.

Et les premières briques du plan "véhicule décarboné" ont été mises en place.

Les pouvoirs publics ont donc pris leurs responsabilités. La réponse à ces initiatives ne peut pas être, "on prend et on délocalise". Il faut maintenant que les industriels prennent aussi leurs responsabilités et saisissent les opportunités qui s'ouvrent.

J'attends beaucoup, de ce point de vue, des travaux que vous allez conduire. Je souhaite qu'ils enrichissent les principes qui vont guider l'action du Gouvernement. Et je voudrais simplement évoquer, pour terminer, ces principes.

Le premier : la filière automobile ne se résume pas aux constructeurs. Nous devons trouver des réponses qui soient adaptées à chaque maillon de la chaîne, et notamment aux maillons les plus stratégiques.

Deuxième principe : pas d'effort de l'Etat sans engagements des constructeurs. Notre effort en faveur des constructeurs va être massif ; de quoi parle-t-on ? De sommes qui sont de l'ordre de 5 ou 6 milliards d'euros. Nous attendons donc, en contrepartie, que leurs engagements soient exemplaires, tant sur les volumes de production en France, qu'en termes de relation vis-à-vis de la chaîne de la sous-traitance.

Il n'est pas question, je le dis très simplement, mais très fermement, que l'Etat vienne en aide à un constructeur qui déciderait purement et simplement de fermer un ou des sites de production en France.

Ces états généraux, Mesdames et Messieurs, doivent être le prétexte à une refondation de la filière. Dans l'urgence, nous devons nous rassembler et innover. Une part de l'intérêt national est en jeu. Ceux qui croient que la crise sera passagère et que tout pourra reprendre comme avant, sous-estiment les ruptures qui sont en train

de s'annoncer. Et ceux qui croient pouvoir faire cavalier seul, seront, tôt ou tard, à un moment, rattrapés par la crise.

La France ne laissera pas tomber son industrie automobile, mais cette industrie doit, en retour, faire preuve d'une grande responsabilité.

Voilà mesdames et messieurs, ce que je souhaitais vous dire pour ouvrir vos travaux.

Je pense que cette journée va être une occasion décisive pour tracer les contours d'un nouveau départ pour l'industrie automobile française. Au fond, on est en train de tirer les enseignements des erreurs du passé. Il y a eu des époques où on considérait que quand un secteur industriel était en difficulté, après tout, c'était normal, c'était un phénomène historique, l'avenir des pays développés, c'était un avenir sans industrie. Je me souviens même d'un grand chef d'entreprise qui avait parlé des grandes entreprises sans usines. La vérité, on a vu que c'était évidemment tout le contraire, que les pays développés avaient un besoin crucial de maintenir une force de production, de maintenir une industrie puissante. Quand il n'y a pas d'industrie, il n'y a aucune chance de maintenir ensuite les autres secteurs de l'activité. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de réagir différemment de ce que nous avons fait dans les crises précédentes.

Je compte naturellement sur vous, sur votre mobilisation, sur votre inventivité, sur votre sens des responsabilités, parce que je crois que c'est un même sentiment d'urgence qui nous presse, et c'est donc une même volonté d'agir qui nous guide.



**Allocution de Monsieur Luc CHATEL,
Secrétaire d'Etat chargé de l'Industrie et de la Consommation
Porte Parole du Gouvernement**

**Etats Généraux de l'Automobile
Mardi 20 janvier 2009**

39 bis

Les Etats généraux de l'automobile portent un véritable espoir pour l'ensemble d'une filière. Je voudrais sincèrement vous remercier de votre mobilisation. Je crois que le nombre d'intervenants et la diversité des prises de parole témoignent de l'impatience des uns et des autres à débattre de l'avenir de la filière automobile.

L'enjeu de ces Etats généraux consiste d'abord à réunir des acteurs qui, bien que travaillant dans la même direction, ne se parlent pas toujours. Ils sont parfois concurrents, ont parfois des analyses divergentes. Toutefois, la situation actuelle fait que nous avons véritablement besoin de nous parler et de travailler ensemble pour construire l'avenir de la filière. Notre démarche doit être résolument constructive et collaborative.

Si nous sommes aujourd'hui réunis, c'est sans doute parce que la crise est passée par là. L'automobile traverse une triple crise. Cette crise est d'abord financière. L'ensemble de la filière - constructeurs, mais également équipementiers et sous-traitants - a besoin de se financer. La crise est également celle de la demande. Les besoins des consommateurs changent. Les questions environnementales sont passées par là. Il faut également tenir compte des besoins en sécurité, en praticité et en adaptabilité. Le véhicule souhaité par les consommateurs aujourd'hui n'est pas le même que celui d'il y a quelques années. La place de la voiture dans la société tend à changer. Tout au long de la journée, des économistes et des sociologues viendront nous le dire. Enfin, la crise est celle du modèle économique de l'automobile. La Peugeot 205 ou la Renault 5 avaient cinq ou six concurrentes sur le marché. Aujourd'hui, sur chaque segment de marché, il y a environ vingt à trente concurrents.

La compétition est féroce entre les acteurs. Cette compétition a entraîné des choix industriels tels que des stratégies de délocalisation et de construction à moindre coût, ou une pression naturelle sur les achats et l'ensemble de la filière. La surcapacité industrielle est aujourd'hui évaluée, sur l'ensemble du continent européen, à environ 5 millions de véhicules. Certains chiffres sont terribles : pour la première fois, la balance commerciale du secteur automobile a été négative. En cinq ans, nous avons perdu, sur notre territoire, la fabrication d'un million de véhicules. Cette situation inédite et cette triple crise nécessitent cette mobilisation générale.

J'ai récemment entendu des voix se demander s'il s'agissait du rôle de l'Etat que de faire cela. Je sais très bien qui on ira trouver si la situation continue d'être mauvaise. Il n'est donc pas anormal que l'Etat cherche à éviter un certain nombre de choses et anticipe l'avenir de la filière automobile. De plus, le Président de la République a fait un choix stratégique et un choix politique fort. Comme il l'a dit, « nous ne laisserons pas tomber notre industrie automobile ». Dès lors que nous souhaitons sauver cette industrie, là où d'autres pays ont sans doute fait d'autres choix, nous devons mobiliser l'ensemble des acteurs pour y parvenir. C'est un enjeu stratégique considérable. C'est un enjeu en termes d'emploi. L'automobile emploie près de 10 % de la population active en France, dans des métiers différents et des dizaines de milliers de PME diffuses sur l'ensemble du territoire - fonderie, forge, décolletage, plasturgie, garagistes, concessionnaires. De même, la distribution est très présente sur notre territoire.

L'enjeu est également économique. L'automobile est une locomotive pour l'ensemble de l'industrie et pour l'ensemble de l'économie française. Elle équivaut à 1 % du PIB et à 15 % des investissements en recherche et développement. Il y a encore des réservoirs de croissance considérables dans l'automobile. Les constructeurs et les équipementiers ont déjà appréhendé ces gisements. Songeons que l'Argentine possède cinq fois moins de véhicule par habitant que la France, la Chine vingt fois moins et l'Inde quarante fois moins. C'est vous dire les réservoirs de croissance qui peuvent exister, au niveau mondial, si nous sommes capables, ensemble, de faire les bons choix.

Enfin, l'enjeu est sociétal. La place de la voiture dans la société est en train de changer. Pendant longtemps, la voiture a été synonyme de liberté, de rêve ou de plaisir. Aujourd'hui, il y a sans doute un nouveau modèle à inventer. L'aspect citoyen joue. La consommation pour



la consommation n'est plus forcément le seul objectif des consommateurs. Nous voyons apparaître de nouveaux usages de la voiture. Un nouveau modèle économique se dessine. Il faut l'inventer ensemble. C'est précisément l'objet de ces Etats généraux. Je sais qu'historiquement, les Etats généraux ont parfois mené à des révolutions. C'est précisément à une révolution que je vous appelle ce matin.

- **Révolution de compétitivité**

Comment continuer à fabriquer des automobiles en France ? Comment faire en sorte que ce soit économiquement rentable et intéressant ?

- **Révolution dans les rapports sur l'ensemble de la filière**

L'automobile, ce n'est pas uniquement les constructeurs et les donneurs d'ordres, certes indispensables pour fabriquer des voitures, c'est également la multitude de PME, de territoires et de savoir-faire pour lesquels il faut sans doute réinventer le partage de la valeur, des prises de risque et des investissements.

- **Révolution dans notre approche du véhicule de demain.**

Les technologies bougent. La France possède un savoir-faire indiscutable en matière d'énergie électrique. Elle possède des constructeurs forts. Un certain nombre d'industriels ont beaucoup travaillé. L'enjeu de ces Etats généraux consiste également à regarder comment nous pouvons fédérer nos moyens, les mutualiser pour être plus forts.

- **Révolution en matière de compétences**

La filière automobile, c'est un savoir-faire humain qui se transmet de génération en génération. Comment, dans les années qui viennent, renouveler ces compétences et construire des parcours tout au long de la vie ?

Vous l'avez compris, c'est un véritable espoir qui peut naître aujourd'hui pour la filière si vous jouez le jeu. Je suis plutôt optimiste. J'ai déjà eu l'occasion de réunir le comité stratégique qui organise ces Etats généraux. J'y ai constaté que la parole était très libre. J'attends aujourd'hui de votre part qu'il en soit de même. Soyez audacieux. Tout est permis aujourd'hui pour que nous soyons, ensemble, capables de sceller un nouveau pacte automobile entre les acteurs, pour faire en sorte que nous fassions émerger à nouveau un secteur automobile qui soit plus fort et plus solidaire. Bons Etats généraux.

PRÉSIDENCE
DE LA
RÉPUBLIQUE



PACTE AUTOMOBILE

DOSSIER DE PRESSE

Palais de l'Elysée
Lundi 9 février 2009



[Accueil](#) > [Les actualités](#) > [Dossiers de presse](#) > 2009

Pacte automobile



Dossier de presse - Pacte automobile

Palais de l'Elysée - Lundi 9 février 2009

Extraits :

Le Pacte automobile : pour sortir de la crise en position de force face aux défis de demain

Suite aux discussions qui se sont déroulées avec l'ensemble de la filière automobile à l'occasion et dans le prolongement des Etats Généraux de l'automobile organisés par Luc CHATEL, secrétaire d'Etat chargé de l'industrie et de la consommation, porte-parole du Gouvernement, et compte tenu des enjeux de l'automobile, en termes d'emplois, d'innovations technologiques et d'outil industriel, le Gouvernement engage un plan massif de soutien à l'ensemble de la filière automobile, s'appuyant sur plusieurs leviers :

- 1** Aide au financement des programmes de développement des constructeurs : les pouvoirs publics mettront à disposition des constructeurs automobiles et de poids lourds des prêts participatifs pour une durée de 5 ans et pour un montant global maximum de 6,5 milliards d'euros. Ces prêts seront destinés à contribuer au financement des grands programmes de développement de véhicules plus propres, respectant les futures normes EURO 6 et permettant de réduire les émissions de CO2 et la consommation de carburant. Ces prêts répondent aux engagements des constructeurs en matière d'emploi, d'investissement et de mise en place de relations partenariales améliorées avec leurs fournisseurs.
- 2** Financement des banques internes des constructeurs : suite à l'octroi fin 2008 par la SFEF d'un prêt de 500 M€ à chacune des deux banques internes des constructeurs automobiles - PSA et Renault -, un nouveau prêt d'un montant équivalent pourra être débloqué au cours de l'année 2009, portant globalement à 2 milliards d'euros le montant des prêts mis à disposition de ces banques. L'objectif est de leur permettre de maintenir une offre de prêts à la consommation compétitive pour l'achat de véhicules.
- 3** Fonds de garantie pour les prêts octroyés aux équipementiers et sous-traitants : pour faciliter l'accès au crédit des entreprises de la filière automobile, PME et Entreprises de taille intermédiaire, elles pourront bénéficier du dispositif mis en place au sein d'OSEO, permettant de garantir jusqu'à 90% du prêt, sur des

montants couverts pouvant atteindre 15 M€ par entreprise. Tous secteurs confondus, le fonds permettra de garantir 4 Mrds€ de prêts pour les PME et 1 Mrd€ pour les entreprises de plus grande taille. La capacité du fonds pourra être accrue en fonction des besoins, afin de pouvoir garantir 1 Mrd€ de prêts supplémentaires à la filière automobile.

4 Fonds de modernisation des équipementiers automobiles : afin de renforcer les fonds propres des entreprises stratégiques de la filière automobile – en permettant de réaliser les consolidations nécessaires à l'émergence de nouveaux champions en France et en Europe – le Fonds Stratégique d'Investissement portera sa contribution au fonds de modernisation des équipementiers automobiles à 200 M€, au même titre que les deux constructeurs Renault et PSA. Le fonds sera ainsi doté de 600 M€. L'Etat lancera en parallèle un plan d'action de 15 M€ pour la diffusion des pratiques d'excellence opérationnelle dans la filière automobile.

5 Convention nationale de chômage partiel pour le secteur automobile : dans le souci de préserver l'emploi et les compétences malgré le ralentissement du marché automobile, un accord cadre de conventionnement au titre du chômage partiel à hauteur de 50% sera signé au niveau national, permettant aux entreprises de la filière de bénéficier d'une prise en charge supplémentaire par l'Etat de l'indemnisation – de 1,5 à 1,75 € par heure chômée selon la taille de l'entreprise. Cette disposition sera en vigueur pour une durée de trois mois renouvelable une fois. En contrepartie, les entreprises adhérentes à ce dispositif s'engagent au maintien des emplois concernés pour une durée équivalente au double de la convention de chômage partiel. Des dispositifs de formation seront couplés aux périodes de chômage partiel dans toute la mesure du possible.

Signature des accords de soutien à la filière automobile

ALLOCUTION DE M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Palais de l'Élysée – Lundi 9 février 2009

Le Premier ministre, cher François,
Madame et Monsieur les Ministres,
Mesdames et Messieurs les Présidents,

Je suis heureux d'assister aujourd'hui avec le Premier ministre à la signature des accords qui fondent un plan global (et j'insiste sur le mot « global ») pour le redressement de la filière automobile française. Les constructeurs ont un rôle clef dans ce plan global, car leur action va tirer celle de l'ensemble de la filière. Pour leur permettre de préparer sereinement l'avenir, l'État va accorder à chacun de nos grands constructeurs comme l'avait annoncé d'ailleurs le Premier ministre sur le principe, un prêt de 3 milliards d'euros, d'une durée de cinq ans. Je le précise d'emblée : ce n'est pas un don, ce n'est pas une subvention. C'est bien un prêt, assorti d'un taux d'intérêt de 6 %.

L'État met en place ce plan parce que la crise que connaît l'industrie automobile est exceptionnelle. C'est à la fois une crise de la demande, avec une chute de plus de 20 % du marché européen, de 40 % du marché américain, et en même temps une crise financière puisque les entreprises n'arrivent plus à trouver le financement dont elles ont besoin. Dans le strict respect des conditions édictées par la Commission européenne, le gouvernement français a donc décidé d'intervenir pour la filière et je remercie tout particulièrement Luc CHATEL du travail qu'il a fait dans le cadre des états généraux de l'automobile. Les constructeurs devront utiliser ces sommes pour mener l'effort massif d'investissement qui les attend pour mettre au point des véhicules peu émetteurs de CO₂. Pour améliorer le moteur à combustion, pour développer les moteurs électriques rechargeables. Le paquet « climat » adopté par l'Union européenne fixe des objectifs très ambitieux, il faudra les respecter et d'autant plus les respecter que ces nouvelles normes ouvrent un nouveau marché. Le véhicule décarboné est une chance historique pour les constructeurs français.

Ensuite, les constructeurs devront établir une relation partenariale avec l'ensemble de la filière, avec les équipementiers, les sous-traitants qui emploient la majorité des ouvriers de l'industrie automobile. Nous sommes arrivés au bout d'un système qui reposait sur la mise en concurrence absolue sur les prix. La compétitivité repose aussi sur l'innovation, la fiabilité, le respect des délais. Un code des bonnes pratiques et de performances signé aujourd'hui établit les principes de ce nouveau partenariat, où le constructeur ne se contentera pas de dicter à ses fournisseurs des objectifs de compétitivité, mais les aidera à les réaliser. Renault et PSA ont également pris un engagement (je le dis aux Français) très important de ne fermer aucun de leurs sites pendant la durée de ces prêts, et de tout faire pour éviter les licenciements. C'est un

engagement que je salue, car il nous assure qu'une crise aiguë mais temporaire ne détruira pas définitivement une part de notre base industrielle et des savoir-faire de l'automobile.

Je suis surtout heureux que l'ensemble de la filière ait accepté de travailler sur la manière de restaurer durablement la compétitivité de l'industrie automobile française. Vous connaissez les chiffres. La production automobile française avait baissé de 20 % entre 2004 et 2007 sur le territoire, sur dix voitures vendues en Europe, PSA et Renault en faisaient neuf en France en 2002, ils n'en font plus que sept aujourd'hui. C'est comme cela que la France est devenue importatrice dans le secteur automobile, alors qu'elle a deux des dix plus grands constructeurs du monde. C'est clair, nous voulons une industrie française, nous voulons une industrie automobile française et nous voulons garder des capacités de production sur le territoire français.

Par ailleurs avec le Premier ministre et Madame LAGARDE, nous avons pris la décision essentielle de supprimer la taxe professionnelle sur les équipements productifs. La recette sera bien sûr remplacée aux collectivités locales. Nous allons travailler sur cette question mais nous n'avons pas le choix. Soit nous laissons notre industrie continuer à s'en aller, soit nous réagissons avec les moyens nécessaires. La taxe professionnelle n'existe nulle part ailleurs en Europe, c'est un frein à la compétitivité de nos industries : nous la supprimons.

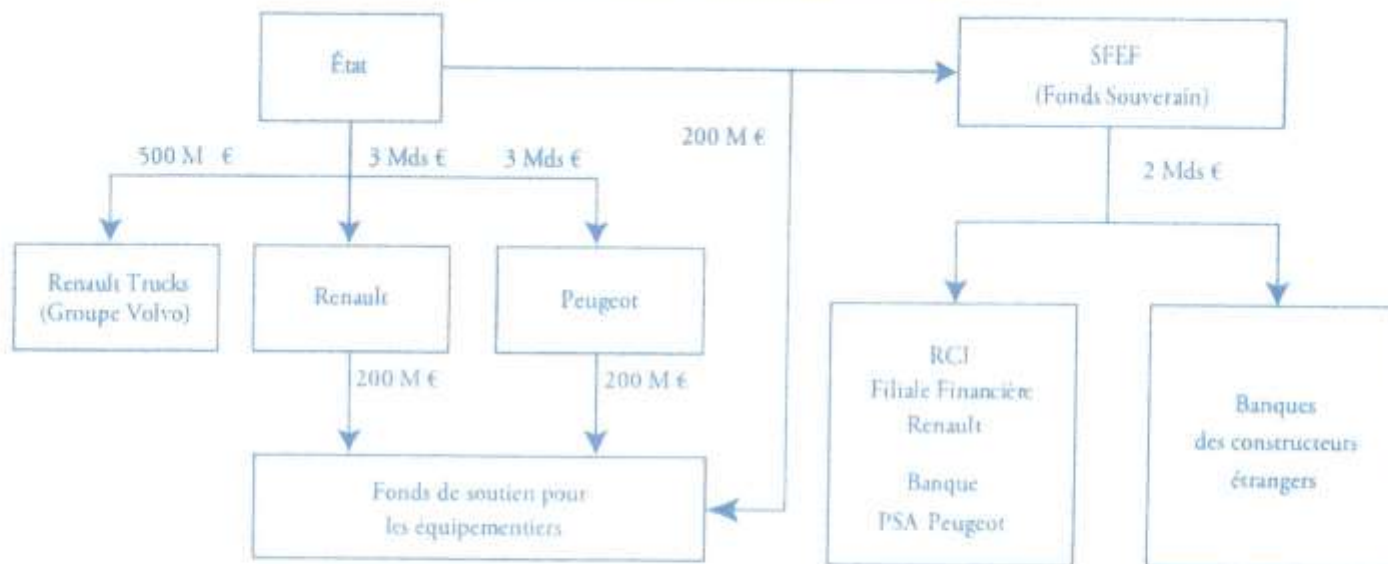
Nous allons enfin donner à l'ensemble de la filière, aux équipementiers, aux sous-traitants, les moyens de franchir la crise. Nous créons un dispositif de garantie publique, une ligne de crédit pour un total d'1 milliard d'euros, afin que les banques puissent réduire leur risque et prêter à nouveau aux entreprises automobiles. Nous doublons aussi le fonds d'intervention dans le secteur automobile, qui passera de 300 à 600 millions d'euros.

Tout cela est cohérent avec l'action du ministre de la Relance, Patrick DEVEDJIAN, et nous n'excluons pas, avec le Premier ministre et le ministre de l'Économie, de faire d'autres plans pour des secteurs industriels majeurs pour la compétitivité de notre pays. Je pense à la filière bois mais il peut y en avoir d'autres. Vous voyez que nous nous saisissons de cette crise pour en faire une opportunité de la modernisation et du changement ; la suppression de la taxe professionnelle en a bien été un exemple. Cela fait des années que l'on en parle, nous la décidons parce qu'en période de crise, on ne peut pas différer les décisions qu'il y a à prendre.

Je voudrais dire à tous ceux qui ont participé à la discussion – et je suis sûr que le Premier ministre partage cet avis – qu'ils ont été des partenaires rudes dans la négociation mais extrêmement loyaux, conscients de leurs responsabilités, ce qui nous permet de dire cet après-midi aux Français que la France va conserver une industrie automobile puissante et une capacité de production sur le sol national.

Je vous remercie.

Graphique 1 : Le Pacte automobile



Source : Adapté du Journal des Finances, 16 février 2009.

Le Pacte automobile

2009

La Commission européenne a donné son accord, le 28 février, pour la mise en oeuvre du plan automobile français. Cette décision a clos le débat sur la caractéristique protectionniste du plan.

Ce plan répond à un engagement fort du président de la République face à la crise qui touche profondément le secteur automobile : "la France ne laissera pas tomber l'industrie automobile".

Le Pacte automobile, concrétisé dans le collectif budgétaire présenté le 4 mars 2009, traduit cet engagement avec un objectif clair : assurer l'avenir de l'outil industriel français et préserver un secteur stratégique pour l'économie et l'emploi.

Ce plan global et massif destiné à l'ensemble de la filière automobile mobilise tous les leviers à disposition : des prêts participatifs de 6,5 milliards d'euros aux constructeurs automobiles, un fonds de garantie jusqu'à 90 % porté par Oseo, un fonds sectoriel de 600 millions d'euros, une meilleure indemnisation du chômage partiel et des aides à l'innovation.

Mais cette aide n'est pas gratuite, le pacte automobile repose sur un principe sans ambiguïté : l'Etat vient en aide à l'industrie automobile en échange de contreparties fortes. La France n'abandonnera pas l'industrie automobile mais l'industrie ne doit pas abandonner la France.

Les chiffres clés

6,5 milliards

6,5 milliards d'euros : prêt de 6,5 milliards d'euros à la filière automobile, porté par Oseo, pour la mise en oeuvre du plan.

600 millions d'euros

c'est la dotation du fonds de modernisation des équipementiers automobiles, qui apportera des capitaux aux équipementiers et aux sous-traitants stratégiques.

250 millions d'euros

c'est le montant de l'enveloppe de prêts destinés aux "projets verts"

Pourquoi soutenir l'industrie automobile ?

Aujourd'hui pour l'industrie automobile, c'est l'heure de vérité. Elle est confrontée à une triple crise :

- **une crise du crédit** : les constructeurs ont des difficultés à accéder aux liquidités nécessaires pour financer leurs outils industriels, leurs stocks et leurs filiales bancaires ;

- **une crise industrielle** : les surcapacités structurelles de production en Europe sont de l'ordre de 25 % ;

- **une crise de la demande** : les clients repoussent leur achat. Par ailleurs, les mentalités et les modes de consommation ont fortement évolué ces dernières années vers des véhicules plus petits, plus propres et plus sûrs.

Tous les pays, même les plus solides, tous les constructeurs, même les plus robustes, sont touchés de plein fouet. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : pour les immatriculations en janvier 2009 : -7,8 % en France, -14 % en Allemagne, -33 % en Italie, -42 % en Espagne et -31 % au Royaume-Uni.

Pour autant Nicolas Sarkozy a été clair : la France ne laissera pas tomber son industrie automobile.

- Parce que c'est un des secteurs essentiels de l'activité économique et industrielle française, en matière d'emploi (10 % de la population active) et d'innovation (15 % de la R&D en France).

- Cette industrie a un avenir avec les nouveaux défis environnementaux et la forte augmentation de la demande dans des pays comme l'Inde et la Chine. Dans la bataille à venir, l'industrie européenne a une carte à jouer. Et les constructeurs français sont parmi les mieux placés.

Le Pacte automobile est un plan massif. Il mobilise tous les leviers disponibles et repose sur un principe clair et sans ambiguïté : en échange de son soutien, l'Etat exige des contreparties fortes.

Le pacte automobile : pour sortir de la crise en position de force

Le Président et le gouvernement ont engagé un plan massif de soutien à l'ensemble de la filière automobile, s'appuyant sur plusieurs leviers :

Aide au financement des programmes de développement des constructeurs :

Les pouvoirs publics mettront à disposition des constructeurs automobiles et de poids lourds des prêts participatifs pour une durée de 5 ans et pour un montant global maximum de 6,5 milliards d'euros.

Ces prêts seront destinés à contribuer au financement des grands programmes de développement de véhicules plus propres, respectant les futures normes EURO 6 et permettant de réduire les émissions de CO₂ et la consommation de carburant. Ces prêts répondent aux engagements des constructeurs en matière d'emploi, d'investissement et de mise en place de relations partenariales améliorées avec leurs fournisseurs, notamment les milliers de petits sous-traitants essentiels au secteur.

Financement des banques internes des constructeurs :

Suite à l'octroi fin 2008 par la SFEF d'un prêt de 500 M à chacune des deux banques internes des constructeurs automobiles - PSA et Renault -, un nouveau prêt d'un montant équivalent pourra être débloqué au cours de l'année 2009, portant globalement à 2 milliards d'euros le montant des prêts mis à disposition de ces banques. L'objectif est de leur permettre de maintenir une offre de prêts à la consommation compétitive pour l'achat de véhicules.

Fonds de garantie pour les prêts octroyés aux équipementiers et sous-traitants

Pour faciliter l'accès au crédit des entreprises de la filière automobile, PME et Entreprises de taille intermédiaire, elles pourront bénéficier du dispositif mis en place au sein d'OSEO, permettant de garantir jusqu'à 90% du prêt, sur des montants couverts pouvant atteindre 15 M par entreprise. Tous secteurs confondus, le fonds permettra de garantir 4 Mrds de prêts pour les PME et 1 Mrd pour les entreprises de plus grande taille. La capacité du fonds pourra être accrue en fonction des besoins, afin de garantir 1 Mrd de prêts supplémentaires à la filière automobile.

Fonds de modernisation des équipementiers automobiles

Afin de renforcer les fonds propres des entreprises stratégiques de la filière automobile -- en permettant de réaliser les consolidations nécessaires à l'émergence de nouveaux champions en France et en Europe -- le Fonds Stratégique d'Investissement portera sa contribution au fonds de modernisation des équipementiers automobiles à 200 M, au même titre que les deux constructeurs Renault et PSA. Le fonds sera ainsi doté de 600 M. L'Etat lancera en parallèle un plan d'action de 15 M pour la diffusion des pratiques d'excellence opérationnelle dans la filière automobile.

Convention nationale de chômage partiel pour le secteur automobile

Dans le souci de préserver l'emploi et les compétences malgré le ralentissement du marché automobile, un accord cadre de conventionnement au titre du chômage partiel à hauteur de 50% sera signé au niveau national, permettant aux entreprises de la filière de bénéficier d'une prise en charge supplémentaire par l'Etat de l'indemnisation -- de 1,5 à 1,75 par heure chômée selon la taille de l'entreprise. Cette disposition sera en vigueur pour une durée de trois mois renouvelable une fois. En contrepartie, les entreprises adhérentes à ce dispositif s'engagent au maintien des emplois concernés pour une durée équivalente au double de la convention de chômage partiel. Des dispositifs de formation seront couplés aux périodes de chômage partiel dans la mesure du possible.

Soutien à l'innovation de la filière automobile

Dans le prolongement du plan « véhicules décarbonés » présenté par le Président de la République lors du dernier Mondial de l'Automobile à Paris, des prêts pour un montant maximum de 250 M pourront être mobilisés pour participer au financement de programmes de recherche et développement collaboratifs. Un des objectifs majeurs est de faire émerger en France une filière pour les batteries et la chaîne de traction pour les véhicules hybrides et véhicules électriques. Il s'agit également d'améliorer les performances environnementales des moteurs thermiques traditionnels. De plus, afin d'accompagner la multiplication des initiatives industrielles sur ces sujets, la dotation du fonds démonstrateurs de l'ADEME consacrée à ce type de projets sera augmentée de 50 M.

Ces mesures s'inscrivent dans le prolongement des dispositions mises en œuvre dans le cadre du plan de relance, et notamment du dispositif de prime à la casse qui restera en vigueur jusqu'à fin 2009 et qui a d'ores et déjà prouvé son efficacité pour soutenir la demande.

Ce plan de soutien traduit la volonté d'accroître la performance et la capacité d'innovation de l'ensemble de la filière. Ce Pacte s'appuie sur la mise en œuvre d'un nouveau code de performance et de bonnes pratiques, approuvé conjointement par les représentants des constructeurs, équipementiers et sous-traitants.

En complément des mesures listées ci-dessus, l'Etat incitera les entreprises à étudier, d'ici fin juin 2009, en lien avec les partenaires sociaux, les différents leviers qui pourraient être mis en œuvre pour améliorer la compétitivité de la filière automobile française, afin de combler les écarts structurels qui ont pu être constatés avec d'autres pays européens, et améliorer l'attractivité de la France pour les investissements au bénéfice de l'activité industrielle et de l'emploi. Cette réflexion s'articulera avec les travaux engagés sur la réduction des charges qui pèsent sur l'investissement des entreprises au travers de la réforme de la taxe professionnelle.

Ce plan de soutien s'inscrit pleinement dans le cadre des assouplissements adoptés en décembre dernier par la Commission Européenne. Les aides à l'innovation viendront en complément des prêts octroyés par la Banque Européenne d'Investissement.

Les Pouvoirs Publics veilleront au respect des engagements pris par l'ensemble des acteurs bénéficiaires des mesures de soutien financées par l'Etat. Un coordonnateur national du plan automobile sera nommé auprès du secrétaire d'Etat chargé de l'Industrie pour veiller à la mise en œuvre du plan et s'assurer du respect des engagements. Des correspondants seront désignés en région. Les Collectivités Territoriales seront sollicitées pour s'associer aux mesures prévues par le plan, en vue de permettre à la filière automobile de consolider son ancrage territorial.



FONDS STRATÉGIQUE
D'INVESTISSEMENT

Note de presse

31 mars 2009

Le Fonds stratégique d'investissement

Société anonyme détenue à 51% par la Caisse des Dépôts et 49% par l'Etat français, le FSI intervient en fonds propres dans des entreprises françaises porteuses de projets créateurs de valeur et de compétitivité pour l'économie. Le FSI prend des participations minoritaires et a vocation à intervenir seul ou en co-investissement.

Dates-clés

- 20 novembre 2008 : annonce par les autorités publiques du projet de création du FSI.
- 19 décembre 2008 : premier conseil d'administration du FSI.
- Fin février 2009 : premiers investissements dans les sociétés Valeo (20M€), Daher (70M€) et, via le FMEA, Trèves (55M€).
- Fin mars 2009 : investissement dans Farinia (20 M€)

Organisation et gouvernance

- Un conseil d'administration composé de deux représentants de l'Etat, de deux représentants de la Caisse des Dépôts et de trois personnalités qualifiées
 - Président du conseil : Augustin de Romanet
 - Présidente du comité d'investissement : Patricia Barbizet
 - Directeur général : Gilles Michel
- Un comité d'orientation stratégique, en charge de la cohérence de la doctrine, présidé par Jean-François Dehecq.

Equipe d'investisseurs

- Une équipe dirigeante de 5 membres.
- 18 directeurs d'investissement et chargés d'affaires.

Critères d'investissement

- Le FSI accompagne :
 - des PME de croissance
 - des entreprises moyennes disposant d'un potentiel de création de valeur pour en favoriser le développement et l'innovation
 - des entreprises moyennes dans des secteurs en mutation pour faire émerger des acteurs de référence et accélérer les redéploiements industriels
 - des grandes et moyennes entreprises cotées pour renforcer et stabiliser leur capital en appui d'une stratégie créatrice de valeur
- Le FSI investit dans des projets rentables en prenant des participations minoritaires pour des durées limitées avec un horizon de moyen / long terme.
- Il souhaite avoir recours à des co-investisseurs, publics ou privés, français ou étrangers.
- Il s'implique dans la gouvernance des entreprises.
- Il investit de manière privilégiée dans des entreprises stratégiques au regard de la compétitivité de l'économie.



UNE FILIALE



HEULIEZ est membre du **CCFA**
Comité de Constructeurs Français d'Automobiles

Partenaire de PSA Peugeot Citroën depuis 1950
70% de son chiffre d'Affaires exporté à 70%

HEULIEZ est le pionnier des Véhicules
électriques en France depuis 1980

Pour les véhicules électriques :

HEULIEZ a dépensé sur ses fonds propres
50 millions € en Recherche – Développement –
Brevets – Prototypes depuis 10 ans

HEULIEZ a présenté son programme business plan au
f.m.e.a. et au f.s.i. le 3 février 2009

HEULIEZ répond à tous les critères

- du Grenelle de l'Environnement (voitures électriques)
- d'orientation stratégique du f.s.i.
- du plan de relance de l'économie (4 déc. 2008 – 24 mars 2009)
- des états généraux de l'Automobile du 20 janvier 2009
- du Pacte automobile du Palais de l'Élysée du lundi 9 Fév. 2009

Gilles MICHEL Directeur Général du f.s.i. a refusé toute
aide à **HEULIEZ** le 16 mars 2009

sans consulter au préalable le Conseil d'Administration, le Comité
d'investissement et le Comité d'orientation stratégique du f.s.i.

Gilles MICHEL n'a pas tenu compte du RAPPORT MAC KINSEY
favorable à **HEULIEZ** commandé par le secrétariat à l'industrie
du Ministère.

HEULIEZ répond à tous les critères.
et avait 28 millions € de fonds propres
au 31 décembre 2008.

RAPPORT ANNUEL 2008

REMARQUES SUR LE RAPPORT MAC- KINSEY

- 1 - Le rapport a été commandé par le Ministère de l'industrie et le **f.s.i.**
Après le refus officiel du **f.s.i.** Du 16/3/2007
Ce rapport MAC-KINSEY ne sera jamais exploité par Gilles MICHEL Dr GI **f.s.i.**
- 2 - Le **f.s.i.** bien qu'absent à chaque visite chez **HEULIEZ**
a exigé la présence d'ingénieurs RENAULT - PSA - VALEO - GRUAU
afin d'ausculter complètement le prototype **HEULIEZ**
la FRIENDLY
Cette inquisition est contraire à toutes les règles d'éthiques
- 3 - Ce rapport confirme parfaitement les choix techniques
d'**HEULIEZ** **électrique** objectifs commerciaux - Masse des véhicules -Energie
des Batteries - Prix de vente - Investissement -
- 4 - Le rapport MAC KINSEY ne parle à aucun moment des activités de base
d'**HEULIEZ** équipementier de rang 0,5 : Études - Protos - Embout -
Ferrage - Cata - Peinture - Finition - Essais - Modules - Spécialiste avec
750 Brevets des coupés convertibles et cabriolets.
- 5 - Planning - malgré quelques réserves sur le lancement en série,
le rapport MAC KINSEY reconnaît qu'**HEULIEZ**
a toujours été beaucoup plus rapide qu'un grand constructeur
(voir l'expérience des CITROËN BX - des voitures électriques Peugeot
106 - Citroën saxo - des Citroën Break Xantia ou XM...)
- 6 - Le rapport MAC KINSEY **confirme** qu'**HEULIEZ** pouvait démarrer le
FRIENDLY au premier semestre 2010 à condition que le **f.s.i.**
aide **HEULIEZ**, en évitant ainsi sa liquidation et la perte de
1000 emplois directs

Ce rapport n'a servi à rien puisque le Directeur Général Gilles MICHEL du **f.s.i. et sa filiale **f.m.e.a.** avait tout décidé avant ces conclusions.**

L'État passe un "pacte" avec les constructeurs automobiles

PAR CHLOÉ DURAND-PARENTI (AVEC AGENCE)

Publié le 09/07/2009 à 17:02 | Modifié le 10/02/2019 à 11:00
 Reportage



Nicolas Sarkozy a annoncé lundi, dans le cadre d'un "pacte automobile", des aides au secteur totalisant 7,8 milliards d'euros, en contrepartie d'un engagement sur l'emploi et sur la pérennité des sites d'assemblage en France.

Pour leur permettre de "préparer sereinement l'avenir, l'État va accorder à chacun de nos grands constructeurs (NDLR : Renault et PSA Peugeot Citroën), comme l'avait annoncé d'ailleurs le Premier ministre sur le principe, un prêt de 3 milliards d'euros d'une durée de 5 ans", a déclaré Nicolas Sarkozy à l'issue d'une rencontre avec les responsables de la filière automobile à l'Élysée. Selon le secrétaire d'État à l'Industrie Luc Chatel, Renault Trucks, spécialisé dans la construction de poids lourds

Nicolas Sarkozy a annoncé lundi, dans le cadre d'un "pacte automobile", des aides au secteur totalisant 7,8 milliards d'euros, en contrepartie d'un engagement sur l'emploi et sur la pérennité des sites d'assemblage en France.

Pour leur permettre de "préparer sereinement l'avenir, l'État va accorder à chacun de nos grands constructeurs (NDLR : Renault et PSA Peugeot Citroën), comme l'avait annoncé d'ailleurs le Premier ministre sur le principe, un prêt de 3 milliards d'euros d'une durée de 5 ans", a déclaré Nicolas Sarkozy à l'issue d'une rencontre avec les responsables de la filière automobile à l'Élysée. Selon le secrétaire d'État à l'Industrie Luc Chatel, Renault Trucks, spécialisé dans la construction de poids lourds et détenu par le suédois Volvo, recevra également un prêt d'"environ 500 millions d'euros", assorti d'un "taux d'intérêt à 6 %". En échange de ces prêts, "Renault et PSA ont pris un engagement (...) très important de ne fermer aucun de leurs sites pendant la durée de ces prêts et de tout faire pour éviter les licenciements", a insisté le président de la République. "C'est un engagement que je salue, car il nous assure qu'une crise aiguë, mais temporaire ne détruira pas une part de notre base industrielle et des savoir-faire de l'automobile", a-t-il poursuivi, tandis que PSA Peugeot Citroën d'une part, et Renault d'autre part confirmaient leur engagement dans un communiqué. "La France va conserver une industrie automobile puissante et une capacité de production sur le sol national", s'est félicité Nicolas Sarkozy.



PACTE AUTOMOBILE

ÉLYSÉE

9 Février 2009

PLAN de RELANCE **AIDE de L'ÉTAT**

PSA



PEUGEOT



CITROËN

AIDE 3 milliards €

Versée le 9 Février 2009

Mars 2009 40% des immatriculations FRANCE
de PSA sont des voitures importées



RENAULT

AIDE 3 milliards €

Versée le 9 Février 2009

Mars 2009 60% des immatriculations FRANCE
de RENAULT sont des voitures importées



HEULIEZ Automobiles

seul carrossier français
spécialiste des CABRIOLETS CC
et Véhicules Électriques

Aucune aide

9 février 2009

PACTE AUTOMOBILE de L'ÉLYSÉE

En grande difficulté

PSA Peugeot - Citroën
Renault

membres du C.C.F.A.

ont obtenu chacun 3 Milliards €

HELLIEZ

membre du C.C.F.A.

Spécialiste exportateur Français des

cabriolets - 4x4 - Voitures Électriques - Limousines

- 750 Brevets internationaux

n'a rien obtenu

POURQUOI ??



FONDS PROPRES

FIN 2008 : **28 Million €**



PEUGEOT 206 C.C.
GENÈVE 2001
cabrio of the year



OPEL Tigra Twintop
GENÈVE 2004
cabrio of the year



4 m - 4 places - 250 l.



4 portes Macarèna



EQUIPEMENTIER (rang 0,5)

**REFUS d'AIDE
du F.M.E.A.**

**le 17 Fév. 2009
Dr G^l : Hervé GUYOT**



607 Paladine

750 Brevets Internationaux Retractable



FRIENDLY



Tigra



C.C.F.A

**REFUS d'AIDE
du F.S.I.**

**lettre du 16 Mars 2009
Dr G^l : Gilles MICHEL**



WILL



**Heuliez
Electric**



HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën



le Grenelle Environnement

Les voitures Electriques Françaises

2010



**Heuliez
Electric**



FRIENDLY



WILL

AIDE de L'ETAT 10 Millions €

Promis le 25 Mars 2009 jamais versée

2011

PSA



PEUGEOT



CITROËN



AIDE de L'ETAT 3 milliards €

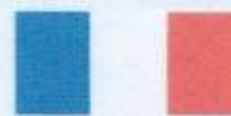
Versée le 9 Février 2009



2011



RENAULT



AIDE de L'ETAT 3 milliards €

Versée le 9 Février 2009



NISSAN

2008

D'APRES LES COMMUNIQUEES DE PRESSE RECENTS

PSA Peugeot-Citroën a signé un contrat avec MITSUBISHI pour l'achat de la MITSUBISHI MIEV (2011), ce qui va être une source supplémentaire de chômage en France et de déficit commercial.

RENAULT étudie une MEGANE et une KANGOO électriques en série pour 2012.

BOLLORE n'a pas finalisé l'accord d'industrialisation avec PININFARINA (Italie) et la BlueCar n'a jamais subi de test d'organismes indépendants (ADEME...) ou des Sociétés utilisatrices (LA POSTE – EDF...).

POURQUOI HEULIEZ EST EN AVANCE SUR SES CONCURRENTS

HEULIEZ est un pionnier français de la voiture électrique.

Les voitures électriques HEULIEZ ont été testées en utilisation vraie pendant plus de 10 ans pour des milliers d'exemplaires.

Les voitures électriques HEULIEZ ont subi les tests de laboratoires indépendants les plus exigeants en particulier LA POSTE et EDF.

HEULIEZ a toujours privilégié deux critères essentiels pour une voiture électrique :

- La Masse
- Le Prix de revient

HEULIEZ a su s'entourer des meilleurs spécialistes français dans leur fonction.

- Batteries lithium-ion testées aux universités de Bordeaux et Grenoble (Pfr CHABRE),
- Moteur – Electronique – Plastique – Caoutchouc – Chauffage – Volant – Sièges

.....

Après le Mondial de Paris en octobre 2008, HEULIEZ Electric a développé ses contacts commerciaux auprès des grandes agglomérations, des grandes Sociétés, des artisans, des particuliers et l'Export.

HEULIEZ prévoit une production annuelle minimum de 50 000 voitures électriques à partir de 2011.

Alors qu'une RENAULT TWINGO a 25 concurrents sur le marché, la HEULIEZ FRIENDLY est sans concurrence, elle est unique au monde, c'est un nouveau moyen de transport breveté écologique (0g CO2) très complémentaire des transports publics.

Comme la SMART (2 places) ou la TOYOTA IQ (2 places + ½)

la FRIENDLY HEULIEZ est adaptée à la ville – longueur 2,80 m avec 4 places – très accessible par ses portes latérales coulissantes, on sort toujours du côté opposé à la circulation, grand coffre – version utilitaire 1,5 m³.

Avec ces perspectives de marché, HEULIEZ a besoin de toute la compétence de son personnel fidèle à la société.

Site : www.heuliez.com - cliquer sur



Heuliez
Electric

RAPPORT ANNUEL 2008

PLAN D'AFFAIRES

HEULIEZ

2009 - 2012

Présenté en Février 2009

au f.s.i.

D^r G^l : Gilles MICHEL

ancien Directeur Général PSA Peugeot-Citroën
2002 - Fin 2008

au f.m.e.a.

D^r G^l : Hervé GUYOT

ancien Directeur des Achats PSA Peugeot-Citroën
1998 - 2004



Présentation du plan d'affaires à 4 ans

Compte de résultat consolidé - Présentation

Compte de résultat consolidé

- Les ventes consolidées devraient augmenter, passant de 187,9 m€ en 2009 à 667,5 m€ en 2012, avec une augmentation principalement liée à l'activité Modules & Véhicules.
- Les autres revenus consolidés correspondent à la refacturation de déchets
- Les coûts totaux augmentent, passant de 67,4 m€ en 2009 à 157,2 m€ en 2012, avec une taux de croissance annuel de 33%.
- L'EBIT devrait rester négatif en 2009, et devenir positif en 2010 pour atteindre 72,1 m€ en 2012.

Groupe Heuliez - Compte de résultat consolidé prévisionnel				
(M€)	2009	2010	2011	2012
	Fest	Fest	Fest	Fest
Chiffres d'affaires	187,9	293,6	400,0	667,5
Activité Véhicule & modules	72,4	162,3	291,2	546,9
Activité Emboutissage	45,6	49,4	49,9	51,2
Activité R&D	69,9	81,9	58,9	69,4
Refacturation du personnel	1,8	-	-	-
Autres produits	1,7	1,4	1,2	1,1
Production immobilisée	18,2	6,1	4,6	2,4
Total production	209,7	301,0	405,8	670,9
Consommations matière et sous-traitance	(139,3)	(184,9)	(240,3)	(424,4)
Marge brute	70,4	116,2	165,4	246,5
Frais de personnel	(41,5)	(51,8)	(62,6)	(100,2)
Matières consommables, petit outillage	(1,2)	(1,7)	(2,3)	(4,4)
Eau, Gaz, Electricité, Fuel, Air comprimé	(3,5)	(3,5)	(4,9)	(7,1)
Transports	(0,5)	(0,6)	(0,8)	(1,1)
Crédit-bail, location matériel	(3,4)	(3,4)	(3,7)	(4,6)
Loyers, Entretien, Assurances, Gardiennage	(4,6)	(5,4)	(6,0)	(6,6)
Impôts et Taxes	(5,7)	(6,6)	(8,4)	(11,2)
Déplacement, Publicité, Sponsoring	(2,1)	(2,2)	(2,2)	(2,2)
Sous-traitance générale et frais généraux	(4,9)	(9,9)	(15,5)	(19,7)
Total coûts	(67,4)	(85,0)	(106,3)	(157,2)
EBITDA	3,0	31,2	59,1	89,4
Dotation aux amortissements et provisions	(10,8)	(13,1)	(16,5)	(17,3)
EBIT	(7,8)	18,1	42,6	72,1
Résultat financier	(2,8)	(3,0)	(2,7)	(0,6)
Résultat exceptionnel	-	-	-	-
Résultat avant impôt	(10,6)	15,1	40,0	71,5
Impôt décaissé	(0,0)	(0,0)	(6,3)	(25,3)
Résultat net	(10,7)	15,0	33,6	46,1



Du Sous-Traitant au Développement de Produits Brevetés et de Technologies

PLUS DE 500,000 VOITURES FABRIQUEES PAR HEULIEZ DEPUIS 1985



Stratégies:

- Moins de dépendance aux grands programmes ;
- Capitaliser sur le savoir faire d'Heuliez et sur son expertise pour développer des solutions pour les véhicules électriques.



AVANT LE 16 MARS 2009

Lettre Gilles MICHEL de Refus d'Aide

*Directeur Général du f. s. i.
ancien Directeur Général de PSA Peugeot Citroën 2002-2008*

Le **dossier :**

HEULIEZ

n'a jamais été présenté

en **Conseil d'administration**

ni au **Comité d'investissement**

ni au **Comité d'orientation
Stratégique (cos)**

du **f. s. i.**

fsi FONDS STRATÉGIQUE D'INVESTISSEMENT

Gilles MICHEL, Directeur Général, ancien D' G' PSA 2002-2008

fmea FONDS DE MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTIERS AUTOMOBILES

Hervé GUYOT, Directeur Général, ancien D' des Achats PSA 1998-2004



FONDS PROPRES
FIN 2008 : 28 Millions €



**750 Brevets
Retractable
Internationaux**

24 Février 2009

La filière automobile, première cible du FSI

FINANCEMENT

Le Fonds stratégique d'investissement étudie 37 dossiers. Celui du groupe Trèves serait bouclé, Valeo en passe de l'être. Puis Heuliez ou encore Technip pourraient être des candidats.

NOMMÉ il y a six semaines à la tête du Fonds stratégique d'investissements, Gilles Michel n'a pas chômé. Constitution d'une équipe - une grosse vingtaine de personnes -, règles de gouvernance, définition de la doctrine d'investissement, études des dossiers des entreprises, qui affluent... Aujourd'hui, 37 cas sont étudiés de près par ce nouveau fonds, qui dispose d'ores et déjà de 6 milliards de cash et veut accompagner des projets d'entreprises qui n'arrivent pas à se financer sur le marché ou qui ont un actionnariat instable. Et ce, pour renforcer leur compétitivité. Un des dossiers serait bouclé : celui de Trèves, un équipementier automobile, qui était en 2008 dans une situation financière tendue.

Un autre serait sur le point de l'être : l'équipementier automobile Valeo, dans lequel la Caisse des dépôts possède déjà une participation. Ces investissements arriveraient après celui de 85 millions d'euros mis dans l'entreprise Dahier - spécialiste de l'aéronautique et de l'automobile. D'autres devraient suivre rapidement. Le

carrossier Heuliez et le groupe de services pétroliers Technip sont des candidats potentiels.

Thomson est aussi fréquemment cité pour être l'une des entreprises dans lesquelles le fonds pourrait investir. Mais sa situation est plus compliquée. « Comment justifier un investissement avec des fonds publics français dans un groupe qui réalise les deux tiers de son chiffre d'affaires aux États-Unis ? » s'interroge-t-on à Bercy. Surtout, avant de faire appel au FSI, Thomson doit en priorité boucler la négociation en cours avec ses créanciers.

Uniquement les entreprises « stratégiques »

Car le FSI est décidé à appliquer une règle simple : il investira uniquement dans les entreprises dont les projets sont rentables. « Nous sommes comptables de l'argent public », indique un responsable du FSI. Le Fonds n'a pas non plus vocation à investir dans des entreprises qui ne seraient pas « stratégiques » (grande distribution, infrastructures ou immobilier), ni dans le secteur financier.

Le dossier des apports au Fonds se clarifie doucement et devrait être bouclé d'ici au début d'avril. L'État, via l'Agence des participations, va apporter ses tickets dans Air France, Renault, France Télécom et les chantiers de l'Atlantique. Le tout à hauteur de 7 milliards d'euros, assez faciles à



Le FSI, que dirige Gilles Michel, investit uniquement dans les entreprises dont les projets sont jugés rentables. M. Chaumell/Fedephoto

calculer car il s'agit, dans la plupart des cas, d'entreprises cotées.

C'est moins le cas des actifs que doit apporter la Caisse des dépôts, également à hauteur de 7 milliards. « Les discussions portent sur les questions de valorisation », confirme une source proche du dossier. Se pose par exemple la question des 8,33 % du capital détenu par la CDC dans le

groupe hôtelier Accor. « apporte cette participation, on prend le risque de nos droits de vote double » que un acteur du dossier. L'effice semble cependant douloureux depuis hier, le tour général de la CDC, Ar de Romanet, ayant démis du conseil d'Accor (lire page 10).

MARIE

Gilles MICHEL

Directeur Général f.s.i.

2002 - 2007 Directeur des plateformes et des **ACHATS**

PSA Peugeot Citroën

Adjoints : Hervé GUYOT 2002 à juillet 2004
Jean-Philippe COLLIN 2004-2007

2007 - 2008 Membre du **DIRECTOIRE**

PSA Peugeot Citroën

2009 **Directeur Général f.s.i.**

Fonds **Stratégique d'Investissement**

2009 **Hervé GUYOT Ancien Adjoint de Gilles MICHEL chez PSA**
Directeur Général du f.m.e.a. filiale du f.s.i.

Chez PSA Peugeot Citroën et ensuite au f.s.i.
Gilles MICHEL a systématiquement cherché à

éliminer HEULIEZ Automobiles de

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE
en arrêtant le partenariat PSA - HEULIEZ Automobiles
en refusant toute aide f.s.i. en 2009
crise financière mondiale

Gilles MICHEL Directeur Général de

PSA Peugeot Citroën et HEULIEZ Automobiles

- 2003 Arrêt du contrat de fabrication des véhicules électriques
PSA Peugeot Citroën (de 1994) chez HEULIEZ
Fermeture du Centre Technique (ouvert en 1996) PSA Peugeot Citroën des véhicules Électriques chez HEULIEZ à CERIZAY
- 2004 HEULIEZ pas consulté pour la Peugeot 207 C.C. Fabrication Espagne.
Modules Toit Coffre commandés en Allemagne chez MAGNA concurrent d'HEULIEZ avec les Brevets d'HEULIEZ sans paiement de Royalties pour HEULIEZ. Suite de la 206 C.C. dont HEULIEZ a été le concepteur 370 000 fabriqués en FRANCE malgré les contrats PSA-Heuliez de 1999-2002. Coût pour la FRANCE : Emplois et déficit extérieur
- 2005 HEULIEZ pas consulté pour la Peugeot 308 C.C. (modules commandés en Allemagne chez MAGNA) malgré les CONTRATS PSA - HEULIEZ de 1999 et 2002 signés avant l'arrivée de Gilles MICHEL chez PSA
Coût pour la FRANCE : Emplois et déficit extérieur
- 2006-2007 HEULIEZ étudie et réalise le Prototype module de la CITROËN C5 AIRSCAPE avec 7 Brevets Rétractop - HEULIEZ
Gille MICHEL Directeur Général PSA indique dans la Presse qu'HEULIEZ ne sera pas consulté pour la fabrication de série :
(les Échos - le Figaro).
- 2007 HEULIEZ pas retenu pour la fabrication du Peugeot 308 RCZ confié à MAGNA (Autriche) sortie en série début 2010
Coût pour la FRANCE
Déficit extérieur : 2 milliards € et 1500 emplois directs.
Suite à la commande de la Peugeot 308 RCZ chez MAGNA HEULIEZ est contraint de se mettre sous protection de la loi de SAUVEGARDE
HEULIEZ moins cher de plus de 15% par rapport à MAGNA
- 2008 Le Directoire PSA Peugeot Citroën signe l'accord avec Mitsubshi pour les voitures électriques.
PSA va importer les véhicules électriques Mitsubshi Miev badgés en Peugeot Ion et Citroën C zéro en 2010.
Coût pour la FRANCE : 2000 emplois.
- 2009 Gilles MICHEL Directeur Général du f.s.i. refuse toute aide financière à HEULIEZ Automobiles afin de l'éliminer de l'Industrie Automobile Française

La commande **du PEUGEOT 308 RCZ**

par **Gilles MICHEL** D'G^I **PSA** (oct.2007)

D'G^I du **Fond Stratégique Investissement** (2009)



à **MAGNA** (Autriche)

C.A : **2 milliards €** (FRANCE Déficit Commercial)

700 Emplois perdus (2009 - 2016)

cause de la **SAUVEGARDE**

d'HEULIEZ Automobiles

en Oct. 2007

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

PROCESSUS COORDONNÉ de la DISPARITION D'HEULIEZ Automobiles de CERIZAY

Partenaire à 70% de **PSA Peugeot Citroën** depuis 50 années
par les **Décisions** de Gilles **MICHEL**

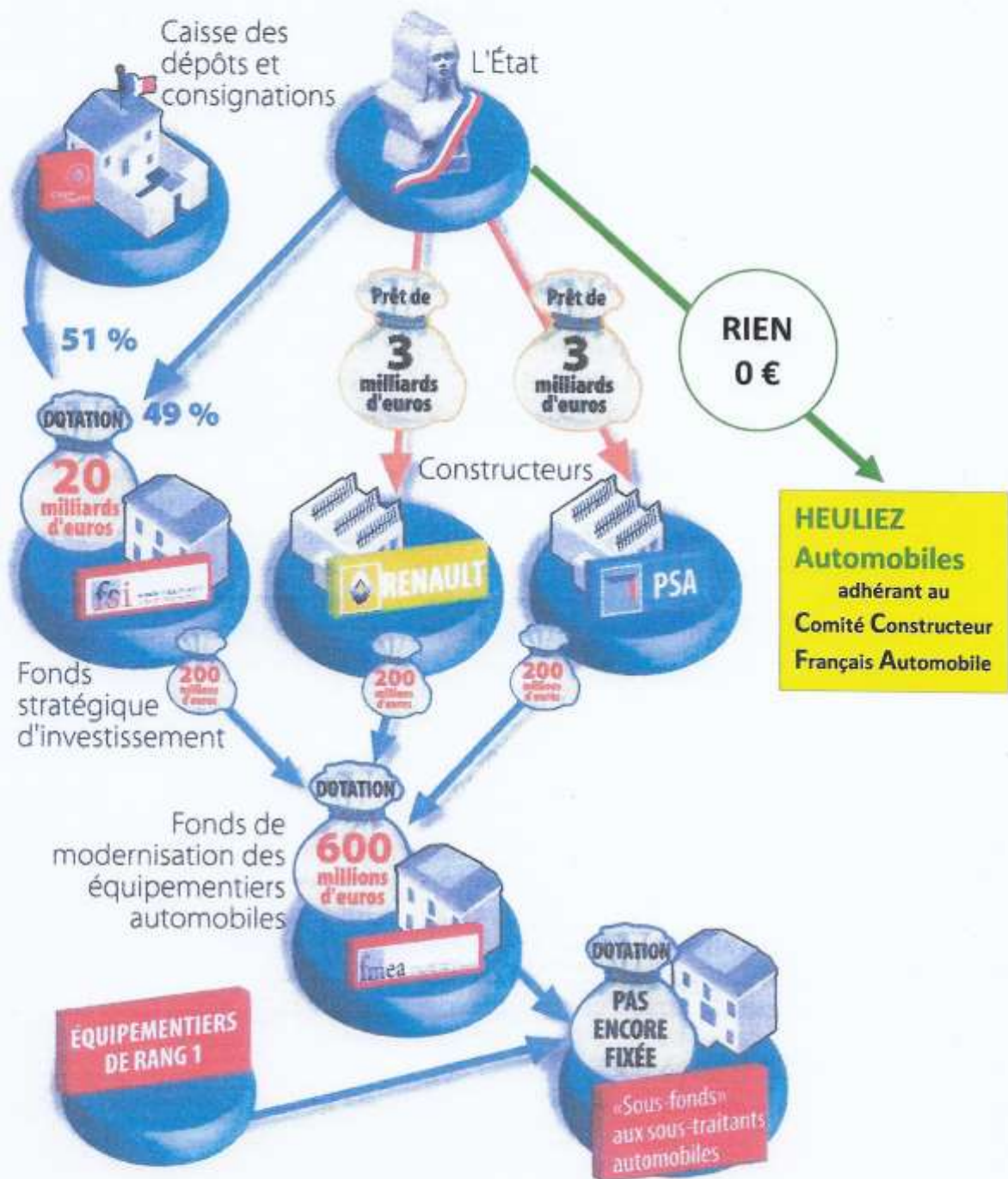
Directeur GI de **PSA Peugeot Citroën** 2002-2008

Directeur GI du Fonds Stratégique d'Investissement **f.s.i.**

-
- 2002** Arrivée de Gilles **MICHEL** Chez **PSA Peugeot Citroën**
Directeur des Plateformes et des **ACHATS**
- 2003** 2 Premières décisions : Arrêt des voitures électriques
Citroën Ax et SAXO et **Peugeot 106** fabriqués par
HEULIEZ Automobiles CERIZAY
Fermeture du centre technique PSA pour voitures électriques
situé chez **HEULIEZ Automobiles CERIZAY** depuis 1996
- 2004** **HEULIEZ Automobiles concepteur et fabricant des Modules** de la
2005 **Peugeot 206 C.C.** (370.000 voitures) ne sera plus consulté pour les **Peugeot 207 C.C.** et **Peugeot 308 C.C.** mais PSA utilisera les Brevets **HEULIEZ** chez ses concurrents.
- 2007** Gilles MICHEL informe la Direction des ACHATS de RENAULT de ses décisions prises sur **HEULIEZ Automobiles** pour les Modules Coupé Convertibles C.C.
- 2007** Gilles MICHEL commande à MAGNA Autriche la **Peugeot RCZ**
août au lieu d'**HEULIEZ Automobiles**
- 2007** Gilles MICHEL répond négativement au Rapport AT KARNEY et fait
Sept. stopper l'augmentation de capital d'**HEULIEZ Automobiles**
par la Société PROVIDENTE (Natexis – B.P.)
- 2007** **HEULIEZ Automobiles** contraint d'être sous sauvegarde
Oct
- 2008** Gilles MICHEL quitte **PSA Peugeot Citroën**
Déc est nommé Directeur Général du **Fonds Stratégique d'Investissement**
- 2009** Gilles MICHEL ne tient pas compte du Rapport MAC KINSEY demandé par le Ministère de l'Industrie
- 16 Mars 2009** Lettre définitive de Gilles MICHEL Dr GI **f.s.i.**
- Juillet 2009** Fin d'**HEULIEZ Automobiles**, Cerizay

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

QUEL SOUTIEN POUR LES ÉQUIPEMENTIERS ?



Fonds stratégique d'investissement

Le Directeur général

Paris, le 16 mars 2009

Monsieur Paul Queveau
7 rue Louis Heuliez
BP 70209
79142 Cerizay

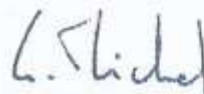
Monsieur le Président,

Votre entreprise nous a présenté un projet de prise de participation du FSI à une augmentation de capital pouvant être souscrite par d'autres investisseurs et devant être accompagnée de nouveaux financements bancaires. Cette augmentation de capital vise à permettre le développement, l'industrialisation et la commercialisation d'une gamme de véhicules électriques entièrement nouveaux (Friendly, Pélican et Will) ; ainsi que le maintien ou le développement des activités traditionnelles du Groupe (ingénierie, emboutissage pour l'automobile et hors automobile, productions d'ensembles toits-coffres).

Faisant suite à nos divers entretiens et aux analyses menées par nos équipes, j'ai le regret de vous informer que le FSI ne participera pas à cette augmentation de capital, dans l'état actuel du projet. Il nous apparaît en effet, d'une part que la réalisation du plan d'affaires associé au projet de véhicule électrique comporte un niveau d'incertitude tel qu'il en rend très importants les risques de non réalisation (absence de visibilité sur le marché, degré de maturité du développement technique, niveaux des prix de revient du véhicule notamment). Et, en second lieu, que le niveau de sous-charge de plusieurs des activités traditionnelles du Groupe (assemblage de véhicules, production de toit-coffres notamment) rend la situation de trésorerie très tendue, avec peu de perspectives de résolution identifiées. Ces éléments mettent à nos yeux en cause la capacité de l'entreprise à rester dans sa configuration industrielle, financière et capitalistique actuelle. Et ne sont donc garants ni de rentabilité associée à l'éventuel investissement ni du renforcement de la compétitivité du secteur d'activité dans lequel votre entreprise opère.

A l'inverse, si, dans un contexte de participation au développement d'un projet électrique français, ou dans le cadre d'une restructuration des activités traditionnelles du Groupe, y compris capitalistique, d'autres projets d'investissements en fonds propres apparaissaient, susceptibles d'intéresser le FSI, celui-ci se tiendrait naturellement prêt à les étudier rapidement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Gilles Michel

f.s.i. et **HEULIEZ**

PRÉJUDICES SOCIAL et FINANCIER

- Heuliez est en relation avec la **Caisse des Dépôts** depuis les Accords Capitalistiques du 31 juillet 2008.
- **Gilles MICHEL** Directeur Général du **f.s.i.** a fixé dans une conférence de presse le 24 mars 2009 des conditions impossibles à réaliser pour justifier ce refus de toute participation financière au capital d'HEULIEZ par le **f.s.i.**

Le but est de retarder au maximum la sortie de la **FRIENDLY HEULIEZ** prévue pour début 2010 face aux 2 Mitsubishi Peugeot ION Citroën C Zéro fabriqués au **JAPON** sortie à fin 2010 et les **RENAULT** électriques en 2011 ou mieux

éliminer

HEULIEZ électric le petit constructeur Français pionnier en Véhicules électriques.

Le refus de **Gilles MICHEL** Directeur Général du **f.s.i.** a entraîné immédiatement :

- L'arrêt de l'accord capitalistique **HEULIEZ-ARGENTUM**
- L'arrêt de l'augmentation de Capital de la filiale HEULIEZ électric par le FOND DEMETER pour un minimum de 10 millions €
- L'arrêt des Crédit bancaires
- La mise en règlement judiciaire le 23 avril 2009
- La liquidation du groupe Henri HEULIEZ le **30 juillet 2009** démentiellement de l'entreprise
- **Préjudice Social** perte de 500 emplois immédiats
- **Préjudice Financier énorme**
- **Déficit pour la balance extérieure de la FRANCE** dans le domaine des véhicules électriques, des cabriolets coupés convertibles, soit l'opposé des objectifs fixés au **f.s.i.**

Q6. QP1. AD. PhR

Jeudi
26 mars 2009
Sevres Nord

la Nouvelle République

0,85 €

lanouvellerepublique.fr

Demain dans la NR

Outreau :
quel sort
pour le juge
Burgaud ?

Luc Chatel chez Heuliez un rendez-vous manqué

CERIZAY. La visite du secrétaire d'État à l'Industrie, venu réaffirmer le soutien de l'État, n'a pas vraiment calmé les inquiétudes des salariés. Maintenant le temps presse pour trouver un partenaire industriel. PAGES 2 ET 42



Le ministre, accompagné de M. Paul Quéveau, s'est fait présenter les projets liés à la voiture électrique Friendly. (Photo M6, Eric Pottier)



Gerard Queveau/HEULIEZ

26/03/2009 10:13

A marc.mortureux@cabinets.finances.gouv.fr

cc

ccc

Objet Groupe Henri HEULIEZ

Monsieur le Directeur de Cabinet,

Parfaitement informés, les Elus locaux (Députés, Sénateurs, Maires), l'ensemble du personnel HEULIEZ et moi-même avons été profondément choqués par les propos tenus par Monsieur Gilles MICHEL, lors de la conférence de presse du 24 mars 2009, tenue à Bercy (site internet : dailymotion.com).

Monsieur Gilles MICHEL ne connaît absolument pas le Groupe Henri HEULIEZ, n'a jamais visité son centre de recherche et son usine de CERIZAY.

Monsieur Gilles MICHEL, ancien Directeur Général de PSA Peugeot Citroën, est directement responsable de la perte de centaines d'emplois chez HEULIEZ pour les raisons suivantes :

1. Arrêt du programme de fabrication des voitures électriques PSA Peugeot Citroën chez HEULIEZ (contrat mai 1994 : 30 voitures électriques/jour).
2. La fermeture du centre technique voitures électriques PSA à CERIZAY, en 2002.
3. En Septembre 2007, Monsieur Gilles MICHEL a décidé de commander à MAGNA (AUTRICHE) le programme du Coupé Peugeot 308 RCZ (Etude 2007/2008 - Fabrication 2009 à 2016), qui représente une perte de Chiffre d'Affaires pour HEULIEZ de 2 milliards d'€ sur 7 ans et la perte de 700 emplois.
4. Cette décision de Monsieur Gilles MICHEL a eu pour effet immédiat de stopper l'augmentation de capital d'HEULIEZ, envisagée avec le Fonds PROVIDENTE et le concours du Cabinet AT KEARNEY, et a entraîné immédiatement la mise sous procédure de sauvegarde du Groupe Henri HEULIEZ, le 26 octobre 2007.

HEULIEZ est reconnu pour son avance sur ses concurrents et ses 2 voitures électriques prévues être lancées en 2010 en série, afin de répondre aux objectifs du Grenelle de l'Environnement :

- La *FRIENDLY low-cost* : 2,80 m - 4 places - 250 km (12 brevets Heuliez)
- La *WILL technologique* : 4 m - Active-Wheel Michelin - 5 pl. ou V.U. 3 m3 - 250 km.

Dans la conférence de presse du mardi 24 mars 2009 à Bercy, Monsieur Gilles MICHEL exige d'HEULIEZ *"des perspectives industrielles en matière de véhicules électriques et de trouver, dans l'instant, des partenaires financiers"*, alors qu'il est responsable de notre procédure de sauvegarde en Octobre 2007, préjudice énorme pour trouver des financiers.

Le passé de Monsieur Gilles MICHEL et son attitude totalement négative à l'égard d'HEULIEZ, en refusant la poursuite d'une collaboration continue de 50 ans avec le Groupe PSA, ne l'autorisent pas à nous juger publiquement. Cette attitude est indécente pour notre personnel qui a toujours fourni à PSA des produits de qualité.

Comme bien exprimé lors de sa conférence de presse du 24 mars 2009, la position souveraine de Monsieur Gilles MICHEL à la tête du FSI, les conditions irréalisables qu'il exige pour que nous obtenions une aide de l'Etat, lui permettent de se dégager de toute responsabilité pour l'avenir d'HEULIEZ.

J'ai entière confiance dans la stratégie industrielle de Monsieur Nicolas SARKOZY, Président de la République et de son Gouvernement. Cette politique, porteuse d'emplois et d'exportation, me rappelle celle du Premier Ministre et Président de la République, Georges POMPIDOU, avec la création de l'Institut de Développement Industriel (IDI) en 1968, malheureusement privatisée en 1987, dans l'époque de folie financière (1980 - 2007). L'IDI était dirigée à l'époque par des PDG irréprochables et compétents, comme Monsieur Georges CHAVANNE, grand industriel, Président de la Commission des usines à la campagne et Monsieur Dominique de la MARTINIERE, Gaulliste, grand serviteur de l'Etat ; deux Républicains d'une probité exemplaire n'ayant qu'un seul but : le développement industriel de la FRANCE et ses emplois.

L'IDI est actionnaire d'HEULIEZ à hauteur de 15 % depuis 1977.

Croyez, Monsieur le Directeur de Cabinet, en mes meilleurs sentiments

Gérard QUEVEAU, Chairman Groupe Henri HEULIEZ

Copie : Monsieur Claude GUEANT, Secrétaire Général, Présidence de la République
Monsieur Jean-Paul FAUGERE, Directeur de Cabinet du Premier Ministre, Monsieur François FILLON

Monsieur Ajay SINGH Président Fondateur de Spicejet, Président du Groupe ARGENTUM est Président du Conseil de Surveillance d'HEULIEZ Automobiles, Groupe Henri HEULIEZ depuis le 25 Septembre 2008.

Gérard QUEVEAU est retraité d'HEULIEZ depuis le 1^{er} Octobre 2008 conformément aux accords ARGENTUM (Inde) HEULIEZ Automobiles du 13 Août 2008.

Suite à ces accords, Luc CHATEL Secrétaire d'Etat à l'Industrie a visité HEULIEZ Automobiles avec le nouveau Président HEULIEZ Ajay SINGH le 30 Septembre 2008, pour lui présenter les Prototypes HEULIEZ Electric et obtenir ainsi son agrément pour les accords HEULIEZ Automobiles ARGENTUM.

Gérard QUEVEAU chez HEULIEZ stagiaire en 1954 est entré en 1961, a dirigé le Groupe Henri HEULIEZ depuis 1970. HEULIEZ Automobiles est partenaire fidèle de PSA Peugeot Citroën depuis 1950 et constructeur de plus de 500 000 voitures SIMCA, RENAULT, CITROËN, PEUGEOT, OPEL.

Avec son père Henri HEULIEZ, ils sont créateurs de nombreuses entreprises industrielles dans les Deux-Sèvres et en Vendée toujours en activités, qui ont généré des centaines d'emplois ; les 2 plus importants sont :

HEULIEZ-Bus à MAULEON (Deux-Sèvres), et la Société GIFA, grand spécialiste mondial d'ambulances à ST LAURENT-S/SEVRE (Vendée).

Malgré sa retraite, Gérard QUEVEAU, à la demande de Ajay SINGH Président d'ARGENTUM et d'HEULIEZ Automobiles a toujours continué à superviser ces programmes de voitures HEULIEZ Electric, en particulier la mise au point de la chaîne de traction à batteries li-ion. Les batteries li-ion sont testées aux Universités de Grenoble et de Bordeaux par le Professeur Yves CHABRE et la Société E4V, présidée par Monsieur Denys GOUNOT (ancien Président de SAFT).

La Société E4V a d'ailleurs décidé de s'implanter à Bordeaux.

En 2002, le Directeur Général de PSA Peugeot Citroën Gille MICHEL adjoint du Pdg JM FOLZ change complètement sa politique d'achat et de partenariat en FRANCE. Elle décide de commander à l'étranger les équipements et carrosserie :

2002 : Arrêt du partenariat HEULIEZ – PSA en voitures électriques. PSA commande ses voitures électriques Peugeot et Citroën chez MITSUBISHI au JAPON.

2007 : Arrêt de production chez HEULIEZ des modules toit-coffre pour PEUGEOT 206 CC.

Démarrage de la PEUGEOT 207 CC à MADRID, à brevets RETRACTOP HEULIEZ ;

En Septembre 2007, le Directeur Général et Achats Gille MICHEL de PSA a décidé de commander à MAGNA (Autriche) le programme du Coupé PEUGEOT 308 RCZ (Etudes-Protos 2007/2008/2009 – Fabrication 2009 à 2016), soit une perte de Chiffre d'Affaires pour HEULIEZ de 2 milliards d'€ sur 7 ans et la perte de 700 emplois.

Et plus grave encore, cette décision du Directeur Général et Achats de PSA Gilles MICHEL a eu pour effet immédiat de stopper l'augmentation de capital d'HEULIEZ, envisagée par le Fonds PROVIDENTE et le concours du Cabinet AT KEARNEY, et a entraîné immédiatement la mise sous procédure de sauvegarde du Groupe Henri HEULIEZ, le 26 Octobre 2007.

Le Groupe ARGENTUM doit procéder à une augmentation de Capital d'HEULIEZ Automobiles, impossible aujourd'hui par décision de la Banque Indienne suite à la Crise Financière Mondiale.

L'avenir d'HEULIEZ Automobiles dépend complètement du Pacte automobile de L'Elysée du 9 Février 2009 et donc du Fond Stratégique d'Investissement : FSI

Le 18 Mars 2009 un événement dramatique pour HEULIEZ Automobiles s'est produit :

Gilles MICHEL Directeur Général du FSI Fond Stratégique d'Investissement (ancien Directeur Général de PSA) a écrit à Paul QUEVEAU Président du Directoire d'HEULIEZ Automobiles son refus d'aides à HEULIEZ Automobiles avec l'accord de Luc CHATEL secrétaire d'Etat à l'Industrie le 24 Mars 2009.

Si cette décision devait être confirmée, ce serait la mort à terme d'HEULIEZ Automobiles.

Le 26 Mars 2009 Gérard QUEVEAU a immédiatement écrit à Monsieur Claude GUEANT Secrétaire Général de l'Elysée et à Monsieur Jean-Paul FAUGÈRE Directeur du cabinet du Premier Ministre François FILLON, et va continuer à intervenir auprès de l'Elysée et du gouvernement.

Pour HEULIEZ Electric

HEULIEZ Automobiles continue la mise au point de 2 véhicules électriques avec leurs variantes véhicules utilitaires pour un lancement série début 2010. A ce jour, le planning n'a pas de retard.

-La FRIENDLY : 2,80 m – 4 places – Batteries li-ion – 250 km d'autonomie

-La WILL : 4 m – 5 places – Roues Active Wheel Michelin – Batteries li-ion – 250 km d'autonomie et leurs Variantes Utilitaires : -FRIENDLY V.U. : 1,5 m3 WILL V.U. : 2,5 m3 ou 3 m3

Ces 2 V.U. Électriques sont particulièrement adaptés aux livraisons en centre ville dans l'esprit du Grenelle de l'Environnement. Pour 2012, HEULIEZ Automobiles prépare un utilitaire 3,5 T électrique, sa variante bus à 15 places.

Pour les Cabriolets Coupés Convertibles

HEULIEZ Automobiles doit valoriser son portefeuille de 750 brevets internationaux RETRACTOP HEULIEZ. Ces 750 brevets internationaux RETRACTOP HEULIEZ, d'un coût de 50 M€ sur 10 ans et ayant encore 15 années de durée de vie en 2009, ont généré en Chiffre d'Affaires : 500 M€ d'Etudes-Protos et production sur plus de 450 000 modules toit-coffre fabriqués par HEULIEZ

1 Milliard € de production de 90 000 OPEL Tigra Twintop complètes et en Royalties :
19 M€ de licences non exclusives.

Les brevets RETRACTOP HEULIEZ ont été montés aujourd'hui sur plus de 600 000 modules toit-coffre de Coupés Convertibles.

HEULIEZ Automobiles est le concepteur de la **PEUGEOT 206 CC**, record mondial de production à 370 000 exemplaires.

HEULIEZ Automobiles est concepteur de la future **RENAULT Mégane CC** avec 10 brevets RETRACTOP HEULIEZ.

RENAULT a versé à **HEULIEZ Automobiles** 3,5 millions d'€ de licences, ce qui prouve la valeur de notre portefeuille de brevets RETRACTOP HEULIEZ. La fabrication du toit-coffre

RENAULT MEGANE CC est confiée à **KARMANN (Allemagne)**.

HEULIEZ Automobiles termine actuellement l'étude du premier Coupé Convertible chinois de CHERY, M14.

Pour le redémarrage de l'Industrie automobile après la crise,

HEULIEZ Automobiles a développé 4 prototypes présentés dans les Salons automobiles internationaux :

PARIS – GENEVE et FRANCFORT :

-Un Coupé Convertible (successeur de la PEUGEOT 206 CC) : 4m – 4 vraies places adultes – 250 l. de coffre cabrio.

-Un Coupé Convertible Pick-up PC2 : 4m – 4 vraies places adultes – 400 litres. de coffre cabrio.

-Le Coupé Convertible « Macarena » : 4 portes – 4 places – 350 l. de coffre cabrio.

-Un Cabriolet grand luxe – Hard Soft

Le Cabriolet Coupé Convertible est le meilleur vecteur d'image de marque d'un Constructeur.

Les Constructeurs allemands (MERCEDES – BMW – VW – AUDI), produisent 18 Cabriolets, dont 12 fabriqués en Allemagne, toujours avec des modules toits allemands.

Les Constructeurs français n'en produisent que 5 dont 2 seulement fabriqués en France :

-Le PEUGEOT 308 CC avec un module toit MAGNA fabriqué en Allemagne

-Le RENAULT Mégane CC avec un module toit KARMANN fabriqué en Allemagne.

Pour le Conseil de Surveillance, le Directoire, les Cadres HEULIEZ Automobiles et l'ensemble du personnel, les objectifs sont clairs : Recherche dans l'urgence une solution capitalistique avec l'aide active de l'Etat et des Elus locaux, Notre député Jean GRELLIER s'active en permanence sur ce dossier pour sauver les 1000 emplois d'HEULIEZ Automobiles et les emplois chez les sous – traitants français, et éviter à tout prix le démantèlement de l'entreprise et le transfert de sa technologie à l'étranger.

HEULIEZ Automobiles doit rester leader dans les modules toit-coffre brevetés pour Cabriolets et Coupés Convertibles.

Rester le N°1 français des voitures électriques et VU électriques, comme depuis 1994, et HEULIEZ Electric soit le premier Constructeur automobile français à livrer des voitures et VU électriques dans l'esprit du Grenelle de l'Environnement dès début 2010.

A fin 2008 HEULIEZ Automobiles Groupe Henri HEULIEZ avait 28 Millions € de Fonds Propres.

Si le gouvernement SARKOZY – FILLON – CHATEL et Gilles MICHEL Directeur Général du FSI refuse d'intervenir,

La Fin définitive d'HEULIEZ Automobiles est programmée.

La France perd le seul carrossier Français grand spécialiste des Cabriolets Coupés Convertibles et voitures Electriques.

HEULIEZ Automobiles aura duré 50 années 1959-2009.

Les pertes d'emplois Automobiles et le Déficit automobiles extérieur continueront à augmenter.

Le Directoire et les Cadres HEULIEZ restent mobilisés en permanence pour sauver la technologie française d'HEULIEZ exportatrice, les 1000 emplois du Groupe Henri HEULIEZ, et les emplois chez leurs sous-traitants français.

REFUS D'AIDE

du **f.m.e.a.**

Directeur Général Hervé GUYOT

et du **f.s.i.**

par les décisions unilatérales de Gilles MICHEL

Directeur Général du f.s.i.

*en accord avec Luc CHATEL Secrétaire d'État
à l'Industrie du Gouvernement SARKOZY-FILLON*

HEULIEZ (**28 Millions fonds propres**
le 31 décembre 2008)

en **Règlement Judiciaire**

le 23 Avril 2009

en **Liquidation**

le 30 Juillet 2009

PRÉJUDICE SOCIAL IMMÉDIAT 1000 EMPLOIS

Fin d' HEULIEZ Automobiles

Les fonds Propres de
SA GROUPE Henri HEULIEZ
consolidés au 31 décembre 2008
28 Millions € certifiés

2008 Partenariat ARGENTUM CEO Ajay SINGH avec HEULIEZ Automobiles

Le 13 Août 2008 Signature de l'Achat de 67 % du Groupe Henri HEULIEZ



Sept 2008 Ajay SINGH - Gérard QUÉVEAU
Bureau d'Études HEULIEZ Auto



par ARGENTUM CEO Ajay SINGH et Groupe Henri HEULIEZ Pdg Gérard QUÉVEAU

25 Sept 2008 Ajay SINGH devient Président du Groupe H. HEULIEZ à la place de Gérard QUÉVEAU
Partenariat pour les Voitures Électriques INDE-FRANCE stoppé par la crise financière mondiale de 2008-2009
La BANQUE INDIENNE interdit le Transfert de Fonds € et Refus de relais financier par le f.s.i.

Plan Automobile Janv. 2009 États Généraux de l'Automobile – Fond Stratégique d'Investissement
Aide remboursable refusée par Gilles MICHEL Directeur Général du f.s.i. le 16 Mars 2009 ex D' G' PSA 2002-2008
décideur de l'Arrêt de la Coopération PSA-HEULIEZ pour les Voitures Électriques, les CABIOLETS
et Luc CHATEL Secrétaire d'État à l'Industrie du Gouvernement SARKOZY-FILLON 24 Mars 2009
2009 Fermeture d'HEULIEZ Auto 1000 Emplois, seul CARROSSIER FRANÇAIS DE CABRIOLETS C.C. et V.E.

2018 Contrat Spicejet CEO Ajay SINGH avec SAFRAN CFM

9-10-11 Mars 2018 VISITE d'État du Président de la République Emmanuel MACRON en INDE



Emmanuel MACRON Président de la République
Narendra MODI Premier Ministre Indien



Le 10 Mars 2018 CONTRAT de 10 Milliards € de RÉACTEURS SAFRAN CFM
par SPICEJET CEO Ajay SINGH et SAFRAN Pdg Philippe PETITCOLIN

Ajay SINGH EY Entrepreneur of the Year 2017

- En Février 2009

La Société d'investissement DEMETER Spécialiste dans les énergies nouvelles voulait entrer au Capital d'HEULIEZ électric pour 10 Millions €

Suite au refus de la Direction Générale du **f. s. i.**
(Gilles Michel Directeur Général), d'aider HEULIEZ

La Société DEMETER s'est retirée du projet

**Mr Gilles MICHEL ne tient pas compte du Rapport Mac KINSEY
et des 28 Millions € de fonds propres d'HEULIEZ au 31/12/2008**

HEULIEZ en RÈGLEMENT JUDICIAIRE



IMPRIMER FERMER

**Olivier DUPONT****Président du directoire**

55 ans, ingénieur civil des Ponts et chaussées, DES de Sciences économiques

Olivier s'est orienté vers le capital risque en 1988 après une carrière d'ingénieur grands projets export (Sofretu puis groupe Schneider).

De 2000 à 2005 il a été dans le groupe Caisse des dépôts, directeur délégué à CDC Entreprises-FP Gestion, responsable du fonds public pour le capital risque et du fonds de promotion pour le capital risque.

Auparavant, il a dirigé successivement SNVB participations (Groupe CIC), BTP Capital, la direction des investissements du Crédit du Nord et le private equity à la Société Générale.

Olivier s'est intéressé, dès le début des années 90, aux secteurs d'investissement qui sont ceux du fonds Demeter. Il a dirigé, pendant 5 ans, le fonds BTP Capital, qu'il a spécialisé dans les éco-industries avec d'excellents résultats. Son track-record (une cinquantaine d'investissements avec un TRI brut global de 22,6%) montre une douzaine de réussites dans ce secteur.

Olivier Dupont exerce à l'AFIC (Association Française des Investisseurs en Capital) les responsabilités de président du Comité formation et de président de la commission déontologie.

Olivier Dupont est l'auteur de 2 ouvrages: "Les PME et le marché de l'environnement" (1995) et "Ajustement de prix et capital investissement" (2002).



Télécharger la Vcard

Gérard QUÉVEAU * * * * * Dipl. ing. Arts et Métiers - EST Aéro
Ancien Président du Conseil de Surveillance - Chairman Groupe Henri Heuliez

QG/mce - 13 561

Le 23 Avril 2009

Monsieur de ROMANET de BEAUNE

Directeur Général CDC

Président Conseil Administration F.S.I.

56 rue de Lille

75356 PARIS 07 SP

Monsieur le Président,

Le Directoire du Groupe Henri HEULIEZ a reçu deux réponses négatives d'intervention de la part du Fonds de Modernisation des Equipementiers Automobiles (FMEA) le 17 Février 2009 et de la part du Fonds Stratégique d'Investissement (FSI) le 16 mars 2009 ; ces deux réponses ont été données sans aucune visite à CERIZAY de notre Centre de Recherche et notre usine de production et aucune analyse de nos brevets et prototypes.

A partir du 18 Mars 2009 seulement, la société HEULIEZ a été auditée d'une manière permanente par les spécialistes de MC KINSEY et différents experts envoyés par le FSI, dont des anciens Ingénieurs de PSA et RENAULT, avec visites à CERIZAY et explorations détaillées de nos véhicules électriques brevetés et à la technologie très en avance sur ses concurrents.

Malgré l'opposition systématique de RENAULT à HEULIEZ (depuis 1987) et de PSA (depuis 2002) et les contrats de partenariat signés jamais respectés, et après la défaillance en Octobre 2008 de notre partenaire, le Groupe ARGENTUM (Inde), associé à CDC Entreprises, le Groupe Henri HEULIEZ (1 000 emplois, technologiquement très compétitif face à ses concurrents) avait en consolidé de l'ordre de 25 Millions € de fonds propres à fin 2008, et sans aucune valorisation de notre portefeuille de brevets reconnus mondialement.

CDC Entreprises connaît HEULIEZ puisqu'une participation de 5 Millions € était prévue (avant la création des FSI et FMEA) suite à l'accord capitalistique HEULIEZ - ARGENTUM d'Août 2008.

HEULIEZ, équipementier et assembleur de Cabriolets - Coupés Convertibles (Rang 05)

HEULIEZ est un spécialiste mondial avec plus de 750 brevets internationaux d'une durée de vie de 15 ans encore, et qui ont coûté 50 Millions € en études, prototypes et tests sur fonds propre.

Le Cabriolet Coupé Convertible sera le premier vecteur de reconquête d'image de marque et du marché automobile de sortie de crise, les brevets retractop HEULIEZ prendront alors toutes leurs valeurs.

La France, dans ce domaine, accuse un retard par rapport à l'Allemagne :

- France : 5 Cabriolets dont 2 fabriqués en France
- Allemagne : 18 Cabriolets dont 12 fabriqués en Allemagne

HEULIEZ est le concepteur de la Peugeot 206 CC avec 4 brevets HEULIEZ.

370 000 Cabriolets produits (et encore sans le marché USA) :

C'est la première fois qu'une automobile française est la plus vendue en Allemagne dans sa catégorie.

Les brevets et fabrications HEULIEZ ont des qualités reconnues mondialement par rapport à ses concurrents allemands :

- Un toit plus long, donc un pare-brise d'angle normal et un style arrière affiné.
- Un grand coffre (plus 30 % par rapport à la concurrence)
- Plus de sécurité et de confort aux 2 places arrière (100 mm de plus que la concurrence).

Ces qualités essentielles pour un Coupé Convertible ont décidé RENAULT à nous acheter 11 licences de brevets pour la future *Mégane CC* (modules fabriqués chez KARMANN Allemagne).

HEULIEZ a réalisé 2 prototypes de Coupés Convertibles de 4 mètres - 4 vraies places et 300 litres de coffre en cabrio.

HEULIEZ a réalisé le premier Coupé Convertible 4 portes 4 places sur Peugeot 407, la *Macarena*.

HEULIEZ étudie, réalise des prototypes et va fabriquer en série le module toit coffre du premier Coupé Convertible chinois CHERY M14.

.../...



Heuliez
Automotive Technology

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amik-farm.com

HEULIEZ, équipementier de systèmes de toits convertibles, devrait donc être parfaitement éligible au FMEA.

Pourquoi HEULIEZ a-t-il été éliminé après deux heures de discussion à Paris, le 17 février 2009, sans analyse technique et industrielle de nos brevets et sans visite de notre Centre R et D et de notre usine ?

Renault et PSA utilisent les brevets HEULIEZ pour leurs cabriolets mais passent les commandes de fabrication de séries en Allemagne et en Autriche. Renault et PSA se doivent pourtant de respecter le code de bonne conduite signé avec l'Etat le 28 juin 2006 complété par la charte d'éthique PSA.

HEULIEZ a le même administrateur judiciaire que TREVES. Le FMEA a versé à TREVES une aide de 50 millions le 25 Février 2009 sur ordre du Secrétariat à l'Industrie afin d'éviter sa faillite, **sans les 2 conditions suspensives exigées pour HEULIEZ par le Secrétariat à l'Industrie, c'est à dire :**

- que la famille TREVES participe au financement
- que TREVES trouve un partenaire financier extérieur

Malgré cette aide de l'état, le 10 avril 2009 TREVES annonce un plan social de 700 employés.

Afin de "sauver HEULIEZ", le secrétariat à l'industrie a exigé la mise en Règlement Judiciaire, le démantèlement et les plans sociaux avant tout versement d'aide financière.

Les lois républicaines sont-elles les mêmes pour les deux équipementiers automobiles : TREVES et HEULIEZ ?.

Par ailleurs, HEULIEZ est aussi un constructeur automobile de voitures électriques, adhérent au Comité des Constructeurs Français de l'Automobile (CCFA) depuis des décennies.

HEULIEZ est un vrai constructeur de voitures (plus de 450 000 fabriquées).

HEULIEZ est encore aujourd'hui le plus important fabricant français de voitures électriques, qui a développé seulement sur fonds propres (sans emprunt, sans aide) depuis 2 ans, ses voitures électriques:

- La FRIENDLY (11 brevets HEULIEZ) – 4 places – 2,80 m – 250 km d'autonomie.
- La WILL – 5 places – 4 m – VU 2,5 m³ – première voiture électrique de série utilisant les roues Active-Wheel Michelin et développée avec l'aide d'OSEO et la confiance du grand équipementier MICHELIN.
- Et enfin, la TIGRA, version électrique du cabriolet fabriqué pour OPEL à 90 000 exemplaires en version moteur thermique et exportés à 80 %.

Depuis le refus du FSI du 16 mars 2009, toutes les commandes d'outillages série pour les voitures électriques HEULIEZ sont arrêtées, faute de crédit, et donc les lancements série – début 2010 – des FRIENDLY – WILL (Michelin) et TIGRA électrique, sont gravement compromis, ce qui favorisera l'importation, dès 2010, des voitures électriques MITSUBISHI (PSA) et NISSAN.

Pour rester une entreprise française (ETM) exportatrice et créatrice d'emplois, HEULIEZ a besoin de la compétence de tout son personnel fidèle (1000 emplois), de son bureau R et D intégré et de toutes ses installations industrielles : emboutissage, robotique, peinture, montage, sans démantèlement. Ainsi, HEULIEZ resterait un équipementier de modules de Cabriolets Coupés Convertibles et serait l'un des leaders en véhicules 100 % électriques dès début 2010.

Le plan industriel HEULIEZ est cohérent et conforme aux études de marchés Voitures Electriques RENAULT-NISSAN. Dans la période de Septembre 2009 à Mars 2010 une formation du personnel en sureffectif est indispensable car le travail sur chaîne automobile de Véhicules Electriques (80 volts – 300 volts en continu) nécessite de grandes précautions.

.../...



Heuliez
Automotive Technology

F - 79140 CERIZAY - Tél +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amik-farm.com

Ces deux refus non justifiés à ce jour du FSI et du FMEA ont conduit HEULIEZ au Redressement Judiciaire le 14 Avril 2009 comme l'a exigé le Secrétariat à l'Industrie.

Aujourd'hui comme HEULIEZ n'a reçu aucune aide financière, l'administrateur judiciaire veut le démantèlement de l'entreprise et un vaste plan social de plusieurs centaines d'emplois, d'un coût de 25 000 € par emploi qui aurait été plus utile pour le financement des outillages des voitures HEULIEZ Electric.

Nous sommes profondément choqués que ce plan de démantèlement d'HEULIEZ soit mis en place par des anciens responsables de l'automobile française, Directeurs Généraux du FSI et du FMEA qui, dans le passé, nous ont progressivement acculés à une situation financière difficile.

Le soubresaut d'HEULIEZ avec la commande OPEL (90 000 TIGRA à brevets HEULIEZ), a démontré sa capacité à étudier et industrialiser un programme important surtout sur les plans délai et qualité et à devenir exportateur à 80%.

La réussite de ce programme, au lieu de rapprocher HEULIEZ des constructeurs français, a provoqué l'effet inverse ; PSA a confié la fabrication de la PEUGEOT 308 RCZ à MAGNA (Autriche) et RENAULT préfère payer des licences de brevets à HEULIEZ et confier l'industrialisation (donc les emplois) à KARMANN (Allemagne).

Les Elus locaux (Pays de Loire, Poitou-Charentes), le Personnel HEULIEZ, les Fournisseurs et le Conseil de Surveillance HEULIEZ, voudraient connaître les raisons de ces deux décisions du FMEA et du FSI, tragiques pour l'industrie française.

Pour nous tous, le préjudice humain et financier est énorme.

HEULIEZ est membre à part entière du Comité des constructeurs (CCFA) depuis des décennies.

Le 9 avril 2009 pour le lancement du Plan Automobile à l'Elysée, RENAULT et PSA ont reçu chacun une aide d'Etat de 3 milliards **sans la condition suspensive exigée pour HEULIEZ par le secrétariat à l'industrie, c'est-à-dire que la famille PEUGEOT participe aussi au financement.**

HEULIEZ n'a pas été invité au lancement du Plan Automobile ni par le CCFA, ni par le ministère des Finances et n'a reçu aucune aide de l'Etat à ce jour.

Au regard du droit Français et du droit Européen est ce qu'HEULIEZ a été traité avec équité européenne et égalité républicaine devant les lois comme PEUGEOT et RENAULT l'ont été?

Pourquoi le Pacte Automobile, décidé au Palais de l'Elysée le lundi 9 Février 2009, ne s'est-il pas appliqué à une Société comme HEULIEZ membre CCFA (E.T.M. industrielle - 1000 emplois directs), technologique (cabriolets), exportatrice et spécialiste en véhicules électriques pour le Grenelle de l'Environnement ?

*Monsieur le Président, je connais votre probité et
votre attachement aux lois républicaines, c'est pourquoi
je me suis permis de vous écrire ce courrier, croyez
en mes respectueux sentiments.*

Gérard QUEVEAU,

Gérard Queveau

Copie :

M. Nicolas SARKOZY, Président de la République

M. François FILLON, Premier Ministre

M. Jean-Pierre RAFFARIN, ancien Premier Ministre, ancien Président Poitou-Charentes

M. Didier MIGAUD, Président de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale

M. Jean ARTHUIS, Président de la Commission des Finances du Sénat



Heuliez
Electric

F - 79140 CERIZAY - Tél. : 33 (0)5 49 81 32 07 - Fax : 33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : g.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.sarko.farm.com



LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

Paris, le 18 MAI 2009

Monsieur Le Président,

J'ai bien reçu votre courrier du 23 avril, et celui-ci a retenu toute mon attention.

Président du Conseil d'Administration du FSI, j'ai naturellement suivi de très près l'ensemble du dossier du Groupe Henri Heuliez depuis que celui-ci nous a sollicité.

Aujourd'hui, je vous confirme que les équipes du FSI sont, sous l'autorité de son Directeur Général, M. Gilles Michel, activement engagées à la recherche d'un montage permettant au projet de véhicule électrique de voir le jour, sous réserve naturellement de perspectives commerciales et industrielles fiables et d'un tour de table financier à majorité privée – au sein duquel nous interviendrons en partenaire minoritaire. De telles perspectives, si elles ne sont pas encore certaines, existent, et j'aime à croire que l'actionnaire historique de l'entreprise investira dans ce nouveau projet.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Monsieur Le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Bien cordialement

Augustin de ROMANET

Copie : (avec lettre originale) M. Gilles Michel

Monsieur Gérard Queveau
Président du Conseil de Surveillance
Groupe HEULIEZ

2008 Partenariat ARGENTUM CEO Ajay SINGH avec HEULIEZ Automobiles

Le 13 Août 2008 Signature de l'Achat de 67 % du Groupe Henri HEULIEZ



Sept 2008 Ajay SINGH - Gérard QUÉVEAU
Bureau d'Études HEULIEZ Auto



par ARGENTUM CEO Ajay SINGH et Groupe Henri HEULIEZ Pdg Gérard QUÉVEAU

25 Sept 2008 Ajay SINGH devient Président du Groupe H. HEULIEZ à la place de Gérard QUÉVEAU
Partenariat pour les Voitures Électriques INDE-FRANCE stoppé par la crise financière mondiale de 2008-2009
La BANQUE INDIENNE interdit le Transfert de Fonds € et Refus de relais financier par le f.s.i.

Plan Automobile Janv. 2009 États Généraux de l'Automobile – Fond Stratégique d'Investissement
Aide remboursable refusée par Gilles MICHEL Directeur Général du f.s.i. le 16 Mars 2009 ex D' G' PSA 2002-2008
décideur de l'Arrêt de la Coopération PSA-HEULIEZ pour les Voitures Électriques, les CABIOLETS
et Luc CHATEL Secrétaire d'État à l'Industrie du Gouvernement SARKOZY-FILLON 24 Mars 2009
2009 Fermeture d'HEULIEZ Auto 1000 Emplois, seul CARROSSIER FRANÇAIS DE CABRIOLETS C.C. et V.E.

2018 Contrat Spicejet CEO Ajay SINGH avec SAFRAN CFM

9-10-11 Mars 2018 VISITE d'État du Président de la République Emmanuel MACRON en INDE



Emmanuel MACRON Président de la République
Narendra MODI Premier Ministre Indien



Le 10 Mars 2018 CONTRAT de 10 Milliards € de RÉACTEURS SAFRAN CFM
par SPICEJET CEO Ajay SINGH et SAFRAN Pdg Philippe PETITCOLIN

Ajay SINGH EY Entrepreneur of the Year 2017

SpiceJet, CFM Sign \$12.5 Billion Engine, Service Deal

By **Iain Marlow** and **Anurag Kotoky**

11 mars 2018 à 10:21 UTC+1

- Agreement for purchase of LEAP-1B engines and 10-year service
- Order follows \$22 billion order for 155 Boeing aircraft



An event staff walks past an advertisement for SpiceJet Ltd. during an event in Mumbai. Photographers: *Dhiraj Singh, Bloomberg*

One of India's fastest-growing airlines has signed a \$12.5 billion deal with CFM

2008 Crise Financière Mondiale- HEULIEZ AUTOMOBILES Cerizay

En 2008 un contrat financier finalisé et signé est trouvé entre le Groupe Henri HEULIEZ et la Société Indienne ARGENTUM d'Ajay SINGH Président CEO de SPICEJET, 200 Boeing 737 qui reprenait 66% du capital d'HEULIEZ-AUTOMOBILES Cerizay avec continuité garantie de l'activité d'HEULIEZ AUTOMOBILES Cerizay.

A fin 2008 la crise financière mondiale a interrompu brutalement le processus.

2009 Le gouvernement Sarkozy-Fillon crée le FSI Fond Stratégique d'Investissement devenu BPI France.

Le FSI est créé spécialement pour soutenir les entreprises Françaises durant la crise financière mondiale.

2009 en Janvier HEULIEZ-AUTOMOBILES Cerizay est intervenu immédiatement auprès de la banque FSI

En 2009 HEULIEZ-AUTOMOBILES de Cerizay produisait encore 80 voitures par jour exportées à 80% et sa reconversion était très possible avec l'aide du FSI pour sauver 1000 emplois directs et de l'exportation.

2009 Le gouvernement Français Sarkozy-Fillon aide PSA Peugeot – Citroën et Renault de 3 Milliards €

Fin 2008 lors de la crise financière mondiale, Gilles MICHEL est nommé Directeur Général du FSI.

Gilles MICHEL devant la presse le 29 Février 2009 à BERCY, et Luc CHATEL Secrétaire d'Etat à l'Industrie du gouvernement Sarkozy-Fillon refusent toute aide financière à HEULIEZ AUTOMOBILES sous le prétexte qu'HEULIEZ AUTOMOBILES n'a plus de partenariat avec PSA. C'est précisément Gilles MICHEL Directeur Général de PSA qui a arrêté ce partenariat vieux de 50 années entre PSA Peugeot Citroën et

HEULIEZ AUTOMOBILES Cerizay

Cette décision va signifier la fin d'HEULIEZ AUTOMOBILES de Cerizay – Carrossier constructeur fidèle à Peugeot et Citroën et aux consignes gouvernementales 1980-2000 concernant les constructeurs Japonais et Coréens.

Pour la France HEULIEZ AUTOMOBILES spécialiste des Cabriolets C.C. Voitures Electriques 4X4 et Limousines de Luxe, c'est la perte de 1000 emplois directs Industriels d'un centre d'Etudes, de 250 Ingénieurs et Techniciens riche de 750 Brevets, et de 50% du Chiffre d'Affaire exporté

Gilles MICHEL Directeur Général du FSI accorde par contre en 1 mois 50 Millions € à chacun des Equipementiers Automobiles TREVES et MECAPLAST Monaco.

2009 La balance commerciale Automobile Française était positive de 10 Milliards € et la France produisait dans ses usines 3 Millions de voitures.

2014 Le gouvernement Hollande-Ayrault aide PSA Peugeot Citroën de 8 Milliards € et l'Etat entre au capital pour 14%.

2016 Le déficit commercial Automobiles Français est de 10 Milliards €

La France produit moins d'1,5 Millions de voitures, soit la moitié de la production de 2008.

Depuis 2009, 100 usines de sous-traitants Automobiles à la campagne ont été fermées.

les emplois dans l'Automobile ont été divisés par 2 soient 100.000 emplois perdus

La France ne produit plus de Cabriolet. Peugeot produisait des Cabriolets sans interruption depuis 1900.

En 2016 PSA ne produit plus aujourd'hui aucune des voitures fabriquées par HEULIEZ AUTOMOBILES

Limousines de Luxe, 4X4, Voitures Electriques, Cabriolets C.C.

2016 La France industrielle n'a plus que 3 Millions d'emplois

L'industrie Française est descendu à 11% du PIB

Trois RECONVERSIONS de concurrents réussies en EUROPE :

2008 KARMANN en ALLEMAGNE en dépôt de bilan suite à la crise financière mondiale,

2009 KARMANN est repris par VOLKSWAGEN pour fabriquer les cabriolets Golf

2009 BERTONE en ITALIE en dépôt de bilan est repris par MASERATI

2015 PININ FARINA en ITALIE est racheté par le groupe Indien MAHINDRA MAHINDRA

2015 Arrêt des Cabriolets Peugeot au catalogue Peugeot depuis 1900

PSA Peugeot Citroën est 11ème Constructeur Automobile Mondial

PSA Peugeot Citroën n'est pas dans les 10 premiers constructeurs de Chine

Le Groupe Renault-Dacia-Nissan-Samsung-Mitsubishi est 3ème Constructeur Mondial

En 2000 la Balance Automobile Française était positive de 10 milliards d'€, et

la FRANCE produisait 3 millions de voitures.

En 2015 la Balance Automobile Française est de 6 milliards

la FRANCE a produit moins de 1,5 millions de voitures.

PSA et RENAULT sont importateurs nets

En 2017 tous les 4X4, toutes les Limousines de Luxe à moteur 6 et 8 Cyl., BVA 9 rapports et Hybrides ainsi que tous les Cabriolets Coupés Convertibles, vendus en FRANCE sont de fabrication étrangère.

Tous les Constructeurs mondiaux:USA- EUROPE -RUSSIE-CHINE fabriquent des 4X4.

40 Cabriolets et Coupés Convertibles sont au catalogue des Constructeurs Automobiles Etrangers

Identité principale

De : "Gerard.Queveau" <gerard.queveau@amik-farm.com>
À : "Jean-Pierre RAFFARIN" <jp.raffarin@senat.fr>; "Dominique BUSSEREAU" <d.bussereau@t3a.com>
Envoyé : samedi 18 avril 2009 13:55
Objet : Redressement Judiciaire d'Heuliez le 14 Avril 2009

Acte 1 : le Secrétaire d'Etat à l'Industrie **Luc Chatel** a exigé la mise en Redressement Judiciaire d'Heuliez comme préalable à toute aide de l'Etat. Celle-ci est intervenue le 14 avril 2009.

Acte 2 : le 15 avril l'Administrateur Régis Valliot, nommé par le Tribunal de Commerce et en contacts étroits avec PSA et Renault-Nissan, a demandé l'interruption immédiate du contrat d'Ingénieur Conseil de Gérard Quéveau, spécialiste en cabriolets et véhicules électriques.

Acte 3 : un plan social de licenciements de 400 emplois est en préparation, qui coûtera en moyenne 25 000 euros par emploi à l'Etat.

Acte 4 : le 16 mars 2009 par courrier le FSI avait refusé toute aide financière à Heuliez. Depuis cette date, malgré les discours de Luc Chatel et de Gilles Michel, aucun financement n'a été fourni à Heuliez pour lancer les outillages de série des trois voitures 100% électriques (Friendly, Will Michelin, Cabriolet Tigra). Par conséquent, Heuliez est mis dans l'incapacité de lancer ces véhicules début 2010.

Acte 5 : sans financements ni crédits, la fin d'Heuliez est programmée à très courte échéance. Avec Heuliez disparaîtra le seul concurrent crédible sur la voiture électrique de PSA (Mitsubishi) et Renault (Nissan), et un acteur industriel majeur dans la région Poitou-Charentes.

Chers Jean-Pierre et Dominique, je me serai battu jusqu'au bout pour préserver l'emploi dans ma région, et je n'ai malheureusement reçu de l'aide que de vous et seul le Président Sarkozy a répondu à mes différents courriers. Je suis à présent très pessimiste sur l'issue pour Heuliez au moment même où nous avons mis au point un beau produit, innovant et porteur de croissance pour la France.

En vous remerciant de toute votre aide,

cf ca 8/04/2009

Gérard QUÉVEAU  Dipl. Ing. Arts et Métiers - EST Aéro
Ancien Président du Conseil de Surveillance - Chairman Groupe Henri Heuliez

à Monsieur Luc CHATEL,
Secrétaire d'Etat en charge de l'Industrie,
Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Vous trouverez ci-joint la "carte HEULIEZ" qui
retrace l'histoire de notre maison vieille de 2 siècles,
Vous connaîtrez parfaitement notre histoire récente,
procédure de sauvegarde d'octobre 2007 par la faillite
de PSA : Peugeot 308 RCZ jusqu'à TAGNA Autriche et
de RENAULT : Renault C.C. avec 10 Brochet HEULIEZ chez KARMANN
Allemagne, aujourd'hui en faillite. Soit un coût social
pour HEULIEZ à mi 2009 de 700 emplois, sur 7 ans et un déficit
financier de 2 milliards €.

Nous avons recherché pendant 10 ans des investisseurs, à l'aide de
LAZARD, conclusion impossible pour une ETI industrielle,
technologique dans la période de folie financière 1990-2008.

Nous avons attendu 5 mois l'augmentation de capital de
25 Millions € financée collectivement par ARGENTUM (INSE),
le Fonds de modernisation des Equipements Automobiles
ne veut pas étudier notre dossier malgré notre portefeuille
de 750 brevets pour la robotique, le F.S.I. qui a dit
non le 16 Mars, depuis notre intervention, nous sommes
sans investisseurs permanents et positifs pour nos
technologies. HEULIEZ développe ses 2 voitures électriques
FRIENDLY et WILU (nicheline), sans augmentation de capita
sans aide, sans emprunt, d'où la date fatidique du
14 Avril 2009 au Tribunal de Commerce.

Monsieur le Secrétaire d'Etat je me bats pour
sauver les 1000 emplois HEULIEZ compétents et fidèles,
pour la technologie et l'exportation française.

En France les E.T.I. industrielles léguées par les
Grands Groupes représentant aujourd'hui moins de 10 % des
Entreprises, en Allemagne, aux USA, au Japon les ETI
industrielles représentant 35 à 40 % (OCDE).

Croyez Monsieur le Secrétaire d'Etat en mes respects, Sincère
Gérard QUÉVEAU



Heuliez
Automotive Engineering

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amile-ferm.com



M. SARKOZY Président de la République
descendant les Champs Élysées en Peugeot 607 Palatine - 2007



M. SARKOZY Président de la République
remontant les Champs Élysées en Peugeot 607 Palatine - 2007



Gérard QUÉVEAU  Dipl. ing. Arts et Métiers - EST Aéro
Ancien Président du Conseil de Surveillance - Chairman Groupe Henri Heuliez

à Monsieur le PRÉSIDENT de la REPUBLIQUE
Monsieur Nicolas SARKOZY

Monsieur le Président de la République,
Le groupe Henri HEULIEZ a créé dans la région
vendéenne 7 usines d'assemblage et dont certaines
comme HEULIEZ-BUS (700 emplois) ou HEULIEZ Ambulances
(GIFA) sont des leaders français.

HEULIEZ SA de CERIZAY (1000 Emplois) est leader
en voitures riches (500.000 produites) en voitures
électriques (7000 réalisées) et en cabriolets (650.000
modules).

Comme Entreprise de Taille Moyenne (ETM)
technologique (800 brevets) et exportatrice (80% de
notre production) nous ressentons une profonde
sensation d'injustice par la façon dont nous
sommes traités par le Fonds de modernisation des
Équipements Automobiles et par le Fonds de
Stratégie Industrielle (FSI) à l'effet d'affirmations
télévisées erronées factuelles successives et
contradictaires " nos voitures électriques ne sont pas
rentables, nous n'avons pas de projet industriel...! "
Après 3 mois, le FSI, sans analyse, répond NON le
16 Mars et aujourd'hui promet 10 milliards € toujours
insuffisant, avec des conditions irréalisables afin de se
débarrasser de toute responsabilité sur l'avenir d'HEULIEZ.
Au rythme actuel les 20 milliards € que vous avez
mis à disposition du FSI avant investie dans l'industrie
Française (ETM) en 100 ans! Vous heuliez fait la
lettre que j'ai adressée à vos ministres.

Croyez Monsieur le Président de la République en
ma fidélité et mon profond respect. Gérard Quéveau



Heuliez
Automotive Technology

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amik-fern.com

Pas de Réponse

Gérard QUÉVEAU  Dipl. Ing. Arts et Métiers - EST Aéro
Ancien Président du Conseil de Surveillance - Chairman Groupe Henri Heuliez

QG/mce - 13 554

Le 10 Avril 2009

*Lettre adressée à Messieurs
les Ministres et Secrétaire d'Etat*

L'industrie automobile française déficitaire est dans la tourmente : surproduction et crise financière.

Le Groupe RENAULT, grâce à la participation de l'Etat, est devenu un groupe mondial organisé en Sociétés de Marque autonome : RENAULT - DACIA - SAMSUNG - NISSAN.
Les voitures électriques RENAULT sont des RENAULT-NISSAN.

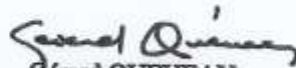
PSA Peugeot Citroën (voitures électriques MITSUBISHI) est organisé, depuis les années 2000, comme General Motors, plusieurs Marques sans autonomie dans une même société centralisée : Style, Etudes, Production banalisée, sous Direction unique, à l'opposé de l'organisation TOYOTA ou VOLKSWAGEN en Sociétés de Marque autonome : AUDI, VW, SKODA, SEAT, BENTLEY, LAMBORGHINI.

Les Equipementiers, laminés par les Constructeurs, sont passés sous contrôle de fonds étrangers et sont largement délocalisés.

HEULIEZ, exportateur à 80 %, est en procédure de sauvegarde depuis Octobre 2007 par la faute de PSA : Peugeot 308 RCZ passée à MAGNA Autriche, et de RENAULT : Mégane CC avec 10 brevets HEULIEZ chez KARMANN, aujourd'hui en faillite.

Nous avons recherché pendant 10 ans, dans les années de folie financière, des investisseurs avec l'aide de LAZARD, mission impossible pour une ETM industrielle et technologique française (ETM françaises : 10 % des Entreprises, contre 34 % en Allemagne et 40 % aux USA - OCDE). Le Fonds de modernisation des Equipementiers Automobiles ne veut pas étudier notre dossier malgré notre portefeuille de 750 brevets reconnus mondialement, qui nous ont coûté 50 millions €. Pour sortir de la crise, RENAULT et PSA devront conforter leur image de MARQUE et pour cela une politique agressive de CABRIOLETS pratiques (Brevets HEULIEZ - 4 places et grand coffre) est indispensable, à l'image des Constructeurs allemands (18 cabriolets) et demain, des Constructeurs chinois qui nous font confiance.

HEULIEZ est aujourd'hui le seul constructeur 100 % français capable de répondre début 2010 à la demande de 20 000 voitures électriques du Grenelle de l'Environnement en 2010, avec ses 2 voitures électriques : la FRIENDLY et la WILL (Michelin), étudiées au Centre de Recherche HEULIEZ depuis 2007, sans augmentation de capital, sans aide et sans emprunt. Depuis 3 mois, le FSI nous refuse les 20 millions nécessaires à notre augmentation de capital et à notre recherche d'emprunt, afin de sauver 1000 emplois directs HEULIEZ, la technologie et les exportations françaises d'HEULIEZ. Si le FSI ne modifie pas sa position, le 14 Avril 2009 nous serons au Tribunal de Commerce et alors pour HEULIEZ arrivera l'ère des plans sociaux et des prédateurs financiers étrangers, qui délocaliseront notre production et nos brevets français.


Gérard QUEVEAU,



Heuliez

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17

Pas de Réponse

Gérard QUÉVEAU  Dipl. Ing. Arts et Métiers - EST Aéro
Ancien Président du Conseil de Surveillance - Chairman **Groupe Henri Heuliez**

Le 23/4/2009

à Monsieur le Président de la République
Nicolas SARKOZY

Monsieur le Président de la République,
Je me permets de vous joindre la copie de la lettre
que j'adresse à Monsieur de ROTANET de BEAUNE Directeur
Général C.D.C. et Président du Conseil d'Administration
du F.S.I. créé par vous Monsieur le Président de la
République. Nul ne peut douter de la probité de
Monsieur de ROTANET de BEAUNE et de sa grande
compétence.

Cependant HEULIEZ a été le modèle du "petit"
cédex et réactif, face aux grands constructeurs français,
ceux-ci l'ont utilisé quand ils en avaient besoin et
ils n'en délibèrent aujourd'hui avec les réponses
négligées du F.S.I. et du F.H.E.A.

Il y a eu la "non" leur appel du F.H.E.A. le 12 Février
l'arrêt fatal orchestré et écrit du F.S.I. le 16 mars 2009,
ensuite les mensonges répétés dans la presse et à la
Télévision sur notre savoir faire, nos technologies
françaises brisées en cabriolets et voitures électriques :
les 2 activités complémentaires de l'axe d'HEULIEZ,
entreprise homologuée au R&D et fabrication.

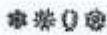
Maintenant l'administration judiciaire exige la
désamortissement d'HEULIEZ, les plans sociaux de milliers
centaines d'emplois et il recherche un grand étranger.
L'Etat républicain doit nous dire pour nous expliquer
pourquoi nos brevets français pour cabriolets et voitures
électriques français sur nos grands projets sans emprunt
devant être livrés à l'étranger avec l'aide du F.S.I.

Les "1000 HEULIEZ" sont profondément blessés, voyez
Monsieur le Président de la République en mes respects, Sincerely,




Heuliez
Automotive Engineering

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amil-ferm.com

Gérard QUÉVEAU  Dipl. ing. Arts et Métiers - EST Aéro
Ancien Président du Conseil de Surveillance - Chairman **Groupe Henri Heuliez**

Le 23/4/2009

à Monsieur le Premier Ministre

FRANÇOIS FILLON

Monsieur le Premier Ministre,

Je me permets de vous faire la copie de la lettre que j'adresse à Monsieur ROMANET de BEAUNE Directeur Général C.S.A. et Président du Conseil d'Administration du F.S.I., dont nul ne peut douter de la portée, pour affirmer ce qu'est HEULIEZ et ce qu'il va devenir, longtemps. HEULIEZ a été le modèle du "petit" usager et usager, face aux grands constructeurs français, ceux-ci l'ont utilisé quand ils en avaient besoin et ils s'en débarrassaient rapidement à l'annonce de la décision négative du F.N.E.A.

Il y a eu le non sans appel du F.N.E.A. le 14 Février, l'arrêt fatal du F.S.I. du 16 mars 2009, les mensonges répétés à la télévision et la presse entre notre service presse et nos techniciens français, aucune réponse à nos questions à nos ministres et secrétaires d'Etat du 10 Avril 2009 et maintenant l'administration judiciaire qui utilise la démantèlement d'HEULIEZ, les plans secrets de ventes d'usages et qui recouvre un fond étranger.

L'Etat républicain doit nous dire et nous dire pourquoi nos brevets français sont volés, pourquoi nos brevets et nos voitures électriques doivent être livrés à l'étranger avec l'aide du F.S.I. et pourquoi les 1500 HEULIEZ doivent être vendus à l'étranger.

Je vous prie de croire Monsieur le Premier Ministre en nos respects.

Gérard Quéveau



Heuliez
Automotive Engineering

F-79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 04 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerald.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amik-farm.com

Gérard QUÉVEAU  Dipl. ing. Arts et Métiers - EST Aéro
Ancien Président du Conseil de Surveillance - Chairman **Groupe Henri Heuliez**
le 23/4/2009

à Monsieur Jean-Pierre RAFFARIN
Premier Ministre,

Monsieur le Premier Ministre, cher Jean-Pierre,

Tu trouveras ci-joint les copies de 2 lettres impératives
pour HEULIEZ, celle adressée à Monsieur le COMARTE de BEAUNE
et celle adressée à Monsieur Nicolas SARKOZY, Président
de la République

Nous voulons connaître pourquoi le FNER Directeur
Général Henri GUYOT et le FSI Directeur Général
Gilles MICHEL, les 2 nous ont refusé tout
crédit et nous ont mis en faillite.

Je te rappelle les parcours de ces 2 acteurs responsables

Gilles MICHEL : Directeur Général Etude - Achats de PSA
2002 à fin 2006
et ensuite Directeur PSA (mise au chômage
de statut de PSA) 2007-2008

Henri GUYOT : Directeur des Achats PSA 1998-2004 sous
les ordres de la Direction Générale PSA.
Directeur Général de la Banque PEUGEOT 2005-2008

Après la PEUGEOT 206 CC (Accord de Jacques CAUVET 1997)
HEULIEZ n'a jamais eu de consultations de aide
de la part de PSA malgré l'accord signé de partenariat
en oct 1999 mais jamais respecté.

Gilles MICHEL est l'acteur principal de la rupture
du partenariat HEULIEZ - PSA d'un côté de 50 ans :
Gilles MICHEL anti-Véhicules électriques a arrêté
le contrat V.E. HEULIEZ-PSA de 1994, a fermé
le centre technique électrique PSA de CERIZAY, a
participé activement aux accords PSA - Mitsubishi
en 4x4 et en voitures 100% électrique (la iM1EV).

La déontologie républicaine aurait dû sévir
d'autres décideurs FSI - FNER pour HEULIEZ,

Merci, Amicalement fidèle, Gérard Quéveau



Heuliez
Automotive Ingénierie

F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gerard.queveau@heuliez.com - Internet : www.heuliez.com - www.amikfarm.com

**Suite au Business Plan HEULIEZ
remis aux FSI et FMEA**

Gilles MICHEL Directeur Général FSI

Henri GUYOT Directeur Général FMEA
les 3 Février et 24 Février 2009

**La lettre de refus de Gilles MICHEL
du 16 mars 2009**

**Le rapport MAC KINSEY
des 7 et 10 avril 2009**

(sans réponse)

**Dernier Business Plan HEULIEZ
remis au Ministère de l'Industrie
le 22 Avril 2009**

**afin d'éviter la mise en
règlement judiciaire d'HEULIEZ**

le 23 Avril 2009

Monsieur Gilles MICHEL
Directeur général
Fonds Stratégique d'investissement
56 rue de Lille
75356 PARIS 07 SP

Bressuire, le 28 avril 2009

Monsieur le Directeur général,

Je fais suite à votre courrier du 15 avril 2009, m'invitant à un déjeuner le mercredi 6 mai de 12 H 30 à 14 H 30 à l'Hôtel de Pomereu 67 rue de Lille, Paris 7^{ème}, et je tiens à vous en remercier.

Malheureusement une récente intervention chirurgicale m'oblige à une indisponibilité de quelques semaines et je n'aurai pas la possibilité de me déplacer à Paris avant la fin du mois de mai.

J'aurais été très intéressé à participer à cette réunion afin de mieux comprendre les objectifs du F.S.I et les buts poursuivis par ce nouveau fonds, ainsi que ses méthodes de management et de gouvernance.

En effet, outre les interrogations partagées par un certain nombre de mes collègues parlementaires, j'ai à titre personnel très mal vécu la façon dont vous avez traité la demande du groupe Heuliez et ses projets d'industrialisation du véhicule électrique.

D'ailleurs la manière dont vous avez éliminé le dossier Heuliez a amené un cinglant désaveu du gouvernement et du Président de la République qui vous ont demandé de réinscrire 10 millions d'euros sur le dossier avec un certain nombre de conditions plus ou moins réalistes.

Devant un tel constat, vous pouvez comprendre que l'on peut à minima s'interroger sur les méthodes de gouvernance de ce Fonds eu égard en plus aux différentes informations obtenues sur son intervention dans d'autres dossiers !!!

Par ailleurs, je n'ignore pas que compte tenu de vos responsabilités professionnelles antérieures, et des conséquences des décisions que vous auriez à un moment partagées dans ce cadre, vous n'étiez sans doute pas dans une démarche positive pour soutenir le Groupe Heuliez, ce qui expliquerait cette sorte de désinvolture qui a été ressentie par tous les partenaires de ce dossier.

.../...

Or cela a maintenant des conséquences désastreuses dont on ne mesure sans doute pas encore toute la dimension. Alors qu'au mois de février, des investisseurs privés étaient prêts à s'engager au sein du groupe Heuliez, la réponse négative du F.S.I et la médiatisation qui a suivi, ont apporté des perturbations trop importantes et ont définitivement fragilisé le dossier, ce qui me rend cruellement pessimiste pour son avenir.

Or ce sont des savoir-faire industriels et derrière des femmes, des hommes, des emplois, des familles et tout un territoire qui vont être dilapidés, alors qu'ils s'étaient inscrits dans du développement industriel porteur d'avenir : les systèmes de coupés convertibles, les véhicules propres etc, etc...

Je n'ose croire que tout cela ne reposerait que sur des relations soi-disant difficiles entre les dirigeants et que l'on n'ai pas pris en compte une autre dimension économique industrielle plus d'intérêt général.

Les semaines à venir seront cruciales...

D'ores et déjà le programme FRIENDLY prend du retard compte tenu du manque de financement des investissements nécessaires. Si cela n'est pas résolu dans les prochaines semaines, alors c'est tout le dossier du groupe Heuliez qui sera fragilisé et se dirigera alors vers une liquidation probable avec toutes ses conséquences.

Vous comprendrez alors que c'est un cri de colère que je ne peux que vous adresser dans la mesure où fin février le dossier pouvait être bouclé à hauteur de 45 millions d'euros permettant alors un nouveau développement d'un groupe industriel qui, comme vous le savez, a su à plusieurs reprises rebondir en s'appuyant sur sa capacité de recherche innovation, thème récurrent de tous les discours économistes, mais en l'occurrence ici loin d'être dans ses applications sur le terrain.

J'aimerais pouvoir développer auprès de vous l'ensemble de ces différents points et pour cela je reste à votre disposition fin mai début juin pour une éventuelle rencontre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Député

Jean GRELLIER

Une autre victoire pour Heuliez Electric

José Frèches, le président de la société publique opératrice du Pavillon de France, a choisi la marque cerizéenne pour l'exposition universelle de Shanghai.

C'était vraiment le meilleur coup de pouce en terme de notoriété qui pouvait tomber dans l'escarcelle d'Heuliez Electric. José Frèches, le fin sinologue, ancien patron de presse, aujourd'hui président de la Société publique opératrice du Pavillon de France pour l'exposition universelle de Shanghai en 2010, vient de choisir la marque cerizéenne pour représenter la France à la face du monde.

Durant six mois (du 1^{er} mai au 31 octobre), sur ce Pavillon de France en Chine, conçu comme ville idéale du XXI^e siècle, où le respect de l'environnement est également programmé afin de rendre la vie agréable à l'homme, les VIP seront véhiculés en Friendly.



La Friendly, véhicule tirant son énergie à 100 % de l'électricité.

Ce petit véhicule électrique à batteries et au lithium a également postulé - rappelons-le - dans le cadre de l'appel d'offres de la ville de Paris

pour le marché de plusieurs milliers d'Auto-lib. « Dix véhicules de ce type ont fait l'objet d'un accord », a annoncé à la veille du 1^{er} mai, par communiqué, le directeur commercial d'Heuliez Electric à Cerizay, Christophe Cairoli.

Une dizaine de Pélican

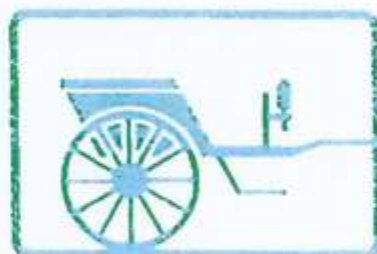
Sur les 500 hectares où seront représentés tous les pays, une dizaine de Pélican (le petit véhicule utilitaire Heuliez 100 % électrique) assurera la logistique, en particulier pour le transport des précieuses marchandises des maîtres et chefs cuisiniers les frères (Jacques et Laurent) Pourcel. Ces derniers auront la gestion de cinq établissements sur le Pavillon Français et devront servir plu-

sieurs milliers de couverts quotidiennement. C'est dire si les dix Pélican seront utiles et nécessaires à une activité respectueuse des sens de l'homme. Car l'architecte concepteur du Pavillon de France, Jacques Ferrier, veut avant tout être en harmonie avec le thème de cette exposition universelle : Meilleure ville, meilleure vie. Si le XXI^e siècle sera celui des villes, selon l'architecte, l'homme devra pouvoir y respirer le parfum des arbres et des fleurs. Aucune pollution ne pourra plus y être admise. C'est bien pour cela que les vingt voitures Heuliez Electric ont été choisies par le président Frèches.

Philippe Engerbeau

nr.brassuire@nrco.fr

CPH



Heuliez®



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

C.C.F.A. HEULIEZ

PREJUDICES SOCIAL et FINANCIER

Le C.C.F.A. a refusé d'intervenir pour sauver la faillite HEULIEZ.

HEULIEZ pionnier en FRANCE de la voiture électrique

HEULIEZ premier producteur Français de modules et cabriolets (750 Brevets Rétractop – HEULIEZ)

alors que le C.C.F.A. est intervenu activement pour sauver RENAULT – PSA Peugeot Citroën

Le C.C.F.A. en refusant d'aider HEULIEZ lui a créé un PREJUDICE FINANCIER ENORME :

.Règlement judiciaire 23 avril 2009

.Liquidation du groupe Henri HEULIEZ le 30 juil 2009

.Perte de 500 emplois directs

Balance extérieure Automobile de la FRANCE déficitaire

C.C.F.A. HEULIEZ

HEULIEZ est membre depuis des décennies du Comité des Constructeurs Français de l'Automobile

Le C.C.F.A. est intervenu activement auprès du gouvernement afin d'obtenir rapidement pour Renault et PSA Peugeot-Citroën une aide financière urgente qui s'est conclu par le **Pacte Automobile** du Palais de l'Elysée le 9 février 2009 (voir le compte rendu de l'assemblée Générale ordinaire du CCFA du 23 juillet 2009).

RENAULT qui importe 70% des voitures vendues en FRANCE
PSA Peugeot Citroën qui importe plus de 50% des voitures vendues en FRANCE ont obtenus chacun 3 milliards € immédiatement. Sans cette aide exceptionnelle RENAULT et PSA étaient en faillite.

HEULIEZ exportateur de 80% de sa production de cabriolets
OPEL TIGRA n'a rien obtenu. Dès 2010 **HEULIEZ** doit exporter la voiture électrique **FRIENDLY**

Le CCFA n'a jamais défendu **HEULIEZ** auprès des pouvoirs publics

Après le refus d'Aide du FMEA et du FSI (mars 2009), la Direction général **HEULIEZ** a rencontré le Président du CCFA Xavier FELS pour demander son aide, avant le dépôt de bilan d' **HEULIEZ**
Les comptes consolidés 2007 et 2008 du groupe Henri HEULIEZ lui ont été remis :

Fin 2007 Fonds propres du groupe Henri HEULIEZ 40 Millions €

Fin 2008 Fonds propres du groupe Henri HEULIEZ 28 Millions €

Le Président du CCFA a refusé d'intervenir pour soutenir le petit constructeur Français **HEULIEZ** créateur d'emplois et exportateur depuis des décennies.

9 fév. 2009

AIDES de l'**ÉTAT** aux **CONSTRUCTEURS FRANÇAIS (C.C.F.A.)**

PSA Peugeot - Citroën : 3 milliards €

HEULIEZ : 0 €

RENAULT : 3 milliards €

2010 COMMERCIALISATION de
Cabriolets Coupés Convertibles C.C.
VOITURES 100 % ELECTRIQUES



RENAULT Mégane C.C.

11 BREVETS HEULIEZ

Modules toit-coffre fabriqués

chez **KARMANN**

ALLEMAGNE

HEULIEZ pas consulté

RENAULT Twingo Wind C.C.

Etudes 2007 - 2008 - 2009

du module toit-coffre chez **HEULIEZ**

Fabrication en

SLOVENIE

HEULIEZ pas consulté

pour les modules toit-coffre série

Fabriqués chez **WEBASTO**

ALLEMAGNE

RENAULT



PSA

Peugeot - Citroën



PEUGEOT 308 R.C.Z.

Fabriquée chez **MAGNA**

AUTRICHE

HEULIEZ pas retenu

par le Directoire PSA en 2007



MITSUBISHI i-MiEV

En 2003 arrêt par la
Direction Générale Technique
Achats de PSA
des voitures électriques
106 Peugeot - Saxo Citroën
fabriquées chez **HEULIEZ**
Contrat de 1994

PEUGEOT ION & CITROËN C ZÉRO Etudiées et fabriquées au

JAPON

chez **MITSUBISHI** après accords du Directoire PSA & **MITSUBISHI** en 2007-2008

PERTE pour la **FRANCE : 2 000 EMPLOIS** directs

DEFICIT COMMERCIAL EXTERIEUR : 1 milliard d'€ / AN

C.C.F.A. HEULIEZ

HEULIEZ est membre depuis des décennies du
Comité des Constructeurs Français de l'Automobile

La commande du module Cabriolet RENAULT
Mégane C.C. (avec 11 Brevets Rétractop - **HEULIEZ**
chez KARMANN (**Allemagne**) et la commande du
coupé **Peugeot 308 RCZ** chez **MAGNA (Autriche)**,
ont obligé **HEULIEZ à se mettre en Sauvegarde**
en octobre 2007.

La Direction Générale d'**HEULIEZ** a rencontré le
Président du CCFA Xavier **FELS** et son Directeur
juridique Hubert **PERREAU** en présence de Maître
Régis **VALLIOT** le 29 nov 2007 pour demander une
réunion entre PSA- RENAULT et **HEULIEZ.**

Le Président du CCFA n'a pas souhaité intervenir



PACTE AUTOMOBILE

ÉLYSÉE

9 Février 2009

PLAN de RELANCE **AIDE de L'ÉTAT**

PSA



PEUGEOT



CITROËN

AIDE 3 milliards €

Versée le 9 Février 2009

Mars 2009 40% des immatriculations FRANCE
de PSA sont des voitures importées



RENAULT

AIDE 3 milliards €

Versée le 9 Février 2009

Mars 2009 60% des immatriculations FRANCE
de RENAULT sont des voitures importées



HEULIEZ Automobiles

seul carrossier français
spécialiste des CABRIOLETS CC
et Véhicules Électriques

Aucune aide

**Code de bonnes pratiques
relatif à la relation client-fournisseur
dans la sous-traitance industrielle
au sein de la filière automobile**

Le développement de la sous-traitance dans le domaine industriel, en particulier de la sous-traitance en cascade, a favorisé l'émergence d'une conception nouvelle de la relation client-fournisseur nécessitant de faire évoluer celle-ci entre tous les intervenants de la filière automobile, quelle que soit leur position dans la chaîne, afin de la rendre à la fois plus durable et harmonieuse.

Afin de s'assurer que les co-contractants à la transaction sont pleinement informés de leurs responsabilités, un code de bonnes pratiques peut jouer un rôle régulateur et modérateur en rappelant certains principes généraux relatifs aux comportements dans les relations interentreprises.

Clients-fournisseurs de la filière automobile représentés par leurs organisations professionnelles respectives manifestent la volonté de développer en commun et d'appliquer de manière homogène à l'ensemble de la filière les bonnes pratiques décrites ci-après, permettant tout au long de la chaîne, chacun à son niveau, d'exercer ses responsabilités dans un cadre de confiance réciproque, d'équité et de bénéfice partagé, dans la connaissance et le respect des droits et devoirs respectifs.

Le présent code de bonnes pratiques prend appui sur le régime de droit commun de la liberté contractuelle soumis à l'ensemble des dispositions législatives s'appliquant aux relations interentreprises (Code de commerce) ainsi que de celles encadrant cette liberté (Code civil), dont les principales sont rappelées en annexe, et décrit des engagements volontaires permettant d'aller au-delà de ce régime de droit commun.

Les organisations professionnelles signataires reconnaissent les principes du code de bonnes pratiques et invitent leurs adhérents à appliquer ces engagements.

I - LE CADRE CONTRACTUEL.

Les outillages spécifiques

➤ Les outillages spécifiques sont définis comme des moyens industriels de série non standards ou non standardisables, commandés par le client à son fournisseur et destinés à la production de pièces spécifiques à ce client.

➤ Le client émet une commande d'outillage spécifique dès la sélection du fournisseur et au plus tard avant le début de fabrication de l'outillage.

➤ Le contrat de commande d'outillage établit clairement les phases de réception identifiées par les parties, en précisant « les dates objectif », avec les caractéristiques à vérifier à chaque étape ainsi que les termes de paiement qui y sont associés et les garanties éventuellement

44
h.

1
B

III - LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Les droits de propriété intellectuelle désignent indifféremment tous droits de propriété intellectuelle, artistique et industrielle, notamment brevets, marques, dessins et modèles, savoir-faire, secrets de fabrication, logiciels, droits d'auteur ou tous droits voisins ou équivalents.

Les parties doivent :

- signer un accord réciproque de confidentialité et de respect des droits de propriété industrielle des informations qui sont échangées dans le cadre de la préparation et de l'exécution de leur contrat.
- ne pas utiliser ces informations à des fins ou pour des activités autres que l'exécution de leur contrat.
- prévoir dans les contrats la possibilité de négocier, dans un accord distinct, les modalités réglant les cessions et/ou utilisations du droit de propriété intellectuelle ou de savoir-faire.

IV - CONCLUSION

Ces engagements doivent être mis en œuvre de façon homogène tout au long de la filière automobile pour être pleinement opérationnels et permettre une relation client-fournisseur équilibrée dans l'ensemble de la filière. Les signataires du présent code de bonnes pratiques invitent leurs adhérents à appliquer ces règles pour l'ensemble de leurs relations commerciales, qu'ils soient clients ou fournisseurs.

Fait à PARIS le 28 juin 2006,



Yvon JACOB
Président de la Fédération
des Industries Mécaniques
(FIM)



Armand BATTEUX
Président de la Fédération
des Industries des Equipements
pour Véhicules
(FIEV)



Manuel GOMEZ
Président du Comité
des Constructeurs Français
d'Automobiles
(CCFA)

en la présence de François LOOS, Ministre délégué à l'Industrie





le Grenelle
Environnement

Les voitures Electriques Françaises

2010



Heuliez.
Electric



FRIENDLY



Tigris TwinTop



WILL



AIDE de L'ETAT 10 Millions €

Promis le 25 Mars 2009 jamais versée

2011

PSA



PEUGEOT



CITROËN

AIDE de L'ETAT 3 milliards €

Versée le 9 Février 2009



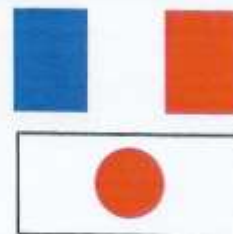
2011



RENAULT

AIDE de L'ETAT 3 milliards €

Versée le 9 Février 2009



NISSAN

9 fév. 2009 **AIDES** de l'**ÉTAT** aux **CONSTRUCTEURS FRANÇAIS (C.C.F.A.)**

PSA Peugeot - Citroën : 3 milliards €

HEULIEZ : 0 €

RENAULT : 3 milliards €

2010 **COMMERCIALISATION** de
Cabriolets Coupés Convertibles C.C.
VOITURES 100 % ELECTRIQUES



RENAULT Mégane C.C.

11 **BREVETS** **HEULIEZ**

Modules toit-coffre fabriqués

chez **KARMANN**

ALLEMAGNE

HEULIEZ pas consulté

RENAULT



RENAULT Twingo Wind C.C.

Etudes 2007 - 2008 - 2009

du module toit-coffre chez **HEULIEZ**

Fabrication en

SLOVENIE

HEULIEZ pas consulté

pour les modules toit-coffre série

Fabriqués chez **WEBASTO** **ALLEMAGNE**

PSA

Peugeot - Citroën



PEUGEOT 308 R.C.Z.

Fabriquée chez **MAGNA**

AUTRICHE

HEULIEZ pas retenu

par le Directoire PSA en 2007



MITSUBISHI i-MiEV

En 2003 arrêt par la
Direction Générale Technique
Achats de PSA
des voitures électriques
106 Peugeot - Saxo Citroën
fabriquées chez HEULIEZ
Contrat de 1994

PEUGEOT ION & CITROËN C ZÉRO Etudiées et fabriquées au

JAPON

chez **MITSUBISHI** après accords du Directoire PSA & **MITSUBISHI** en 2007-2008

PERTE pour la **FRANCE** : 2 000 **EMPLOIS** directs

DEFICIT COMMERCIAL EXTERIEUR : 1 milliard d'€ / AN



ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE CCFA

Jeudi 23 juillet 2009 à 10 h 30

**Ordre du jour
&
Documents annexes**

Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

2, rue de Presbourg 75008 Paris
Tél. 01 49 52 51 00 - Télécopie 01 47 23 74 73

association agréée de

impôt national. Dans la mesure où cette proposition permet de baisser la charge de TP de l'Industrie, dont la construction automobile (250 euros par voiture produite en France par rapport au même véhicule produit en Roumanie), sans transfert de charges vers les autres secteurs, un consensus a été trouvé au sein du MEDEF et de l'AFEP sur la position à tenir. Des réunions de concertation avec les représentants des entreprises (AFEP, MEDEF et GFI) ont été lancées fin avril par Bercy. Un compromis devra être trouvé entre les demandes des entreprises d'une part et celles des collectivités locales d'autre part, d'ici fin juin. Il sera très difficile.

6. Ristournes trajet :

- 4 300 000€ ont été économisés par les deux groupes sur un an glissant (soit un montant identique à celui de la période précédente). Ces ristournes ont été obtenues dans le cadre du Comité technique régional "Métallurgie" de la Caisse régionale d'assurance maladie d'Ile-de-France (CRAMIF), dont le CCFA est membre actif de la délégation du GIM.

COMMUNICATION :

- La communication du CCFA au début de l'année 2009 s'est orientée sur les réponses aux questions des journalistes relatives à la crise de l'automobile. Dans ce contexte difficile, le CCFA a constamment entretenu un dialogue avec les médias pour soutenir les positions des adhérents et diffuser les chiffres essentiels à la compréhension de l'automobile française.

1. Pacte Automobile

- La communication du CCFA s'est impliquée dès décembre 2008 dans le lancement du Pacte automobile du gouvernement : à la fois avec la participation et le suivi des Etats Généraux de l'Automobile, en réalisant des dossiers d'aides (back-up) aux journalistes sur les fondamentaux de l'industrie automobile et en répondant aux questions de fond (sur la base des chiffres diffusés dans les publications du CCFA). La communication du CCFA a été impliquée dans l'explication et la mise en place du Code puis de la Plateforme de concertation avec le CLIFA. Ce travail s'est effectué en partenariat avec la communication de la FIEV et constitue une première action de coordination avec un point fort lors de l'installation officielle de la PFA le 9 juin en présence du Ministre Luc Chatel.

2. Marché automobile :

- Cinq communiqués et une conférence de presse ont été réalisés ce semestre sur la base des chiffres du marché automobile. La conférence de presse d'avril, la première depuis juillet 2008, a été un véritable succès avec une participation importante et de qualité (tous les grands médias économiques) et des retombées tout à fait conformes aux messages émis (tenue du marché, points forts des constructeurs français, faibles émissions CO₂,...).

3. Nouveau Système d'Immatriculation des Véhicules :

- La communication du CCFA a été fortement impliquée par le report puis le démarrage du SIV. Un lien permanent a été établi avec le cabinet du MI. Ceci a permis de mieux aborder les questions relatives au démarrage difficile du SIV le 15 avril. La participation du CCFA a été significative aux côtés de la CSIAM et du CNPA pour représenter les intérêts de la profession dans les actions de communication du Ministère. La communication du CCFA est engagée



FONDS PROPRES

FIN 2008 : **28 Million €**



PEUGEOT 206 C.C.
renault 2001
car of the year



OPEL Tigra Twintop
renault 2004
car of the year



4 m - 4 places - 250 l.



4 portes Macarénia



EQUIPEMENTIER (rang 0,5)

REFUS d'AIDE
du F.M.E.A.
le 17 Fév. 2009
Dr G^l : Hervé GUYOT



607 Paladine

750 Brevets Internationaux Retractable



FRIENDLY



Tigra



C.C.F.A

REFUS d'AIDE
du F.S.I.
lettre du 16 Mars 2009
Dr G^l : Gilles MICHEL



WILL



Heuliez
Electric



en **REDRESSEMENT JUDICIAIRE**
le 23 avril 2009

HEULIEZ Automobiles Fermeture Juillet 2009

en **FRANCE**
2009 5 CABRIOLETS



RENAULT



Mégane CC

Toit Karmann RFA
 Brevets HEULIEZ



Twingo SLOVENIE

Etudes HEULIEZ



PEUGEOT



207 CC ESPAGNE

Brevets HEULIEZ



308 CC

Toit MAGNA - RFA



CITROËN



Pluriel ESPAGNE

*Les 2 cabriolets fabriqués en France ont des modules
 toits fabriqués en Allemagne avec des Brevets HEULIEZ*

2 Cabriolets fabriqués en FRANCE

**en 2017 La FRANCE ne fabrique plus
 de Cabriolets et C.C.**



ALLEMAGNE
18 CABRIOLETS



Mercedes



SLK



SL



CLK



SLR UK



BMW 1



BMW 3



BMW CC



BMW 6



Z4 USA



Rolls UK

Volkswagen



EOS



GOLF



Cocc. MEXIQUE



Audi



A3



A5



TT HONGRIE



911



Boxster FINLANDE

12 Cabriolets fabriqués en ALLEMAGNE

RAPPORT ANNUEL 2008

Mr Gilles MICHEL

(Ex. D.G.L. P.S.A.)

D.G.L. **f. s. i.**

« Les Voitures Électriques MITSUBISHI »

remplacent les Voitures Électriques PSA

Peugeot 106

Citroën VISA

fabriquées en FRANCE par **HEULIEZ Automobiles**

en 2008-2009 – la sous-charge d'HEULIEZ

est due à la commande de la Peugeot 308 RCZ

Chez MAGNA (Autriche) en sept. 2007

Coût : 700 emplois perdus en FRANCE

Commande PSA décidée par
Gilles MICHEL Dt Gl PSA **Peugeot-Citroën**

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE 1945 - 2015

L'Histoire de l'Industrie Automobile Française se répète après 70 ans.

Avant 1936, l'Automobile Française avait une renommée mondiale grâce à ses voitures de luxe et ses cabriolets de Marques : DELAHAYE – PANHARD - DELAGE - HOTCHKISS - TALBOT LAGO – BUGATTI - CITROËN – PEUGEOT et RENAULT et ses carrossiers parisiens LETOURNEUR et MARCHAND - FIGONI et FALASCHI - CHAPRON – SAOUTCHIK - POURTOUT et les Brevets de l'inventeur du Cabriolet Convertible Georges PAULIN.

Après la seconde Guerre Mondiale en 1946, la Régie RENAULT nationalisée a reçu par le plan Paul-Marie PONS le double des aides gouvernementales données à PEUGEOT et CITROËN. Les Constructeurs Automobiles et les Carrossiers de Voiture Haut de Gamme n'ont rien reçu et ont disparu dans les années 1950.

L'Industrie de la MOTO Française n'a rien reçu de l'Etat et va disparaître.

En 2010 l'Industrie Automobile Française prend le même chemin.

Le Gouvernement SARKOZY – Luc CHATEL ministre de l'industrie, n'aide que PSA Peugeot Citroën et RENAULT et leurs fournisseurs choisis par eux-mêmes, par Gilles MICHEL Président du FSI ancien Directeur Général de PSA 2000-2008 et Hervé GUYOT Directeur Général du FMEA ancien Directeur Achats et Financier de PSA 1998-2009

Pas de limousines, pas de Voitures Haut de Gamme, pas de 4X4 pour la Grande Export, 4 cabriolets Français sous-traités en Allemagne, les constructeurs allemands proposent 10 cabriolets fabriqués en Allemagne. Le gouvernement allemand veut 3 fabricants allemands de modules pour cabriolets : MAGNA, WEBASTO et KARMANN. En France, le groupe Henri HEULIEZ (750 brevets) était l'unique carrossiers français de cabriolets et le gouvernement SARKOZY – Luc CHATEL ministre de l'industrie a exigé sa disparition.

Les voitures électriques : PSA Peugeot Citroën importe des Mitsubishi du Japon et la technologie RENAULT vient de NISSAN.

Mitsubishi japon fournit les 4X4 Peugeot Citroën.

PSA Peugeot Citroën n'a plus de compétences technologiques en gros Moteurs et BVA, en 4X4, en pick-up, en cabriolet, en véhicule 100% électriques, et demain en Hybride.

La France ne contrôle plus rien dans l'Industrie du POIDS-LOURDS

L'AUTOMOBILE de LUXE Mondiale est Allemande : MERCEDES - AUDI - PORSCHE et BMW

La Technologie Automobile est allemande et japonaise.

A partir de 2009, PSA Peugeot Citroën et Renault sont devenus les premiers importateurs de pièces de rechange en France – Déficit annuel commercial supérieur à 10 milliards €. Entre 2010 et 2015, l'industrie automobile française a perdu la moitié de ses effectifs en France.

En 2017, la France n'applique toujours pas le règlement européen sur la fabrication libre des pièces de rechange design des éléments de carrosserie.

RAPPORT ANNUEL 2008

Fidélité d'Heuliez aux consignes gouvernementales

Accords ARGENTUM CEO Ajay SINGH - HEULIEZ Automobiles PdG Gérard QUÉVEAU

- HEULIEZ après la sauvegarde oct. 2007
HEULIEZ 3ème membre du C.C.F.A.
13 Août 2008 **Accord définitif ARGENTUM – HEULIEZ**
Ajay SINGH CEO ARGENTUM
Accord du Tribunal de Commerce
Accord C.D.C. pour 5 millions € obligations convertibles
Sortie de Sauvegarde du Groupe Henri HEULIEZ
25 Sept. 2008 Assemblées et Conseils **Groupe Henri HEULIEZ**
Gérard QUÉVEAU en retraite
Ajay SINGH Président d'HEULIEZ
30 Sept. 2008 Visite chez Heuliez des 2 secrétaires d'État
Luc CHATEL : Industrie
Hubert FALCO : Agence du territoire
Présentation des 2 Prototypes HEULIEZ Electric
La FRIENDLY – La Will (Michelin)
28 Nov. 2008 Mondial de l'Auto - Paris
24 Oct. 2008 Lettre du Président de la République Nicolas SARKOZY

CRISE FINANCIÈRE MONDIALE

Création par l'ÉTAT du f.s.i. et du f.m.e.a. Déc. 2008

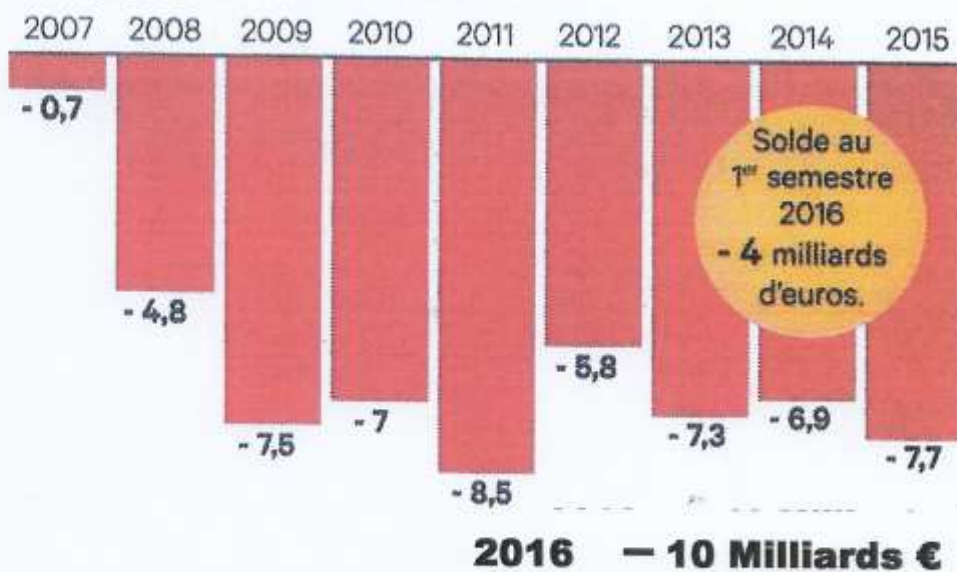
- 20 Janv. 2009 États généraux de l'Automobile
9 Févr. 2009 Pacte Automobile Élysée – Renault et PSA (**Aide** 3 milliards € chacun)
Févr. 2009 demande au f.m.e.a. **Aucune aide** pour HEULIEZ
16 Mars 2009 Refus d'aide du f.s.i.
Lettre de Gilles MICHEL Dr GI f.s.i., avec l'accord de Luc CHATEL,
Secrétaire à l'Industrie du Gouvernement Sarkozy-Fillon
Conférence de Presse BERCY du 24 Mars 2009
2 Avr. 2009 Début du rapport Mac-Kinsey
10 Avr. 2009 Lettre HEULIEZ à tous les Ministères et Secrétaires d'État
30 Juin 2009 Le rapport Mac-Kinsey sur HEULIEZ pas payé par :
Secrétariat d'état à l'industrie
Le f.s.i.

Responsabilité de Gilles MICHEL D^r GI du f.s.i. et du f.m.e.a. et de Luc CHATEL, Secrétaire à l'Industrie

- 23 Avr. 2009 HEULIEZ en règlement judiciaire
30 Juil. 2009 HEULIEZ en liquidation judiciaire

**FIN d'HEULIEZ Automobiles, unique Carrossier Français
de Cabriolets Coupés Convertibles et Véhicules Électriques**

Le solde commercial de l'industrie automobile française En milliards d'euros



« LES ÉCHOS » / SOURCE : DOUANES

FRANCE 2008 300.000 Emplois Industrie Automobile
FRANCE 2018 200.000 Emplois Industrie Automobile

Dix ans de déficit commercial pour l'automobile française

1998-2000-2009 Nouvelle Politique Industrielle de PSA Peugeot-Citroën : Au départ du Directeur des Achats Jean PERRONIN et du PDG de PSA : Jacques CALVET et de J-Y HELMER favorables à la production en France, et contre l'invasion des constructeurs automobiles Japonais et Coréens.

Il est remplacé par Jean-Martin FOLZ Président du Directoire de PSA assisté de Gilles MICHEL Directeur Général sous la présidence du conseil de surveillance PSA Thierry PEUGEOT. Au début des années 2000. Ils prennent la décision d'arrêter tous les modèles **PEUGEOT** et **CITROËN** fabriqués par HEULIEZ AUTOMOBILES CERIZAY : Les Limousines de Luxe ainsi que les 4X4 – les voitures Electriques dont leurs fabrications sont confiées au Japon à MITSUBISHI.

Les voitures fabriquées par HEULIEZ AUTO pour PSA jusqu'en 2005 : Les Limousines de Luxe – Les 4X4 – Les voitures Electriques – Les Cabriolets C.C. Ne sont plus au catalogue PSA en 2017 !

En 2017 tous les 4X4, toutes les Limousines de Luxe moteur 6-8 Cyl., BVA 9 rapports et Hybrides ainsi que tous les Cabriolets Coupés Convertibles vendus en France sont de fabrication étrangère.

COMMENT VA EVOLUER L'ORGANISATION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ?

- La mondialisation amène la création de grands GROUPES Holdings avec plusieurs marques automobiles, assistés d'équipementiers énormes et mondiaux devenant équivalents en puissance aux GROUPES automobiles.
- Toute organisation doit tendre vers un seul but : la satisfaction du client dans la rentabilité.
 - conserver les clients fidèles,
 - avoir des produits adaptés au client.

I LES ERREURS QUI VONT OBLIGER A DES FUSIONS :

- quitter un marché par manque de produit (cette part de marché ne se rattrape pas),
- ne pas avoir de haut de gamme (car ce sont tous les produits du dessous de gamme qui voient leurs prix baisser),
- sortir un nouveau moteur ou un nouveau moteur-boîte ou une nouvelle suspension sur une carrosserie ancienne. Toute nouvelle mécanique doit être présentée dans une carrosserie nouvelle,
- ignorer des marchés aussi significatifs que les cabriolets en Allemagne ou les SUV et 4x4 en Amérique du Nord,
- vouloir imposer des modèles et technologies européennes dans les pays émergents,
- vouloir assembler sur une même ligne des voitures différentes,
- faire passer l'organisation industrielle avant les exigences du marché,
- calquer l'organisation d'un groupe automobile sur l'industrie de l'électroménager multi-marques,
- manquer de trésorerie au moment d'un retournement de conjoncture.

Les "voitures mondiales (identiques) de très grande série" ont toutes échoué, par contre beaucoup de voitures niches mondiales ont été de grandes réussites commerciales et financières (limousine, 4 x 4, coupé, cabriolet, van).

II LES MARQUES AUTOMOBILES

Une **MARQUE automobile** dans un grand groupe mondial c'est : une histoire - une personnalité - un style - un marketing spécifique (show rooms) - des clients fidèles - des produits adaptés.

Même intégrée à un grand groupe mondial automobile, une **MARQUE automobile** doit avoir les moyens de se défendre par elle-même sur ses marchés (en utilisant les banques d'organes de son groupe).

UNE MARQUE AUTOMOBILE, c'est **1 chef - 1 budget - 1 marketing - 1 style - 1 bureau d'étude carrosserie** et des lignes d'assemblage spécifiques à ses voitures moyenne et haut de gamme.

Une **MARQUE** qui perd cette autonomie, est appelée à disparaître.

Une **MARQUE automobile** qui dépend à 100 % de son **GROUPE Holding** est appelée à disparaître.

La MARQUE, le style, la carrosserie sont un tout indissociable pour répondre au marché.

III LES PRODUITS DU GROUPE

Un grand groupe automobile mondial se doit d'être présent sur tous les créneaux.

Il faut concilier les attentes différentes du client et la production de grande série standardisée.

Dans un GROUPE automobile (à plusieurs MARQUES), les unités avant (moteur, boîte, direction, suspension, climat., électronique) et les unités arrière, les pièces et sous-ensembles communs doivent être impérativement et rigoureusement gérés par le groupe au niveau Etudes - Achats - Fabrication - Qualité.

IV LA MECANIQUE : Moteur, boîte, train, freins, suspension, électronique, direction..... climatisation sont des fonctions complexes, chères. Les mécaniques doivent donc être standardisées. La mécanique doit avoir une longue durée de vie. Il est préférable de parler d'UNIT COMPLET AVANT et d'UNIT COMPLET ARRIERE plutôt que de plate-forme.

La MECANIQUE, c'est ce qui roule ; elle exige de très gros investissements et demande de longs délais d'études, la mécanique doit dépendre du GROUPE Holding (Maison mère).

V LES PLATES-FORMES :

Les seules vraies plates-formes sont les châssis (bases roulantes) des trucks U.S. qui sortent à plus de 1 000 000 ex/an pour chaque groupe automobile.

- La notion de plate-forme unique devient vite très floue et complexe de par les exigences du marché, par exemple :
 - 1) entre un coupé convertible (C.C.) et une berline, on ne peut pas parler de plate-forme commune. Les exigences de torsion flexion (tenue de route, vibration, étanchéité ...) sont telles que 20 % seulement des éléments emboutis de la plate-forme berline sont conservés sur la plate-forme coupé-cabriolet.
 - 2) Il en est de même entre les berlines et les vans haut de gamme.
 - 3) Il y a beaucoup d'exemples de voitures très profitables utilisant des mécaniques communes mais ayant leur propre plate-forme.
 - 4) Il existe aussi des échecs cuisants de voitures utilisant la même plate-forme (voiture mondiale).

A la notion de plate-forme, il est préférable d'utiliser celle d'**units avant et arrière**, de **body principal**, véritable squelette de la voiture, et aussi de **standardisation des pièces**. Une société de production, quelle qu'elle soit, doit tenir en permanence la liste des pièces unitaires qu'elle utilise ou fabrique ; la standardisation est une grande source de profit et de qualité (entretien, après-vente).

Le client achète une voiture, il n'achète pas une plate-forme.

VI LA CARROSSERIE : C'est ce qui est directement perceptible par l'utilisateur.

- La **carrosserie** n'est qu'un "emballage de luxe".
 - Les **concept-cars** destinés à sortir en série doivent être présentés au maximum 2 années avant le DMS pour ne pas gêner les ventes d'aujourd'hui.
 - Le **body principal** est la source des plus gros investissements de carrosserie (emboutissage - robots - essais de crash - adaptation aux variantes : berline - 3 ou 4 portes - break). Conserver le body, c'est conserver tous les joints d'étanchéité, toutes les articulations et fermetures. Pour un véhicule à **1 000/jour** et plus, le "body" doit durer **8 ans** avec **1 face-lift**. Pour un véhicule niche à des cadences **inférieures à 400/jour**, le "body principal" doit durer **12 ans** avec **3 face-lifts**. Pour un nouveau body, le délai doit être de 24 mois.
 - Un **face-lift** devrait obligatoirement changer au minimum la face avant de la voiture, c'est-à-dire : les phares et la calandre (yeux et bouche), éventuellement le capot (nez), rarement les pare-chocs et le bouclier (le menton). Un **face-lift** doit être anticipé et réalisé dans un **délai très court** (inférieur à 1 an).
- Dès qu'un type de voiture descend pendant plus de 6 mois au-dessous de 60 % de sa moyenne de vente optimum, ce véhicule doit avoir un **face-lift** dans les 6 mois.
- Les carrossiers doivent être très réactifs et rester dans la **MARQUE** automobile.

La MARQUE, le style, la carrosserie sont un tout indissociable pour répondre au marché.

Le GROUPE doit GERER rigoureusement et impérativement la standardisation des pièces, des units, des sous-ensembles des voitures des MARQUES.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE MONDIALE

1964 : Voyage d'étude Automobile aux USA

Constat : 1- Les constructeurs Automobiles absents du marché américain ne survivront pas .

2 - Le GM Technical Center à WARREN Michigan inauguré en 1956 et qui regroupe sous une même direction technique le Style et les Etudes de toutes les marques GM est une erreur de management. Les Marques de GM ont perdu leur indépendance et donc leur développement.

Depuis cette organisation centralisée les Marques OLDSMOBILE, PONTIAC, SATURNE ont disparues, et GM a fait faillite en 2009. En 2015 CADILLAC et BUICK aux USA sont loin derrière les Marques Japonaises et Allemandes. Opel - Vauxhall ont perdu des parts de marché.

3 Conditions pour qu'un Constructeur Automobile reste indépendant

1 - Etre présent dans tous les pays du monde et principalement aux USA pour amortir les petites et moyennes séries indispensables à l'image de Marque et avoir un excellent de réseau de ventes et après-ventes

2 - Avoir une gamme complète d'automobile dans tous les segments de marché : Berline Van - Coupé - Cabriolet - CC - 4X4 - Pick Up - Hybride Plugable - Electrique - VU traction propulsion à terme 2020 - 2025 Poids Lourds et Bus pile à combustible.

N'avoir jamais de rupture commerciale dans chaque modèle et aussi être maître des organes de base : Moteurs - Boîtes - 4X4 - Suspension.

3 - Le Constructeur Automobile doit posséder plusieurs Marques. Chaque Marque reste une Société indépendante et garde une autonomie pour fidéliser sa clientèle et suivre ses résultats financiers. Chaque Marque coopère techniquement avec les autres Marques du groupe sous la stratégie et la direction de la Holding Mère. Plateformes communes, Moteurs et BVA communs Hybrides communs, mais carrosseries spécifiques aux Marques, la Carrosserie est directement perceptible par le client.

Organisation automobile moderne mondiale

TOYOTA : Toyota - Scion - Lexus - Subaru - Dahiatsu - Hino - Yamaha

WOLKSWAGEN : VW - Audi - Skoda - Seat - Porsche - Bentley - Lamborghini - Bugatti - Man - Scania - Ducati

F. C. A. : Fiat - Alfa Romeo - Abarth - Maserati - Ferrari

Chrysler - Dodge - Jeep - RAM Trucks - Zastava

CNH Industrial : Case - New Holland - IVECO - HEULIEZ - Magirus - Steyr

RENAULT : Nissan - Infiniti - Datsun - Renault - Dacia - Samsung motors - Lada - Alpine

BMW : BMW - Mini - Rolls Royce.

Heuliez Automobiles Cerizay 1968 – 1998 – 2009

PSA Peugeot Citroën

Après 30 années de partenariat serein et fidèle avec PSA Peugeot Citroën

80% de la production d'Heuliez Automobile Cerizay étaient réalisés pour Citroën – Simca et Peugeot 500.000 voitures complètes.

Après le départ en retraite fin 1997 du Président Jacques CALVET,

la politique industrielle change radicalement sous le Président de J.M. Folz.

Le 11 décembre 1997 – J.M. Folz nouveau Pdg de PSA reçoit une heure la Direction Générale d'Heuliez Automobiles Cerizay pour annoncer l'arrêt complet du partenariat de 30 années entre PSA et Heuliez Automobiles Cerizay décision brutale : PSA ne recommandera plus de voitures complètes à Heuliez Automobiles : Arrêt des 4x4, des voitures électriques, des Limousines Premium V6, des coupés Cabriolets.

Cette nouvelle politique industrielle mise en place par J M Folz avec ses adjoints :

Robert Peugeot Dr Style et qualité - Hervé Guyot Dr des achats - Gilles Michel Dr Général – Thierry Peugeot Président, est ultra centralisée, les 2 Marques Peugeot et Citroën perdent toute indépendance

2007- Gilles Michel Dr Gl Achats PSA passe commande du coupé Peugeot RCZ à MAGNA Autriche.

La décision de réduire le nombre de modèles et variants (V6) dont les voitures fabriquées par Heuliez Automobiles Cerizay va s'avérer dramatique à partir de 2008 pour l'avenir de PSA et de la famille Peugeot majoritaire. PSA devra demander l'aide et la garantie de l'Etat pour 3 milliards € en 2009, pour 7 milliards € en 2012 – 2013 entrée au capital en 2014 pour 14% et dilution de la famille Peugeot à 14%.

Reconversion d'Heuliez Automobiles Cerizay 2000 – 2009

Après les décisions d'arrêt de JM Folz du 11 décembre 1997, Heuliez Auto de Cerizay a produit un très gros effort de reconversion. Véhicules Electriques avec l'aide de Dassault et Michelin.

Cabriolets C.C. pour Opel – Production de 95.000 Opel Tigra complètes de 2002 à 2009

exportés à 80% sous les Marques Opel – Vauxhall – Holden grâce à l'action de

Paul QUEVEAU D.Gl d'HEULIEZ Automobiles Cerizay

Etude d'un nouveau Cabriolet pour Opel stoppé en 2009 par la faillite la maison mère GM USA

Etude et prototypes brevetés pour le cabriolet Renault Mégane ;

Brevets HEULIEZ Automobiles Cerizay transférés par Renault chez

Karmann RFA bien qu'en difficulté financière, faillite de Karmann en 2009

Atelier d'éléments de Carlingue d'Eurocopter. Prospection auprès de VW et des constructeurs Chinois

Août 2008 La société Indienne ARGENTUM prend la majorité du capital d'HEULIEZ

AUTOMOBILES Cerizay (66%), la Crise Financière Mondiale bloque le processus.

F.S.I. F.M.E.A. 2008 B.P.I. Banque Publique d'Investissement en 2013

A fin 2008 les Fonds propres d'HEULIEZ Automobiles Cerizay étaient de 28 million €

Après la crise financière mondiale de 2008, l'Etat va aider PSA et Renault pour 3 milliards € chacun.

L'Etat va créer : le Fond Stratégique d'Investissement le FSI confié à Gilles Michel Directeur Général, ex Directeur Général de PSA qui a finalisé l'arrêt du partenariat de 50 années

PSA - HEULIEZ Automobiles. Le Fond de Modernisation des Equipementiers Automobiles

le FMEA est confié à Hervé Guyot Directeur Général, ex Directeur achats et finances de PSA.

HEULIEZ Automobiles Cerizay est membre à part entière du CCFA : Comité des Constructeurs Français de l'Automobile comme Renault et PSA.

Le refus d'aide financière d'Hervé Guyot Directeur Général de FMEA et la lettre de refus du FSI de Gilles Michel Directeur Général du 16 Mars 2009 avec l'accord de Luc Chatel Secrétaire d'Etat à l'industrie du gouvernement Sarkozy Fillon vont signifier l'arrêt définitif

d'Heuliez Automobiles Cerizay et la perte de 1000 emplois directs à Cerizay avec un Solde d'Exportation de plus de 50% depuis 30 ans Perte de Know – How et Brevets Français Heuliez

Tous les 4X4 et tous les cabriolets, à partir de 2015 vendus en France, seront étrangers.

Entre 2008 et 2016 la FRANCE AUTOMOBILE a perdu 100 usines, 150.000 emplois, la production annuelle est passée de 3.000.000 de voitures à 1.500.000 et

le déficit extérieur est de 10 milliards € en 2016 après 10 milliards € d'aide de l'Etat

2018 L'AUTOMOBILE FRANÇAISE

10 ans après la Crise Financière Mondiale 2008

10 ans après le **PACTE AUTOMOBILE** SARKOZY-FILLON-CHATEL

13 Août 2008 Partenariat **ARGENTUM** CEO **Ajay SINGH** avec **HEULIEZ Automobiles**
Signature de l'Achat de 67% d'**HEULIEZ Automobiles**

25 Sept 2008 Ajay SINGH devient Président du Groupe H. HEULIEZ à la place de Gérard QUÉVEAU
Partenariat stoppé par la crise financière mondiale de 2008 – 2009
La BANQUE INDIENNE interdit le Transfert de Fonds €

19 Déc. 2008 **f.s.i.** D' G^l Gilles MICHEL, ancien D' G^l de **PSA Peugeot Citroën**
f.m.e.a. D' G^l Hervé GUYOT, ancien Adjoint de Gilles MICHEL chez **PSA**

20 Janv. 2009
BERCY



Discours de François **FILLON**
Premier Ministre
Allocution de **Luc CHATEL**
Secrétaire d'État à l'Industrie

9 Févr. 2009



Palais de l'Élysée
Lundi 9 février 2009

Nicolas SARKOZY
Président de la République

PACTE AUTOMOBILE

16 Mars 2009 Aide remboursable refusée par lettre de Gilles MICHEL Directeur Général du **f.s.i.**

24 Mars 2009 **BERCY** Conférence de Presse de **Luc CHATEL** Secrétaire d'État à l'Industrie
du Gouvernement **SARKOZY-FILLON** qui confirme le refus d'aide du **f.s.i.**

10 Avril 2009 Remise du **RAPPORT MAC-KINSEY** à Gilles MICHEL, Directeur Général du **f.s.i.**
démontrant la Viabilité du Plan d'Affaires d'**HEULIEZ Automobiles**
Ce **RAPPORT MAC-KINSEY** commandé par le Gouvernement ne sera jamais
exploité par Gilles MICHEL qui a pris sa décision le 16 Mars 2009

Juillet 2009 Fermeture d'**HEULIEZ Auto** 1000 Emplois seul **CARROSSIER FRANÇAIS DE**
CABRIOLETS C.C. et V.E.

Solde commercial Automobile 2016

- 10 Milliards €

Emplois Automobiles

2008	300.000
2018	200.000

Production Automobile FRANCE

2008	3.000.000
2018	2.000.000

La FRANCE

Automobile déficitaire de 10 Milliards € en 2016
ne fabrique plus de Cabriolets et Coupés Convertibles

L'ALLEMAGNE

de Mercedes – BMW – VW – AUDI – PORSCHE
propose 20 modèles de Cabriolets et Coupés Convertibles
avec Mercedes (6) - BMW (4) - VW (2) - AUDI (4) - PORSCHE (4)

2008 Partenariat ARGENTUM CEO Ajay SINGH avec HEULIEZ Automobiles

Le 13 Août 2008 Signature de l'Achat de 67 % du Groupe Henri HEULIEZ



Sept 2008 Ajay SINGH - Gérard QUÉVEAU
Bureau d'Études HEULIEZ Auto



par ARGENTUM CEO Ajay SINGH et Groupe Henri HEULIEZ Pdg Gérard QUÉVEAU

25 Sept 2008 Ajay SINGH devient Président du Groupe H. HEULIEZ à la place de Gérard QUÉVEAU
Partenariat pour les Voitures Électriques INDE-FRANCE stoppé par la crise financière mondiale de 2008-2009
La BANQUE INDIENNE interdit le Transfert de Fonds € et Refus de relais financier par le f.s.i.

Plan Automobile Janv. 2009 États Généraux de l'Automobile – *Fond Stratégique d'Investissement*
Aide remboursable refusée par Gilles MICHEL Directeur Général du f.s.i. le 16 Mars 2009 ex D^r G^r PSA 2002-2008
décideur de l'Arrêt de la Coopération PSA-HEULIEZ pour les Voitures Électriques, les CABIOLETS
et Luc CHATEL Secrétaire d'État à l'Industrie du Gouvernement SARKOZY-FILLON 24 Mars 2009
2009 Fermeture d'HEULIEZ Auto 1000 Emplois, seul CARROSSIER FRANÇAIS DE CABRIOLETS C.C. et V.E.

2018 Contrat Spicejet CEO Ajay SINGH avec SAFRAN CFM

9-10-11 Mars 2018 VISITE d'État du Président de la République Emmanuel MACRON en INDE



Emmanuel MACRON Président de la République
Narendra MODI Premier Ministre Indien



Le 10 Mars 2018 CONTRAT de 10 Milliards € de RÉACTEURS SAFRAN CFM
par SPICEJET CEO Ajay SINGH et SAFRAN Pdg Philippe PETITCOLIN

Ajay SINGH EY Entrepreneur of the Year 2017

CE
MOIS-CI

150€ OFFERTS !

À partir d'un forfait 6 mois avant le 31/01/17. Offre non cumulable - dans les centres participants

J'EN PROFITE

ÉCONOMIE 10/03/2018 09:26 CET | Actualisé 10/03/2018 11:49 CET

Safran conclut un contrat de 12 milliards d'euros avec SpiceJet, une compagnie aérienne indienne

Le président Emmanuel Macron est en Inde pour trois jours.

AFP



Safran conclut un contrat de 12 milliards d'euros avec SpiceJet, une co



EDGARD GARRIDO - REUTERS

A logo of the Safran Aircraft Engines plant is pictured in Queretaro, Mexico, February 21, 2018.
REUTERS/Edgard Garrido

ÉCONOMIE - Le groupe aéronautique français Safran va conclure, ce samedi 10 mars, un contrat de 12 milliards d'euros avec la compagnie aérienne à bas prix indienne SpiceJet, pour la fourniture et la maintenance de moteurs d'avions, a annoncé l'Élysée. Le contrat doit être formellement signé dans l'après-midi par les patrons des deux groupes.

Safran : un contrat de 12 milliards de dollars avec SpiceJet



Dévoilée lors de la visite actuelle du président **Macron** en Inde, Safran a annoncé la signature d'un méga-contrat de **12 milliards de dollars**.

Safran vient de signer, lors de la visite jusqu'à lundi d'Emmanuel Macron en Inde, un méga-contrat de 12 milliards d'euros avec la compagnie aérienne indienne à bas prix **SpiceJet**. Il finalise l'acquisition de moteurs LEAP-1B, conçus par le consortium CFM International (détenu à 50/50 par Safran Aircraft Engines et

l'américain GE) et destinés à équiper **155 Boeing 737 MAX 8**, livrables à partir d'août prochain, ainsi que des moteurs de rechange pour assurer le support de la flotte.

La compagnie indienne a également signé avec CFM Services un **contrat de maintenance** à l'heure de vol (RPFH) d'une durée de dix ans qui couvre tous les moteurs **LEAP-1B** équipant les B737 MAX de SpiceJet. Ce type de contrat s'inscrit dans le cadre des offres de services souples et évolutives élaborées par CFM pour répondre aux besoins de ses clients. Selon les termes de cette accord, CFM garantit les coûts de maintenance de tous les moteurs LEAP-1B de SpiceJet, sur la base d'un montant en dollars par heure de vol.

*« Nous sommes impatients d'intégrer le nouveau moteur LEAP-1B à notre flotte », a expliqué Ajay Singh, PDG de SpiceJet. Les **CFM56** que nous opérons représentent un réel atout, année après année. Et ce que nous avons pu observer jusqu'ici nous laisse à penser que le LEAP-1B tiendra lui aussi toutes ses promesses en termes d'efficacité et de fiabilité. Nous pouvons donc espérer que ce moteur nous offrira une fiabilité en service sans équivalent, tout en nous permettant de maîtriser nos coûts et d'assurer ainsi la rentabilité de nos opérations. »*



Client de longue date de CFM, SpiceJet opère actuellement une flotte de 38 Boeing 737 NG équipés de moteurs CFM56-7B. Rappelons aussi qu'outre **155 Boeing 737 MAX 8** en commande ferme, elle en a 50 autres en option.

<http://www.air-journal.fr/2018-03-11-safran-un-contrat-de-12-milliards-de-dollars-avec-spicejet-6195678.html>

CONSEQUENCES pour la FRANCE du Refus d'Aide à HEULIEZ Auto

en 2009 par Luc Chatel, Secrétaire d'État à l'Industrie de Mai 2008 à Juin 2009
et par Gilles Michel, ex Directeur Général de PSA Peugeot Citroën 2002-2008

Directeur Général du Fond Stratégique d'Investissement f.s.i. 2009

(Lettre de Refus de Gilles Michel Dr GI d F.S.I. du 16 Mars 2009)

(Conférence de Presse - BERCY - Luc Chatel Gilles Michel le 24 Mars 2009)

**La FRANCE a perdu le seul Équipementier Automobile Carrossier Français
HEULIEZ-Auto pour les CABRIOLETS Coupés Convertibles exportés à plus de 80%**

Les Accords Financiers HEULIEZ Auto - ARGENTUM India

PdG Ajay SINGH - Président de SPICE JET (100 Boeing)

d'Août 2008 ainsi que l'augmentation de capital par la Sté DEMETER pour les Voitures
Électriques ont été stoppés net.

*HEULIEZ Auto, 1000 emplois technologiques directs avaient investi plus de 50 Millions € en R et D
pour 750 Brevets internationaux*

*HEULIEZ Auto avait étudié et réalisé plus de 15 Prototypes de CABRIOLETS Coupés Convertibles
pour SIMCA - PEUGEOT - CITROËN - RENAULT - MERCEDES - OPEL - VW - NISSAN*

*HEULIEZ Auto avait produit l'équivalent de plus de 500 000 CABRIOLETS et Coupés Convertibles
pour CITROËN - PEUGEOT - NISSAN - OPEL*

**La fermeture d'HEULIEZ Auto décidée par Luc Chatel et Gilles Michel seuls sans
consultation du C d'Adm du f.s.i. a fait perdre à l'Industrie Française plus de
2000 emplois, l'équivalent en € de 100 Cabriolets Coupés Convertibles par jour.
La fermeture d'HEULIEZ Auto participe au Déficit Automobile Français de
10 Milliards € en 2016**

**La FRANCE n'a plus aucune Industrie ni compétence pour les CABRIOLETS Coupés
Convertibles**

**Après le succès de la Peugeot 206 C. C. à technologie HEULIEZ Auto produite à
plus de 350 000 exemplaires et exportée à 80%**

La FRANCE ne produit plus de CABRIOLETS C. C.

*Après la Crise Financière Mondiale de 2008, les concurrents d'HEULIEZ Auto ont tous réussis leur
reconversion.*

KARMAN a été repris par VW pour les Cabriolets

BERTONE a été repris par FIAT pour les Maserati

PININ FARINA a été repris par l'Indien MAHINDRA

et HEULIEZ Auto a été fermé en 2009

Heuliez Automobiles

1959

2009

Heuliez Automobiles fabriquait pour **PSA Peugeot Citroën** les

Limousines de Luxe

Citroën CX - **Citroën** XM - Peugeot 607

Cabriolets et Coupés Convertible

Coupé **Citroën** M35 - Peugeot 204 - **Citroën** Visa - Peugeot 206 CC

Voitures Électriques

Peugeot 106 - **Citroën** Saxo

4X4 et BREAKS

Simca Rancho - **Citroën** BX - **Citroën** XM - **Citroën** Xantia

PSA Peugeot Citroën à partir de 1998-2000 :

Jean-Martin **Folz** 1998-2007 Président Gilles **Michel** 2002-2008 Directeur Général
ont arrêté toutes ces productions de même que leurs successeurs :

Christian **Streiff** 2007-2008 Roland **Vardanega** 2008-2009

Philippe **Varin** 2009-2014 Carlos **Tavarès** 2014.....

Ont suivi la même politique produits et centralisatrice

2015 **PSA Peugeot Citroën** dans la compétition Automobile Mondiale
à l'inverse de tous ces concurrents **n'a plus aucun modèle de :**

Limousines de Luxe

Cabriolets Coupés Convertibles

Voitures Électriques

4X4

HEULIEZ Automobiles Partenaire Fidèle Compétent aux ordres de PSA Peugeot-Citroën

2018 L'AUTOMOBILE FRANÇAISE

10 ans après la Crise Financière Mondiale 2008

10 ans après le PACTE AUTOMOBILE SARKOZY-FILLON-CHATEL

20 Janv. 2009

BERCY



Discours de François FILLON

Premier Ministre

Allocution de Luc CHATEL

Secrétaire d'État à l'Industrie

9 Févr. 2009

ÉLYSÉE



Palais de l'Élysée

Lundi 9 février 2009

Nicolas SARKOZY

Président de la République

PACTE AUTOMOBILE

Solde commercial Automobile 2016

- 10 Milliards €

Emplois Automobiles

2008 300.000

2018 200.000

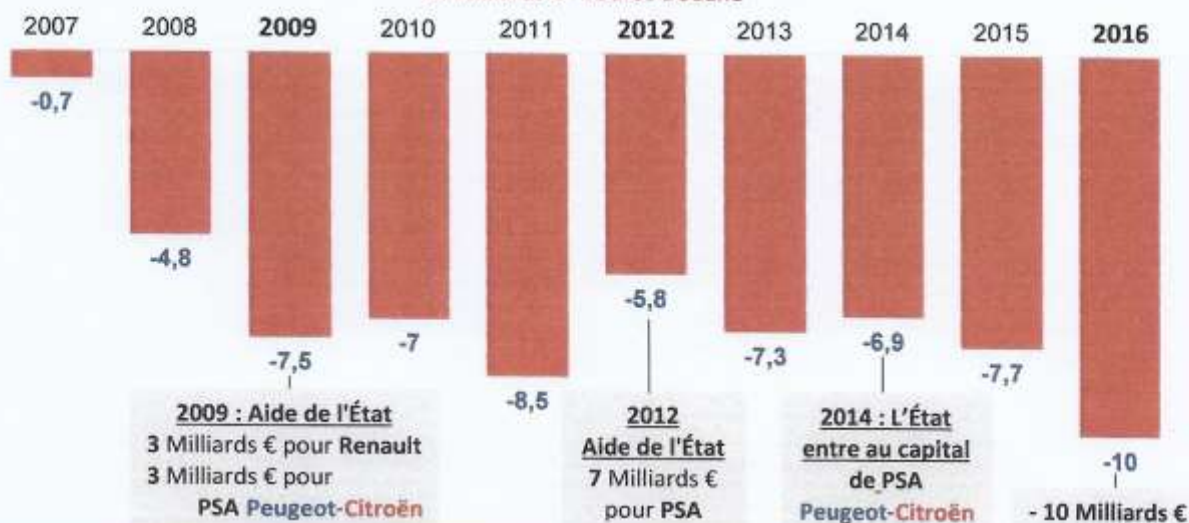
Production Automobile FRANCE

2008 3.000.000

2018 2.000.000

Le solde commercial de l'industrie automobile française

En Milliards € - Source Douane



2009

Fermeture d'HEULIEZ Automobiles Exportateur 1000 Emplois
seul CARROSSIER FRANÇAIS DE CABRIOLETS C.C. et Voitures Électriques
Aide DE L'État refusée par Gilles MICHEL D'G' fsi et Luc CHATEL

La FRANCE

Automobile déficitaire de 10 Milliards € en 2016
ne fabrique plus de Cabriolets et Coupés Convertibles

L' ALLEMAGNE

de Mercedes – BMW – VW – AUDI – PORSCHE
propose 20 modèles de Cabriolets et Coupés Convertibles
avec Mercedes (6) - BMW (4) - VW (2) - AUDI (4) - PORSCHE (4)

SIMILITUDES d'ERREURS et d'ECHECS FRANCAIS INDUSTRIES FRANCAISES POIDS LOURDS-AUTOCARS ET AUTOMOBILES

1967 : les Poids Lourds Français

1967 : Vente division Poids lourds de Citroën (Autocars 23 et 60 HEULIEZ) à BERLIET

Arrêt de 15 années de partenariat exclusif

CITROËN (chassis) et HEULIEZ

1500 Autocars et Camions Citroën HEULIEZ

1970 : Berliet arrête les camions et chassis Citroën

1968-1974 : Berliet et Saviem perdent le marché Autocars luxe et tourisme au profit des allemands Mercedes Benz - Setra - Man

Effort d'HEULIEZ,

Proposition d'HEULIEZ d'Autocars de luxe et de Bus sur chassis BERLIET et SAVIEM

REFUS DE BERLIET ET SAVIEM

1974 : L'industrie française des Poids Lourds

Autocars perd des parts de marché et

descend sous les 50%.

Mercedes et SETRA dominent le marché des Autocars Premium

Le Président de la République V. Giscard d'Estaing refuse la fusion Berliet-Volvo et la fusion Saviem-Man et influence le regroupement Berliet-Saviem qui devient RVI.

1978 : Création de la société HEULIEZ-BUS à Mauléon constructeur d'Autobus Urbains à mécanique Mercedes

1979 : 1er bus articulé HEULIEZ BUS

HEULIEZ-BUS gagne le concours du Bus Européen futur GG 79 - 85

1982 : Accord HEULIEZ BUS et RVI

1992 : Accord HEULIEZ BUS - RVI - VOLVO

2000 : Volvo devient propriétaire de Renault TRUCK RENAULT BUS devient IVECO Bus

HEULIEZ-BUS est dans le groupe CNH industrial

2015 : RENAULT-TRUCK n'est plus dans les 10 premiers constructeurs poids lourds mondiaux

2015 : la FRANCE n'assure plus que la fabrication de 15% de ses besoins en Poids Lourds.

2015 : la FRANCE n'a plus que deux constructeurs d'autocars et d'autobus IVECO BUS HEULIEZ BUS

1997 : l'Automobile Française

1997 : Départ de Jacques CALVET 67 ans PDG de PSA après le départ du Dr GI Jean Yves HELMER

1998 : Jean Martin FOLZ Président du Directoire de PSA Peugeot Citroën.

Malgré les efforts importants de R & D et Brevets d'HEULIEZ Autos pour les véhicules électriques, les 4X4, les Cabriolets et les Coupés Convertibles.

Jean Martin FOLZ décide l'arrêt des programmes PSA véhicules électriques, des 4X4, des limousines Premium en coopération depuis des décennies avec HEULIEZ AUTO qui a déjà produit 500.000 camions, autobus et voitures pour PSA.

2002 : Gilles MICHEL Directeur Général Etudes PSA assure la fusion complète de Peugeot et Citroën dans PSA. Les marques Peugeot et Citroën perdent entièrement leur indépendance.

- Accord PSA - Toyota - Mitsubishi
- sans réciprocité commerciale.

Gilles MICHEL Dr GI confirme l'arrêt du partenariat avec HEULIEZ Automobiles

2005 : PSA Peugeot Citroën absent des USA

pas de 4X4 - pas de Pick up

pas de VE Hybride Plugable

pas de Limousine Premium

2006-2007-2008 : Plan Moyen terme Gilles MICHEL Roland VARDANEGA Dr Gx de PSA

L'action Peugeot passe de 50€ à 4€ en 5 ans

La famille Peugeot perd le contrôle de PSA

2007 : Départ en retraite de Jean Martin FOLZ

59 ans, Christian STREIF devient Président du Directoire PSA.

2008 : L'industrie automobile française devient déficitaire pour la première fois depuis 1950

2009 : Refus de Gilles Michel Dr GI du FSI et de Luc Chatel Secrétaire d'Etat à l'Industrie d'aider

HEULIEZ Automobiles Cerizay

Fermeture d'HEULIEZ Automobiles Cerizay

Tous les cabriolets à l'avenir seront allemands

2009 Philippe Varin PDG de PSA

2009-2012 Aide de l'Etat à PSA 3+ 8 milliards\$

2013 : Fermeture de l'usine PSA Aulnay

La production de l'usine PSA Rennes divisée par 4

La production de l'usine PSA Poissy divisée par 2

2015 : Arrêt définitif après 80 ans de production des Coupés et Cabriolets Peugeot

PSA Peugeot Citroën DS est 11^{ème} constructeur automobile mondial.

PSA Peugeot Citroën et RENAULT sont les deux plus importants importateurs de voitures et pièces de rechange en France.

Déficit commercial supérieur à 6 milliards € par an.

2017 : Déficit commercial 10 milliards € par an

Production Française de 2.000.000 voitures au lieu de 3.000.000 en 2008 et 100.000 emplois perdus

Les 4 CRITÈRES ÉCONOMIQUES de BASE

Gérard QUÉVEAU - Ingénieur Chercheur

1993

1 - Les RISQUES COMPARES

Pour la RECHERCHE et les START UP

les RISQUES sont Études de Marché, Investissements en M.O., Tests, Vente de programmes, Recherche de partenaires financiers, Concurrence de groupes mondiaux, Après-vente, Financements
Le Commerce, l'Importation n'ont que le RISQUE de vente

L'AGRICULTURE, L'ÉLEVAGE

ont le maximum de RISQUES dus aux conditions climatiques, pour l'ÉLEVAGE s'ajoute les RISQUES de fécondité, de naissances, de maladies, de nourriture, de contrôles et règlements sanitaires internationaux, de prix mondiaux.
L'importateur de Viande ou de céréales n'a que le risque de vente

L'INDUSTRIE a le maximum de Risques

Les Études, Styles, Investissements, Outillages, Démarrages, Fabrication, Contrôles, Essais, Vente, Après-vente, Garantie, Financements
L'importateur n'a que le RISQUE de vente

La BANQUE ASSURANCE n'a que le risque financier

2 - L'INDUSTRIE dans le P.I.B.

Si la part de l'Industrie dans le PIB est de plus de 20% on crée de l'emploi durable

Si la part de l'industrie dans le PIB est de moins 20% on détruit de l'emploi en permanence car le Déficit extérieur augmente en permanence

www.amik-farm.com

Les 10 lois industrielles

de Gérard Quéveau ...

1988

- 1** 1 emploi dans la **recherche** et les **études** nourrit un minimum de 20 emplois dans l'industrie, le commerce et les services. Seul un Pays qui développe de **bons produits** garde son **indépendance nationale** et crée du **progrès social**.
- 2** Une nation industrielle moderne ne peut survivre que s'il y a **égalité des chances** entre la **recherche civile** et la **recherche militaire**, la **recherche fondamentale** et la **recherche appliquée**.
- 3** Sans **recherche** intensive et **continue**, il n'y a jamais de bons produits.
- 4** Le **développement** d'un bon produit coûte au minimum 7 % du **chiffre d'affaires annuel** qu'il engendre.
- 5** Tous les 10 ans, le **temps d'Ingénieurs Chercheurs** nécessaire pour développer un nouveau produit doit être **multiplié par 2** pour rester compétitif sur le plan international.
- 6** Un **réseau commercial** ne survit jamais à 5 années consécutives de produits médiocres ou sans nouveau produit. Alors il se tourne vers des produits importés.

7

Un **bon produit** national crée beaucoup d'emplois ; un bon produit importé favorise le chômage.

8

Les **chances de gagner dans l'industrie** peuvent se définir par la loi suivante :

CG % = % chance de gagner

RP % = % risque de perdre

CA (HT) = chiffre d'affaires hors T.V.A.

$$\text{CG \%} + \text{RP \%} = 100 \%$$

$$\text{CG \%} = \frac{\text{CA (HT)} - \left[\text{total salaires} + \text{taxes et charges sur salaires} + \text{frais financiers} \right]}{\text{CA (HT)}} \times 100$$

9

Les **taxes et charges égales et uniformes sur la main d'œuvre** de la recherche, de l'industrie, du commerce et des services, amènent automatiquement le ralentissement rapide de la recherche, la chute de l'industrie et de l'exportation, l'accroissement rapide des circuits d'importation et une augmentation du chômage.

10

Les charges et taxes sur les chercheurs tuent la découverte et le nouveau produit avant qu'ils naissent, c'est un **avortement industriel**. Pour obtenir un **produit bien né**, les charges et taxes sur les salaires de recherche, d'études et de prototypes doivent être réparties sur la consommation totale du pays.

**...ou lois de la recherche
et du produit bien né**

Les 4 COURBES ÉCONOMIQUES

Gérard QUÉVEAU
Ingénieur Chercheur

LOI D'ÉQUILIBRE PRODUCTION-CHÔMAGE-INFLATION

FORMULE définissant le lien entre l'inflation, le chômage et les activités de l'agriculture, de l'industrie, de l'énergie, du sous-sol, du transport, des services et du tourisme, ainsi que les produits financiers.



$$f1 (\Delta C + \Delta Inf) + f2 (\Delta A + \Delta I + \Delta E + \Delta T + \Delta S + \Delta F) = K$$

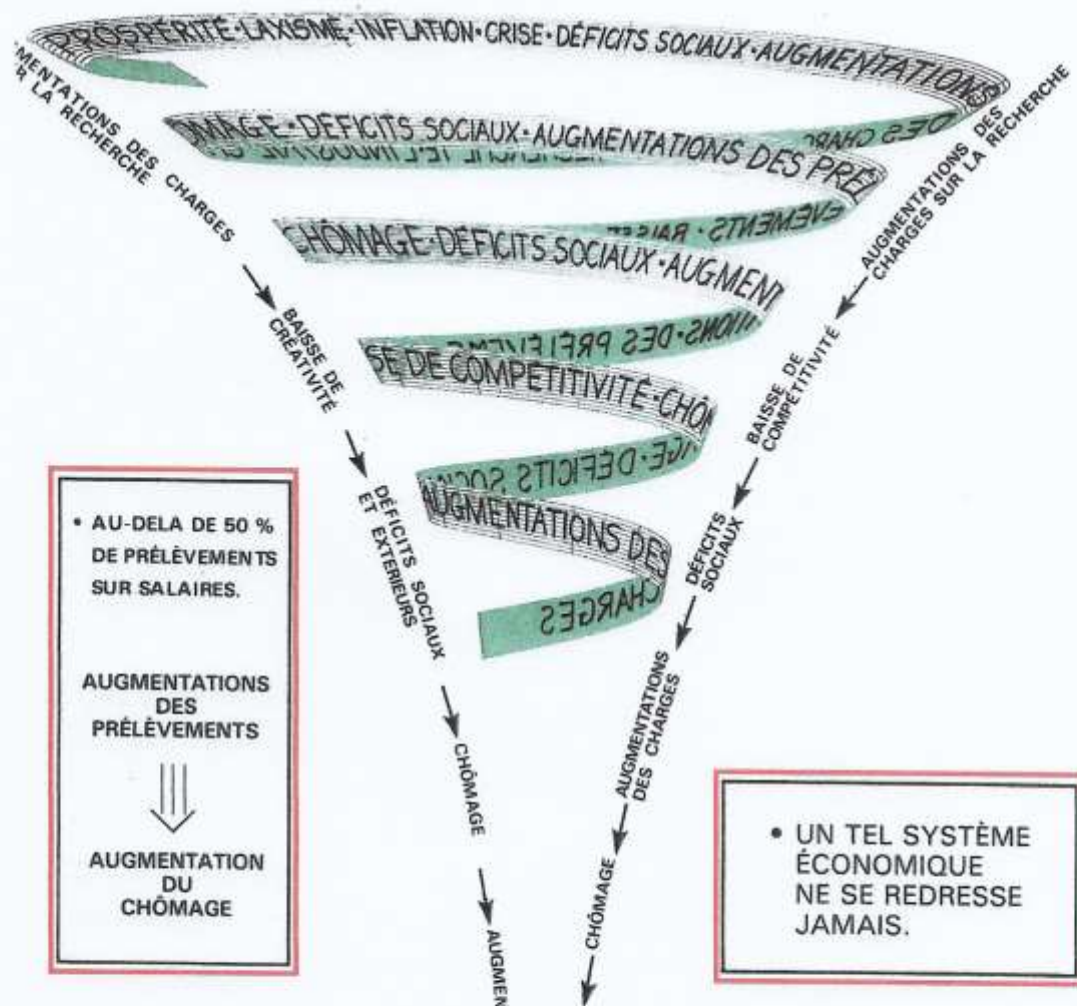
f1 / fonctions mathématiques		
f2 /		
Δ = variation entre 2 périodes	A = agriculture	T = transport
C = chômage	I = industrie	S = services - tourisme
Inf = inflation	E = énergie et sous-sol	F = produits financiers
K = constante de QUÉVEAU, fonction de la famille du pays étudié :		
• pays développé • pays du tiers monde		

• Le coefficient **K** (constante de QUÉVEAU) est fixé sur des périodes de 20 ans et évolue suivant les technologies industrielles.

• Dans cette formule, nous constatons que le chômage et l'inflation, ces deux maux économiques, sont toujours indépendants du commerce intérieur dans une nation où le commerce est totalement libre, ce qui veut dire que les taxes constantes sur le commerce intérieur n'influencent pas sur l'inflation.

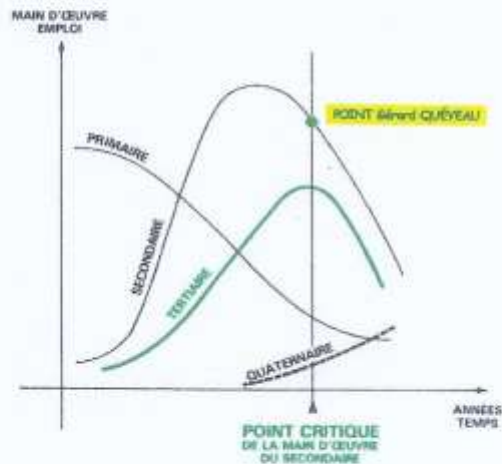
• Plus l'outil industriel et agricole se détériore, plus l'Etat aura à résoudre des problèmes sociaux incontrôlables : chômage, criminalité, drogue...

LE TROU NOIR DE LA RECHERCHE, DE L'INDUSTRIE ET DE L'EMPLOI



POINT CRITIQUE DE LA MAIN D'ŒUVRE SECONDAIRE

POINT CRITIQUE DE LA MAIN D'ŒUVRE SECONDAIRE

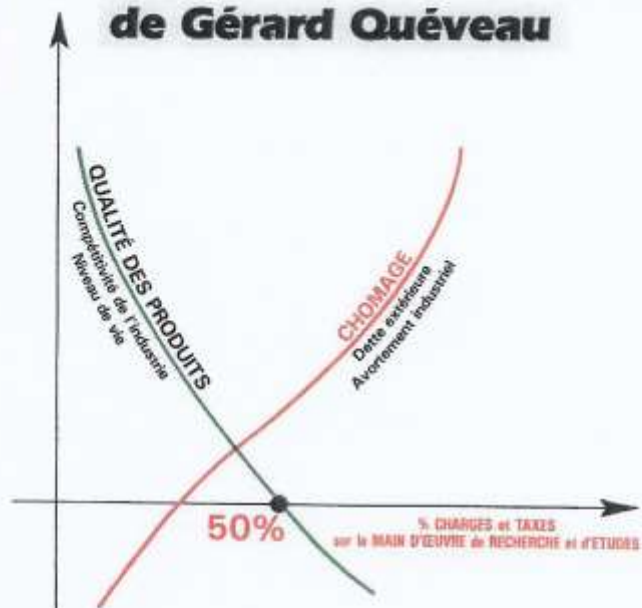


* LORSQUE LA MAIN-D'ŒUVRE SECONDAIRE DESCEND EN-DESSOUS DU POINT CRITIQUE GÉRARD-QUÉVEAU, LA MAIN-D'ŒUVRE TERTIAIRE (SERVICES) COMMENCE À DIMINUER ET C'EST L'AMORCE D'UNE GRAVE CRISE ÉCONOMIQUE.

La secondaire et le tertiaire sont toujours imbriqués

La courbe en X de Gérard Quéveau

de Gérard Quéveau



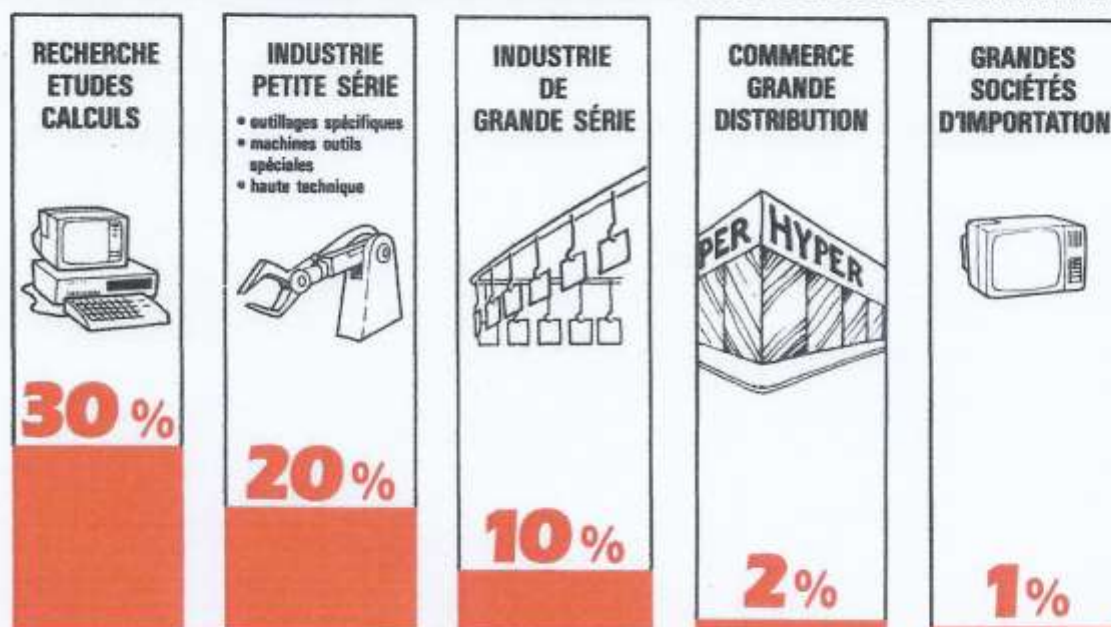
L'État Responsable - Gérard QUÉVEAU 1988

Le CONSTAT de l'INJUSTICE depuis 40 ans

L'INÉGALITÉ DES PRÉLÈVEMENTS

Pour 70% de charges et taxes égales et uniformes sur la MAIN-D'ŒUVRE

Pourcentage moyen des Charges Sociales et Taxes sur Salaires rapportées
au CHIFFRE D'AFFAIRES C.A. des différents Secteurs d'Activité de la FRANCE



Imaginez que le PARLEMENT vote la Loi de FINANCEMENT
de la SÉCURITÉ SOCIALE avec de tels paramètres !
ce serait la RÉVOLUTION !

et pourtant ces CHIFFRES sont la triste réalité depuis 40 ans de l'INJUSTICE FISCALE
entre La RECHERCHE, L'AGRICULTURE, L'INDUSTRIE et le COMMERCE IMPORTATEUR

L'avortement industriel - Gérard QUÉVEAU 1988

Les REMÈDES au CHÔMAGE

Pour créer 500.000 EMPLOIS
dans la Recherche et l'Industrie en 5 ANS

Gérard QUÉVEAU - Ingénieur Chercheur

La PROSPÉRITÉ par la RECHERCHE
dans les PME et E.T.I. FRANÇAISES
de RECHERCHE START UP AGRICOLES INDUSTRIELLES

BAISSER les CHARGES SOCIALES de 25 %
une BAISSE de 100 Milliards €
avec une C3S Moderne de 3%
C.3.S. moderne
= X% (Chiffre d'affaires - Masse salariale - Amortissement)
« plus on fait de chiffre d'affaires, plus on paie »
« plus on utilise de main d'œuvre, moins on paie »

*Supprimer la totalité des charges et taxes sur la main-d'œuvre
des centres de Recherche et d'Études*

1 EMPLOI dans la Recherche et Développement crée
20 EMPLOIS en PRODUCTION et SERVICES

*Un bon produit national crée beaucoup d'emplois
Un bon produit importé crée beaucoup de chômage*

Les 4 CRITÈRES ÉCONOMIQUES de BASE

Gérard QUÉVEAU - Ingénieur Chercheur

1993

3 - Le CHIFFRE D'AFFAIRES C.A.

Toutes les entreprises sont classées mondialement en fonction de leur Chiffre d'Affaires

La majorité des ratios financiers sont exprimés en % du Chiffre d'Affaires

- le bénéfice net,
- le résultat courant et le bénéfice d'exploitation,
- la R & D (recherche et développement)
- les investissements,
- la MBA (marge brute d'autofinancement),
- la rétribution de nombreux commerciaux calculée en % du Chiffre d'Affaires,
- l'exportation,
- les royalties versées au siège social des hypermarchés,
- les royalties des brevets et know-how,
- les statistiques de marché...

Le C.A. sert de base aux contrats et relations commerciales

- les vendeurs payés en % du C.A.,
- les ristournes de fournisseurs,
- les contrats annuels de vente,
- les coûts de location des boutiques des galeries marchandes (pharmacie, vêtements...)
- **on peut pas tricher sur le Chiffre d'Affaires de produits importés, alors qu'on peut tricher sur les bénéfices de produits importés par transfert sur des sociétés « off-shore ».**

**MAIS JAMAIS LES CHARGES SOCIALES NE SONT EXPRIMÉES
EN % DU CHIFFRES D'AFFAIRES**

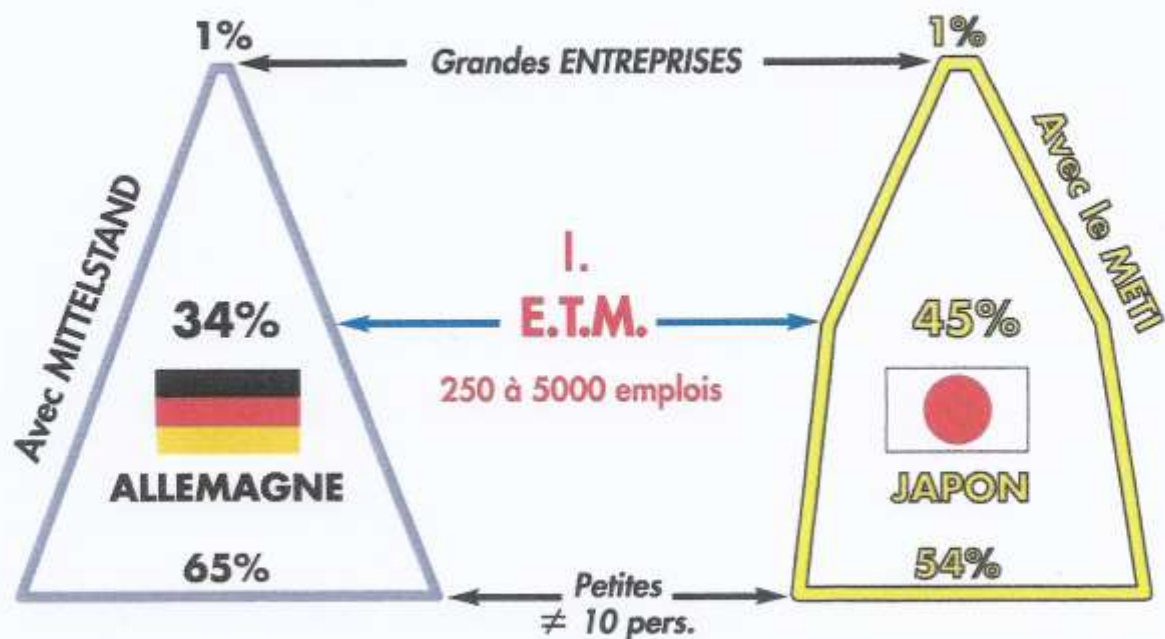
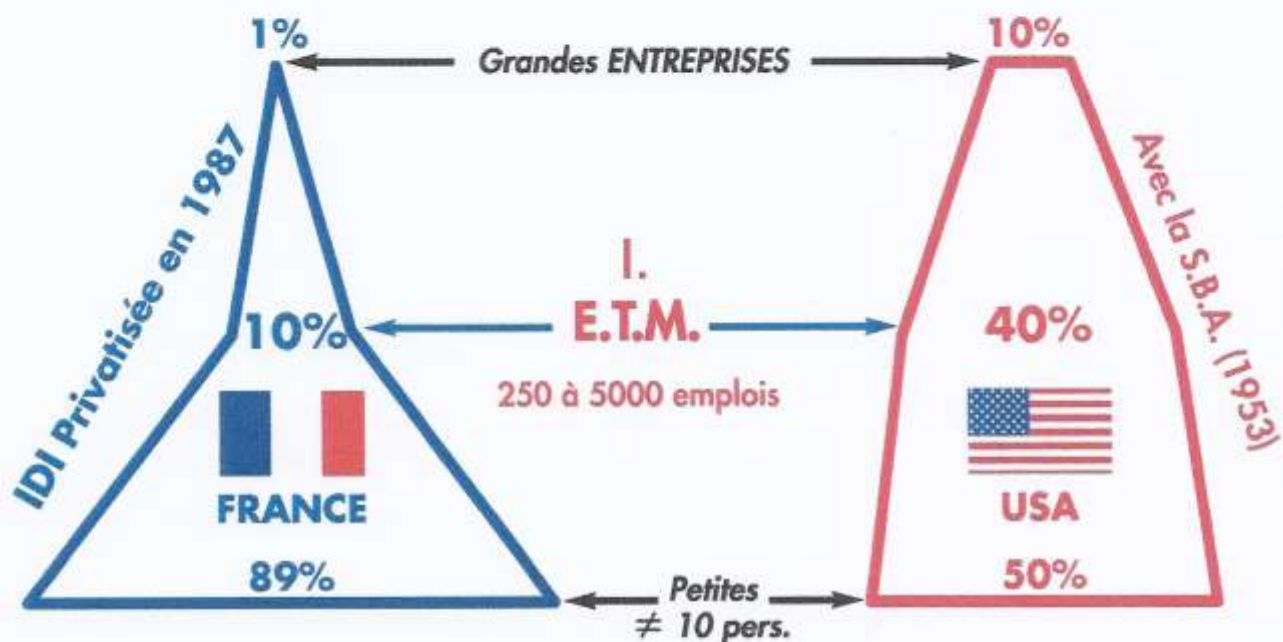
4 - La T.V.A. est un impôt intelligent mais pervers

La T.V.A. a fait perdre toute notion de Chiffre d'Affaire

La T.V.A. sociale est anti-sociale et est inefficace pour créer de l'emploi dans l'Industrie et les Services car elle ne permet pas une baisse substantielle des Charges Sociales

Gérard QUÉVEAU 1988 - 2018

CHOMAGE et DEFICIT EXTERIEUR de la FRANCE par manque de P.M.E. E.T.M.



LE FINANCEMENT DES PME E.T.M.

FRANCE

(10 % de PME)

E.T.I.

R et D depuis le 1^{er} Janvier 2008 grâce au Président de la République Nicolas SARKOZY et au Premier Ministre François FILLON : OSEO INNOVATION réservé aux seules PME (inférieures à 5000 emplois).

FONDS PROPRES (pour extension – fusion – transmission) :

- Quelques fonds privés français extrêmement frileux existent pour développer les PME industrielles si la société n'est pas cotée en Bourse.
- Les Fonds de pension étrangers sont par contre encouragés à s'intéresser au capital des PME industrielles sous-traitantes par les grands Groupes français donneurs d'ordres, et ainsi les centres de décision quittent la France.
- L'Institut de Développement Industriel - I.D.I. (usines à la campagne) créé par le Président de la République Georges POMPIDOU a été privatisée en 1987, depuis cette date : rien.

EXPORT : la COFACE joue son rôle d'aide aux PME exportatrices.

U. S. A.

(40 % de PME)

Small Business Administration (S.B.A.)

créée en 1953 par le Président EISENHOWER pour aider les Entreprises Moyennes.

SBA présente dans tous les Etats des USA : 3500 personnes

"Les PME américaines doivent exporter" : volonté du Président CLINTON.

Lorsque les grandes entreprises suppriment 1000 emplois, les PME créent 3000 emplois.

S.B.A.R. (Research)

Aux USA, 10 Agences de Recherche : Agriculture – Commerce – Défense – Education – Energie – Protection (Environnement) – NASA – Santé – Transports – Nouvelles Sciences

① Concept faisability : 6 mois ② Etudes prototype : 24 mois

L'entreprise peut prétendre à 100 % de financement.

S.B.I.C. (Small Business Investment Capital)

- **Venture Capital** : $\frac{1}{4}$ par le créateur – $\frac{3}{4}$ SBA (Etat)
SBA paie les intérêts jusqu'à l'équilibre, ensuite SBA prélève 10 % sur le profit net
Des milliards de \$ ont été ainsi investis dans plus de 50 000 PME américaines.
- **Banks USA** : Prêt sur 3 ans
Avec la SBA, les Banks prêtent sur 10 ans à 20 ans.
La Bank peut rétrocéder sur le marché le prêt garanti SBA (50 % des cas)

S.B.A. Formation

15 000 Cadres retraités pour aider à la formation.

S.B.A. Export

Prêt à l'Export garanti à 90 % (taux 0,5 %)

R. F. A.

(34 % de PME)

La RFA est une République Fédérale composée de **grands Länder**. Il y a un partenariat financier permanent entre les Banques des Länder et les grands Groupes allemands pour maintenir un tissu dense de **PME allemandes industrielles performantes exportatrices**.

JAPON

(45 % de PME)

Le **METI** (Ministère de l'Economie et de l'Industrie) fixe les grands axes de développement. Les grandes sociétés internationales, avec l'aide des banques commerciales, appuient le développement de leurs sous-traitants. Le meilleur exemple est TOYOTA qui réalise des véhicules d'une qualité exceptionnelle grâce à ses filiales et sous-traitants (défauts inférieurs à 10 PPM).

Les grandes sociétés industrielles, qui ont vendu leur participation dans leurs filiales et n'ont pas de politique partenariale long terme, ont vu leur qualité et leur développement mondial baisser.

1988

l'avortement industriel

Gérard
QUÉVEAU
Ingénieur -
Chercheur



Illustrations
Gérard FORRÉ
Guy ROGER

EDL

2018 Prélèvements sociaux France Allemagne



Un article et un tableau parus dans les ECHOS du 17 Mai 2018 démontre l'écart des Prélèvements entre les entreprises manufacturières en France et en Allemagne.

L'industrie Française subit 25 Milliards € de Charges en plus que l'Industrie Allemande :
10,7% de 236,1 Milliards € de Valeur Ajoutée industrielle Française soit 25 Milliards €.

Mon combat est permanent pour l'Industrie Française depuis 1988 et mon premier livre
« **L'avortement Industriel** » démontre l'injustice des prélèvements entre la R et D, l'Industrie et l'Agriculture exportatrices et la Grande Distribution depuis 1975 !

Ma proposition de C3S Moderne :

3% (Chiffre d'Affaire - Masse Salariale - Amortissements) permet exactement de baisser les Charges Sociales de l'Industrie et l'Agriculture Française de 25 Milliards € sans déficit global pour la France.

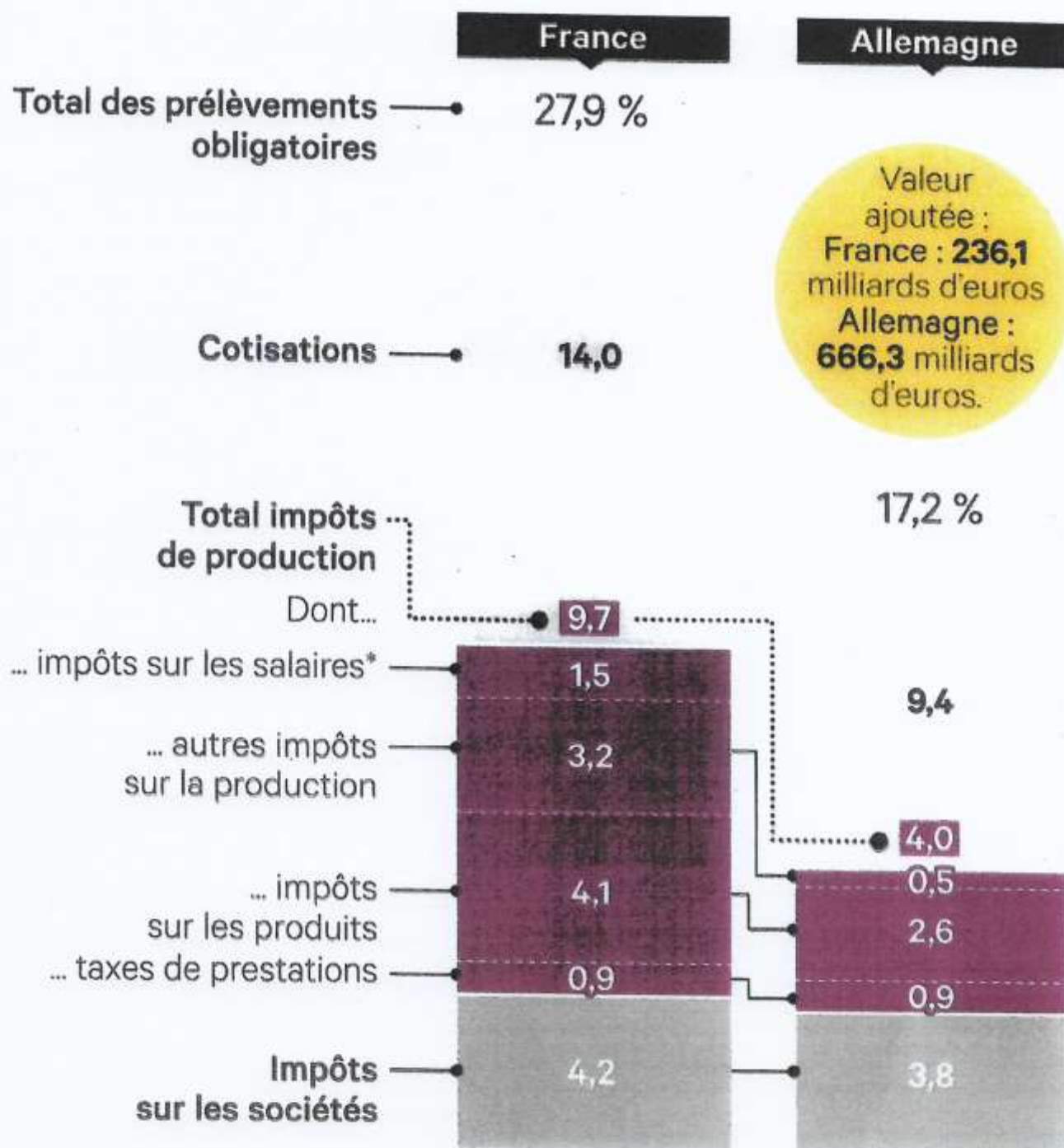
La France a besoin de Réformes rapides en cours, mais il y a urgence aussi pour R et D, l'Industrie, l'Agriculture, l'Exportation.

C'est la Production qui crée l'emploi durable et rétablit les comptes de la Nation.

Une C.3.S. moderne de 3 %
permet de **BAISSER**
les Charges Sociales de 25%

Le poids des prélèvements obligatoires sur les entreprises manufacturières

En % de la valeur ajoutée, en 2016



*Ils n'existent pas en Allemagne

Gérard QUÉVEAU  Dipl. Ing. Arts et Métiers - EST Aéro
Président Directeur Général - Chairman C.E.O - Groupe Henri Heuliez

QG/mce - 12 880

Le 24 Février 2005

Monsieur Jean-Pierre RAFFARIN
Premier Ministre
HOTEL DE MATIGNON
57, rue de Varenne
75700 PARIS

Monsieur Le Premier Ministre,

Dans nos campagnes qui vous sont chères se développe un **phénomène social dramatique** qui a influencé largement les résultats des dernières élections régionales, les électeurs ayant horreur des injustices flagrantes.

L'industrie locale en milieu rural se débat courageusement face à la concurrence internationale effrénée. Pour cela, elle doit investir en permanence et employer une main-d'œuvre de recherche et de production de qualité, mais jamais détachée.

Les artisans et les rares petits commerçants n'ont pas de monopole qui les protège.

Les agriculteurs sont étouffés par la grande distribution.

En face, dans chaque **canton rural**, est installée en position de **monopole, sans concurrence, une moyenne surface** dite "à prédominance alimentaire", mais qui en fait couvre l'ensemble du commerce : épicerie, boulangerie, boucherie, poissonnerie, fruits et légumes, quincaillerie, bazar, coutellerie, armurerie, librairie, papeterie, presse, photo, teinturerie, bijouterie, parfumerie, chaussures, vêtements, mercerie, jouets, fleurs, électroménager, TV, hi-fi, meubles, gaz, essence, gas-oil, lavage et contrôle abusivement les commerces dans la galerie marchande dont elle est propriétaire.

Chaque moyenne surface cantonale a tué depuis longtemps le commerce local de proximité. Chacune de ces supérettes réalise plus de 60 % du commerce local, et parfois plus de 80 % du commerce alimentaire, fait des bénéfices en pourcentage à 2 chiffres. Une **moyenne surface** se finance en 5 ans ; on arrive ainsi à des **féodalités commerciales** par cooptation et parrainage, chaque membre d'une même famille possède sa supérette cantonale, sans concurrence. Le prix de ces fonds de commerce en monopole dépasse souvent les 10 millions d'Euros ; il est fréquent que certains propriétaires s'arrêtent de travailler à 50 ans ! Une **moyenne surface** utilise une **main-d'œuvre de bas salaires**, afin de bénéficier des baisses de charges (lois Aubry - Fillon), elle exploite au maximum le personnel non syndiqué avec des horaires indécentes, utilise couramment les emplois précaires : CDD à répétition, intérimaires, emplois jeunes..., choisit toujours de la main d'œuvre bon marché aidée. Du fait de la non-concurrence, avec la disparition du petit commerce, il est fréquent que ces **moyennes surfaces** dépassent le seuil des 50 emplois, et afin de ne pas payer la Participation aux salariés, souvent elles se divisent en deux entités de moins de 50 personnes !

Leurs **centrales d'achats**, véritables monopoles, importent toujours plus de produits manufacturés étrangers, font une pression constante sur les producteurs agricoles locaux, ne répercutent pas les baisses de prix (marges arrière) et abusent des règlements à 120 jours.

Ces **monopoles commerciaux** amènent toujours les mêmes abus sociaux : bas salaires et hausses des prix.



F - 79140 CERIZAY - Tél. +33 (0)5 49 81 32 07 - Fax +33 (0)5 49 80 04 17
E-mail : gérard.queveau@heuliez.com - internet : www.heuliez.com - www.amit-farm.com



Pourquoi continuer à entretenir de telles situations qui creusent les comptes sociaux, accélèrent le déficit commercial de la France et ne créent aucun emploi ?

Pourquoi la France favorise-t-elle ces monopoles commerciaux en milieu rural, destructeurs de l'harmonie sociale : prix élevés et exploitation de la main d'œuvre ? Et pourtant l'Europe interdit et surveille de près tout monopole.

J'en appelle, Monsieur le Premier Ministre, à votre sens humaniste et républicain, afin de profiter de la mise à jour de la loi Galland pour mettre fin dans nos campagnes à ces injustices sociales qui alimentent largement la morosité ambiante de l'opinion :

- en libérant complètement ce type de commerce monopolistique dans nos campagnes,
- en favorisant la recherche industrielle, clé de notre richesse de demain et du développement de l'emploi,
- en continuant à aider la main-d'œuvre artisanale et de services.

Pourquoi ne pas appliquer trois règles simples dans la future loi :

- 1) Lorsque le même commerce : moyenne surface, réalise plus de 50 % du commerce alimentaire local, l'installation d'un concurrent est totalement libre.
- 2) Arrêter de subventionner la main-d'œuvre des activités de commerce et de négoce, ce secteur importateur ne crée pas d'emploi, et détaxer la main-d'œuvre de recherche, artisanale et services (loi de la cohésion sociale 2005).
- 3) Taxer les surfaces commerciales au-delà de 300 m² en rendant la liberté d'agrandissement et surtout augmenter la C3S (taxe intelligente).

Actuellement dans le Nord Deux-Sèvres, la Vendée, mais aussi dans tout l'ouest, les cantons ruraux vivent sous le règne sans partage du "numerus clausus des Super U". Dans le reste de la France rurale, le phénomène est identique sous d'autres enseignes.

Dans les villes moyennes et grandes, le problème est très différent, car le commerce, réglementé par votre loi de 1996, est très concurrentiel : hypermarchés, commerces de centre ville, rues piétonnes, grandes surfaces spécialisées, grands magasins, chaînes franchisées

La France a perdu l'année dernière 100 000 emplois industriels et le déficit commercial s'est encore amplifié en 2004 sous la pression des centrales d'achats importatrices.

Je sais, en regardant votre action courageuse à la tête du Gouvernement, que la France est très difficile à réformer et à moderniser, mais vous pouvez, Monsieur le Premier Ministre, changer ces positions de monopole commercial dans nos campagnes, et donner des espaces de liberté aux vrais créateurs d'emplois : la recherche, l'industrie, l'artisanat, les services.

Votre action courageuse passée au Ministère des PME, du Commerce et de l'Artisanat de 1995 à 1997, l'a amplement démontré.

Si je me permets, Monsieur le Premier Ministre, de vous écrire ces quelques réflexions c'est par respect, amitié indéfectible et reconnaissance pour votre action politique, d'abord comme Président du Poitou-Charentes, à Strasbourg au Parlement européen et maintenant à la tête du Gouvernement de la France.

Les Français comprendront votre langage de vérité et de transparence pour protéger la ruralité française.

Restant à votre disposition, croyez-m'en,
Premier Ministre ou ma fidèle secrétaire

Yves Lemaire

L'Etat responsable

Gérard
QUÉVEAU
Ingénieur -
Chercheur

Professeur aux Universités, les Sciences, les Arts, les Lettres, l'Europe, l'Économie



C.3.S.

Contribution Sociale de
Solidarité des Sociétés

Loi du 3 Janvier 1970

Président de la République

Georges POMPIDOU

Premier Ministre

Jacques CHABAN DELMAS

Ministre Économie Finances

Valéry GISCARD D'ESTAING

C.3.S. moderne

= X% (Chiffre d'affaires - Masse salariale - Amortissement)

une **C.3.S. moderne** de **1%** représente
35 Milliards €

une **TVA Sociale** de **1%** représente
7,5 Milliards €

France 2014



TVA	150 Milliards €
Total Salaires	400 Milliards €
Total Charges Sociales	400 Milliards €
Total Chiffres d'Affaires	4.000 Milliards €

Une C.3.S. moderne de 3 %
permet de **BAISSER**
les Charges Sociales de 25%

Pour la même **BAISSE** de
Charges Sociales de 25 %
Il faudrait que la **TVA** devienne :
 $20\% + 12\% \text{ TVA Sociale} = 32\%$

Les **CHERCHEURS** et **PRODUCTEURS** **EXPOR TATEURS** prennent le **MAXIMUM** de **RISQUES**
Design - Études - Investissements - Outillages de Production - Formation - Vente - Après-vente - Garantie - Financement
L'IMPORTATEUR et la **GRANDE DISTRIBUTION** n'ont que le risque de la Vente

Pour créer 500.000 EMPLOIS
dans la Recherche et l'Industrie en 5 ANS
avec une **C3S Moderne** de 3% de 100 Milliards €
L'IMPACT de la **C3S Moderne** de 3% sur
les **CHARGES SOCIALES** des **ENTREPRISES** serait

Les
GAGNANTS
- de charges

INSTITUT de RECHERCHE MÉDICALE	-15%
D.E. MÉCANIQUE ÉLECTRONIQUE	-15%
ATELIER de CONFECTION	-20%
ENTREPRISE de BÂTIMENT T.P.	-10%
INDUSTRIE FRANCE	-7%
AGRICULTURE	-5%

Les
PERDANTS
+ de charges

CONCESSIONNAIRE AUTOMOBILE	+30%
HYPERMARCHÉ	+30%
IMPORTATEUR AUTOMOBILE	+60%
CENTRALE D'ACHATS IMPORTATRICE ..	+100%

l'avortement industriel

Gérard
QUÉVEAU
Ingénieur-
Chercheur



depuis 1975

Pour l' **INDUSTRIE**

Pour l' **EMPLOI**

Pour l' **EXPORT**

la **C.3.S.**
moderne

1% de C.3.S. moderne
permet de baisser
les charges sociales de **8%**

Une TVA sociale de 1% permet de baisser
les charges sociales de 1,8 %

Le CHÔMAGE - Le Populisme L'INDUSTRIE à 11% du PIB

La FRANCE 1974-2017

En France depuis 1974 et la fin de la Présidence de Georges POMPIDOU, l'INDUSTRIE française est en chute constante.

Les charges sociales totales : Salariales et Patronales calculées sur salaires nets sont passées de 50% à 100%

L'INDUSTRIE française est passée de 25% du PIB à 11% du PIB

La Grande Distribution importatrice, protégée, super rentable a complètement bouleversé l'Économie française.

Dans un Pays Développé

- ① Lorsque les charges sociales totales dépassent 75 %
- ② Lorsque l'INDUSTRIE descend sous les 15% du PIB
- ③ Lorsque les Grands groupes mondiaux se délocalisent avec obligation pour les sous-traitants de les suivre
- ④ Lorsque le Déficit extérieur malgré des pépites devient alors constant
- ⑤ Lorsque les Politiques et leurs économistes conseils se refusent à regarder la **Différence** énorme qui existe en terme de **risques**, de valeurs et d'emplois entre la **Grande Distribution importatrice** et le reste des Activités économiques : Recherche - Industrie - Bâtiment - Petits commerces et Agriculture

Il est impossible de résorber le CHÔMAGE Chronique

Les usines à la campagne disparaissent

Le Populisme apparaît sur tout le territoire

Le CHIFFRE d'AFFAIRES

- La **TVA** a fait perdre toute notion de CHIFFRE D'AFFAIRES pour le calcul de Taxe et Charges Sociales
- Tous les Ratios Financiers exprimés en % du CHIFFRE d'AFFAIRES :
Le Bénéfice, la MBA, les Royalties et Brevets, la R et D, les Investissements, les Salaires et Primes des Vendeurs, les Ristournes Annuelles, les Loyers des commerces des Galeries Marchandes, la Productivité, l'Impact carbone en Terme de CO₂, les objectifs, les Statistiques Économiques, l'impôt Youtube....
- **Aucun Gouvernement, depuis la création de la TVA n'a examiné les CHARGES SOCIALES en % du CHIFFRE D'AFFAIRES**
- On en peut pas tricher sur le CHIFFRE D'AFFAIRES des Produits Importés, alors que l'IMPORTATEUR peut facilement tricher avec le Bénéfice réalisé avec les Produits importés par transfert des Bénéfices sur des Sociétés off-Shore

Loi Industrielle N° 8 de Gérard QUÉVEAU

(Étude : Avortement Industriel 1988)

Les chances de gagner dans l'industrie peuvent se définir par la loi suivante :



CG % = % chance de gagner
RP % = % risque de perdre
CA (HT) = chiffre d'affaires hors T.V.A.



$$CG \% + RP \% = 100 \%$$

$$CG \% = \frac{CA (HT) - \left[\text{total salaires} + \text{taxes et charges sur salaires} + \text{frais financiers} \right]}{CA (HT)} \times 100$$

La TVA

- **La TVA** est un impôt intelligent mais pervers
- **La TVA** endort l'État sur l'état réel de l'INDUSTRIE, car le Produit importé et créateur de chômage apporte sa part au budget
- **La TVA ne taxe pas l'IMPORTATEUR, elle taxe le produit importé donc le CONSOMMATEUR**
- La Grande Distribution et les Grandes Centrales d'Achats importatrices sont favorables et plaident pour une hausse de **la TVA**
- L'augmentation de **1%** de **la TVA** entraîne une chute du pouvoir d'achat
 - +1% de TVA c'est moins 0,5% de consommation
 - 1% des investissements et +2% du Budget de l'État
- L'Augmentation de la TVA est une source de chômage
Exemple : la TVA à 30% sur les grosses berlines a tué la fabrication de ces Automobiles en France

La TVA Sociale ou Compétitivité

La **TVA sociale** prônée par la grande Distribution est inefficace, car elle ne rétablit pas la justice fiscale entre le créateur de produits français (secondaire et tertiaire) et donc créateur d'emplois, et l'importateur destructeur d'emplois.

Pour créer de l'EMPLOI Durable, de l'Export, de la Croissance, de la Richesse

La principale motivation d'un Entrepreneur est de gagner de l'argent. Pour gagner de l'argent il faut que l'activité génère un maximum de Chiffre d'Affaires avec un minimum de charges, de frais et de risques.

Les **PRODUCTEURS** : la Recherche, l'Industrie, l'Agriculture, les Services, et l'Artisanat ont le **maximum de Risques** : Études, Principe de Précaution, Investissements, Outillages de Production, Ventes et Après-Ventes, Garanties et financements.

L'IMPORTATION et le **COMMERCE** n'ont que le risque de Vente, et LA **BANQUE Assurance** le risque financier.

Le dilemme pour l'État : aider l'Entrepreneur à gagner de l'argent en créant de l'emploi durable et stopper le Populisme

- En **ALLEMAGNE Fédérale**, Les Landers, les Politiques de Droite et de Gauche, les Mentalités des décideurs ont toujours favorisé la Recherche et l'Industrie Exportatrice (créatrice d'Emplois durables)

en FRANCE super centralisatrice.

- Les Politiques font confiance au **MARCHÉ** mondialisé
- Ils refusent de voir les différences énormes qui existent entre la **RECHERCHE**, **l'INDUSTRIE EXPORTATRICE**, **L'ARTISANAT**, **l'AGRICULTURE**, le Petit Commerce **SOURCE d'EMPLOIS Durables** et la **GRANDE DISTRIBUTION IMPORTATRICE** Source de **CHÔMAGE** et de **Bas salaires**.

L'ESPOIR pour la **FRANCE**
sa recherche son **INDUSTRIE**

Une **BAISSE** de **25%** des **CHARGES SOCIALES**
sans créer de Déficit Budgétaire

Un **CHOC** de 100 Milliards €
grâce à la **C.3.S.** moderne

L'Artisanat - l'Agriculture - La Recherche -
L'INDUSTRIE - avec l'intégration des
TECHNOLOGIES, Informatique, 3D, vont
redémarrer **Rapidement** et créer des
Millions d'**EMPLOIS** durables dans les
RÉGIONS FRANÇAISES

SEULE CONDITION pour **STOPPER** le **Populisme**
et Relancer l'**EUROPE** de la Paix des Peuples

C.3.S.

Contribution Sociale de
Solidarité des Sociétés

Loi du 3 Janvier 1970
Président de la République
Georges POMPIDOU

**"ARRÊTONS
LA DESTRUCTION
DE L'EMPLOI !"**

Contribution Sociale de Solidarité des Sociétés

C.3.S. moderne

= X% (Chiffre d'affaires - Masse salariale - Amortissement)

ÉTUDES ÉCONOMIQUES de Gérard QUÉVEAU

- 1981 - Relance industrielle de la France
- 1986 - L'avortement industriel
- 1987 - L'Industrie et l'Agriculture Française
- 1988 - L'État responsable
- 1989 - Lois économiques d'un pays industriel exportateur
- 1992 - Et pour des chômeurs de moins...
- 1993 - Le Quotient Q.A.D.
- 1993 - Arrêtons la destruction de l'emploi
- 1994 - A Mesdames et Messieurs les Sénateurs et Députés
- 1995 - La TVA
- 1996 - Laissons le commerce vivre
- 2014 - La C3S Moderne

sur le site www.amik-farm.com

Une **C.3.S.** moderne de 3 %
permet de **BAISSER**
les Charges Sociales de 25%

Pour la même **BAISSE** de
Charges Sociales de 25 %
Il faudrait que la TVA devienne :
20% + 12 % TVA Sociale = **32 %**

La C3S Moderne
X % (Chiffre d'Affaires - Masse Salariale - Amortissements)

La C3S moderne n'est pas une Taxation en cascade !

La C3S Moderne n'est pas calculée sur chaque Facture
comme l'étaient le Taxe à la production (1936) ou la Taxe à la prestation de service,
remplacées par la TVA (1954) Impôt intelligent mais pervers (*La TVA Gérard Quéveau 1995*)

La C3S Moderne est calculée chaque année sur le bilan de chaque entreprise.

La C3S Moderne est un ratio qui tient compte de l'activité annuelle de l'Entreprise,
c'est à dire de son **Chiffre d'Affaires**, de sa Main d'oeuvre et de ses Investissements.

Pour chiffrer et évaluer l'Activité d'une entreprise il n'y a que le Chiffre d'Affaires.
Tous les Ratios financiers des entreprises sont exprimés
et sont fonction du Chiffre d'Affaires.

Si le produit est façonné en France, il coûte à chaque étape de sa production : les salaires nets
plus les Charges Sociales : 100 % des salaires nets payés pour le réaliser.

Si ce même produit vient de l'Etranger (Pays à bas coût),
il n'aura payé aucune Charge Sociale en France.

Actuellement, par le jeu des Charges Sociales, à chaque étape de sa production en France,
l'Industrie capitaliste paie la totalité des Charges Sociales,

Il y a donc cumul donc cascade de toutes les Charges Sociales payées en France.
d'où la fuite des capitaux, des investissements, et les délocalisations.

La C3S Moderne, Créatrice d'emplois en France, rectifie les cumuls de Charges Sociales.

Le but ultime de la C3S est de créer de l'emploi en France
et donc de faire en sorte que toute délocalisation d'activité soit pénalisée.

Plus on fait de chiffres d'affaires, plus on paie de C3S modernisée
Plus on a d'emplois et d'investissements, moins on paie de C3S Moderne.

Tous les ratios, toutes les décisions économiques, toutes les statistiques sont fonction du
Chiffre d'Affaires.

Le Chiffre d'Affaires représente l'Activité de l'entreprise.

Gérard Quéveau





ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE 23 AVRIL & 7 MAI 2017.

Macron Président

***“La France doit être
une chance pour tous.”***

Voter pour Emmanuel Macron, c'est...

✓ Donner à chacun la possibilité de bien vivre de son travail et d'être protégé quand on n'en a pas :

- **Suppression des cotisations salariales** pour rapprocher, pour tous les travailleurs, le salaire net du salaire brut → avec l'augmentation de la prime d'activité, un salarié au SMIC touchera l'équivalent d'un 13^e mois
- **Suppression de la taxe d'habitation** pour 80% des Français
- **Le droit aux allocations chômage** pour les salariés qui démissionnent, pour les indépendants, les agriculteurs, les entrepreneurs, les artisans

✓ Libérer le travail et l'esprit d'entreprise :

- **Suppression du RSI**
- **Baisse de 60 milliards des dépenses publiques**
- **Simplification drastique du code du travail** grâce aux accords d'entreprise

✓ Inventer un nouveau modèle de croissance :

- **Un plan d'investissement de 50 milliards d'euros** pour la formation de deux millions de chômeurs, pour la transition écologique, pour des grands travaux de rénovation urbaine
- **Interdiction des perturbateurs endocriniens** dès lors qu'il existe des solutions reconnues comme moins toxiques

✓ Rénover la démocratie :

- **Réduction d'un tiers du nombre de parlementaires**
- **Interdiction de toute activité de conseil pour les parlementaires**

✓ Fixer les mêmes règles pour tous :

- **Mise en place progressive d'un système universel de retraite** avec pour chaque euro cotisé le même droit à pension pour tous
- **Faire de l'égalité entre les femmes et les hommes** notre grande cause nationale

✓ Renforcer un État qui protège :

- **10 000 policiers et gendarmes supplémentaires**
- **Une nouvelle Police de sécurité quotidienne** qui aura le droit d'éloigner les délinquants des zones où ils commettent leurs délits
- **Un service national universel obligatoire d'1 mois** sera créé, sous encadrement militaire, pour dispenser une formation élémentaire sur la défense

✓ Donner les mêmes chances à tous nos enfants :

- **Pas plus de 12 élèves par classe** dans les CP et CE1 des zones prioritaires
- **Rétablissement des études dirigées** après la classe pour tous les élèves

✓ Restaurer la fierté d'être français :

- **Démantèlement des associations** qui, sous couvert de religion, s'attaquent à la République

✓ Relancer une Europe protectrice :

- Une zone euro avec **un budget commun** pour investir
- **5 000 garde-frontières supplémentaires**
- Généralisation d'Erasmus : **200 000 jeunes Français partiront chaque année dans un pays de l'Union européenne**

✓ Faire plus pour notre santé :

- **Investissement massif et réorganisation de l'hôpital**
- **Doublement du nombre de maisons de santé** pour lutter contre les déserts médicaux
- **Un(e) auxiliaire de vie scolaire pour chaque enfant en situation de handicap** qui en a besoin pour avoir une scolarité comme les autres

✓ Faire réussir nos territoires :

- **Couverture en très haut débit et en 4G de tout le territoire d'ici 2022**
- L'État prendra ses responsabilités pour **organiser la construction de logements dans les zones où il en manque le plus**
- **Développement de la continuité territoriale au profit des Outre-mer**

Retrouvez toutes les propositions
d'Emmanuel Macron sur en-marche.fr



Emmanuel MACRON Président de la République

SIMILITUDES d'ERREURS et d'ECHECS FRANCAIS INDUSTRIES FRANCAISES POIDS LOURDS-AUTOCARS ET AUTOMOBILES

1967 : les Poids Lourds Français les Autocars Français

1967 : Vente division Poids lourds de Citroën (Autocars 23 et 60 HEULIEZ) à BERLIET
Arrêt de 15 années de partenariat exclusif
CITROËN (chassis) et HEULIEZ
1500 Autocars et Camions Citroën HEULIEZ

1970 : Berliet arrête les camions et chassis Citroën

1968-1974 : Berliet et Saviem perdent le marché Autocars luxe et tourisme au profit des allemands Mercedes Benz - Setra - Man

Effort d'HEULIEZ,

Proposition d'HEULIEZ d'Autocars de luxe et de Bus sur chassis BERLIET et SAVIEM

REFUS DE BERLIET ET SAVIEM

Prototype HEULIEZ GT 1000 à moteur SAVIEM

1974 : L'industrie française des Poids Lourds Autocars perd des parts de marché et descend sous les 50%.
Mercedes et SETRA dominent le marché des Autocars Prémium

Le Président de la République V. Giscard d'Estaing refuse la fusion Berliet-Volvo et la fusion Saviem-Man et influence le regroupement Berliet-Saviem qui devient RVI.

1978 : Création de la société HEULIEZ BUS à Mauléon constructeur d'Autobus Urbains à mécanique Mercedes

1979 : 1er bus articulé HEULIEZ BUS
HEULIEZ-BUS gagne le concours du Bus Européen futur GG 79 - 85

1982 : Accord HEULIEZ BUS et RVI

1982 : Accord HEULIEZ BUS - RVI - VOLVO

2000 : Volvo devient propriétaire de Renault TRUCK
RENAULT BUS devient IVECO Bus
HEULIEZ-BUS est dans le groupe CNH industrial

2015 : RENAULT-TRUCK n'est plus dans les 10 premiers constructeurs poids lourds mondiaux

2015 : la FRANCE n'assure plus que la fabrication de 15% de ses besoins en Poids Lourds.

2015 : la FRANCE n'a plus que deux constructeurs d'autocars et d'autobus IVECO BUS HEULIEZ BUS

1997 : l'Automobile Française

1997 : Départ de Jacques CALVET 67 ans PDG de PSA après le départ du Dr GI Jean Yves HELMER

1998 : Jean Martin FOLZ Président du Directoire de PSA Peugeot Citroën.

Malgré les efforts importants de R & D et Brevets d'HEULIEZ Autos pour les véhicules électriques, les 4X4, les Cabriolets et les Coupés Convertibles. Jean Martin FOLZ décide l'arrêt des programmes PSA véhicules électriques, des 4X4, des limousines Prémium en coopération depuis des décennies avec HEULIEZ AUTO qui a déjà produit 500.000 camions, autobus et voitures pour PSA.

2002 : Gilles MICHEL Directeur Général Etudes PSA assure la fusion complète de Peugeot et Citroën dans PSA. Les marques Peugeot et Citroën perdent entièrement leur indépendance.

- Accord PSA - Toyota - Mitsubishi
- sans réciprocité commerciale.

Gilles MICHEL Dr GI confirme l'arrêt du partenariat avec HEULIEZ Automobiles

2006 : PSA Peugeot Citroën absent des USA
pas de 4X4 - pas de Pick up
pas de VE Hybride Plugable
pas de Limousine Prémium

2008-2007-2008 : Plan Moyen terme Gilles MICHEL
Roland VARDANEGA Dr Gx de PSA

L'action Peugeot passe de 50€ à 4€ en 5 ans

La famille Peugeot perd le contrôle de PSA

2007 : Départ en retraite de Jean Martin FOLZ
59 ans, Christian STREIF devient Président du Directoire PSA.

2007 : L'industrie automobile française devient déficitaire pour la première fois depuis 1950

2009 : Refus de Gilles Michel Dr GI du f.s. et de Luc Chatel Secrétaire d'Etat à l'Industrie d'aider HEULIEZ Automobiles Cerizay

Fermeture d'HEULIEZ Automobiles Cerizay

Tous les cabriolets à l'avenir seront allemands

2009 Philippe Varin PDG de PSA

2009-2012 Aide de l'Etat à PSA 3+ 8milliards\$

2013 : Fermeture de l'usine PSA Aulnay

La production de l'usine PSA Rennes divisée par 4
La production de l'usine PSA Poissy divisée par 2

2015 : Arrêt définitif après 80 ans de production des Coupés et Cabriolets Peugeot

PSA Peugeot Citroën DS est 11 ème constructeur automobile mondial.

PSA Peugeot Citroën et RENAULT sont les deux plus importants importateurs de voitures et pièces de rechange en France.

Déficit commercial supérieur à 6 milliards € par an.

2017 : Déficit commercial 10 milliards € par an

Production Française de 2.000.000 voitures au lieu

Similitude d'événements et d'erreurs stratégiques des constructeurs Français Poids Lourds Autocars et Automobiles

Conséquences pour :

- HEULIEZ Automobiles

1990 : Effort de Recherche d'**HEULIEZ Automobiles**
Pour les Cabriolets C.C

1998 : Départ J.Calvet Pdg PSA

Arrêt de la coopération **PSA Peugeot Citroën**

HEULIEZ Automobiles, après 500.000 Voitures
fabriquées par **HEULIEZ Automobiles** pour **Peugeot** et
Citroën.

1998-2008 : **RENAULT** et **PSA Peugeot Citroën**
perdent le marché mondial des 4x4 – des Voitures
Hybrides des Cabriolets et absents des USA

2002 : Arrêt complet des Voitures Electriques
PSA Peugeot Citroën fabriquées par
HEULIEZ Automobiles

Effort R et D d'**HEULIEZ Automobiles** pour les Voitures
Electriques avec la société
SVE DASSAULT

PSA Peugeot Citroën et **RENAULT** refusent de
coopérer avec
HEULIEZ Automobiles

2007 : L'industrie Automobile Française devient
déficiaire pour la première fois depuis 1950 suite aux
accords **PSA – TOYOTA** pour les petites voitures
Peugeot et **Citroën** et
Aux accords **PSA – Mitsubishi** pour les voitures
Electriques **Peugeot** et **Citroën** désormais fabriquées
au Japon : Décision de **Jean Martin FOLZ** Pdg et **Gilles**
MICHEL Dr GI de **PSA**
RENAULT et **PSA** deviennent Importateur
Les constructeurs Japonais, Allemands, Coréens
sont devenus des Leaders Mondiaux

2007 : Arrêt des Cabriolets **Peugeot** 206 CC

2007 : Le Coupé **Peugeot** RZC est confié à **MAGNA**
Autriche par **Gilles MICHEL** Dr GI **PSA**

RENAULT confie le module de la **RENAULT** Mégane
CC chez **KARMANN** Allemagne avec les Brevets
HEULIEZ Automobiles

2009 : Aide de l'Etat 3 Mds € pour **PSA** et **RENAULT**
2009 Juillet : Fin d'**HEULIEZ Automobiles**

2012 : **PSA Peugeot Citroën** en grande difficulté
financière deuxième sauvetage par l'Etat Français

2015 : **PSA Peugeot Citroën** et **Renault** arrête toutes
fabrications de Cabriolets C.C.

RENAULT dans le groupe **NISSAN – DACIA –**
SAMSUNG – MITSUBISHI

2017 : Groupe **PSA Peugeot Citroën**. **DS**. **OPEL** en
réorganisation

- HEULIEZ Bus

1968 : Vente division Poids Lourds de

Citroën camions N et P à **BERLIET**

Arrêt de 20 années de partenariat exclusif

Citroën (chassis 23-50 et T60) et **HEULIEZ**

1967 : Effort d'**HEULIEZ Bus** en Autocars de
grand Luxe **HEULIEZ Bus** Premier Prix du
Président de la République au Concours
international de Nice avec l'Autocar de Grand
Tourisme **GT1000** à mécanique **SAVIEM**

1968-1974 : **BERLIET** et **SAVIEM** perdent le
Marché Autocars de Tourisme au profit des
Allemands **Mercedes-Benz – SETRA – MAN**

BERLIET et **SAVIEM** refusent de
coopérer avec **HEULIEZ Bus**

1974 : L'industrie Française du Poids Lourds –
Autocars perd des Parts importantes du
marché Poids Lourds et Autocars

Le Président de la République **Valéry**
GISCARD d'ESTAING refuse la fusion
BERLIET – VOLVO et choisi la fusion
Franco – Française **BERLIET – SAVIEM**
qui devient **RVI**

1974 : **HEULIEZ Bus** Constructeur
d'Autobus Urbains à mécanique
Mercedes Benz

Le Premier Bus Articulé 18 mètres **O305G** est
lancé

HEULIEZ Bus remporte le Premier Prix du
Bus Futur Européen avec
le prototype **G.G.79.85**.

2000 : En France – **VOLVO** est propriétaire
de **RENAULT TRUCKS**

Il reste 2 fabricants Français d'Autocars et de
Bus : **IVECO Bus** et **HEULIEZ Bus** filiales du
Groupe International **C.N.H. Industrial**

2016 : L'ensemble de l'Industrie
Automobile Française est déficiaire de
10 Milliards € et ne produit plus que 2
Millions de voitures

HEULIEZ *Bus* Historique

1934 -1949 -1974 -1980 -1982 -1992 -2000 -2014 -2016
 Unic Citroën Mercedes **HEULIEZ Bus** Renault VI Volvo Fiat CNH Ind **GX ELEC**

- 1949 Octobre PARIS Salon Automobiles « Grand Palais ». Autocar Grand Luxe sur chassis **Citroën P4**
 Premiers prix de carrosserie.
- Départ d'une coopération de 20 ans avec **Citroën Poids-lourds**.
- 1955 **Bus urbain HEULIEZ-Citroën P45** pour la ville de la Rochelle
- 1962 Premier **bus urbain HEULIEZ-Citroën T60**
- 1967 Concours de cars de NICE Prix du Président le République avec le GT 1000 Saviem
 Design Gérard Quéveau
- 1969 Arrêt des camions et chassis poids lourds **Citroën** chez Berliet.
- 1974 le seuil de pénétration de 50% de camions étrangers est franchi en FRANCE,
 Saviem et Berliet représentent moins de 50% du marché Français.
- 1974 création de la division autonome Cars et Bus **HEULIEZ** dans l'usine HEULIEZ de CERIZAY.
- 1974 Décision d'Heuliez de devenir Constructeur Indépendant pour les AUTOBUS de ville en partenariat avec Mercedes-Benz.
- 1975 **HEULIEZ** se rapproche de la **Hamburger Hochbahn** société des Bus de **Hambourg** pour être le premier à proposer en FRANCE les Bus aux Normes VOV et les premiers en FRANCE pour les Bus Articulés 18 m Pousseurs.
- 1978 DECISION de créer une nouvelles société **HEULIEZ Bus** dans une nouvelle usine à MAULEON Premier PDG **HEULIEZ Bus** Gérard QUEVEAU
- 1979 **HEULIEZ Bus** Lauréat du Concours Européen avec le Bus futur GG 79 -85.
- 1980 Sortie des premiers **HEULIEZ Bus** 100 % électriques J7 pour la ville de TOURS
- 1980 démarrage de l'usine **HEULIEZ Bus** de Rorthais Mauléon.
- 1982 25 Octobre Accord **HEULIEZ Bus** et RENAULT VI sous la tutelle de l'Etat.
 RENAULT VI achète 49% du capital d'HEULIEZ – Bus à la S.A. Holding Henri HEULIEZ.
- 1984 Depuis **HEULIEZ Bus** a construit 800 Bus O 305 – 12 m et 600 Bus O 305 G articulés à mécanique Mercedes
- 1985 Gérard QUEVEAU est nommé Président d'Honneur Fondateur Administrateur d'**HEULIEZ Bus**
 Christian CHERON devient PDG d' **HEULIEZ Bus**.
- 1991 4 février VOLVO Truck et RENAULT VI achètent à la SA Holding Henri HEULIEZ 17% d'action **HEULIEZ Bus** ainsi le capital d'**HEULIEZ Bus** se repartit en 66% Alliance RENAULT VOLVO et 34% Holding Henri HEULIEZ
- 1993 Patrice Roulois PDG d' **HEULIEZ Bus**
- 1995 Près de l'usine est crée l'aérodrome Mauléon Bocage Henri HEULIEZ afin de faciliter la venue par avion des décideurs Politiques des Grandes Villes Françaises
- 1991 à 2000 **HEULIEZ Bus** fabrique une gamme complète d'autobus à mécanique VOLVO Diesel et GNV et des autocars Articulés 18 m GX 87 de 80 places assises.
- 1996 – 2002 Antoine Garnier PDG **HEULIEZ Bus**
- 2000 Les bus RENAULT et **HEULIEZ Bus** sont repris par le groupe FIAT.
 La SA Holding Henri HEULIEZ vend les 34% d'**HEULIEZ Bus** à FIAT.
 Gérard QUEVEAU Président d'Honneur Fondateur d'**HEULIEZ Bus** reste Administrateur.
- 2005 – 2010 Antoine Garnier PDG **HEULIEZ Bus**
- 2010 Anniversaire 30 ans d' **HEULIEZ Bus**
- 2011 Enrico Durelli président **HEULIEZ Bus**
- 2013 Création de la maison mère CNH Industrial. Pierre LAHUTTE Directeur Mondial global
 Bus prend la décision : **HEULIEZ Bus** devient la marque premium pour les Bus électriques du groupe CNH Industrial
- 2016 **HEULIEZ Bus** a fabriqué depuis 1985 12000 Bus de la famille GX, le 500è Bus GX hybride a été fabriqué. **HEULIEZ Bus** lance famille **GX ELEC** 100% électrique.
- 2017 **HEULIEZ Bus** est transformé en SAS autonome PDG Giandomenico DEMARTINI.
 Gérard QUEVEAU Président d'honneur Fondateur Executive committee



La Marque **HEULIEZ**  appartient en exclusivité
 à la Société **HEULIEZ BUS** filiale de **CNH**
 Spécialiste Européen des Bus Électriques - Hybrides - Gaz