

# Heuliez : le combat d'un petit constructeur

Lâché par le groupe Peugeot-Citroën après trente ans de bons et loyaux services, le carrossier Heuliez prétend offrir sur un plateau 5 % du marché français à un constructeur étranger...

PAR GILLES NAUDY

**P**eugeot ne veut plus de nous", regrette Gérard Quéveau, patron et propriétaire de la société Heuliez, carrossier, assembleur et designer automobile depuis soixante-dix ans. C'était en décembre 1997. Tout s'est joué en une heure. Jean-Martin Folz, à peine nommé patron du groupe PSA Peugeot-Citroën, lui a annoncé la couleur : "Nous préférons rapatrier toute la production de breaks, et même de cabriolets, sur nos propres plates-formes." C'est une tendance lourde de l'industrie automobile que de rapatrier de petites productions. Renault reprend ainsi l'Espace, jusqu'alors produit par Matra. Car, pour Peugeot, comme pour Renault, la priorité est d'amortir les coûts de production sur de très grandes séries.

Gérard Quéveau, à qui Peugeot vient de retirer le pain de la bouche en partage évidemment pas cette façon de voir les choses : "Il est impensable de faire des cabriolets sur des lignes de production qui servent 1 000 voitures par jour." Et de réviser, incroyable : "Folz n'est même pas venu visiter nos usines !" Dans

## PREGUNTA, LE SAVOIR-FAIRE HEULIEZ

Le prototype de la Pregunta, élaboré sur la base d'une Lamborghini Diablo, aurait attiré l'attention de Ferdinand Piëch lui-même :

le grand patron du groupe Volkswagen est aussi un ingénieur férus de nouvelles technologies et un passionné de voitures sportives. Heuliez rêve de travailler pour le groupe Volkswagen. Un rêve que le président du petit carrossier français ne cherche pas à dissimuler : "Notre usine de Cerizay peut faire des voitures de deux ou trois marques différentes, appartenant si possible à un même groupe."



trois ans, tout sera fini. Contractuellement, Peugeot ne lui donnera plus rien à faire... que quelques mètres : le coffre et le toit rétractable électro-hydraulique breveté Heuliez pour le coupé/cabriolet 206. Car le reste du montage s'effectuera dans les usines Peugeot à Sochaux. "Pourtant, cette idée de coupé universelle venait de nous. J'ai été obligé

de créer une licence gratuite à Peugeot pour le coupé 206", plaide Gérard Quéveau. Guérole ravivée, crinière blanche, menton volontaire, le vieux Quéveau n'en revient toujours pas. Lui qui dîne avec les fils Peugeot depuis quarante ans ! Mais, il le sait, son vieil ami Roland Peugeot, président d'honneur du conseil de surveillance de PSA, ne pouvait pas



## COUPÉ 206, LE SUCCÈS VOLE

Dernière création d'Heuliez, la Peugeot 206 coupé/cabriolet semble promise à un bel avenir si l'on en croit l'accueil qui lui a été réservé aux derniers salons de Genève et de Paris. Mais ce véhicule, qui est le "bébé" de Frédéric Saint-Geours, directeur de Peugeot, et des ingénieurs d'Heuliez, a été présenté très tard à Jean-Martin Folz, PDG du groupe Peugeot-Citroën, qui n'aurait guère apprécié. À terme, la version coupé-cabriolet de la 206 devrait être produite à près de 400 exemplaires par jour, mais pas par Heuliez, qui sera cantonné à la seule fourniture du toit.

La tribu Heuliez multiplie les rendez-vous, fait l'article. Doté d'une capacité de production de 100 000 à 200 000 véhicules par an, Heuliez se présente comme un constructeur de voitures de petite et moyenne séries. "Nous avons un énorme avantage, nous sommes un très gros employeur de pièces en métal et en plastique pour Mercedes, Renault Véhicules Industriels et Johnson Control, leader mondial du siège auto", insiste Gérard Quéveau. La plus forte valeur ajoutée de l'entreprise réside dans ses trois filiales de recherche-développement, France Design, Heuliez Torino et Heuliez Prototypes, qui occupent plus de 300 salariés de haut niveau et sont capables de réaliser trente prototypes par an.

Mais il est bien délicat d'attirer l'attention des grands constructeurs de la planète à un moment où ceux-ci sont tout absorbés à nouer de grandes alliances... comme Ford et Volvo, Mercedes et Chrysler. Gérard Quéveau le sait bien : "Nous négocions actuellement avec de très gros constructeurs, mais il nous faut du temps, car nous sommes en pleine période d'accidents mondiaux et de fusions. En tout cas, grâce à nous, un grand groupe automobile mondial peut s'offrir d'emblée 5 % du marché français."

voitures sans permis sont assemblées pour l'entreprise Jeanneau. Mais la maison tourne au ralenti. D'immenses hangars et parkings géants s'étalent sous le regard, avec leurs dépôts de pièces et leurs quais de chargement de poids lourds. Comme une grosse verrue accrochée à ce village de trois mille habitants... Mais ce sont aussi mille deux cents emplois, dans une région complètement rurale, qui vit de l'élevage et des vignes. "On est inquiet", confie un jeune salarié qui a déjà huit ans de maison. Pour tenir, les Heuliez ont "réduit la toile" : l'entreprise a fini de payer ses dettes, taillé dans ses frais généraux, gelé les salaires et diminué le temps de travail à trente-deux heures, grâce à la loi De Robien. La masse salariale a été abaissée de plus de 7 %. Résultat : 140 suppressions de postes de cadres, mais 1 200 emplois sauvegardés. L'heure n'est plus aux recriminations, mais à la recherche de nouveaux partenaires pour exister. Les avions, les changements de fuseaux horaires rythment la vie du "vieux" Quéveau et de ses deux lieutenants, Henri Novel et Jean-Marc Vives. Même Paul, son fils, 31 ans en avril prochain, est de la partie. Il courrait partout, à Tokyo, Detroit, Francfort, frotte le pied de grue dans les hôtels, les salons automobiles...

## Cherche partenaires désespérément...

En clair, pour avoir mangé trop longtemps dans la main du grand constructeur, Heuliez risque de finir comme la perdrix d'élevage lâchée en plein bois le jour de l'ouverture de la chasse. Sa faute : être trop petit, trop provincial, trop ou pas assez spécialisé. Et pourtant... L'intégralité des breaks Citroën Xantia est encore fabriquée dans son usine de Cerizay, au rythme de 100 unités par jour. Il en faudrait 130 pour commencer à gagner de l'argent. Ce n'est pas que les commandes manquent, mais Citroën ne fait guère la promotion de son plus beau break... Heuliez réalise aussi d'autres véhicules, mais en quantité confidentielle. C'est à peine si cinq 106 électrique et six breaks XM sortent chaque jour des chaînes. Quelques

## LES ACTEURS DU DRAME



Gérard Quéveau, 64 ans, patron d'Heuliez depuis 1974, diplômé de l'école des Arts et Métiers, se bat pour la survie de son entreprise.



Paul Quéveau, 31 ans, directeur général adjoint d'Heuliez, également diplômé des Arts et Métiers, doit succéder à son père.



Jean-Martin Folz, 51 ans, PDG du groupe Peugeot-Citroën, a décidé de fabriquer lui-même les breaks et cabriolets PSA.



Roland Peugeot, 72 ans, président d'honneur du conseil de surveillance de PSA et allié de Gérard Quéveau, n'a pas pu défendre la cause de son ami.

## LES MODELES SPORTIFS PRODUITS PAR HEULIEZ

RENAULT 5 TURBO  
4 000 exemplaires produits.



CITROEN VISA I, II ET RALLYE  
7 050 exemplaires produits.



PEUGEOT 205 TURBO 16  
250 exemplaires produits.

