

HEULIEZ

UNE INDUSTRIE DANS LE SIÈCLE

Loïc Baufreton¹

L'histoire de l'entreprise Heuliez a été relatée dans de nombreux articles et ouvrages. Leurs auteurs, passionnés, y ont décrit un univers dans lequel, pour beaucoup d'entre eux, ils ont travaillé.

Ce texte-ci doit son origine aux notes prises par Jean-Marie DENIS, passionné par l'entreprise Heuliez dont il a été le collaborateur plusieurs années. Il est hélas décédé en novembre 2019 avant d'avoir pu rédiger l'article qu'il avait en projet.

Après lui, il nous est paru intéressant de reprendre cette épopée industrielle à l'aune des bouleversements économiques et sociaux qui ont permis des progrès spectaculaires, dans un XX^e siècle pourtant traversé par deux conflits mondiaux.

¹ L'auteur dit sa reconnaissance à M. André Leroux, animateur d'un blog sur l'entreprise Heuliez, auquel il a été beaucoup emprunté, avec son accord, pour construire cet article. Lorsque la source des illustrations de l'article n'est pas indiquée, elle provient de : <http://leroux.andre.free.fr/h3n1.htm>

DE LA CARRIOLE AUX VÉHICULES UTILITAIRES

LA BELLE ÉPOQUE

Les Deux-Sèvres, au début du vingtième siècle, connaissent une situation économique similaire à bien d'autres départements français. Il demeure majoritairement rural. L'agriculture est l'activité essentielle malgré les nombreuses transformations opérées tout au long du XIX^e siècle : systèmes de culture plus aboutis avec des engrais, des échanges plus importants, des activités innovantes notamment dans le domaine de l'outillage.

Dans ce contexte, l'agriculture se taille « la part du lion », en se spécialisant progressivement, avec de réels efforts de recherche et en s'insérant dans une économie d'échanges.

Néanmoins, l'exode rural commence à vider les campagnes. Le département des Deux-Sèvres est perçu comme un réservoir d'hommes, expédiant sa main d'œuvre vers les villes. L'urbanisation y est faible, et ne retient pas ces migrations. La plupart des centres urbains ne sont que des bourgs.

L'industrie connaît un développement contrasté. De nombreuses briqueteries - tuileries essaient sur le territoire, le plus souvent à un stade artisanal, sans aucune mécanisation. La ferronnerie-maréchalerie n'est pas plus avancée. Le textile a une puissance plus importante, avec beaucoup d'artisanat à domicile.

L'automobile en 1910 ne compte que six établissements. Seul Gaston Barré à Niort fait figure de précurseur¹. Les Deux-Sèvres en sont à



Publicité pour les automobiles Barré
Coll. privée

¹ http://www.wiki-niort.fr/Automobiles_Barré

un stade pré-industriel, avec de nombreuses petites unités. La plupart d'entre elles sont des créations spontanées issues du milieu local.

Dans cet environnement agricole, l'administration publique se développe, l'enseignement se diffuse.

Par ailleurs, les réseaux de circulation modernes sont encore embryonnaires. A part quelques rues de Niort, aucune route n'est pavée ou asphaltée. Le réseau ferroviaire est plus en avance et en adéquation avec une modernité naissante. En 1914, il fait partie intégrante de la vie des Deux-Sévriens.



Carte postale extraite de CHATRY Michel, FAZILLEAU René-Paul, GIRET Alain,
Brétignolles-Cerizay-Cirières-Combrand-Le Pin-Montravers, en cartes postales
et photos anciennes, 1999, page 52

La ville de Cerizay s'inscrit pleinement dans ce schéma, insérée dans un bocage voué à l'élevage et à la polyculture avec son labyrinthe de haies, de chemins creux bordés de buissons, de pâturages encaissés encadrés de bosquets. De nombreuses fermes emploient un cortège de domestiques. Le marché aux bestiaux est un événement mensuel.

Pourtant le visage de la ville change. Au recensement de 1901, 1949 habitants sont relevés. Un timide exode rural alimente le centre-bourg. Des métiers accompagnant le progrès agricole y sont plus présents : sellier, journalier, tisserand, sabotier, vétérinaire...

La famille Heuliez, à l'image de bien d'autres, est implantée depuis longtemps. Dans le registre paroissial de 1855², un Louis Huillier, né en 1820, est inscrit comme charron à Cerizay³. En 1842, il a épousé Jeanne Billy, la fille d'un propriétaire de Montravers⁴.

Famille HEULIEZ

LHUILIER François :	Né vers 1660 Marié à Jaquette AMELIN Décédé avant 1726
HEULIEZ Jean :	Né vers 1700 Marié à Catherine MARTINEAU
HEULIEZ Jean-Louis :	Né le 17 mars 1728 à TERVERS Marié à Perrine DROCHON Décédé le 20 mars 1781 à CIRIERES
HEULIEZ Louis : charron	Né le 15 juillet 1776 à LA FORET, Marié à Madeleine BERTHELOT Décédé le 27 décembre 1843 à CERIZAY
HEULIEZ Jean-Louis : charron	Né le 26 avril 1820 à CERIZAY Marié à Jeanne BILLY Décédé le 29 juillet 1871 à CERIZAY
HEULIEZ Louis-Marie Adolphe, (dit «Adolphe») :	Né le 25 décembre 1854 à CERIZAY Marié à Marie FAVRELIERE Décédé le 25 avril 1935 à CERIZAY
HEULIEZ Louis : charron - forgeron	Né le 9 juillet 1887 à CERIZAY Marié à Marie MERCERON (3 enfants : Henri, Pierre, Louise-Marie). Décédé le 14 avril 1947 à CERIZAY
HEULIEZ Henri :	Né le 17 février 1914 Marié à Fernande FORRE (Gérard QUÉVEAU, et 2 enfants, Jean-Pierre et Martine).
HEULIEZ Pierre :	Né le 17 février 1914 (jumeau d'Henri) Marié à Renée FRADIN (4 enfants : Monique, Jean-Louis, François, Bernard).

Arbre généalogique de la famille Heuliez

http://www.amik-farm.com/pdf/la_carriole.pdf



Charron au travail

http://www.amik-farm.com/pdf/la_carriole.pdf

Il n'est pas le premier charron de la famille. Avant lui, son père, Louis, exerçait la même activité. Il fallait réparer le matériel d'attelage des paysans, les carrioles, les chars à fourrages, tombereaux et autres bétailières⁵.

² VAILLANT Constant, *Cerizay, ville historique et martyre*, tome II, Maulévrier, Editions Hérault, 1980, p. 32.

³ http://www.amik-farm.com/pdf/la_carriole.pdf

⁴ Arch. Dép. Deux-Sèvres, état civil de Montravers.

⁵ Depuis longtemps, la ville de Cerizay produit en quantité des bœufs, vaches, porcs, veaux et moutons. Elle demande en vain l'établissement d'un marché de bétail. Le maire, sous le second Empire, s'appelle Charles Le Roux (1860-1870).

Sur la photographie ci-dessous, au premier plan à droite, une roue de charrette est posée devant la maison Matigné. L'atelier de charronnerie est tout proche, avec son dépôt. Adolphe Heuliez exploite cet atelier, aidé par son fils Louis.



A cette époque, le petit atelier Heuliez se spécialise, sans pour autant négliger les autres demandes, dans la fabrication de carrioles qui deviennent plus tard l'emblème du groupe. Contrairement à la charrette ou au tombereau qui transportent des marchandises, la carriole est exclusivement réservée au transport de passagers.

Carte postale extraite de CHATRY Michel, FAZILLEAU René-Paul, GIRET Alain, *Brétignolles-Cerizay-Cirières-Combrand-Le Pin-Montravers, en cartes postales et photos anciennes, 1999*, page 20.

Ce véhicule léger est fabriqué à Cerizay selon des méthodes semi industrielles

innovantes, ce qui permet de les produire à un prix de revient compétitif. Heuliez passe dès lors du statut de simple charron à celui de fabricant à part entière. La production des carrioles est maintenue pendant une dizaine d'années.

L'ENTRE-DEUX-GUERRES

La période de l'entre-deux-guerres, de 1919 à 1939, connaît dans les Deux-Sèvres peu de bouleversements économiques. Le grand mouvement de modernisation enclenché durant la période précédente se poursuit, mais à un rythme moindre.

Plusieurs facteurs expliquent cette évolution. La « médiocrité démographique⁶ » succède au cataclysme de la Grande Guerre. Le déclin

⁶ Collectif : *Le vingtième siècle en Deux-Sèvres*, Geste éditions, 2000.

est en marche et pour longtemps. La saignée de la Première Guerre mondiale se manifeste par un recul de 8% de la population deux-sévrienne. A cette mortalité spécifique, vient s'ajouter une dégradation des conditions sanitaires⁷. Les Deux-Sèvres connaissent alors ce phénomène de classes creuses. L'avenir démographique est hypothéqué. Cela va perdurer dans les années trente.

Malgré tout, le bocage, lui, connaît une fécondité élevée⁸. Le solde naturel y est largement positif. Mais il est largement absorbé par l'exode départemental. Le réservoir campagnard s'affaiblit. Le manque de main d'œuvre se fait ressentir et l'immigration est juste naissante⁹.

Les villes progressent peu et de nombreux chefs-lieux restent à l'état de bourgs ruraux.

Par ailleurs, les conditions sont insuffisantes dans le domaine des voies de communication. Le rail a beaucoup souffert du manque d'investissement et de la crise des années trente. Les autorails, mis en service après 1920 ne peuvent supporter la concurrence. Et les lignes d'autobus, multipliées, offrent un service de plus en plus dense et souple. En 1939, le Conseil Général décide que les tramways des Deux-Sèvres abandonneront la voie ferrée au profit des services routiers d'autocar.

Le réseau routier s'améliore aussi lentement dans les années 1930, mais reste peu adapté à des vitesses automobiles élevées.

L'agriculture connaît une motorisation encore embryonnaire. La « fée électricité » se répand dans le département. Devant la multiplication des réseaux, le Conseil Général prend l'initiative de créer un « syndicat intercommunal d'électricité du département des Deux-Sèvres¹⁰. »

Pourtant, le département commence à se doter d'implantations d'usines modernes qui lui donnent une allure plus manufacturière. Thouars apparaît dynamique, surnommée la « cheminote ». Elle accueille en 1930

⁷ La grippe espagnole, notamment est très présente.

⁸ Collectif : *Le vingtième siècle en Deux-Sèvres, op. cit.*

⁹ En 1931, le recensement ne dénombre que 251 polonais, 30 italiens et quelques espagnols.

¹⁰ <https://www.pcer.fr/histoire-de-la-production-delectricite-en-poitou-charentes/>

plus de 2 200 cheminots. En 1939, elle reçoit l'atelier Charles Rusz qui fabrique des pièces aéronautiques.

D'autres fleurons voient le jour : une industrie moderne du bois à Niort avec les établissements Rougier en 1923, la chimie à Melle, les ateliers de la Chainette à Parthenay, la Plastose (fabrication de résines synthétiques) à Niort, la cimenterie à Airvault.

Avec Heuliez, on assiste au passage de l'artisanat à l'industrie, en plusieurs étapes.

En 1922, Louis Heuliez met au point un procédé inédit de caoutchoutage des roues qui va rencontrer un vif succès. Il vend ainsi sa première voiture hippomobile dotée de ce système le 14 septembre lors de la foire de Cerizay, puis six autres au Comice Agricole de Cholet deux semaines plus tard. Grâce à son génie industriel, Louis Heuliez parvient à industrialiser la fabrication de ces roues¹¹, et aborde la production en série, qui contribue au développement fulgurant de ses ateliers. Les roues caoutchoutées¹² Heuliez sont bientôt disponibles chez tous les grossistes pour quincaillier de France sous la marque déposée Elastic Rubber Tyres, une dénomination qui ne peut qu'impressionner la très conservatrice clientèle rurale¹³.

Louis HEULIEZ
Fabricant
CERIZAY (Deux-Sèvres)

Adresse Télégraphique : HEULIEZ-Cerizay (Deux-Sèvres)
Téléphone : 19

Rentes Chèques Postaux C. O. 41.08
R. G. Brevets 424

ROUES CAOUTCHOUTÉES
Bande à la Marque
"Elastic Rubber Tyres"
Garantie UN AN

Prix par paire de Roues
Jantes acier 2 pièces
ferrées, caoutchoutées, ferrées, cordonnées
& dérivées

Pour les roues jantes 7 pièces 2 % de remise

Hauteur des Roues en cm caoutchouc compris

Essieu des Pairs	80		85		90		95		100		105		110		115		120		125		130		135		140		145		150	
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
N. 1 ss 44	125	118	128	121	138	131	148	141	158	151	168	161	178	171	188	181	198	191	208	201	218	211	228	221	238	231	248	241	258	251
N. 2 ss 47	132	125	135	128	145	138	155	148	165	158	175	168	185	178	195	188	205	198	215	208	225	218	235	228	245	238	255	248	265	258
N. 3 ss 49	142	135	145	138	155	148	165	158	175	168	185	178	195	188	205	198	215	208	225	218	235	228	245	238	255	248	265	258	275	268
N. 4 ss 51	150	143	155	148	165	158	175	168	185	178	195	188	205	198	215	208	225	218	235	228	245	238	255	248	265	258	275	268	285	278
N. 5 ss 53	160	153	165	158	175	168	185	178	195	188	205	198	215	208	225	218	235	228	245	238	255	248	265	258	275	268	285	278	295	288
N. 6 ss 55	170	163	175	168	185	178	195	188	205	198	215	208	225	218	235	228	245	238	255	248	265	258	275	268	285	278	295	288	305	298
N. 7 ss 57	180	173	185	178	195	188	205	198	215	208	225	218	235	228	245	238	255	248	265	258	275	268	285	278	295	288	305	298	315	308

Tarif Confidentiel N° 8
1^{er} MARS 1929

Ce tarif annule les précédents
et peut être modifié sans avis préalable

Bressuire, Imp. A. Grégoire

Publicité Heuliez de 1929.

http://www.amik-farm.com/pdf/la_carriole.pdf

¹¹ Pour améliorer la productivité, un tour à copier est construit qui permet d'usiner plusieurs rais simultanément. L'atelier arrive à sortir soixante paires de roues par jour.

¹² La notoriété est telle que des canons de 75 de l'armée française en seront équipés.

¹³ Le prix affiché est élevé : 3 500 francs. Une paire de bœufs, à l'époque se négocie pour 6 000 francs. Clément Hay, du Plessis de Combrand, est le premier acheteur. A Cholet, ce seront six voitures qui seront vendues au Comice Agricole. In VAILLANT Constant, *Cerizay, ville historique et martyre*, op.cit., p.164.

Louis Heuliez est né à peu près à la même période que l'automobile à pétrole. Il est très tôt sensibilisé à ce moyen de transport dont il devine rapidement l'énorme potentiel. Il pressent aussi que l'avenir de la voiture à cheval est compté. C'est ainsi qu'il se tourne naturellement vers l'automobile.



Break Peugeot 177 B de 1925

http://www.amik-farm.com/pdf/la_carriole.pdf

Il fabrique en 1925 un break sur un châssis d'utilitaire Peugeot 177 B. C'est le premier break de la marque au lion et le début d'une longue collaboration. En 1926, encouragé par le succès de son break Peugeot, il réalise en petite série un modèle de Ford A Boulangère. La suite est évidente.

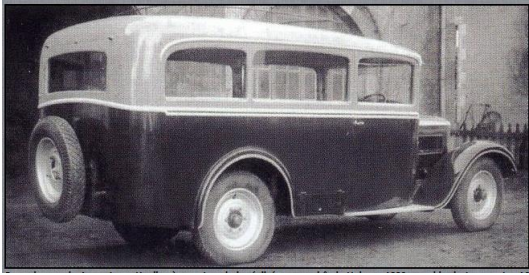
D'autres expériences automobiles s'enchainent alors. En 1930, débute la fabrication d'autocars. Pendant une dizaine d'années, c'est toute une gamme de véhicules à caractère utilitaire qui est proposée par l'entreprise : camions, camionnettes, autocars bénéficiant désormais d'une armature métallique¹⁴.

La photo ci-contre présente l'ensemble du personnel en 1932. Elle est prise face aux ateliers, au centre de Cerizay, devant le premier autocar à armature bois réalisé par Heuliez sur la base d'un châssis Unic. On y retrouve trois générations de Heuliez : Adolphe, 78 ans ; Louis, 45 ans ; Pierre, 18 ans et son frère jumeau Henri.



Le personnel en 1932 devant le 1^{er} autocar de l'entreprise, face aux ateliers, au centre de Cerizay.

¹⁴ Louis Heuliez, à l'affût de toutes les techniques les plus modernes, est l'un des premiers carrossiers français à réaliser dès 1936 un véhicule à ossature métallique, sous la marque déposée Robustacier, selon une conception née aux Etats-Unis parallèlement à la mise au point de la soudure électrique. L'emploi de l'acier ne signifiait pas pour autant la mort du bois dans la structure des autocars. Les industriels ne savaient pas encore produire des tubes carrés nécessaires à une bonne rigidité. Heuliez inséra donc dans la partie creuse des tubes des baguettes en frêne maintenues par des vis. Les véhicules ainsi produits affichaient sur la lunette arrière la mention « carrosserie métallique extra légère » qui constituait un argument publicitaire majeur.



1er autocar Heuliez à armature bois réalisé sur un châssis Unic en 1932.

Autocar Unic pour l'autocariste Menand de Boussay (Loire Atlantique).

Fourgon publicitaire sur base de Citroën 23, 1938.

Semble-t-il autocar sur châssis Unic qui porte les couleurs de E. Lescure à Nueil-sur-Argent.

Citroën 8 places par Heuliez, 1936.

Autocar Unic selon le procédé Robustacier, 1937.

Bétailière Renault par Heuliez, 1936.

Autocar Matford avec son ossature métallique, dans l'attente d'un habillage, 1936.

La qualité du travail des ateliers Heuliez est vite reconnue dans le Centre-Ouest. L'entreprise est sollicitée par plusieurs transporteurs régionaux. La charge de travail est assurée. Les ouvriers parviennent à sortir en moyenne un véhicule par semaine. L'équipe de Louis Heuliez compte environ 60 personnes en 1938, aux savoir-faire très variés : charrons, menuisiers, carrossiers, électriciens, peintres, selliers...

LES ANNÉES NOIRES

Le 2 septembre 1939, le *Mémorial des Deux-Sèvres* informe ses lecteurs que l'Allemagne a envahi la Pologne. Dès lors, la France, en vertu des accords de défense, décrète la mobilisation générale. Le 3 septembre, la déclaration de guerre est effective. Et le temps de la « drôle de guerre » commence. Le 10 mai 1940, tout bascule. Le chaos est à l'œuvre. Les trains de réfugiés se déversent dans les Deux-Sèvres¹⁵. L'armée polonaise est quant à elle établie autour de Parthenay et Airvault¹⁶.

C'est le 21 juin 1940 à Thouars que la Wehrmacht apparaît, investissant ensuite tout le département. Les Deux-Sèvres sont maintenant dans la zone occupée. Durant quatre années, ils vont subir le poids de l'occupation et la mise en place de l'ordre allemand, avec son lot de réquisitions, de brimades et de transfert de travailleurs vers l'Allemagne¹⁷.

Le conflit mondial va ralentir durablement les ambitions de développement de Louis Heuliez. Certains ouvriers sont contraints de participer au STO (Service de Travail Obligatoire) dans les usines allemandes à partir de 1943. Henri Heuliez, l'un des deux fils de Louis, est de ceux-là¹⁸.

L'entreprise poursuit ses activités à un rythme réduit, en raison notamment de la difficulté à se fournir en matières premières. La rareté du

¹⁵ 78 000 présents dans le département selon un rapport préfectoral. Collectif : *Le vingtième siècle en Deux-Sèvres*, p. 144.

¹⁶ Il s'agit de la 2^{ème} division d'infanterie. Le gouvernement polonais en exil résidait à Angers. Un camp d'officiers supérieurs polonais est créé à Cerizay. In VAILLANT Constant, *Cerizay, ville historique et martyre*, op. cit. p.101.

¹⁷ La Relève et le Service du travail obligatoire (STO).

¹⁸ Il est affecté aux usines Messerschmitt.

carburant incite de nombreux particuliers et entreprises à faire appel à la traction animale. La fabrication de carrioles est de nouveau à l'ordre du jour. Parallèlement, le commerce des roues et des rayons vers toutes les régions de France reprend de plus belle. Il faut remettre en service les carrioles et charrettes qui ne sont plus entretenues depuis plusieurs années.

L'entreprise Heuliez se consacre aussi à la fabrication de fours pour la carbonisation du bois utilisé sur les nombreux gazogènes alors en service. La SNCF sollicite l'entreprise pour lui fournir des traverses de chemin de fer. Les autocars et automobiles carrossés chez Heuliez durant les années 20 et 30 viennent se faire réparer ou se faire remettre à niveau dans les ateliers de Cerizay.

La ville connaît les heures sombres de l'occupation allemande. La résistance contre l'occupant y est active. En représailles, elle subit le 25 août 1944 des mitraillages et des bombardements de l'armée allemande qui se replie. Cinq habitants sont tués, et cent-soixante-douze maisons brûlées. Les ateliers Heuliez échappent aux bombes.



Les halles de Cerizay, après le bombardement du 25 août 1944.

Photographie La Nouvelle République

La situation de la ville de Cerizay est très préoccupante. 2 209 habitants sont pourvus de la carte d'alimentation. 439 ont tout perdu et 664 sont à secourir d'urgence. Les défis sont immenses. Il faut « reconstruire », « remodeler » la bourgade.

Le 29 novembre 1945, les membres de la section permanente de reconstruction s'attellent à la tâche sous l'autorité du préfet René Hudeley. Messieurs Salliard du Rivault, membre du Conseil Général, et De Lisle¹⁹, maire de Cerizay en font aussi partie.

Les défis sont incommensurables, les problèmes aussi : équipements sanitaires, circulation, services publics et relogement. En 1952, la reconstruction est en route. La ville se remet lentement du drame.



Ci-dessus, après le bombardement, la reconstruction à Cerizay
Photographie publiée dans La Nouvelle République le 28 août 2017.



Le général de Gaulle s'est rendu deux fois à Cerizay (en 1948 et 1963) pour commémorer le bombardement du 25 août 1944. Une avenue porte son nom.
Photographie La Nouvelle République du 26 août 2016.

¹⁹ De Lisle a succédé à Louis Heuliez qui avait été nommé maire de Cerizay le 10 mai 1942.

LES TRENTE GLORIEUSES

LES ANNÉES 1950-1960 : DES PROJETS QUI FOURMILLENT

Les Deux-Sèvres sortent de la Seconde Guerre mondiale dans un état économique médiocre. La rapidité du changement national qui va s'opérer, et que Jean Fourastié a qualifié de « Trente Glorieuses », s'est apparentée à une Révolution²⁰ :

- démographique,
- des mentalités, avec une foi dans le progrès qui se généralise,
- économique, avec des taux de croissance jamais rencontrés depuis le second Empire.

Les Deux-Sèvres confirment cette analyse. Le département est toujours un réservoir démographique, avec un excédent naturel important, mais un solde migratoire moins intense qu'avant. Dans les années soixante, l'exode rural est réel. Un important mouvement d'urbanisation s'opère. Des centres urbains se développent : Bressuire passe de 6 200 habitants en 1954 à 6 500 en 1962²¹. Cerizay connaît une évolution similaire. De 2 100 habitants en 1954, elle atteint 2 900 âmes en 1962, et 3 600 en 1968.

Cette période des Trente Glorieuses dans les Deux-Sèvres apporte de nouvelles mentalités et de nouveaux équipements. Un effort important est entrepris pour moderniser les infrastructures de transport (goudronnage systématique des routes et des chemins), pour désenclaver les endroits les plus reculés. L'ensemble du département est électrifié. La chambre de commerce et d'industrie est une des premières en France à créer des zones industrielles²².

L'agriculture, durant ce temps entame une nouvelle révolution, avec une diminution du nombre des exploitations qui se concentrent, à travers

²⁰ Collectif : *Le vingtième siècle en Deux-Sèvres, op. cit.*

²¹ 8 500 habitants lorsque Saint-Porchaire est absorbée par Bressuire en 1964.

²² C'est en 1952 qu'est créée la zone industrielle de Niort-Saint-Florent.

des opérations de remembrement. Ce rythme s'accélère dans les années soixante. La naissance de la politique agricole commune et du marché commun encourage ces évolutions.

La poussée industrielle, durant cette période, est remarquable. Elle est due à un certain nombre de facteurs, notamment exogènes. Le processus industriel est encouragé par l'État, dans le cadre de plans successifs. Une politique de développement régional et d'aménagement du territoire est menée, avec un objectif de décentralisation.

Des facteurs endogènes ont aussi joué. Le dynamisme des entrepreneurs entraîne de nouvelles fabrications qui réussissent à élargir les marchés. Ils s'organisent souvent en sous-traitance pour des firmes extérieures. Quelques exemples illustrent cette foi en l'avenir : Rougier à Niort, Heuliez, avec un bon positionnement au sein d'une industrie automobile en plein boom. Il va vite devenir une véritable holding d'importance nationale. Les chiffres des salariés, au cours de la période, sont éloquentes.

1950	75 ouvriers
1955	155
1960	380
1966	700
1970	1 420 dont 1 000 à Cerizay et 400 à Bressuire.

On relève aussi un foisonnement de petites usines (textile, chaussure, mécanique, métallurgie...) qui, pour beaucoup, sont passées du stade artisanal au stade industriel. C'est le cas de Moyneton-Roy à Courlay, Gateau à Cerizay pour le cintrage des métaux, Farnier-Pénin à Bressuire pour les accessoires automobiles, la SOVAM à Parthenay. Bien d'autres vont suivre.

Mais cette industrialisation connaît cependant des faiblesses structurelles (myriade de petites entreprises), financières (manque de

capitaux), spatiale (pas de tissu industriel cohérent).

Tout cela s'accompagne d'un grand mouvement de « tertiarisation » de l'économie, décisif après 1945. Les Deux-Sèvres vont rattraper en partie leur retard, entrer de plain-pied dans la société de consommation, marquée par le développement de la voiture individuelle. De nouvelles manières de consommer voient le jour²³. Il faudra attendre les années 1970 pour que ces mutations s'accélèrent.

L'entreprise Heuliez²⁴ reprend, tant bien que mal, l'activité de ses ateliers. Là aussi, les problèmes sont importants. Les difficultés d'approvisionnement, le manque de matières premières, un réseau électrique défaillant empêchent une reprise rapide. L'entreprise comptait plus de cinquante ouvriers en 1935. Trente sont présents en 1945. C'est donc, avec une équipe²⁵ réduite et dans un contexte difficile que l'usine va redémarrer.

Plusieurs stratégies sont alors mises en œuvre.

Henri Heuliez reprend la fabrication d'autocars, un des fers de lance de l'entreprise d'avant-guerre. Aux lendemains de la Libération, les besoins en transport sont très importants. L'autocar est un moyen de liaison essentiel. Heuliez fait, le choix de profiter de l'essor important de la carrosserie utilitaire. Et la stratégie s'avère payante. En 1949, au premier salon automobile d'après-guerre au Grand Palais à Paris, l'autocar de luxe exposé par Heuliez remporte le premier prix du concours organisé par la Chambre syndicale de la carrosserie.

L'autocar de luxe, vedette du stand, est réalisé sur un châssis Citroën 45. Contrairement à l'usage jusqu'alors, le poste de conduite est en position avancée, une révolution ! L'adaptation du châssis est réalisée par la Satec, une société de la région parisienne qui s'est spécialisée dans l'avancée des postes de conduite. L'enjeu est important. Henri Heuliez a

²³ Un magasin populaire « novalia » de 400m² voit le jour en 1969, rue de la Huchette, à Bressuire. La même année, une grande surface, un super « Egée » est bâti à Cerizay.

²⁴ Louis Heuliez décède le 14 Avril 1947. La succession est assurée par Henri, alors âgé de 32 ans et de son frère Pierre.

²⁵ Notamment avec Raoul Texier, responsable administratif et commercial.

parié un gros budget dans l'étude de ce nouvel autocar. Ce premier projet va bientôt donner naissance à une collaboration plus approfondie entre la firme de Javel et le carrossier de Cerizay.

Heuliez est de nouveau présent au salon de Paris en 1950. Le nouvel autocar exposé possède des lignes plus tendues, faisant oublier les dernières courbes du modèle exposé en 1949. Le client est le même que l'année précédente, l'autocariste Rapid Pullman d'Asnières, spécialiste du « Paris by night », qui semble sensible à l'élégance et à la qualité de finition de Heuliez. Cette fois, le châssis provient de chez Berliet.

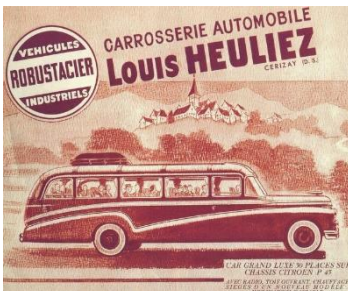


1949, Heuliez au salon de Paris. Son autocar se voit décerner le premier prix du concours de la carrosserie.



1950, Heuliez au salon de Paris

Un premier catalogue voit le jour et permet de proposer de nombreuses options.



Catalogue de l'année 1949

Les conséquences de ce premier choix sont importantes pour l'avenir. L'entreprise est à l'étroit dans ses locaux exigus du bourg. Le développement ne peut passer que par une nouvelle implantation. Les anciens locaux sont progressivement abandonnés à partir de 1949 au profit d'une nouvelle usine, installée en périphérie, route du Pin. Un premier bâtiment industriel, le H1, y est construit. La menuiserie, la forge et la sellerie demeurent pour l'instant dans le bourg de Cerizay.



*Vue de l'atelier H1 à ses débuts,
à mi-chemin entre artisanat et industrie*

Ce dynamisme se traduit aussi par des effectifs qui progressent à

Cerizay. De 50 salariés en 1949, l'entreprise en compte 80 en 1950. Et cela permet de remporter plusieurs marchés publics, garantissant à l'entreprise une certaine stabilité financière. En 1950, la ville de La Rochelle passe une commande de plusieurs autobus sur châssis Delahaye. En 1955, Heuliez



Autobus commandé par la Ville de La Rochelle, en 1950

répond à un appel d'offre de l'armée et se voit confier avec son confrère Gruau, de Laval, la production de 250 cars de 32 places sur châssis Citroën 55.

En 1948, Heuliez s'engage aussi dans la sous-traitance pour d'autres entreprises. Le carrossier réalise une série de fourgons incendie sur base Ford. Il s'agit d'une commande des établissements Billard de Tours.

Mais, pour l'entreprise Heuliez, un virage industriel doit être pris. La fabrication d'autocars de luxe, à l'unité, subit la concurrence de nouvelles générations de véhicules. Un partenariat avec le carrossier Carrier à Puteaux permet de réorienter cette activité vers des autocars économiques de moyenne capacité. Les collectivités locales et les administrations deviennent des clients fidèles. Ce sont des milliers de fourgons et de cars qui sont ainsi fabriqués²⁶.



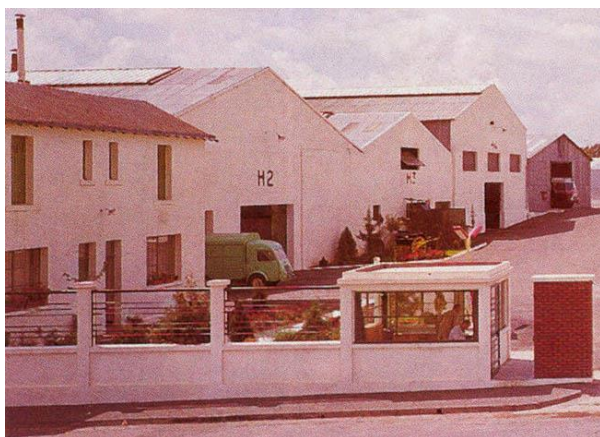
Autobus scolaire produit pour Carrier

Des liens durables sont tissés avec des constructeurs nationaux. C'est l'amorce d'un virage. Aux bâtiments H1 et H2 viennent s'ajouter les bâtiments H3 et H4, l'un d'entre eux abritant une véritable cabine de peinture.

C'est en 1955²⁷ qu'Heuliez est retenu carrossier exclusif pour la fabrication de fourgons Citroën. Des autocars sont ensuite fabriqués avec le même constructeur. 5 000 fourgons et 2 500 autocars vont ainsi être produits.

Ce partenariat industriel va perdurer de longues années. Les châssis²⁸ Citroën sont expédiés à Cerizay. Le carrossier se charge de l'habiller suivant les besoins. Heuliez hérite également du service après-vente.

De nouveaux créneaux sont abordés. Un, en particulier est remarquable pour l'époque. Ce sont les camions publicitaires.



Nouveaux bâtiments Heuliez, années 1960

²⁶ Un partenariat est noué avec Renault à partir de 1964.

²⁷ Rencontre entre Henri Heuliez et Georges Mary, chargé par le directeur de la branche poids lourds de Citroën de créer un véritable service commercial

²⁸ Châssis U23. En 1967, Berliet rejoint le giron de la famille Citroën.

La télévision n'en est encore qu'à ses débuts à l'aube des années 50. La RTF n'est créée en février 1949. En juin de la même année, Pierre Sabbagh présente le premier journal télévisé. Il n'y a environ que 3 000 récepteurs en France. La « réclame » est surtout visible dans les rues. C'est aussi l'époque où les services de publicité de certaines grandes entreprises ont l'idée d'utiliser un autre support plus original : les camions publicitaires. La caravane du Tour de France, qui a repris en 1947, est à l'origine d'une très forte demande pour ce type de véhicule. Heuliez a su s'insérer dans ce créneau marginal.

A partir de 1950, débute la construction de nombreux engins extrêmement variés. Leur style parfois extravagant est le fruit du travail de signatures extérieures à Heuliez : Philippe Charbonneaux, Félix Aublet, et Carlo Delaisse.

En dehors du Tour de France, on retrouve ces véhicules sur les foires régionales. Ces véhicules publicitaires contribuent pour une part importante à accroître la notoriété naissante de la marque Heuliez, qui jusque-là n'avait qu'une résonance locale.



Véhicules publicitaires Heuliez des années 1950

En travaillant sur ces projets à forte valeur ajoutée, Heuliez acquiert aussi un savoir-faire dans le traitement des matières plastiques, qu'il va

ensuite pouvoir mettre à profit sur les carrosseries des utilitaires et autocars.

Un autre marché de « niche » voit le jour, au début des années 1950. L'entreprise Billard sollicite de nouveau Heuliez, mais pour participer à la construction de ces autorails légers de type FNC. Les engins fabriqués par Heuliez sont différents des productions habituelles de Billard. Le machiniste est placé non plus en hauteur, mais installé comme dans un autocar. Les flancs sont par ailleurs habillés de panneaux ondulés. Heuliez est chargé d'exécuter la carcasse tôlée, sur la base d'un châssis qui lui est fourni. Le travail de finition est assuré par Billard.

Une ouverture vers la SNCF conduit le carrossier de Cerizay à fabriquer des sièges et des banquettes pour la société nationale, et incite Henri Heuliez à développer l'atelier de sellerie, qui compte bientôt une quarantaine de salariés, soit le tiers des effectifs. La renommée des sièges Heuliez encourage même certains transporteurs à équiper leurs autocars, produits ailleurs qu'à Cerizay, de sièges Heuliez.

**1952, le personnel devant un autorail FNC
à la sortie de l'usine H1**



**Un autorail FNC produit chez Heuliez convoyé
par la route jusqu'à Tours pour y recevoir sa
finition**

LE MOBILIER SCOLAIRE

L'aventure du mobilier scolaire est édifiante du parcours de l'entreprise.

L'histoire des meubles scolaires fabriqués par Heuliez débute avec la reconstruction de l'école de Cerizay, qui est détruite lors des bombardements du 25 août 1944. De nouveaux locaux sont aménagés, mais ils manquent de mobilier. Les religieuses²⁹ sollicitent Henri Heuliez qui en profite pour renouveler le mobilier dans sa propre entreprise.

Un représentant de commerce multi carte, fournisseur de nombreuses collectivités, du nom de Raymond Bertheaud, qui vend à Heuliez du velours pour les sièges des autocars, remarque ces tables et ces chaises originales. Cela incite Henri Heuliez à développer ce type de fabrication, qui va bientôt devenir l'une de ses activités principales.

C'est ainsi que naît en 1952³⁰ la nouvelle branche de mobilier scolaire, qui adopte le slogan « Robustacier, le mobilier scolaire de qualité ». Ce nouveau métier permet à Heuliez de diversifier ses activités, tout en palliant aux fluctuations du marché de la carrosserie. Le nom de Robustacier est déjà employé par Heuliez pour désigner les véhicules dotés d'une structure en tubes d'acier. Avec les tables pour écoliers, l'entreprise de Cerizay ne fait qu'appliquer le même principe que sur ses fourgons.

Ce mobilier tubulaire va connaître un succès retentissant en France et dans les pays francophones. La production qui comprend tables, chaises, bureaux, tableaux... atteint 500 000 unités en 1962. Le seul modèle de table de classe pour enfants, la « 2025 Robustacier », est fabriqué à plus de 100 000 exemplaires en 1962. Au mobilier scolaire proprement dit s'ajoute bientôt des départements annexes, celui du mobilier pour les collectivités et du mobilier et équipements de bureau.

²⁹ École Notre-Dame de Cerizay.

³⁰ La loi « Barangé » du 28 septembre 1951, institue un versement de 1 000 francs par enfant recevant l'enseignement du premier degré, par trimestre de scolarité.

Devenu le premier fabricant français de mobilier scolaire avec une part de marché proche de 60% et devient en 1971 la société BRM (Behin Robustacier Mobilier), installée à Bressuire.



La table 2025, « best-seller » de Heuliez



Publicité Heuliez, in
l'Automobile, N° 255, juillet 1967

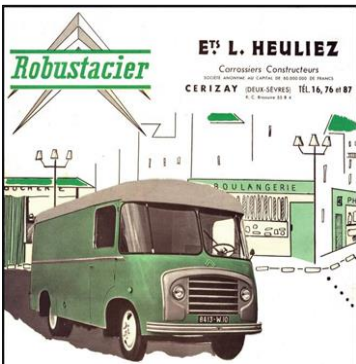
L'année 1952 marque un tournant dans l'histoire de l'entreprise, qui a besoin de se structurer. Heuliez devient une société anonyme, sous le nom de SA Louis Heuliez. Les locaux s'agrandissent. L'atelier H1 trop exigu se voit seconder par l'atelier H2. C'est également en 1952 que Henri Heuliez tourne définitivement une page de l'histoire familiale en cédant son activité de charronnage et de maréchalerie à l'un de ses confrères, Robert Chatry.

Jusqu'aux années 1950, l'entreprise a toujours réalisé des productions à l'unité. Mais, une nouvelle concurrence émerge, proposant des produits finis, sans avoir besoin de sous-traitants. Elle a pour nom Chausson, Berliet, Isobloc, Renault. Il s'agit désormais de prendre une nouvelle orientation.

LA MATURITÉ INDUSTRIELLE

Les années soixante vont être les années de la maturité « industrielle ».

Heuliez s'émancipe de la tutelle des grands industriels, en se donnant des armes. A partir de 1964, une première ligne d'emboutissage est créée. Des presses sont achetées auprès des constructeurs automobiles : Citroën, après la fermeture de son site de Saint-Ouen, Peugeot³¹ où Heuliez récupère les presses de Sochaux. Bientôt, ce sont 25 000 tonnes d'acier qui sont transformées chaque année. Le partenariat avec Berliet permet de rentabiliser cet investissement.



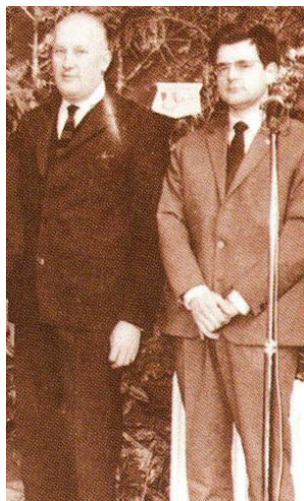
Différents types d'autocars et de fourgons Heuliez

Cette décennie voit aussi l'arrivée d'une nouvelle génération d'hommes : Gérard Quéveau, Jean-Pierre Heuliez, Christian Chéron. Ils ont globalement tous fait les mêmes études (ingénieur, Conservatoire des arts et métiers) et sont imprégnés de culture américaine, notamment de sa rationalisation économique.

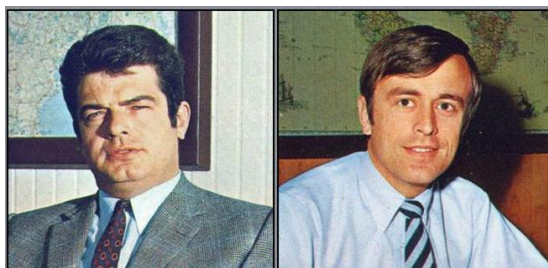
Ces hommes vont faire franchir un nouveau palier à l'entreprise. Une nouvelle organisation est mise en place. Heuliez devient un groupe industriel.

En 1965, Heuliez crée sa première usine en dehors de Cerizay. Le site de Bressuire produit alors des encadrements de portes pour la Peugeot 404,

³¹ En 1964, une presse de 1 000 tonnes, de marque Schuller, est achetée à Peugeot.



Ci-dessus : Christian Chéron et Jean-Pierre Heuliez en 1970.



Ci-contre, Henri Heuliez (à gauche)
et Gérard Queveau (à droite) en 1964.

ainsi que des sièges et le plancher pour la 2 CV Citroën Enac (société d'Exploitation Nouvelle Automobile et de Carrosserie). L'activité de mobilier scolaire Robustacier est également transférée en 1969 à Bressuire.

De nombreux autres projets fourmillent alors, pour les uns restés lettre morte, pour d'autres aboutis.

A partir de 1968, Heuliez travaille aussi pour Simca : production de soubassements pour les 1301 et 1501, puis plus tard des hayons arrière de la 1100. Les premiers prototypes automobiles vont faire leur apparition. Après trois projets sans suite sur base Citroën (DS Cabriolet, Ami 6 Break et Dyane tout chemin, évoquant le concept de la future Méhari), Heuliez



Projet Citroën Dyane tout chemin

expose au salon de Paris 1968 un cabriolet Simca 1100 et un coupé Simca 1501. La longue lignée des prototypes de salon débute avec ces deux voitures.

La production des autocars se poursuit également. Il s'agit de renouer avec la tradition des autocars de luxe. Le partenariat entre Heuliez et l'autocariste Gonnet va permettre à l'entreprise de montrer son savoir-faire. Le GT 1000 est né, doté du plus grand luxe : 35 fauteuils inclinables,

bar, télévision, vestiaire, cabinet de toilette et coin salon. Il va gagner le premier prix du Concours International de Carrosseries d'Autocars en 1967. Le GT 1000 assure des excursions jusqu'en 1980, avant de servir de car scolaire jusqu'en 1989.

En 1969, c'est finalement avec Berliet que Heuliez va conclure un partenariat, et se remettre à construire des autocars de grand tourisme.



Autocar GT 1000 Heuliez
<http://leroux.andre.free.fr/h3num1.htm>

Les résultats sont là. Le chiffre d'affaire explose. De 4 millions de francs en 1945, on passe à 76 millions en 1950, 420 millions en 1955, 1,69 milliard en 1960 et 3 milliards en 1962. Au début des années 60, la production quotidienne de Heuliez est équivalente à l'activité totale de l'année 1947.

Les effectifs suivent la même progression.

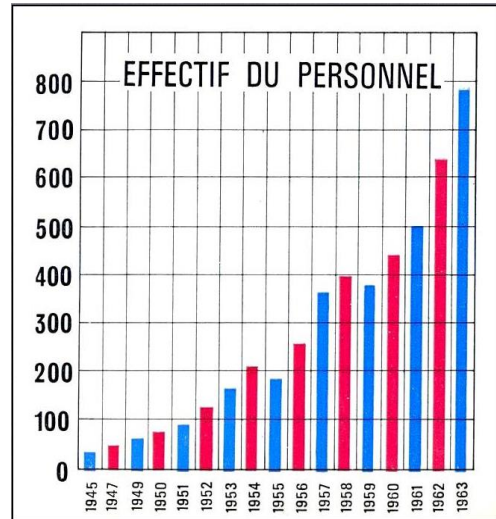
UNE MAIN D'ŒUVRE VENUE D'AILLEURS

La croissance de l'entreprise va poser des soucis de recrutement. La main d'œuvre des campagnes ne suffit plus à alimenter cette expansion. Les dirigeants pensent, dans un premier temps, faire venir des travailleurs

du Maroc et du Portugal. Les premiers ne sont restés que quelques semaines. Par contre, en trois années (1968,1969,1970), plus de 300 portugais sont arrivés à Cerizay.

Leur recrutement s'est effectué à Hendaye et au Portugal, lors des vacances du chef du personnel, ou de façon plus marginale, dans les bidonvilles franciliens. Bientôt, des filières se mettent en place. Frères, oncles, cousins, voisins, amis arrivent pour travailler à l'usine. La filière madérienne est remarquable à cet égard. Les portugais sont arrivés massivement sans qualification. Dans un premier temps, ils sont accueillis dans des baraquements de fortune. Le regroupement familial va s'opérer. Les femmes vont investir massivement la filière textile. Deux quartiers H.L.M, construits à la fin des années 60 vont ensuite les héberger : La Herse et la Gourre d'or.

Avec la Révolution des Œillets en 1974 au Portugal et la fin de la dictature Salazar, cette immigration va peu à peu se tarir³².



UN HOLDING INDUSTRIEL

Heuliez est devenu en 1970 un groupe industriel important employant 2 000 personnes. Il produit des autocars, des cabines de camions, des automobiles, des bétailières, des bennes, des plateaux de camions militaires, du mobilier scolaire et de bureau³³. Il devient nécessaire de restructurer l'entreprise.

³² https://www.persee.fr/doc/espos_0755-7809_1996_num_14_2_1760

³³ MOISDON-POUVREAU Pascale, *Patrimoine industriel des Deux-Sèvres*, Service régional de l'inventaire Poitou-Charentes, Geste Editions, 2005, p. 92.



Le site Heuliez dans les années 1970 à Cerizay



La Holding Henri Heuliez voit le jour, société de participation et de management dont la vocation est de « traiter la gestion des autres entreprises et divisions, de centraliser les résultats et de contrôler leurs budgets ». De cette structure dépendent sept sociétés :

SA Heuliez Bourg : dans l'Ain, à Bourg-en-Bresse, elle répond à une demande de Paul Berliet de reprendre l'ancienne usine Cottard. Créée en 1969, elle réalise des rallongements et des rehaussements sur des fourgonnettes de série, ainsi que des aménagements de cabines de camions en cabines couchettes. Elle peut, le cas échéant, produire toutes les variantes souhaitées par les transporteurs. Ce site est revendu en 1984.

SA Louis Heuliez : la SA de Cerizay a trois divisions : Carrosserie, Matériel Agricole et Automobile. La division Carrosserie fabrique des autocars, des bus, des véhicules adaptés aux besoins de l'armée et des éléments de carrosserie en matière plastique. Le catalogue est extrêmement varié. Il va du fourgon aménagé à l'autocar de grand tourisme

en passant par l'autobus urbain de 50 places, les plus gros volumes étant assurés par des modèles de 25/28 places. L'origine des châssis utilisés est diverse : Citroën, Berliet, Saviem, Fiat, Unic. En 1970, cette division emploie 400 personnes. Sa production quotidienne est d'environ trois autocars ou autobus.

La division Matériel Agricole, pilotée par Jean Pierre Heuliez, est spécialisée dans les bétailières de petits et moyens tonnages. Elle réalise en outre sur demande toutes les variantes souhaitées pour les transports d'animaux, de la moutonnière à la cochonnière en passant par les vans pour le transport de chevaux. Sa production est d'environ huit unités par jour. Une autre spécialité de cette division est un hangar mobile servant l'hiver de stabulation libre et d'abri pour les animaux vivants à l'extérieur dans les prairies.

La division Automobile réalise des fins de série qui gênent les constructeurs automobiles, des petites et moyennes séries de carrosseries de véhicules dérivés (versions spéciales, utilitaires...), mais aussi de l'emboutissage et de l'assemblage d'éléments de carrosseries. Pour cela, elle est équipée de presses qui lui permettait de transformer quelques 20 000 tonnes de tôle mince par an. Son effectif est en 1970 de 800 personnes³⁴. La SA Louis Heuliez est alors structurée en quatre divisions, qui deviennent en 1972, la division Etudes Automobiles (DEA), la division Heuliez Automobiles, la division Car et Bus, et la division Véhicules Séries.

SA Heuliez Outillage : à Cerizay, elle est spécialisée dans la fabrication des outils de découpe et d'emboutissage, la réalisation de machines et la production d'ensembles ou de pièces mécaniques de moyenne série. Elle est née de la reprise d'une usine de mécanique, en 1971, dirigée par Eugène Gateau, maire de la commune de Cerizay de 1959 à 1971.

SA Henri Heuliez : elle fabrique du matériel scolaire sous la marque Robustacier et du matériel pour les collectivités, des bureaux et des cloisons, et possède une division décoration. Le mobilier pour les collectivités est plus particulièrement destiné aux chambres pour étudiants, restaurants d'entreprises, maisons de retraite... En complément à ce

³⁴ <http://leroux.andre.free.fr/h3n2.htm>

mobilier, Heuliez propose des cloisons amovibles, et peut prendre en main l'implantation et la décoration de locaux. Cette société est implantée à Bressuire.

SA Forré ³⁵ Transports : elle assure les approvisionnements en matières premières et les livraisons de produits finis des entreprises du groupe.

Société Civile immobilière Heuliez : elle gère les fonds du 1 % logement, et réalise des pavillons individuels pour le personnel de Cerizay et de Bressuire.

D'autres sociétés gravitent dans cet espace : Heuliez Bennes, Heuliez Augereau³⁶...

La décennie 1970 voit l'aboutissement des évolutions engagées auparavant. En 1974, Gérard Quéveau prend les commandes du groupe. Il remplace son beau-père Henri Heuliez à la tête de la SA Louis Heuliez.

En 1978, la Division Etudes Automobiles (DEA) déménage et s'installe au Pin à quatre kilomètres au nord du siège historique. Elle est la concrétisation d'un chemin emprunté au début des années 70. Le stylisme est à l'ordre du jour. Avec cette nouvelle unité, des stylistes, ingénieurs et techniciens peuvent désormais répondre aux demandes des sociétés du groupe Heuliez et des grands constructeurs automobiles, dans les domaines du style³⁷, des études, des prototypes, des essais et des homologations. Yves Dubernard est un des piliers de ce changement. Entré en 1971 dans l'entreprise, il va insuffler un vent

**Uwe Bahnsen et Robert Lutz en visite en 1978 chez Heuliez
qui est chargé d'une étude préliminaire pour le Ford
Transit II**



³⁵ Fernande Forré, décédée en octobre 2007 à l'âge de 93 ans, est la mère de Gérard Quéveau, né d'un premier mariage, et de Martine et Jean Pierre Heuliez.

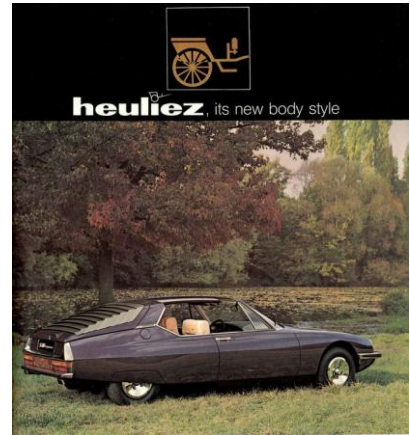
³⁶ Achetée en 1979, cédée en 1988.

³⁷ Heuliez commence à se faire un nom dans ce domaine, et apparaît aux côtés de Ford, Porsche, Pininfarina et Idea.

nouveau, conforme à l'esprit de l'époque, en multipliant les exercices de style.



Etudes de style et prototype Heuliez des années 1970



Les projets ont fleuri : Porsche 914, Porsche Murène, Citroën SM espace, taxi H4, jeep M7 Panhard, spider BMW Z1, Chrysler Break 180, coupé Renault 15/17, Renault 30, Citroën CX, Alpine A310...



Planche publicitaire parue dans l'Année Automobile 1973/74, et dans la Revue Automobile Suisse, 1974



En 1985, la DEA change de dénomination pour devenir France Design Henri Heuliez ; elle fonctionne alors indépendamment de la société de production.

UN SAVOIR-FAIRE RECONNU

Durant cette période le savoir-faire de l'entreprise s'exporte. Des partenariats sont noués avec un certain nombre de pays : la Corée du Sud pour la production d'autobus, l'Algérie avec notamment des trains moutonniers, l'Égypte pour les autocars, ainsi que l'Ouganda, l'Arabie Saoudite, avec la création d'une usine à Djeddah, pour des bennes de travaux publics et de la charpente métallique. En 1979, cent trains, destinés au transport de pèlerins sur le site de la Mecque sont construits. L'expérience n'ira pas à son terme.

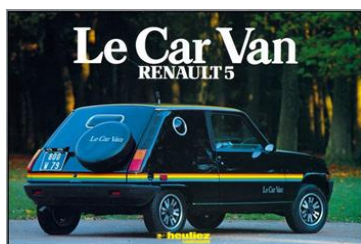
La coopération avec Mercedes, durant ces années, va permettre d'asseoir définitivement la réputation de constructeur d'autocars d'Heuliez.

Jean Pierre Heuliez veut faire de son nom une marque à part entière, et non plus se contenter du rôle de carrossier pour d'autres constructeurs plus importants. Un premier pas est franchi lors de la construction en 1974 pour l'aéroport de Marseille Marignane de trois autobus spéciaux. Mercedes commercialise en 1969 l'autobus O 305, dont l'une des particularités est de proposer un plancher révolutionnaire, car extrêmement bas, et donc tout à fait adapté à un usage urbain. Cette nouvelle série est homologuée en France, et rapidement plusieurs villes de l'hexagone en font l'acquisition : Montpellier en 1972, Brest et Nantes en 1973.

Un accord est signé avec Mercedes en février 1975. Il prévoit le carrossage par Heuliez de tous les autobus urbains de type O 305 vendus en France. Heuliez, en prenant en main cet habillage, calme les ardeurs de quelques élus qui s'émeuvent de voir de nombreuses collectivités acheter un produit allemand, à l'heure où un certain patriotisme est encore la règle pour les marchés publics. Le premier O 305 HLZ est justement mis en service à Nantes en décembre 1975. Mercedes demeure le maître d'œuvre et se charge de la vente, mais n'exclut pas pour autant les commerciaux d'Heuliez qui restent libres de promouvoir ce nouvel autobus.*

Les Mercedes habillés dans les Deux Sèvres confirme rapidement leur supériorité face à la concurrence hexagonale des Berliet, et font de Heuliez le spécialiste français de l'autobus urbain. Patrice Roulois qui prend la succession de Jean Pierre Heuliez à la tête de la Division Car et Bus vend le O 305 HLZ dans une centaine de grandes villes françaises.

DES PROJETS DEVENUS REALITÉ : UNE DIVERSIFICATION ASSUMÉE



Publicité pour Le Car Van
Renault-Heuliez

Des essais, souvent concluants, vont avoir lieu dans d'autres domaines. La R5 car van, illustre parfaitement cet esprit de la fin des années 70. Elle est produite à 450 exemplaires. La R5 turbo est remarquable pour l'époque. Elle est le fruit d'un partenariat serré entre Renault et Heuliez. Elle est commercialisée en 1980.



Autobus Heuliez à Nantes (1).
Etudes de styles de tramway (2) et d'autocar (3)



Peugeot 604 limousine. 120 exemplaires sont vendus. Lors de sa visite à la basilique de Lisieux, le Pape Jean XXIII en a utilisé une.

Ces années-là voient le groupe Heuliez se lancer plus en avant sur le marché des ambulances et des véhicules sanitaires. La gamme des produits va très rapidement se diversifier. Une unité de production, spécifiquement dédiée à cette activité, va voir le jour.



Ambulance surélevée Peugeot 505 - Heuliez



Véhicule funéraire Peugeot 505 - Heuliez

La diversification s'est poursuivie avec la fabrication des utilitaires Simca Talbot VF2, au rythme de 100 par jour (1). 17 800 bases de Rancho



WIND
TALBOT



<https://lautomobileancienne.com/matra-simca-talbot-rancho-1977-1984/>

sont assemblées pour Matra (2). Au salon de Paris de 1980, est exposé un pick-up de loisirs (3) (voir page précédente) sur le thème des sports nautiques. Les années 70 ont révélé un potentiel important. De nombreux projets ont fourmillé. En se donnant des armes industrielles, l'entreprise a franchi un cap. A Cerizay, on peut désormais envisager une autre mutation, celle de la production de voitures particulières.

PUISSANCE ET DÉCLIN : 1980-2010

LES ANNEES 1980-1990 : L'AVENTURE AUTOMOBILE

La dynamique enclenchée depuis les années cinquante est progressivement cassée à la fin des années 70 par le second choc pétrolier qui enferme les économies occidentales dans une longue crise. L'industrie qui s'est largement ouverte aux marchés extérieurs, dont une partie travaille en sous-traitance, cesse de créer des emplois et même, en perd.

Une des explications réside dans les difficultés démographiques. La perte du dynamisme démographique est le fruit de deux facteurs : baisse de la tonicité de la démographie naturelle et la médiocrité du bilan migratoire, auquel s'ajoute un vieillissement.

Le chemin de fer a peu à peu décliné. La liaison Parthenay-Nantes est fermée en 1976, celle de Parthenay-Poitiers en 1980. En 1992, la liaison ferroviaire Saumur-Les Sables via Bressuire est remplacée par un service d'autocars. Cela va avoir pour conséquence la fermeture de la gare de Cerizay. Pourtant, le premier TGV arrive en gare de Niort le 29 juin 1993. On peut désormais rallier Paris en moins de 3 heures. Il en fallait plus de 9 en 1900.

Le réseau routier a lui aussi été considérablement développé et modernisé. C'est une compétence donnée aux départements. La mise en

service de l'A10 en 1981 et l'arrivée de l'A83, à la fin du siècle témoignent que l'enclavement n'est plus qu'un lointain souvenir³⁸.

La population active a connu des bouleversements importants, avec une hausse des actifs et un taux d'activité féminin qui s'est développé. Mais le nombre de chômeurs s'est accru dans le département, passant de 10,2% en 1990 à 11,6% en 1997. Les agriculteurs ne représentent plus que 10,6% des actifs. Le nombre d'actifs dans l'industrie a baissé, parallèlement à une montée dans le tertiaire. C'est à rapprocher de la situation nationale. Et, c'est la fin d'une révolution économique et sociale.

La filière des industries agro-alimentaires demeure importante et représente une vitrine des Deux-Sèvres.

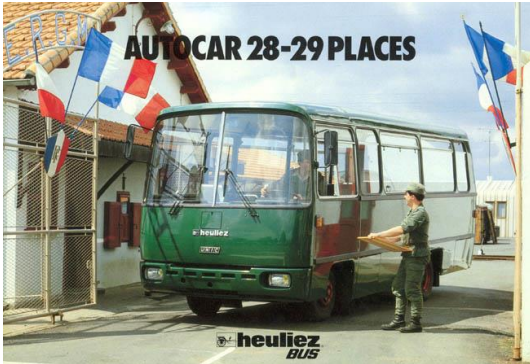
Le département bénéficie pour l'époque, d'un réseau d'entreprises dynamiques qui ont développé leurs activités dans des secteurs spécifiques, atteignant un haut niveau de qualité et des compétences reconnues aussi bien en France qu'à l'étranger. Ce sont les poids lourds de l'économie deux-sévrienne. On peut citer la SOVAM à Parthenay, Libner, la CEE³⁹, la Fiée des logis à Prahecq, la filière bois représentée par Rougier, Tricoire et Célio.

Heuliez, à partir des années 70, connaît une nouvelle étape de son développement. En 1999, le groupe occupe le rang symbolique de 4^e français, derrière PSA, Renault et Matra automobile. Il emploie 2 400 personnes.

Les années 80 sonnent pour Heuliez comme l'ère de la maturité. Dans de nombreux domaines, l'entreprise a grandi. La montée en puissance de la fabrication des autobus urbains conduit inéluctablement à la création d'une nouvelle usine. En 1980, à Rorthais, la société Heuliez Bus voit le jour. Les années suivantes, un accord de partenariat avec Renault Véhicules

³⁸Collectif : *Le vingtième siècle en Deux-Sèvres, op. cit.*

³⁹ Compagnie européenne d'emballage.



A gauche, autocar militaire A 70-12 Fiat Unic produit de 1982 à 1987 et à droite, un Eurobus GX 307 H de 1988

Industriel permet la production d'une nouvelle génération d'autobus⁴⁰. Bientôt, la part de marché des autobus Heuliez sur le marché français va atteindre 20%. En 1985, la présidence de cette entité va être cédée à Christian Chéron.

En 1986, la fabrication des ambulances se déplace à Saint-Laurent sur-Sèvre. Heuliez Vendée se spécialise dans la fabrication des ambulances, véhicules sanitaires et d'incendie. Plus de 20 000 véhicules sont produits, 50% sont exportés. En 1992, cette activité est cédée à la société GIFA.

Une alliance avec le groupe allemand Webasto donne naissance en 1983 à une unité dédiée à la fabrication de toits ouvrants aux Chatelliers-Chateauroux, en Vendée. En 1990, 288 000 toits ouvrants sont produits par Webasto Heuliez. Le groupe de Cerizay se désengage de ce secteur d'activité en 1993 en cédant ses parts à son partenaire.

En 1982, Heuliez prend une participation dans les compresseurs à haute pression Girodon. L'usine est basée à Houilles. Ce sont des compresseurs pour des utilisations militaires et civiles. La société Girodon va devenir une filiale Heuliez, avec à sa tête Jean-Pierre Heuliez. Une usine au Texas, voit même le jour. La société, finalement est revendue en 1989 au groupe allemand Sauer&Sohn.

⁴⁰ Renault entre dans le capital d'Heuliez Bus à hauteur de 49%. La coopération avec Mercedes est arrêtée.

L'aventure automobile peut commencer. Et la Citroën Visa va en être le déclencheur. Au moment de sa sortie, elle est boudée par la clientèle. Les stylistes de chez Heuliez vont proposer des modifications. C'est un réel succès. 9 700 véhicules vont être produits à Cerizay, avec de nombreuses déclinaisons : Tonic, Chrono, mille pistes, découvrable, trophée, mercure, Terre de feu ...

En 1988, Jacques Séguela, publicitaire en vue, va mettre la voiture en scène à travers une compétition entre une Visa GTI et un avion de chasse sur le porte-avion Clemenceau⁴¹.



Visa et Visa II chrono
modifiées par Heuliez pour
Citroën



Parking Heuliez à Cerizay : au premier plan les Visa Trophée, puis une rangée de Citroën CX et Peugeot 504 ambulance, et au fond deux rangées de véhicules militaires.

Renault, en 1981, aborde son programme de remplacement de l'Alpine A310. Un partenariat est noué avec Heuliez qui réalise des maquettes. L'entreprise fabrique ensuite des châssis en série qui sont livrés chez Alpine.

⁴¹ <https://www.youtube.com/watch?v=kaYzmD5XBeA>

Le même partenariat est noué avec Peugeot, pour la 205 Turbo 16. Les caisses sont fabriquées à Cerizay et livrées à Peugeot Talbot Poissy.

Le break BX Citroën va être un best-seller pour l'entreprise. La proposition faite en 1983 va conduire à une production en grande série. Pendant huit ans, de 1985 à 1994, 184 000 véhicules sortent des chaînes. Là aussi, quelques déclinaisons voient le jour.

Pour accompagner cet élan, une chaîne de cataphorèse est créée, permettant au site de se préparer à la mutation vers la production de voitures particulières en série à partir de 1984.



Chaîne de cataphorèse - Heuliez

La limousine Renault 25 est une voiture construite entièrement par Heuliez en 1985. Georges Besse, le patron de Renault prévoit 9 000 exemplaires. Mais, la situation catastrophique de la Régie va mettre fin à cette aventure fin 1986. 830 voitures sont produites.



Renault 25 Limousine

UNE NOUVELLE DIVERSIFICATION

La diversification de l'entreprise est aussi à l'œuvre. La division hélicoptères de l'Aérospatiale amorce en 1980 une collaboration durable pour la refonte de l'aménagement intérieur de la cellule de « l'écureuil » (Quel rapport avec Heuliez ?).

Les années 80 amorce un tournant important dans l'histoire de l'entreprise. Heuliez montre un savoir-faire et des compétences qui lui permettent de s'inscrire comme un carrossier et un constructeur important. Pendant cette décade, Heuliez se fait connaître du plus grand nombre. La reconnaissance désormais est visible. La création de l'aéroport privé Henri Heuliez, en 1980 permet le contact avec les autres dirigeants.

La création du team attelage Citroën-Heuliez en 1984 participe de cet état d'esprit. Ils vont remporter le championnat du centenaire à Windsor, puis obtiennent la 4^{ème} place du champion du monde en 1985 à Sandringham.



WP P88, N°51 de Roger Dorchy, au Mans
<https://delessencedansmesveines.co>

Le sponsoring va se poursuivre à l'intérieur de son champ de compétences. En 1988, l'écurie de courses WM participe aux 24 heures du Mans. Le 11 juin 1988, une WN P88, avec à son bord Roger Dorchy, n° 51 obtient le record du monde de vitesse à 405 km/h, sur la ligne droite des Hunaudières. Le 23 mars 2010, cette voiture est inscrite aux Monuments historiques au titre du patrimoine mobilier ⁴². L'entreprise mène aussi

dans d'autres domaines une politique de mécénat et de soutien, avec l'institut Pasteur, la fondation Garches, l'Assistance Publique.

La décennie 80 va s'achever par la création d'une nouvelle entreprise en 1989. Eurostamp Heuliez ⁴³ est une usine d'emboutissage. Elle doit fournir des pièces de carrosserie et produire jusqu'à un million de berceaux moteurs par an. PSA et Audi font partie des clients. Une implantation au pays basque espagnol permet aussi d'approvisionner Volkswagen et Seat en 1990.

⁴² TROUGNON Claudine (Dir), *Patrimoine mobilier : 10 ans de protection et de restauration en Poitou-Charentes / Patrimoine protégé*, Poitiers, DRAC, décembre 2011.

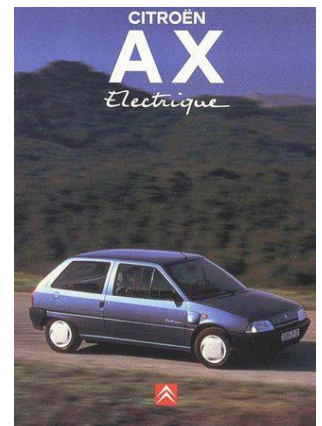
⁴³ Elle est implantée à Villers La Montagne (Lorraine).

Ces années sont aussi marquées par une grave crise économique, touchant le monde entier. Chacun est tenté, afin de protéger son économie, d'imposer des mesures protectionnistes pour sauver l'industrie nationale. Cela va entraîner des répercussions pour le groupe. De nombreux contrats ne vont pas aboutir : avec Daihatsu, Mitsubishi, Subaru, et même Mazda en 1993. Un terrain de 100 hectares a été acheté à Maulévrier pour la création d'une usine nouvelle (est-ce utile ici ?). L'Asie, ne semble pas à ce moment-là, en odeur de sainteté. Et les concurrents d'alors ne seront pas ceux de demain.

LE VIRAGE DE L'ÉLECTRIQUE

Les années 90 conservent le même dynamisme industriel dans le bocage si peu habitué aux coups d'éclat. Et le groupe prend déjà le virage de l'électrique. Plusieurs armes sont alors mises en avant.

Des investissements importants aboutissent à la présentation de la Citela⁴⁴, en collaboration avec Citroën, mais le projet est abandonné en raison de ses batteries au Nickel/ Cadmium. Par ailleurs, cinquante Peugeot 106 et Citroën AX électriques fabriquées par Heuliez sont mises en service à La Rochelle, sur une idée de Michel Crépeau, alors maire. Cette expérimentation va déboucher sur la production en série de 6 500 voitures pour Peugeot. La ligne de production des 106 est inaugurée en 1994 par



Ci-dessus, à gauche, projet Citela Heuliez-Citroën ; au centre, véhicule électrique Cléanova et à droite, Citroën AX électrique

⁴⁴ City Electric Automobile.

Jean Calvet, président de PSA⁴⁵. Un centre technique lui est entièrement consacré à Cerizay. Cet investissement est complété par la création de la société 4E à Saint-Laurent-sur-Sèvre pour produire des moteurs de lève-vitres.

En 2004, la création de la société SVE (Société des véhicules électriques), scelle une collaboration avec Dassault. La « Cleanova » est née. Quarante véhicules sont produits pour La Poste et EDF. C'est un véhicule hybride, avec une autonomie démultipliée.

Cela n'empêche pas l'entreprise de continuer son « cœur » de métier. Un partenariat avec le CSTB de Nantes permet de tester en 1990, le comportement aérodynamique des véhicules à des vitesses supérieures à 300 km/h. La fabrication des berlines BX se poursuit sur les chaînes cerizéennes. En 1996, les break XM sont remplacées par le break Xantia⁴⁶.

L'ouverture d'un centre de style⁴⁷ à Turin en 1992, permet au groupe de se positionner sur le coupé convertible. De cette collaboration, vont naître de nombreux modèles.



Le spider Rafica en 1993 (1) et La Lamborghini Pregunta (2) assemblées à Cerizay

⁴⁵ Au final, il est produit 690 AX, 3 540 Saxo et 2 270 exemplaires de la 106. En 2000, Peugeot abandonne le projet de voitures électriques, malgré l'expérience acquise.

⁴⁶ 147 829 exemplaires sont produits.

⁴⁷ Avec la collaboration du designer auto Marc Deschamps.

D'autres modèles suivront. Avec cette technologie, Heuliez témoigne d'un savoir-faire dans la fabrication des toits rétractables. En 2000, l'entreprise démarre la fabrication en série du toit pour la Peugeot 206. Le véhicule est réalisé dans sa totalité à Mulhouse. Heuliez se contente de livrer le module complet du toit et le coffre.



A gauche, la Peugeot 206 et à droite l'Opel Tигра twin top, aux toits rétractables Heuliez

En 2004, le constructeur Opel confie à Heuliez la production de l'Opel Tигра twin top. Élue cabriolet de l'année, elle est construite à 90 000 exemplaires.

D'autres marchés de « niche » voient le jour. Un partenariat entre Matra et Heuliez, en 1998, permet la création de 1 000 taxis pour la Malaisie. Ces véhicules fonctionnent entièrement au gaz. Ils sont destinés à la région de Kuala Lumpur.



Peugeot 607 Paladine (contraction de Palace et Limousine)
assemblée à Cerizay.

Une réflexion est aussi engagée par France Design pour le compte de Peugeot, pour la réalisation de limousines de luxe. La « Prométhée » et la « Paladine » sont créées. Mais le succès n'est pas au rendez-vous.

Il faut attendre le 16 mai 2007, pour que la « Paladine » fasse ses premiers pas, sur la montée des champs Élysées, avec le président Sarkozy à son bord.

Depuis une décennie, la consécration est au rendez-vous. Un nouveau siège a été inauguré en 1993, en présence de Jean-Pierre Raffarin, président de la Région Poitou-Charentes. Les hommes politiques⁴⁸ et les capitaines d'industries défilent à Cerizay.



Nouveau siège de la société à Cerizay. 1993



Le Président de la République Jacques Chirac à Cerizay avec Gérard Quéveau en 1996

Jacques Calvet, président de Peugeot, visite l'entreprise en 1993. Le président de la République, Jacques Chirac, en janvier 1996, fait le tour des installations et déjeune avec les employés.

Les années 2000 marquent le début des turbulences. Des partenaires historiques quittent le navire. Peugeot, donneur d'ordres, cesse toute collaboration. Dassault suit le même chemin en 2006. Le dynamisme de l'entreprise n'est pas remis en cause. Les projets fleurissent. On réfléchit au remplacement de l'Opel Tigra. Mais l'Opel Astra sera produite à Anvers. On réalise la berline 4 portes découvrable, la 407 macarena.

Des accords sont signés à l'étranger. De nombreux constructeurs font appel à l'entreprise pour l'étude de leurs projets. Le spécialiste américain du cabriolet toile ASC veut développer le système « Retractable » aux États-Unis. En 2007, un contrat est signé avec le constructeur chinois Chery pour les mêmes objectifs. D'autres études et maquettes sont faites avec les designers de Kia et Hyundai.

⁴⁸ François Mitterrand se rend à Cerizay en 1983.

Une nouvelle génération de dirigeants est aussi présente. Elle est, notamment représentée par Paul Rivault, de 2000 à 2004, et Paul Quéveau, qui prend en 2003, la présidence du directoire.

L'entreprise en 2008 a même un nouveau projet de voiture électrique. C'est l'ultime bouée de sauvetage. La « Friendly », est un véhicule trois places. D'autres prototypes vont suivre. Une filiale Heuliez électrique est créée. Cela ressemble au projet de la dernière chance.



Publicité pour le Friendly
<http://leroux.andre.free.fr/h3n2.htm>

LA DESCENTE AUX ENFERS

En mai 2006, pour faire face aux ventes décevantes du cabriolet Tigra, un plan social s'impose pour assurer la pérennité de l'entreprise. Les derniers cabriolets Opel quittent les chaînes de Heuliez à la fin de l'été 2009. Le constructeur allemand ne confie plus d'autres productions à Heuliez⁴⁹.

Si l'entreprise fait partie des poids lourds de l'économie locale, et semble à ce titre indéboulonnable, au niveau international, elle n'est qu'un élément parmi d'autres, soumis aux règles impitoyables de la concurrence, dans la myriade des sous-traitants qui gravitent autour de l'industrie automobile. Et en 2008-2009, dans un contexte de crise financière, les grands noms de l'industrie vont annoncer des plans de licenciements massifs.

⁴⁹ Depuis 2004, le groupe Heuliez a assemblé plus de 86 000 Opel Tigra Twintop.

Les atouts que présente sa taille moyenne, à savoir sa forte réactivité et sa capacité à innover, en raison des circuits courts de décisions, ne sont plus suffisants dans l'économie mondiale du XXI^e siècle. Pour une entreprise comme Heuliez, qui ne s'est jusqu'à présent jamais appuyée sur une automobile portant sa marque, la bataille pour survivre est permanente.

Outre la production de l'Opel Tigra Twintop, Heuliez demeure le fournisseur régulier de nombreux autres constructeurs : structures de banquette arrière de Range Rover et de Renault Modus, assises de sièges avant pour Ford, sous-ensembles de carrosserie pour la Citroën C6...

Heuliez poursuit malgré tout le développement de projets⁵⁰ pour les constructeurs français Renault et PSA. Son bureau d'études tourne à plein régime, avec notamment l'étude de la Mégane III Coupé Convertible et de la Peugeot 308 RCZ. Mais les unités de production fonctionnent mal ou pire.

Bien que la qualité du travail réalisé à Cerizay soit excellente, les grands donneurs d'ordres préfèrent désormais faire tourner leurs propres usines ou confier leurs productions plus confidentielles à d'autres sous-traitants étrangers. La solidarité entre entreprises françaises a été dépassée par d'autres préoccupations, principalement financières.

Malgré le dynamisme indéniable des dirigeants d'Heuliez et la recherche inlassable de nouveaux partenaires, le tribunal de commerce de Bressuire déclenche une procédure de sauvegarde en octobre 2007⁵¹.



La recherche d'un nouveau partenaire aboutissait en juin 2008 à un accord avec groupe indien Argentum Motors. Ajay Singh devient alors le PDG du groupe Henri Heuliez⁵². Au mondial de l'Automobile, Heuliez Argentum expose quatre véhicules électriques⁵³.

Ajay Singh PDG du groupe Henri Heuliez en 2008

⁵⁰ L'entreprise est classée trentième déposant français de brevets par l'INPI en 2006.

⁵¹ En avril 2008, la procédure de sauvegarde est prolongée jusqu'en juillet

⁵² Le 25 septembre 2008, Gérard Quéveau quitte le groupe et prend sa retraite.

⁵³ Luc Chatel, secrétaire d'Etat à l'industrie s'est rendu à Cerizay, fin septembre pour découvrir ces prototypes.

Mais la tornade « financière » va emporter le groupe. Les capitaux promis par Argentum ne vont pas arriver. La banque indienne refuse tout transfert de fond.



Heuliez Will électrique. 2008.



**Tricycle électrique Pelican
Heuliez. 2008.**

Un fonds d'investissement, Demeter Partners, s'intéresse au dossier en Janvier 2009. Il prévoit de recapitaliser l'entreprise à hauteur de 45 millions d'euros. Il a besoin de partenaires dont le Fonds stratégique d'investissement⁵⁴. Mais le dossier présenté par Gérard et Paul Quéveau n'en obtient pas l'accord.

Le dépôt de bilan d'Heuliez est prononcé le 13 avril 2009, associé à une période d'observation et de poursuite des activités jusqu'au 30 juin 2009, le temps de trouver un autre repreneur. Un plan social touche environ 400 salariés sur les 1 200 que compte encore l'entreprise.

A la même époque, de nombreux autres carrossiers européens ont aussi connu d'importants difficultés ou ont été rachetés. Karmann en Allemagne a été repris par Volkswagen. Bertone en Italie est absorbé par Maserati. Pininfarina va être intégré dans le groupe Indien Mahindra.

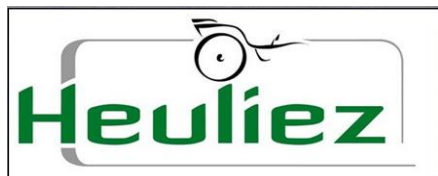
Le tribunal de commerce de Niort accorde ensuite plusieurs reprises d'activités. En juillet 2009, c'est le groupe Bernard Krief consulting⁵⁵ de Louis Petiet, qui est désigné comme repreneur. Là encore, les engagements ne seront pas tenus. Un autre repreneur se fait alors connaître, Alphan Manas⁵⁶.

⁵⁴ Créé en janvier 2009, par le gouvernement Fillion. Son directeur général est Gilles Michel, ancien DGI de PSA.

⁵⁵ BKC.

⁵⁶ Homme d'affaires turc.

En 2010, l'entreprise va être scindée en deux. Le groupe Baelen Gaillard industries va reprendre la marque et son activité. La partie « électrique » est confiée à un consortium allemand, le groupe Kohl, la société Con-Energy, et la Région Poitou-Charentes, dirigée par Ségolène Royal.



Heuliez présente en juillet 2011 son nouveau visage par l'intermédiaire d'un site internet complètement repensé. Le nouveau logo reprend la couleur verte bien connue, avec le dessin stylisé d'une carrieole, emblème de la marque

La fin de Heuliez a été vécue comme un véritable traumatisme par la ville de Cerizay et ses habitants. Une entreprise centenaire s'est éteinte sous les bourrasques de la mondialisation et les Unes de la presse nationale et spécialisée rendent bien compte du désastre : « une longue descente aux enfers », « un échec français », « un scandale français », une « sortie de route » (voir ci-dessous)

Heuliez: une longue descente aux enfers

Depuis 6 ans, Heuliez vit au rythme des projets de reprise plus ou moins sérieux et des sauvetages soutenus par les politiques. À l'heure où l'équipementier automobile essuie sa 3ème faillite, retour sur les principaux rebondissements des difficultés d'Heuliez.

LEXPRESS.fr publié le 11 avril 2013

Heuliez placé en liquidation, anatomie d'un échec français

La liquidation de l'équipementier a été prononcée, lundi. Un épilogue qui montre les limites du volontarisme politique.

Lemonde.fr publié le 30 septembre 2013

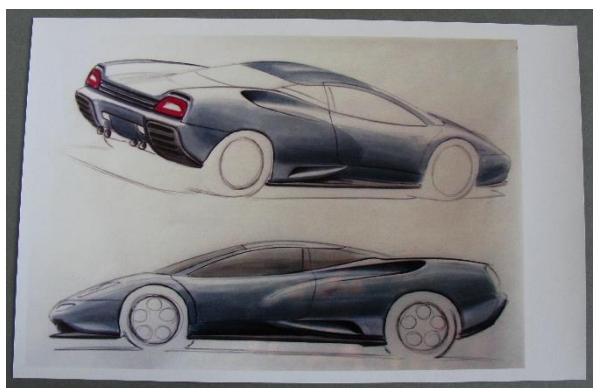
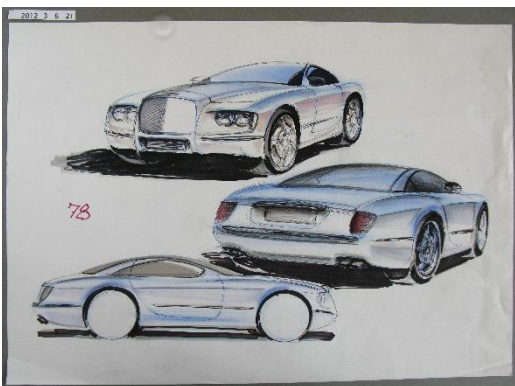
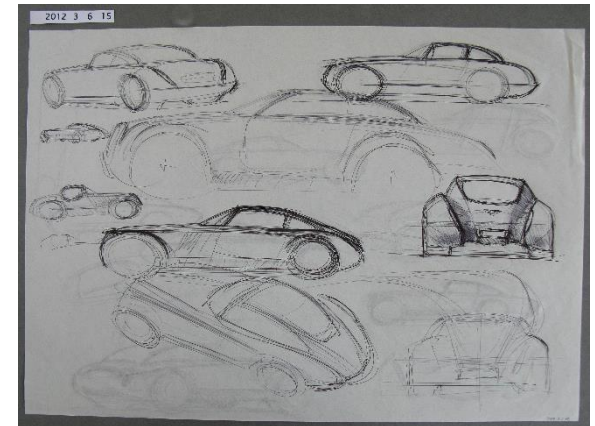
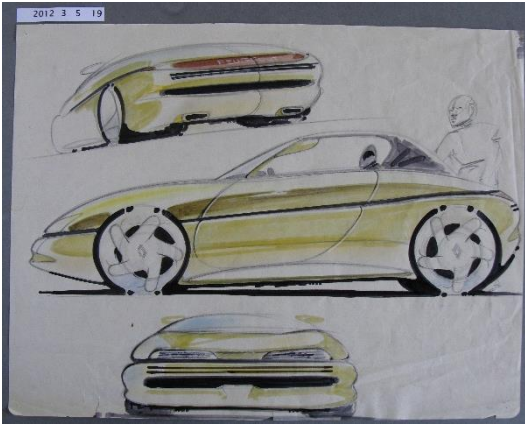
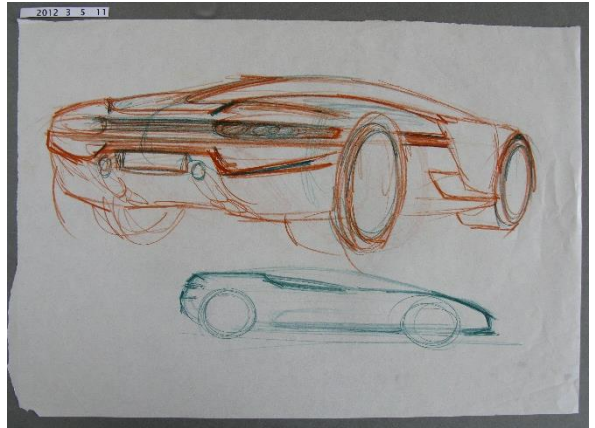
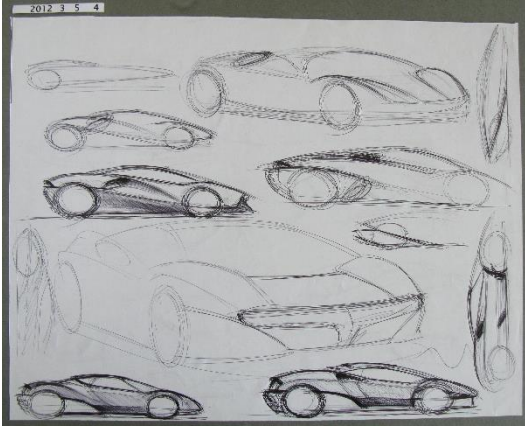
Heuliez, un scandale français

Rarement une entreprise aura suscité autant d'effets d'annonce et de faux espoirs. Mélange des genres entre politique et entreprise, repreneurs fantômes, projet douteux de véhicule électrique... Le sauvetage d'Heuliez tourne au scandale.

L'Usine nouvelle, 9 mars 2010

Heuliez : sortie de route

Ecoreseau.fr publié le 30 janvier 2014



De haut en bas et de gauche à droite

2012.3.5.4 : esquisses de France Design pour Peugeot Sport – entre 1990 et 1999,

2012.3.5.11 : esquisses de France Design pour Peugeot Sport – entre 1990 et 1999,

2012.3.5.19 : esquisses de France Design pour Peugeot Sport – entre 1990 et 1999 [repère ; voiture vert-jaune],

2012.3.6.15 : esquisses de France Design pour le projet Bentley – entre 1990 et 1999,

2012.3.6.21 : esquisses de France Design pour le projet Bentley – entre 1990 et 1999,

2012.3.5.31 : esquisses de France Design pour Peugeot Sport – entre 1990 et 1999.