

HEULIEZ

Du salon automobile au musée

Texte complet



Ce document n'est que le texte à imprimer, sans aucune image, d'une publication richement illustrée et commentée. Pour retrouver le contenu de ce document dans son contexte d'origine, cliquez sur le lien suivant :

<http://alienor.org/publications/heuliez/>

Préemption pour Heuliez

« Préemption au nom de l'État pour les musées de Châtelleraut ! »

Six fois ces mots ont retenti le 7 juillet 2012 dans la salle des ventes installée à l'intérieur de l'enceinte du circuit des 24 Heures du Mans à l'occasion de la manifestation « Le Mans classique ». Six fois la salle s'est agitée : surprise pour le commissaire-priseur, joie pour les représentants de la firme Heuliez, déception pour les collectionneurs qui pensaient avoir acquis l'objet convoité...

Que signifient ces termes ? Que se passe-t-il au cours de ces enchères qui ont enrichi la collection du musée Auto Moto Vélo de six véhicules dont 4 maquettes et prototypes de la firme deux-sévrienne Heuliez ?

Remontons quelques semaines auparavant.

Confronté à des difficultés, le carrossier et constructeur automobile Heuliez décide de se séparer d'une partie de sa collection. En effet, le groupe industriel a conservé la plupart de ses prototypes et concept-cars dans des ateliers vides. Plus de 80 véhicules ainsi que des maquettes et un fonds documentaire (dessins aquarellés des stylistes de la société, photographies...) constituent une collection exceptionnelle représentative de l'histoire et l'activité de la firme de Cerizay. Au début des années 2000, l'idée de créer un « conservatoire » ouvert au public est d'ailleurs étudiée mais le projet n'aboutit pas. En juillet 2012, ce sont 41 de ces véhicules et maquettes qui sont proposés aux enchères.

L'intérêt exceptionnel de cette collection pour l'histoire du patrimoine industriel français mobilise les partenaires publics afin de sauver une partie de cet héritage symbole de l'évolution de l'automobile française et de ses savoir-faire. Dans la région Poitou-Charentes, le musée Auto Moto Vélo géré par la

Communauté d'Agglomération du Pays châtelleraudais (C.A.P.C.), labellisé « Musée de France » et dont le projet est de préserver les savoir-faire industriels régionaux est pressenti comme lieu d'affectation pour les futures acquisitions qui, alors, deviendraient inaliénables et imprescriptibles. Représentants de l'État, de la Région Poitou-Charentes, du Conseil général de La Vienne et de la CAPC se concertent et décident d'établir une liste de lots à acquérir en fonction du projet scientifique du musée et du budget mobilisable pour cette opération de sauvetage. Deux procédures exceptionnelles sont activées :

Le recours au Fonds National du Patrimoine qui intervient pour subventionner les acquisitions par les « musées de France » des « Trésors nationaux » et qui finance cette opération à hauteur de 50% (les 50% restant étant financés par la Région Poitou-Charentes, le Conseil général de la Vienne et la C.A.P.C.) ; le droit de préemption, procédure permettant à la collectivité publique de se substituer au dernier enchérisseur sans entrer dans le jeu des enchères. Cette forme d'acquisition est activée lorsque le bien revêt un intérêt majeur pour la collection.

Cette mobilisation a permis d'enrichir les collections du musée Auto Moto Vélo de six véhicules : quatre maquettes de salon, une maquette de soufflerie et une automobile à énergie électrique de 1941.

Depuis, malgré ces ventes et différents plans de relance, Heuliez a dû mettre fin à son activité de carrossier automobile le 31 octobre 2013. La mémoire de son savoir-faire est présentée au musée Auto Moto Vélo dans un espace qui lui est dédié.

Quatre maquettes de salon

Les salons constituent le temps médiatique incontournable pour dévoiler le potentiel créatif de la recherche automobile et ce depuis la fin du XIX^e siècle, la première exposition en France se déroulant au Jardin des Tuileries en 1898.

Entre expérimentation et imaginaire, le salon est chargé de prédire l'avenir de l'automobile. La presse y décrit et analyse les contours d'une époque, les enjeux du marché comme les prouesses technologiques. C'est avec un autocar de luxe aux lignes élégantes qu'Heuliez se fait remarquer au Grand Palais lors du premier salon automobile d'après-guerre en 1949. Par la suite, Heuliez, grâce aux travaux de son bureau d'études, la Division des Études automobiles, puis à ceux de ces centres de design, présente régulièrement des projets, maquettes, prototypes et concept-cars, dans les différents salons automobiles.

L'Atlantic – Stars & Stripes, premier concept-car de France Design

En 1978, la Division des Études automobiles d'Heuliez déménage au Pin et devient le centre d'études et de recherches et bureau de style pour la firme. En 1985, elle change de dénomination et devient France Design Henri Heuliez. En 1986, France Design entre dans la course à l'expérimentation en présentant au Salon Automobile de Paris son premier concept-car : Heuliez Atlantic – Stars & Stripes (maquette sur roues ne possédant ni mécanique ni direction).

L'objectif est de sortir des lignes conventionnelles pour séduire un public jeune par une approche ludique et sportive du concept automobile. France Design propose ainsi aux constructeurs automobiles des produits dérivés de la série qui leur manquent et permettant au public, en particulier jeune, de s'identifier à tel ou tel produit phare. Le coupé Atlantic est une proposition élégante et séduisante de coupé deux places susceptible d'être réalisé sur une base de voiture de gamme moyenne inférieure. En fait, sans le dire explicitement, c'est à la Peugeot 205 que les stylistes de France Design ont songé, puisqu'ils ont

donné au coupé Atlantic l'empattement de 2,42 m de ce véhicule de série. La clientèle visée est celle des jeunes qui rêvent d'une voiture de sport ludique et anti-conformiste mais qui ne peuvent se payer le luxe d'une Porsche ou d'une Alpine. L'accueil reçu par Atlantic est à la hauteur de l'attente du public, et le concept-car fait la Une du numéro spécial Salon de l'Auto-Journal. L'année suivante, en 1987, pour renouveler la proposition, le coupé Atlantic est transformé en spider par suppression du toit. Il est ensuite renommé "Stars & Stripes", et refait une tournée des salons européens sur le stand Heuliez. Il est enfin repeint en jaune et badgé à l'image de Renault pour représenter le carrossier à l'inauguration d'un site de style installé à Colombes en 1990.

La Raffica, premier concept-car d'Heuliez Torino

À partir de 1990, dans le cadre de son développement international, France Design crée un nouveau centre de style : Heuliez Torino implanté à Turin, capitale du style automobile, et dirigé par Marc Deschamps à l'origine du style de nombreuses carrosseries de véhicules de grande série essentiellement pour Citroën. Avec son équipe, il dévoile le concept-car Raffica (Rafale en italien) étudié et réalisé en moins de deux mois pour une présentation au Salon de Paris en octobre 1992 démontrant sa capacité à répondre avec rapidité et innovation à une commande. Cette maquette de salon sans mécanique ni direction est présentée sous une flamboyante couleur orange et possède un bel intérieur en cuir gris. Elle sert surtout à démontrer le principe du toit escamotable, qui permet en quelques secondes de passer d'un élégant coupé à un cabriolet, par simple escamotage du toit rigide dans le coffre. Le spider Raffica réapparaît au Salon de Genève de 1993 avec un changement de couleur (bleu Heuliez) et un avant raccourci. Les recherches se poursuivent quant au principe d'escamotage du toit, ce dernier est scindé en deux éléments articulés avec la lunette arrière venant se loger derrière les sièges avant. Témoignage de la création du concept moderne de coupé-cabriolet par le carrossier Heuliez, Raffica préfigure la présentation en 1998 du concept-car 20cœur, réalisé par Heuliez en vue d'annoncer la commercialisation prochaine de la Peugeot 206 CC.

Le Scarabée d'Or, maquette d'étude pour Citroën

Au salon de Genève en mars 1990, Heuliez présente un concept-car, le Citroën Scarabée d'Or. Ce prototype est une maquette d'étude supposée recevoir une mécanique de BX GTI 4x4. Reprenant le nom d'une des autochenilles de la Croisière Noire Citroën en 1922 et s'inspirant de l'image d'aventure, de liberté et de voyage véhiculée par des expéditions africaines des années 1920, le Scarabée d'Or 1990 propose un micro 4x4 à habitabilité modulable. En version de base, sa carrosserie découverte se décline en deux places de front, mais un coffre arrière peut se déployer, qui offre deux autres places d'appoint. Ouvert sur la nature, ses flancs ajourés permettent d'appréhender le terrain tout en servant de protections latérales. L'intérieur est très soigné, les sièges recevant des couvre-sièges brodés aux symboles d'Heuliez (la carriole) et du scarabée ailé (symbole du soleil levant dans la religion des anciens Égyptiens).

Pour l'anecdote, lors de sa présentation au Salon de Genève, le producteur Eddy Barclay tombe amoureux de l'engin et signe un chèque, en blanc évidemment, pour tenter de s'en porter acquéreur mais en vain, Heuliez se refusant à motoriser l'engin sans l'accord du constructeur, qui ne vint jamais !

Le Scarabée d'Or reste toutefois emblématique de l'incroyable créativité du bureau d'étude Heuliez.

La Peugeot 407 Macarena, dernier prototype de France Design

Jusqu'en 2005, aucun constructeur au monde ne s'est aventuré à imaginer adapter le principe du toit rigide escamotable à une berline quatre portes. Avec le phaéton Peugeot 407 Macarena, Heuliez est le premier constructeur au monde à proposer une berline à toit rigide escamotable, transformable en cabriolet intégral, qui de surcroît présente l'innovation ultime d'être intégralement vitrée en position fermée. Lors de l'ouverture du toit, la voûte vitrée de la Macarena se scinde en trois panneaux distincts qui glissent vers l'arrière en se superposant sur la lunette arrière avant de basculer dans les profondeurs du coffre. Les deux arches longitudinales de toit se plient alors sur elles-mêmes vers l'intérieur, avant de s'escamoter perpendiculairement dans le coffre. En position fermée, chaque panneau vitré du toit peut se comporter comme un toit ouvrant classique. En position ouverte, aucun obstacle ne s'offre au regard périphérique des passagers de ce véhicule de grand luxe. C'est cette cinématique complexe rappelant la gestuelle dansée sur un succès planétaire qui aurait donné son « petit nom » à la Macarena lors d'une séance d'essai. Enfin, pour assurer une parfaite rigidité de la plate-forme, celle-ci est renforcée dans les soubassements, et reçoit une paroi derrière les sièges avant.

Profitant de cette paroi, habillée de bois et de cuir beige clair, un aménagement luxueux permet de disposer de la climatisation, d'un ordinateur de bord et de deux écrans plasma pour le bien être des passagers.

Présentée sur le stand du carrossier en mars 2006 au Salon de Genève, la Macarena suscite une déferlante d'éloges de la part de la presse et du public. Les propos des magazines automobiles sont dithyrambiques sur l'audace de ce concept-car, qui malheureusement ne voit pas le jour car trop cher.

Heuliez, style et innovation

Heuliez, le style avant tout

La vocation du carrossier Heuliez prend une nouvelle orientation dans les années 1970 par la création d'un bureau de style, la Division des Études automobiles qui devient ensuite France Design. L'image d'une époque se dessine alors sous l'encre des designers chargés d'anticiper les évolutions technologiques et formelles de l'automobile.

Heuliez se fait alors remarquer dans la recherche de concept d'architecture novateur comme avec le Taxi H4 présenté au salon de 1972.

Constatant en premier lieu l'absence de véhicules spécifiques en France permettant de repérer les taxis, les designers d'Heuliez s'emploient à lui créer une identité à l'instar des taxis londoniens. L'allure générale correspond ainsi à une approche ludique en phase avec l'air du temps, celui d'une petite musique pop. Pour répondre à un mode de transport urbain, l'aspect compact est retenu avec un toit entièrement transparent qui permet d'apprécier le paysage. Il s'agit enfin de créer un habitacle modulable avec, à l'avant, un espace strapontin qui, laissé libre, peut recevoir des bagages supplémentaires. Modulable, ouvert sur le paysage, les designers ont recherché une image correspondante à une époque mais ont également anticipé du point de vue de l'aménagement intérieur ce que le monospace formalisera quelques vingt années plus tard. Hier, couronné par le grand prix 1972 de l'Art et de l'Industrie automobiles, aujourd'hui inscrit à l'inventaire des monuments historiques (2013), le taxi H4 est emblématique de la capacité créatrice de la société Heuliez.

La particularité du bureau de style d'Heuliez réside dans la collaboration avec les constructeurs, s'adaptant ainsi pour chaque nouveau projet à l'image de la marque en question. Au départ de ces collaborations : le

dessin. Les stylistes présentent en effet les premiers projets par le biais de croquis, gouaches, maquettes 1/5ème.

La société Heuliez ne tarde pas à se doter de moyens supplémentaires pour la réalisation de maquettes à l'échelle 1, indispensables pour conforter ses liens avec les constructeurs. La création d'un véritable centre de design en 1978 à l'extérieur du site industriel, France Design, poursuit le chemin engagé dans le style automobile. L'Atlantic – Stars & Stripes, la Raffica, le Scarabée d'Or et la Macarena sont représentatifs de la recherche de styles nouveaux en proposant pour des marques comme Renault, Peugeot ou Citroën des dessins de carrosseries novatrices en leur temps.

Expérimentation et innovation : les toits ouvrants

Depuis le procédé de caoutchoutage des roues mis au point par Louis Heuliez en 1923 et à l'origine du premier succès de la société, les innovations de l'entreprise l'ont inscrite dans l'expérimentation. Retenons par exemple : les dossiers inclinables de l'autocar de luxe présenté au salon de 1949, les véhicules publicitaires des années 1950 laissant libre cours à l'imagination des stylistes, ou encore les recherches de transparence du Taxi H4 avec l'utilisation du plexiglas. Ces expériences nécessitent une adaptabilité technique importante. L'entreprise Heuliez met ses compétences au service de l'exigence de renouvellement de la société.

Cette course à la modernité se signale par le dépôt de nombreux brevets, plus particulièrement dans un domaine qui fait d'Heuliez un pionnier : les toits rétractables. Dès 1992, Heuliez Torino présente avec la Raffica un spider à toit rigide escamotable dans le coffre.

Le bureau du style d'Heuliez réfléchit depuis 1996 au principe de cabriolet à toit dur qu'il présente à la direction de Peugeot en 1998. Le concept-car 20 cœur, à l'origine de la 206 CC, est une réussite qui suscite l'engouement du public et de la presse lors de sa présentation au Salon de Genève en 1998. Dès lors les recherches se poursuivent, Heuliez assurant un rôle d'expertise pour les constructeurs se lançant dans la fabrication de toits rétractables. L'épanouissement de ces réflexions voit le jour avec la 407 Macarena, première berline quatre portes découvrable à toit dur. Jean-Marc Guillez à la tête du bureau de style et à l'origine de ces concepts engage l'entreprise dans le dépôt de près de sept cent cinquante brevets internationaux. Heuliez continue d'élaborer des concept-car remarquables pour la cinématique du toit et est alors sollicité par Opel pour l'étude et la construction de la Tigra Twin Top.

Heuliez dans la course : une maquette de soufflerie, la WR SP2.

Le groupe Henri Heuliez a très tôt mené une politique de mécénat sportif, scientifique et culturel. Dans le domaine automobile, il a notamment soutenu l'écurie de course d'endurance WM du nom du tandem Welter-Meunier, tous deux ingénieurs et stylistes chez Peugeot. En 1988, une WM aux couleurs Heuliez atteint 405 km/h dans la ligne droite des Hunaudières au Mans et établit ainsi un record mondial. En 1989, l'écurie WM est dissoute. Gérard Welter, qui veut continuer l'aventure, s'associe à Vincent Soullignac pour monter WR, Welter Racing qui reçoit à son tour le soutien d'Heuliez. Avec la WR SP2, le but visé est d'aider à préparer les jeunes pilotes à la compétition. En matière d'endurance, comme cela est le cas aux 24 Heures du Mans, aucune base automobile n'existe alors pour permettre aux pilotes de demain de faire leur armes, ni même d'assurer des compétitions pouvant amener à des sélections. Partant de cet axiome qu'aucune voiture abordable et fiable n'est présente sur le marché, Welter et Soullignac conçoivent la WR SP2 en collaboration avec les ingénieurs et stylistes de Heuliez. L'étude menée définit une barquette fluide et moderne, pouvant accueillir un moteur à quatre cylindres multisoupapes turbocompressé, sans qu'il soit spécifié de marque de moteur précise, afin que chaque écurie ou pilote

puisse se fournir chez le motoriste de son choix. La coque est en stratifié verre-polyester, et ne comporte pas de pare-brise afin de réduire le coût de fabrication. Le dessin de la carrosserie évoque, et c'est logique, le style de la Peugeot 905 due aux mêmes créateurs. Il a été calculé que la fabrication de la WR doit revenir à 1,5 millions de francs l'unité.

De ce projet présenté officiellement à la direction de la Fédération Française du Sport Automobile en 1990, il ne reste que deux maquettes, dont celle acquise par les musées de Châtellerault qui servit aux essais à la soufflerie Jules Verne de Nantes. Elle dispose de quatre roues équipées de leurs pneumatiques compétition, mais est dépourvue de direction et de volant.

Une « ancêtre » électrique, la Peugeot VLV de 1941

Dans la collection rassemblée par Henri Heuliez figurait une Peugeot VLV électrique de 1941. La rareté de ce modèle et le développement d'un espace consacré aux véhicules électriques terrestres au sein du musée auto Moto Vélo ont motivé son acquisition.

Pendant la seconde guerre mondiale, le rationnement de l'essence incite à rechercher des sources d'énergie de remplacement. En 1941, une dizaine de petites entreprises se lancent dans la fabrication de voiturettes, ou petits utilitaires, animés par un moteur électrique. Peugeot est le seul grand constructeur à s'intéresser à ce mode de propulsion et annonce le 1^{er} mai 1941 la sortie de sa VLV pour *Voiture Légère de Ville*. Les usines de Sochaux étant sous le joug de l'occupant allemand, ce modèle est construit en région parisienne, de juin 1941 à février 1945. Il n'est produit qu'à 377 exemplaires dont celui-ci qui porte le numéro 32 et est donc un des premiers assemblés en 1941. Peugeot entend répondre à la demande de moyens de transports de ceux dont le véhicule a été réquisitionné ou ne peut rouler faute de carburant rationné et fort cher. Conçu comme un cyclecar sous la forme d'un mini cabriolet à deux places décalées, avec une voie large à l'avant et une voie étroite à l'arrière, la VLV fonctionne à l'électricité au moyen de batteries stockées dans le coffre avant, et d'un moteur électrique sans différentiel qui agit sur les roues arrière. La VLV ne pèse que 350 kg (dont 160 de batteries). Placé entre les roues arrière, le moteur électrique Safi, d'une puissance maxi de 3,3 cv à 2 250 t/mn, est alimenté par 4 batteries de 12 volts qui offrent une autonomie de 75 à 80 km. La vitesse maximale est de 36 Km/h. La voie arrière étroite dispense de l'emploi d'un différentiel. Destinée, comme son nom l'indique, à un usage urbain, la VLV est plus particulièrement utilisée par les postiers ou le corps médical.

Heuliez dans les collections de Bressuire

Jusqu'à très récemment, l'entreprise Heuliez a joué un rôle économique important dans le bocage, autour des villes de Cerizay et de Bressuire, par le grand nombre de salariés employés, et de sous-traitants sollicités, et par la diversité de ses productions (véhicules de tourisme, utilitaires, de luxe...). Lors de la vente du 7 octobre 2012 qui s'est tenue dans l'enceinte de l'usine de Cerizay, le musée de Bressuire a fait l'acquisition de deux maquettes, d'une gouache et d'une centaine d'esquisses réalisées dans les bureaux de France Design. Ces objets sont des exemples parlants de l'esprit du temps, des savoir-faire de l'entreprise et présentent d'une manière tout à fait intéressante les étapes d'élaboration d'un produit sophistiqué qui fait appel au talent, à l'imagination et à l'innovation technique. Les projets abordés montrent aussi la variété des produits et l'ouverture à l'international de l'entreprise.

Deux maquettes

Les maquettes sont celles d'un véhicule sanitaire destiné au SAMU (projet de fin d'études de Frédéric Leclerre, designer chez Heuliez, 2000) et d'une Peugeot 605 rallongée. La gouache due à l'équipe d'Yves Dubernard, responsable du bureau de style du carrossier entre 1971 et 1984, appartient à une étude menée à la demande de Citroën (vers 1983-1985) qui envisageait de proposer un coupé BX alors que la production des breaks par Heuliez venait d'être décidée.

Le projet Bentley

Les esquisses font découvrir les débuts du projet « Bentley » qui consistait à construire plusieurs carrosseries spéciales dont un coupé convertible sur châssis Bentley, pour le Sultan de Brunei (1998-1999).

La Pregunta

Plus proche de nous géographiquement, des croquis de l'équipe de Marc Deschamps (Heuliez Torino) montrent les tâtonnements et les questionnements lors de la genèse du projet de speedster Pregunta (années 1995-1996). Heuliez avait imaginé ce concept-car pour marquer le cinquantième anniversaire de sa présence au Mondial de l'automobile. Et, inspirée du monde aéronautique et dotée d'un groupe motopropulseur V12 de Lamborghini, cette création a largement retenu l'attention des visiteurs.

Crédits et bibliographie

Conseil scientifique et textes :

Sophie Brégeaud Romand, conservatrice des musées de Châtelleraut.

Textes :

Sandra Mellot, adjointe à la conservatrice des musées de Châtelleraut.

Jérôme Levitsky, responsable du musée de Bressuire.

Conception graphique et intégration :

Grégory Legeais : Alienor.org, Conseil des Musées.

Développement :

Christophe Alloncle : Alienor.org, Conseil des Musées.

Les musées de Châtelleraut remercient :

La société Heuliez pour l'accès à ses archives,

Le Musée de Bressuire pour le prêt de sa collection de dessins Heuliez, le Musée des Cordeliers de Saint-Jean-d'Angély et le Musée des 24 Heures – Circuit de la Sarthe pour l'accès à leurs collections concernant les expéditions africaines, l'association Deux-Sèvres Auto Mémoire, son président M Dabin, et tous les

bénévoles de cette association ainsi que Jean-Marc Guillez, styliste, pour leur soutien passionné et leur diffusion de la mémoire de l'entreprise, Dominique Pagneux, historien automobile et commissaire-priseur et M Ligner, son collaborateur, pour l'intérêt porté à ce projet, Et tous ceux, collectionneurs, passionnés...qui les ont soutenus.

Leurs remerciements s'adressent également aux partenaires financiers, DRAC- Fonds national du patrimoine, Conseil Régional du Poitou-Charentes, Conseil Général de la Vienne ainsi qu'à l'ensemble de l'équipe des musées, aux agents techniques de la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais, à l'espace Raseteau pour la mise en œuvre d'un espace dédié à cette acquisition au sein du musée.

Alienor.org, Conseil des musées remercie :

Delphine Etchélique : directrice du musée de Saint-Jean-d'Angély.

Bibliographie indicative

Yves Dubernard, Heuliez, Carrossier et constructeur : un siècle d'histoire, E.T.A.I., 2012