

L'Industrie Automobile Française

1970 Politique des usines à la campagne Georges POMPIDOU président de la République *Capitaine d'industrie* et les ministres Xavier ORTOLI – Jean CHARBONNEL – Georges CHAVANNES
Les entrepreneurs créent des usines et de l'emploi par passion. Les sous-traitants travaillaient en confiance avec les Grands Groupes.

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

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

Renault VI acheté par VOLVO en 2000

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

1990 La Mondialisation accélère les délocalisations et le Chômage augmente.

Les Grands Groupes Français ordonnent à leurs sous-traitants de les suivre à l'Etranger

dans des pays à bas coût social. C'est le début de la MONDIALISATION sauvage !

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

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

Lorsque le Fabricant Français acquitte 100 Francs au titre des principales charges et taxes, l'importateur paie 10 F.

Avec des Charges Sociales totales à plus de 100% sur le salaire Net

les décideurs industriels deviennent importateurs créateurs de chômage

1968 -2005 HEULIEZ-AUTOMOBILES Cerizay

a fabriqué 500 000 VOITURES pour PSA Peugeot Citroën :

Les Limousines de Luxe : Citroën CX - Citroën XM - Peugeot 607 limousine et Les Renault Limousine

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

les Cabriolets Citroën Visa (10 000) les Citroën Visa spéciales (50 000)- Peugeot 205 Turbo 16 (250)

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

Les Voitures Electriques PSA : Peugeot 106 – Citroën AX et Saxo (10 000) et les V.E. Dassault-SVE

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

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

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

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

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

La direction de PSA Peugeot – Citroën favorisait la production en France et était contre l'invasion des

Constructeurs Automobiles Japonais et Coréens par la règle des 3% maximum.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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