

grand angle

LA CITÉ DU DESIGN DE SAINT-ÉTIENNE CÉLÈBRE LA BICYCLETTE

À l'avant-garde de la « vélorution »

Pour les trajets du quotidien, les loisirs ou pour voyager, l'usage du vélo revient en force. Foyer de sa démocratisation à la fin du XIXe siècle, Saint-Étienne expose les engins un peu fous ou de grande diffusion, à propulsion musculaire ou électrique, qui signent les nouvelles ambitions du made in France.

TEXTES : JULIEN RAPEGNO / PHOTOS : FRANCIS CAMPAGNONI

Jusque dans les années 1980, 70 % des vélos français, cadres et composants, sortaient d'usines stéphanoises. Au pied du massif du Pilat, on a inventé le dérailleur et le vélo en carbone. Mercier, qui équipait Poulidor, fabriquait ses vélos de course à Saint-Étienne « Et Mercier s'est mis à fabriquer des vélos pour Carrefour, au moment où les composants asiatiques ont tout balayé »,

résume le designer Jean-Louis Frechin. Le commissaire de l'exposition *Bicyclette(s)* ne cherche pas à réécrire l'histoire : « Une des raisons de la mort du vélo français est qu'il n'a pas réussi à renouveler son offre. Les fabricants ont focalisé sur le vélo de course. En 1967, Renault proposait une voiture, la R5, pensée pour des vélos pour Carrefour, au moment où les composants asiatiques ont tout balayé »,

continué à briller en attendant des jours meilleurs. Et ils sont advenus, comme le démontre la sélection de 70 bicyclettes actuelles, créatives, et parfois révolutionnaires, présentées à la Cité du design.

Le vélo s'est réinventé et les Français participent à cet élan qui touche tous les continents. Ce renouveau est propulsé par le confort offert par l'assistance électrique, mais aussi par l'équipement en voies cyclables et la nécessité climatique.

Les Français veulent pédaler. En attendant la résurrection de Manufacture ou du moins d'une industrie européenne du cycle (que le plan vélo du gouvernement appelle de ses vœux), la floraison hexagonale d'ateliers et de marques est réjouissante. Lille a ses vélos La Fraise, Montreuil la marque Avalanche, il y a les vélos

Edelbike à Grenoble, Vagabonde à Lyon...

Dans le Faubourg Saint-Antoine, à Paris, la centenaire Maison Tamboite fabrique des vélos rétro de luxe ; quand, à Marseille, les cycles Joliette proposent un « smart-bike » électrique et digital, le Iweech, qui se plie pour se soustraire aux voleurs.

Les industriels se positionnent : autres vélos français high-tech et très « design », les Angell sont assemblés par Seb.

Les vélos Moustache, e-bikes vogueurs au look trapu identifiable, ont fait appel à Philippe Stark pour concevoir un « vélo des neiges », doté d'un protège-batterie... en fourrure. À la Cité du design, on peut voir un vélo électrique avec un cadre en bambou ou le singulier vélo-cargo de la maison « Jean Fourche » de

Bordeaux ; l'incroyable « aéro-cycle » doté d'un « cadre façon Meccano® » du professeur Boulhol (Lyon). Les aventuriers apprécieront la réserve de gaz dans le cadre du vélo d'aventuriers Luguru de Pechtregon cycles (Montauban) ! Belle aventure encore que celle de décolleteurs de la vallée de l'Arve (Savoie), qui se sont associés pour construire un vélo électrique révolutionnaire.

« On est en réapprentissage »

Jean-Louis Frechin et les designers de son agence NoDesign ont eux-mêmes relevé le défi du *made in France* en intégrant un maximum de composants français ou européens dans un gravel racé et sportif, le Batspad. Comme pour d'autres vélos sur mesu-

re, il faut y mettre le prix d'une (petite) voiture.

Cette expo fera rêver les dingues de belle ouvrage et de technologie, mais, en bon designer, Jean-Louis Frechin s'enthousiasme devant un vélo grand public robuste et bien dessiné : « Le Décathlon 520 est imbattable pour 800 euros. C'est comme une Twingo, c'est malin, on vous dit c'est pour la ville et vous pouvez partir en vacances avec ».

Les marques populaires, elles, sont incroyables : Peugeot, Gitane ou Solex espèrent revenir sur le devant de la scène grâce à l'assistance électrique. Hommage encore aux vélos en libre-service, invention française : « Decaux, c'est une boîte comme Apple, tout doit être conçu en interne », observe le commissaire de l'expo.

Bicyclette(s), faire des vélos, à voir jusqu'au 1^{er} mai à la Cité du design de Saint-Étienne

Pas trop chauvine, la Cité du design présente quelques machines de rêve étrangères. À ne pas manquer : les vélos décorés tchèques de Fetska ou une « bomba » italienne en titane. « Les Italiens n'ont jamais perdu leur industrie », salue Jean-Louis Frechin, qui module ses cocoricos. La France retrouve sa place dans le peloton, mais : « On est en réapprentissage, il faut rester modestes. Il y a autant de fabricants de cadres à Londres que dans toute la France ».

Le « concours de machines » relancé par des Auvergnats

Le renouveau de la fabrication de vélos en France repose sur un réseau d'ateliers et d'artisans disséminés sur tout le territoire. Et l'Auvergne brille sur la carte avec les cycles Victoire, fabriqués depuis 2011 à Beaumont, dans l'agglomération de Clermont-Ferrand. Un vélo Victoire est en évidence à l'exposition de Saint-Étienne et le designer Jean-Louis Frechin ne cache pas son admiration pour cet atelier qui fabrique des vélos sur mesure « très contemporains, harmonieux, qui



transpirent l'efficacité en donnant l'impression qu'ils sont là depuis toujours ». Le fondateur des cycles Victoire, Julien Leyreloup, revendique de ne faire « aucun compromis sur la qualité » et s'inscrit depuis le départ dans une démarche de relocalisation et de durabilité. D'où le choix de cadres en acier durables car réparables. Julien Leyreloup s'est lancé l'an passé dans un nouveau défi : les vélos Distance, fabriqués en série et donc plus abordables mais toujours « made in Beaumont ». Avec un autre acteur auvergnat du renouveau du vélo, le magazine 200, les cycles Victoire ont relancé en 2016 le « concours de machines », qui fut la vitrine de l'innovation des artisans français de 1903 aux années 1940. Ce principe d'émulation est conservé, et l'événement, dont la localisation change chaque année, rassemble la fine fleur des nouveaux artisans du vélo.

À découvrir, entre les rayons...

Cette exposition rassemble soixante-dix « engins ». Diversité des usages, des matériaux (acier, aluminium ou carbone pour le cadre), innovations : la sélection est très fine, le choix scénographique dépouillé. Des installations artistiques et une « simulation d'ascension du col de la République » élargissent la proposition mais « Bicyclette(s) » ne cherche pas à faire « attraction ». Choisir de préférence une visite guidée et prendre le temps de visionner les vidéos. Passionnant est le volet « composants ». Des leaders des freins, roues, pédales prospéraient partout en France : « Autrefois, les pièces de vélo, on les nommait en français dans le monde entier et les pas de vis étaient métriques, maintenant c'est tout en anglais », relève Jean-Louis Frechin. Toujours dans le coup : la maison Mavic (Haute-Savoie), qui a offert aux cyclistes un chapelet d'innovations décisives.

Saint-Étienne est la capitale du cycle en France depuis 1886

Le premier train en France, c'était à Saint-Étienne, en 1827. Le premier vélo moderne y a également été importé d'Angleterre. Un héros trop méconnu a été l'aiguillon de la grande histoire de Saint-Étienne et du cycle : Paul de Vivie.

La date de 1886 est retenue comme celle de l'importation dans la Loire des vélos entraînés par une chaîne, une innovation anglaise. Dans les années 1920, 350 usines et ateliers du bassin stéphanois fabriquaient des vélos. Parmi les artisans de la fixation de cette industrie à Saint-Étienne, il y a Paul de Vivie (1857-1930), dit Vélocio, figure tutélaire adulée par les pratiquants de cyclotourisme mais méconnue du grand public. Dans les années 1880, Paul de Vivie travaille pour des soyeux lyonnais : « C'est en allant visiter des usines à Coventry qu'il a découvert les vélos anglais derniers cris », situe Charles de Vivie, son arrière-arrière petit-neveu qui vient de consacrer une biographie à son ancêtre (*Vélocio, le seigneur des cycles*). « L'industrie d'armement était déjà florissante à Saint-Étienne. Il y avait un savoir-faire pour les tubes en acier, Paul de Vivie a convaincu les maîtres de forge que la bicyclette pouvait représenter une activité saisonnière. Et son intuition, la démocratisation par la fabrication en grande série, s'est confirmée », poursuit le biographe.

Un héritage industriel bien vivant

L'« hirondelle » de la Manufacture d'armes et de cycles de Saint-Étienne (qui deviendra Manufacture) a conquis l'Hexagone dès les années 1890. Paul de Vivie a lui aussi fabriqué des vélos (La Gauloise) et n'a cessé d'innover. Sa plus célèbre invention est la polymultipliée (qui a devancé le dérailleur). Dans le même temps, il a été le précurseur de la randonnée longue distance, réalisant de nombreuses « premières », notamment en montagne. Paul de Vivie est reconnu comme l'inventeur du cyclotourisme. Un hommage lui est rendu chaque année dans le massif du Pilat par la randonnée Vélocio.

Si l'épopée industrielle du cycle stéphanois s'est essouffée dans les années 1980, plusieurs acteurs locaux ont été à l'origine d'innovations majeures comme le premier VTT français conçu par le « génie Raymond Crozet, fondateur de Mecacycle », cite Jean-Louis Frechin. Vitus, aujourd'hui une marque irlandaise, a fait aussi rimer bicyclette et high-tech à Saint-Étienne. Désormais, Mach1 (roues) ou Stronglight (pédales) participent à la relance de la filière Française. Saint-Étienne a aussi ses artisans : les vélos cargos de Kiffy et l'atelier de vélos haut de gamme au charme rétro vendus sous la marque... 1886.



« Visionnaire » Paul de Vivie, dit Vélocio (1857-1930).

COLLECTION PRIVÉE

ROULER LOCAL

High-tech nivernaise

Le dernier modèle de vélo gravel de Look est présenté à Saint-Étienne. L'entreprise de Nevers, où elle a été fondée en 1951, a révolutionné les courses cyclistes : en inventant la pédale automatique, testée avec succès par Bernard Hinault sur le Tour de France 1985 et en développant les premiers cadres carbone. Look continue de repousser les limites de l'aérodynamisme. Innovation encore avec le rachat de la société Corima de Valence « qui a inventé des roues en carbone réparables. Avec des mousses à l'intérieur », éclaire Jean-Louis Frechin.

Pneus

C'est Dunlop qui a inventé le pneu de vélo en 1888, et c'est son concurrent Michelin qui a mis sur le marché le premier pneu démontable trois ans plus tard. Au même moment, l'usine Hutchinson, fondée en 1853 par un Américain à Châlette-sur-Loing (Loiret), se lance aussi dans le pneu de vélo. 130 ans plus tard, c'est toujours près de Montargis qu'Hutchinson fabrique les derniers pneus de vélo *made in France*.



Design Jean-Louis Frechin, commissaire de l'exposition *Bicyclette(s)* et fondateur de l'agence NoDesign a lui-même dessiné et conçu deux vélos d'exception. Pour lui : « On parle beaucoup de mobilités. On ne fabrique plus grand-chose en France. En termes de vélo, c'est un drame absolu ». Heureusement, l'artisanat montre la voie du renouveau.

PHOTOS FRANCIS CAMPAGNONI