

MAVIC: UNE ENTREPRISE DANS LA LÉGENDE DU TOUR DE FRANCE

Alexandre GIANDOU

Alexandre GIANDOU

Centre Pierre Léon

Faut-il rappeler qu'il n'y pas d'historiens sans archives" écrivait Yves Lequin dans l'ouvrage de François Robert Rhône-Alpes x Archives d'entreprises en . Peut-on, pourtant, faire l'histoire d'une entreprise sans archives ? Si cette question peut sembler anodine au journaliste ou, d'une manière plus générale, au "communicant", elle est fondamentale pour l'historien, surtout lorsqu'il s'agit de répondre à la demande d'une entreprise. Mavic, comme beaucoup de ses consoeurs, s'est, en effet, désintéressée de son patrimoine historique. Il est vrai que l'histoire et l'entreprise sont dans une relation conflictuelle : l'entreprise est portée vers l'avant alors que l'histoire est, par définition, une enquête sur le passé. Ceci permet de comprendre, qu'outre les destructions accidentelles, la conservation des archives n'ait pas toujours été la priorité pour l'entreprise. Les "vieux papiers" ont souvent été en première ligne de des-

1 - Lequin (Yves) in Robert (François), *Les archives d'entreprises en Rhône-Alpes aux XIXe et XXe siècles*, tome 1, Lyon, programme Rhône-Alpes de recherche en sciences humaines, 1993, p. 451.

2 - Bloch (Marc),
*Apologie pour
l'histoire*, Paris, A.
Colin, édition de 1993.

3 - Cf. notamment
"Avec les roues Mavic,
les cyclistes sont à la
pointe du progrès"
article paru dans *Le
Monde* des 8-9 juillet
2001.

4 - Interview de
François Lemarchand
(ex-coureur
professionnel), Société
Laurent Fignon
Organisation
(Paris/Nice), le 27
novembre 2000.

truction lors des fusions, des faillites ou des successions, surtout dans le cas des entreprises de taille modeste. Mais depuis plusieurs années, des entrepreneurs ont une demande d'expertise sur le passé. Ils ont, pour certains, repris à leur compte la pensée de Marc Bloch : "c'est le présent qui pose les questions sur le passé, c'est le passé qui éclaire l'étrangeté du présent"³. Des entreprises s'attachent donc à identifier leurs racines et à retrouver leur passé. Mais, sans archives, il ne reste plus que la mémoire et l'historien sait toute la différence entre histoire et mémoire. L'historien doit-il alors se désintéresser d'une entreprise sous prétexte qu'elle n'a pas d'archives ? Doit-il laisser la réalisation de cette histoire à des professionnels de la communication avec le danger de la "fabrication" d'une histoire sur mesure, une histoire plus proche de la légende ou du mythe ? L'historien ne doit pas être dupe : si l'entreprise s'intéresse à son histoire, elle ne le fait pas plusieurs fois devient forcément une "histoire-vraie" aux yeux du plus grand nombre. D'ailleurs, plus le support de l'information est sérieux ou reconnu, plus rapidement la légende devient vérité³.

Ce fut souvent le cas pour Mavic, une marque mondialement connue par les passionnés du vélo. Mavic, cette entreprise d'environ 200 salariés, installée jusqu'il y a quelques mois dans la commune de Saint-Trivier-sur-Moignans dans le département de l'Ain, est, en effet, le leader mondial dans le domaine des jantes. Mais, Mavic est bien plus que cela. Mavic est une marque devenue mythique, au fil des ans, dans le cyclisme : combien de jeunes coureurs ont "rêvé de devenir professionnel et d'avoir des Mavic"⁴ ? A quoi tient ce mythe ? A la passion qui entoure la "petite reine" ? A la légende "des forçats de la route" ? A une recherche technique

permanente ? A une stratégie marketing d'avant-garde ? Cet article tente, sinon d'apporter des réponses, au moins de suggérer des pistes.

DE L'ATELIER FAMILIAL AU GROUPE MONDIAL

Comment faire l'histoire d'une organisation alors que ni cette dernière ni les institutions chargées des suivis administratifs et juridiques (cabinets spécialisés et offices notariaux) n'ont pas conservé d'archives ? La principale solution est d'utiliser les sources officielles, c'est-à-dire principalement les actes de la société déposés au tribunal de commerce compétent, dans le cas présent celui de Lyon. Malgré leurs lacunes (absences de bilans, de comptes-rendus d'assemblées générales ordinaires et de conseils d'administration), les actes permettent de cerner les évolutions principales de l'entreprise.

Les racines

Les origines du cycle sont fort lointaines, mais le véritable inventeur de l'ancêtre de la bicyclette est le baron allemand Karl Drais von Sauerbronn (1785-1851), directeur des Eaux et Forêts du grand-duché de Bade, qui présente sa machine, la Draisienne, à Paris en 1818. Si le baron assure que l'engin peut rouler sur terrain sec et plat à 4 lieues à l'heure et, en descente, "aller plus vite qu'un cheval ventre à terre", sa draisienne est vite oubliée, car elle est trop difficile à manoeuvrer. C'est en France, en 1861, qu'un grand pas est franchi dans l'amélioration de la technique. Ernest Michaux, dont le père vient de réviser un vélocipède confié par un client, suggère de fixer une barre afin d'y poser les pieds, la pédivelle, future pédale. Faute de disposer d'un moyen de

transmission adéquat, le pédalier est directement solidaire de la roue avant des draisiennes. Cette tentative est un échec, essentiellement en raison du fait que la progression de la draisienne à vitesse normale impose une fréquence de pédalage trop élevée, incompatible avec les possibilités physiques humaines ; la position du cycliste est, de plus, très inconfortable. Telle est la raison de l'apparition du paradoxal grand bi (pour grand bicycle), comportant une très grande roue avant et une petite roue arrière. Le développement de cette grande roue motrice confère une vitesse convenable au pédalier. Le conducteur est également bien assis, à peine en arrière de l'axe de son pédalier. Tous ces avantages compensent largement la difficulté de monter sur des engins aussi élevés, et le succès du grand bi est dès lors assuré.

L'engouement général pour le vélocipède contribue à l'amélioration de la technique. En Russie, on remplace la roue arrière par des patins à glace ; en Grande-Bretagne, on fabrique par centaines des machines mieux conçues que les françaises ; en Belgique, à Gand, un concours international obtient un succès considérable ; en Italie, l'organisation de courses de vitesse soulève déjà les passions. Aux Pays-Bas, la reine étant l'une des premières utilisatrices du vélocipède, on donne à celui-ci l'appellation de "petite reine". Dès 1869, des clubs pour les vélocipédistes sont créés et *Le Vélocipède*, le premier magazine spécialisé, est lancé. Le tricycle et le quadricycle font leur apparition et le vocabulaire s'enrichit bientôt d'un nouveau mot : le bicycle. Lors de l'Exposition internationale de Paris de 1878, le bicycle mérite la place d'honneur. Quelques mois plus tard, le Français Louis Sergent perfectionne une idée avancée dix ans plutôt par André Guilmet, et invente la chaîne

ce qui permet de revenir aux engins bas, à deux roues de même diamètre, munis d'un pédalier central entraînant la roue arrière avec le rapport de vitesse souhaité. La bicyclette moderne est née, confortée par de multiples innovations dans les dernières années du XIXe siècle : la roue libre, le freinage par câble flexible, l'invention du pneumatique, en 1888, par Dunlop. Mais, sur ce dernier point, c'est surtout le pneumatique démontable des frères Michelin qui fait figure de véritable révolution. Edmond Pierre, dit "Grand Pierre", secrétaire du Cycliste club clermontois, victime d'une crevaison, se présente un jour du printemps 1891 à l'usine Michelin, fabrique locale d'articles en caoutchouc et de matériel agricole, : la réparation est trop complexe pour qu'il la réalise tout seul. A cette occasion, Edouard Michelin prend conscience de l'intérêt du pneumatique et décide de mettre au point un pneumatique facilement et rapidement réparable. L'évolution est capitale pour le développement du vélo car elle permet de remédier promptement à une crevaison (15 minutes) alors que le cycliste était précédemment immobilisé plus d'une demi-journée. La crevaison cesse alors d'être synonyme d'arrêt long et de réparation problématique. Ainsi, lors du premier Paris-Brest-Paris, course disputée tous les dix ans depuis 1891, Charles Terront, le seul cycliste à utiliser ce type de pneus remporte l'épreuve avec une avance de huit heures sur le second et d'une journée sur le troisième ! En 1895, Les frères Michelin sont d'ailleurs les premiers à équiper des automobiles avec des pneumatiques gonflables.

Les compétitions se multiplient, Bordeaux-Paris (1890), Liège-Bastogne-Liège (1892), Paris-Roubaix (1896), Paris-Tours (1896), le Tour de France (1903), le Tour de Lombardie (1905), Milan-San Remo (1907), ou des courses de six jours

- 5 - SEDILLOT (René),
Peugeot, de la crinoline à la 404, Paris, Plon, 1960.
- 6 - VANT (André),
Histoire de l'industrie du cycle dans la région stéphanoise, Lyon, Editions lyonnaises d'art et d'histoire, 1993 ; BURDY (Jean-Paul), "L'arme et le cycle, un autre Saint-Etienne" in LEQUIN (Yves) (dir.), *500 années lumières, mémoire industrielle*, Paris, Plon, 1991, p. 302-332.
- 7 - La première mention de "Vielle Frères" apparaît dans l'annuaire Henry 1889.
- 8 - Acte de société, 9 février 1898, archives départementales du Rhône (ADR).
- 9 - Acte de société, 27 juillet 1905, ADR

sur piste (1899 à New York, 1901 à Boston, Paris à partir de 1913). Le cyclisme est sport olympique dès les premiers Jeux de 1896. En France, où une fédération française se constitue lentement à partir de 1881 sous le nom d'Union vélocipédique de France, l'engouement pour le vélo est réel, comme en témoigne la création du Tour de France en 1903, même si, assimilée à un produit de luxe, la bicyclette est imposée par le fisc à partir du 1^{er} juin 1893. On en dénombre alors 151 000 à la fin de cette année là et le chiffre ne cesse de progresser pour atteindre 3,5 millions à la veille de la première guerre mondiale.

Bien entendu, les industriels français sont présents dans cette évolution. L'industrie des cycles est même considérée, à l'époque, comme un facteur important du développement économique et industriel de la France, au même titre que l'automobile. Ainsi, Peugeot s'intéresse aux deux-roues dès 1885. En 1892, 8 000 bicyclettes sortent de son usine de Beaulieu et le chiffre de 20 000 unités est atteint en 1900 ; à Valentigney sont ouverts de nouveaux chantiers et l'usine d'aval entreprend, en 1894, la production des chaînes, des tubes et des jantes⁵. C'est toutefois dans la région Rhône-Alpes, et plus particulièrement à Saint-Étienne, surnommée le "Coventry français", que s'établit l'un des principaux pôles de l'industrie française du cycle⁶.

L'introduction du vélocipède dans la région provient de l'action personnelle de quelques pionniers, dont le célèbre Paul de Vivie, plus connu sous le nom de Vélocio, qui organise courses et démonstrations à partir de 1882. C'est d'ailleurs, semble-t-il, à Saint-Étienne qu'est montée la première bicyclette française, en 1886, copiée sur le modèle anglais Rover. Dotée d'une chambre syndicale dès la fin 1897, l'industrie du cycle

stéphanoise est essentiellement composée de petits ateliers familiaux, de "maisons", même s'il existe quelques "géants", comme la Manufacture française d'armes et de cycles (1885), Automoto (1899), ou Ravat (1898). C'est un monde industriel qui repose sur des structures de production éclatées et de fabricants de pièces détachées (les manivelles Chaumette frères, les pédales Chavanet, les moyeux Goudefier, les chaînes Rafer fils, les jantes Beauregard, les guidons Denis, ou les freins Ponthus), d'ateliers de décolletage, de découpage, d'estampage ou d'emboutissage, à côté de rares constructeurs (Le Cyclone ou l'Hirondelle des Ateliers du Furan, les cycles Siker de Burel et cop., Wonder des Ravat, ou Hunter de Langénieux). Cette industrie régionale est en pleine ébullition en raison du développement du marché du vélo, surtout que la première guerre mondiale ne freine pas la croissance : on passe de 3,5 millions de bicyclettes immatriculées en 1914 à 6,3 millions en 1924.

À Lyon, deux frères, Léon et Laurent Vielle créent, vers 1890, sous la forme d'une société de fait, une entreprise de nickelage, située d'abord aux 247 et 249 rue de Créqui puis, à partir de 1895, au 4 avenue de Noailles⁷. Les deux frères transforment leur entreprise, en 1898, en société en nom collectif ayant pour objet "l'exploitation d'un fonds de commerce pour le polissage, le nickelage, la dorure et l'argenture de tous métaux⁸". La durée de la société est prévue pour huit années mais, en 1905, les deux frères Vielle s'associent avec Vital Artaud et Joseph Amargain dans la Société en nom collectif Artaud, Amargain & cie avec comme objet la "fabrication des guidons et tubes cintrés pour bicyclettes et autres articles similaires, à l'exclusion du polissage, nickelage fait par l'atelier personnel de MM. Vielle frères⁹". En 1907, les deux sociétés

fusionnent au sein de Vielle frères & cie¹⁰. Les sources manquent pour mesurer la croissance de l'entreprise, on ne possède aucun bilan, mais elle semble portée par le marché du vélo, si l'on en juge par les augmentations de capital et les acquisitions successives¹¹. La société, devenue Etablissements Vielle frères & cie et rejoint par un cinquième associé, Adrien Gilly, se développe rapidement. Transformée en société en commandite par actions, en 1917, elle prend la raison sociale d'Etablissements métallurgiques du Rhône (EMR) l'année suivante et crée même une filiale pour l'Italie, la Société métallurgique franco-italienne Venaria reale — Turin¹². Cela sera un échec, comme d'ailleurs la prise de participation dans la Société étrépage et tréfilerie du Rhône en 1920. Il est vrai que la fin de la première guerre mondiale marque le début d'une période non de récession,

mais de faible croissance : les stocks des industriels sont pleins et il s'agit avant tout de les écouler ; le passage d'une économie de guerre à une économie de paix est délicat. En outre, le marché du vélo stagne quelque peu, puisque l'on passe de 6,3 millions de bicyclettes en circulation en 1924 à 6,8 millions en 1930¹³. Comme l'ensemble d'une industrie régionale du cycle en pleine mutation¹⁴, les EMR connaissent des difficultés : les guidons et jantes en acier, commercialisés sous la marque AVA ont du mal à se vendre. En 1929, les gérants de l'entreprise, les fils d'Adrien Gilly, sont contraints de céder la société à un groupe d'investisseurs et d'industriels. L'un d'entre eux, Henri Gormand, nommé administrateur, va en prendre le contrôle en 1932 et lui donner une nouvelle impulsion en les associant étroitement à sa société phare : Mavic¹⁵.

Actionnaires des Etablissements métallurgiques du Rhône en 1930¹⁶

<i>Noms et qualités</i>	<i>Nombre d'actions</i>	<i>% du total</i>
Fernand Arnault de la Ménardière, chef de Bataillon (Avignon)	5 100	42,9
Pierre Vialle, industriel (Ambérieu)	2 200	18,5
Claudius Quet, représentant (Lyon)	1 200	10
Henri Gormand, industriel (Lyon)	1 175	9,9
André Petit, administrateur de sociétés (Lyon)	700	5,9
Henri Lamarche, agrégé (Lyon)	700	5,9
Albert Moucot, inspecteur d'assurances (Marseille)	300	2,5
Louis Fabre, industriel (Lyon)	200	1,7
Edouard Borson, chef de contentieux (Lyon)	250	2,1
Louis Galland, expert comptable (Lyon)	50	0,4
Marie Savorin, veuve de Paul Moucot (Lyon)	25	0,2
Total	11 900	100

On ne sait malheureusement rien sur les causes exactes des difficultés des EMR. Les actes de la société sont totalement muets à ce sujet. On apprend seulement qu'Henri Gormand, lors de l'augmentation de capital qui suit le rachat de

l'entreprise, libère "son premier quart par compensation avec pareille somme à lui due par la société pour versements faits antérieurement qui étaient portés au crédit de son compte courant dans la société"?". Ceci nous permet de supposer

10 - Acte de société, 24 juillet 1907, ADR.

11 - Fabriquant des métaux pour vélocipèdes, nickelage, émaillage, galvanoplastie, située à La Verpillère (Isère) ; fabrique de guidons et atelier de nickelage, émaillage et galvanoplastie à Lyon. En 1914, le capital est de 1 million de francs contre 40 000 francs en 1905 pour Artaud Amargain & Cie et 10 000 francs en 1898 pour Vielle Frères. Source : acte de société, 28 mai 1914, ADR.

12 - Acte de société, 15 janvier 1920, ADR.

13 - *L'industrie des cycles et automobiles*, revue de la chambre syndicale du cycle ; archives du musée d'art et d'industrie . Ce syndicat patronal de la région stéphanoise a été fondé en 1897 à Saint-Etienne et la revue en 1898.

14 - VANT (André), *Histoire de l'industrie du cycle...*, op. cit.

15 - A partir de 1934, les deux marques AVA et Mavic sont associées dans les publicités et le resteront jusqu'en 1964. Sources : dépouillement systématique de *L'industrie des cycles et automobiles (1920-*

1939 et 1962-1971)
et *Le Cycle* (1945-1996), archives du musée d'art et d'industrie de Saint-Etienne.

16 - Acte de société, 14 mars 1930, ADR.

17 - Id.

18 - *Le Progrès* du 10 décembre 1963, dossier de membre Henri Gormand, archives de la chambre de commerce et d'industrie de Lyon (ACCI.)

19 - Raymond Gindre, Président du tribunal de commerce de Lyon, *Echo Liberté* du 13 décembre 1963, ACCI.

20- Registre du tribunal de commerce de Lyon n° B3649, ADR.

21 - Il est parallèlement juge suppléant au tribunal de commerce de Lyon (1934-1936), puis juge titulaire (1937-1949), membre du comité d'organisation du cycle (1943-1944), président du tribunal de commerce de Lyon (1950-1953), président de la caisse d'allocations familiales de l'agglomération lyonnaise, président de la société lyonnaise d'HLM (1952), vice-président de l'Office d'HLM (1954), président du

que les EMR avaient des dettes soit envers Mavic, soit envers Henri Gormand lui-même. On ne sait d'ailleurs pas non plus de quelle manière Henri Gormand prend le contrôle de la société en 1932.

Des Gormand à Salomon

Né le 2 mars 1892 à Villefranche-sur-Saône, fils de Jules, notaire dans cette ville, Henri Gormand va devenir une "personnalité très marquante de Lyon"¹⁸ grâce à une forte activité syndicale et publique : "son dévouement l'avait amené à prendre dans les affaires de la ville, qu'elles soient économiques ou sociales, une place souvent prépondérante, toujours active et toujours marquée de cette profonde bonté qui émanait naturellement de sa personnel"¹⁹. Licencié en droit, il est interrompu dans sa jeune carrière par le premier conflit mondial. Capitaine d'artillerie, sa conduite au combat est héroïque : il est fait chevalier de la Légion d'honneur, chevalier de Saint-Grégoire-le-Grand et obtient même la croix de guerre. Marié en 1919 avec Marie-Marguerite Neyron (dite de Champollion) issue d'une famille d'industriels lyonnais, Henri Gormand a été intéressé par Mavic dès la création de la société, en 1922, par Charles Idoux et

Lucien Chanel. On le trouve, en effet, inscrit en tant que fondé de pouvoir de la société en nom collectif Idoux et Chanel, manufacture de garde-boue et d'articles vélocipédiques, dès l'inscription de la société au registre du commerce²⁰. Très rapidement, Henri Gormand devient actionnaire majoritaire lors de la transformation en société anonyme, en 1924 (cf. tableau). A cette occasion, il en change la raison sociale en Etablissement Mavic, du nom de la marque déposée le 26 juillet 1923, au greffe du tribunal de commerce de Lyon, sigle de Manufacture d'articles vélocipédiques Idoux et Chanel. Dès lors, Henri Gormand ne va plus quitter Mavic, contrairement aux deux créateurs, Idoux et Chanel, qui semblent abandonner l'entreprise assez rapidement. Mais, ni le registre du commerce, ni les actes de sociétés, nous permettent de dater leur départ avec certitude. Catholique fervent, juriste de formation²¹, Henri Gormand n'en est pas moins un passionné de technique. Il dépose ainsi un brevet sur des clignotants électriques, en 1926²², et imagine des voitures à pédales, des canoës en tôle et des dériveurs ! Il va rester à la tête de Mavic jusqu'à son décès, le 9 décembre 1963, à l'âge de 72 ans.

Actionnaires de Mavic lors de la création de la Société anonyme (1924)²³

<i>Noms et qualités</i>	<i>Nombre d'actions souscrites</i>	<i>Nombre de parts de fondateur</i>	<i>Montant total actions</i>	<i>% du total</i>
Henri Gormand, industriel (Lyon)	2 000	750	2 750	68,750
Charles Idoux, industriel (Bron)	40	375	415	10,375
Lucien Chanel, industriel (Lyon)	40	375	415	10,375
Jules Gormand, notaire (Villefranche)	250	250	6,250	
Jean Rigaud, représentant (Lyon)	100	100	2,500	
Félix Bocherel, représentant (Nantes)	50	50	1,250	
Joseph Arnaud, gérant d'immeubles, (Lyon)	10	10	0,250	
Eugène Taithe, clerc de Notaire (Villefranche), (beau-frère d'Henri Gormand)	10		10	0,250
Total	2 500	1 500	4 000	100 %

La succession ouvre une période de crise dans l'histoire de l'entreprise : lequel de ses huit enfants, dont quatre garçons, va diriger Mavic ? Henry avait, dès 1942, associé de plus en plus étroitement l'un de ses fils, Louis, d'abord à la gestion des EMR (il en est administrateur de 1942 à 1963), puis, à partir de 1950 à celle de Mavic. Louis semble ainsi le successeur désigné de son père. Mais, la famille se déchire. Bruno, l'un des plus jeunes héritiers, le fils prodigue, l'aventurier dans tous les sens du terme, celui qui était même en procès avec son frère

Louis et son propre père quelque temps avant le décès de ce dernier, ne supporte pas sa mise à l'écart²⁴. En 1964, Bruno accuse même Louis de "passer" à la concurrence et la famille se divise en deux. La crise est d'autant plus grave pour Mavic que la société connaît des difficultés depuis quelques années, notamment depuis l'acquisition de la société Moreau & cie en 1955²⁵, comme en témoigne le tableau suivant. Ce tableau reprend d'ailleurs les seuls éléments chiffrés que nous ayons sur Mavic à cette période.

Données financières (1947-1965)²⁶

Exercices	Chiffre d'affaires	Bénéfices ou pertes Bruts	Bénéfices ou pertes Nets
1947			+ 5 322 448
1948			+ 13 466 837
1949			+ 21 022 051
(...)			
1958			+2 051 891
1959	78 743 876	+ 24 381 825	— 4 982 908
1960	774 502	+ 256 380	— 21 565
1961	872 899	+ 185 014	— 91 751
1962	683 639	+ 141 197	—101 339
1963	499 731	+ 195 022	— 15 595
1964	595 060		— 331 625
1965			+ 23 463

Finalement, Bruno et ses partisans obtiennent l'affaire peut-être la moins saine, c'est-à-dire Mavic, alors que Louis et les siens reçoivent les EMR, établissements sur lesquels on ne possède aucun élément. Bruno Gormand avait, semble-t-il, raison, car, dès 1965, la Société des laminoirs à froid de Thionville, propriétaire de la marque de jantes pour cycles Rigida, principale concurrente de Mavic sur le marché français, prend le contrôle des EMR, établissements qui seront dissous en 1968²⁷ alors que la marque AVA

disparaîtra aux débuts des années quatre-vingt²⁸.

De son côté, Bruno fonde Mavic SA à Saint-Trivier-sur-Moignans dans l'Ain, en 1966, par apport fusion des anciens Etablissements Mavic²⁹. Malgré un parcours professionnel très éloigné de cette branche jusque là — il a été président d'une société d'import-export à Saïgon entre 1955 et 1960 où il a vendu notamment des produits AVA, puis, de retour en France, il a commercialisé une marque de whisky écossais — Bruno Gormand va, paradoxalement, se montrer le

groupement social de l'hygiène et de l'habitat (1961-1963), vice-président de la chambre syndicale des industries métallurgiques, vice-président de la chambre de commerce de Lyon où il est présent de 1958 à 1962. Sources : dossier Henri Gormand, ACCI ; base de données sur les membres des comités d'organisation réalisée par Hervé Joly (CNRS UMR 5599).

22 - Brevet n° 623 058 du 06 septembre 1926, publié le 15 juin 1927, archives INPI Lyon.

23 - Acte de société, 04 octobre 1924, ADR.

24 - Archives Mavic, papiers personnels de Bruno Gormand.

25 - Cette société (registre du commerce de Lyon n° 85838, ADR), mise en liquidation judiciaire en octobre 1954 a été achetée par Mavic en 1955 et transformée en "département Mavic freins". Son activité est arrêtée en décembre 1961 en raison de pertes trop importantes. Source : registre du commerce (RC) n° 576694, tribunal de commerce de Lyon (TC Lyon).

26 - Les données 1947-1948 et 1949 sont issues de l'augmentation de capital réalisée en 1950, de 600 000 francs (1940) à 18 millions (acte du 20 octobre 1950, ADR) ; les autres données sont issues des déclarations annuelles de Mavic vis-à-vis de l'administration fiscale (archives Mavic, dossier personnel de Bruno Gormand).

27 - RC n° 57B695, TC Lyon.

28 - La marque AVA n'apparaît plus dans les publicités Rigida en 1981. Sources : *Le Cycle*. Finalement, Rigida sera achetée par un autre fabricant de jantes, Wolbert, qui sera lui même cédé à Mavic en 1994 pour 1 franc symbolique.

29 - RC n° 57B695, TC Lyon. On ne sait quasiment rien sur les conditions de la succession Henry Gormand. Le cabinet juridique (cabinet Nicol), qui s'est occupé de l'affaire à l'époque, n'a pas conservé les archives, ou a refusé de les communiquer.

30 - Histoires d'entreprises, *Mavic au coeur du vélo*, brochure, Mavic SA, 2001, 54 p.

31 - BARRAND (P.) et GADEAU (R.) (dir.),

digne héritier de son père en se passant pour le monde du cyclisme. "Imaginatif, audacieux, volontaire et passionné, il (va porter) la marque au firmament du vélo³⁰". Sous la présidence emblématique de Bruno Gormand, Mavic connaît, en effet, un développement spectaculaire grâce à une politique commerciale et technique des plus innovantes. La petite entreprise qui n'avait jamais dépassé les cinquante salariés depuis sa création — Henri Gormand ne souhaitait pas atteindre ce chiffre de manière à éviter la création d'un comité d'entreprise — s'agrandit d'une manière considérable et crée même une filiale aux Etats-Unis, en 1985, année du décès accidentel de son président. Son épouse poursuit son oeuvre jusqu'en 1990, date à laquelle elle transmet le flambeau à quatre cadres associés à la marche de l'entreprise depuis le milieu des années soixante-dix. Finalement, Mavic rejoint le groupe Salomon en 1994.

À LA POINTE DE L'INNOVATION TECHNIQUE

C'est grâce à une politique d'innovation technique permanente que Mavic a acquis sa réputation dans le monde du vélo. La liste des innovations est trop longue à faire dans le cadre imparti à cet article. Aussi, citerons-nous uniquement les grandes étapes des évolutions fondamentales apportées par Mavic au cyclisme. Les sources utilisées pour tenter de cerner les apports de la marque au cyclisme relèvent, en l'absence d'archives, d'une véritable investigation. Il a fallu dépouiller, en effet, sur une longue période aussi bien la presse spécialisée (*L'industrie des cycles et automobiles*) ou sportive (*Le Cycle, Vélo, Miroir du cyclisme, l'Equipe*, etc.), les registres de l'Institut national de la protection indus-

triche (INPI) que la *Revue de l'aluminium*. Des sources orales ont complété utilement les renseignements recueillis. Pourtant plusieurs questions, nous le verrons, restent sans véritables réponses.

Les jantes

Les constructeurs de cycles se sont intéressés à l'aluminium dès son apparition. Il s'agit de gagner en légèreté et en solidité par rapport à l'acier. Il s'agit aussi de rendre l'aspect du cycle plus "beau" et plus "moderne". En 1895, la Saint-Louis Refrigerator and Wooden Gutter co présente, à l'exposition de Madison square Garden à New York, une bicyclette dans laquelle le cadre, les fourches, le guidon et le support de selle sont constitués par des pièces massives en aluminium coulé. L'année suivante, le cadre est creux, le guidon, les garde-boue et le carter de chaîne sont également en aluminium. Mais, cette bicyclette reste d'un poids égal à celui du même modèle en acier. En 1898, après cinq ans d'essais, les usines anglaises Humber réalisent une bicyclette dont le cadre, les fourches et le guidon sont en aluminium : le cadre, qui peut être démonté à volonté, comporte des joints constitués par de petits morceaux de tubes d'acier. La bicyclette pèse 10 kg environ, contre près de 18 kg pour un modèle classique en acier. En 1900, on note un emploi de jantes, de garde-houe et de protège chaînes en alliage d'aluminium. L'oubli tombe ensuite sur ses travaux³¹. Les constructeurs utilisent alors le bois pour alléger certaines parties du cycle, comme les jantes réalisées en hêtre.

Il faut attendre la seconde moitié des années vingt pour voir apparaître les premières pédales en alliages d'aluminium (1926 par Lyotard), une bicyclette allégée (exposée par Bastide en 1927) et

le retour des garde-boue en alliage d'aluminium (1928). En fait, c'est surtout l'emploi du Duralumin (A-U4G) qui entraîne une véritable révolution dans l'équipement du cycle.

Le Duralumin est un alliage d'aluminium (95 %), de cuivre (de 3 à 4 %), de manganèse (de 0,5 à 1 %), de magnésium (de 0,5 à 1,5 %) et parfois de silicium. Cet alliage a une bonne résistance mécanique et une aptitude au formage (filage, forgeage, laminage). Il peut être trempé, collé, mais il n'est pas soudable. C'est le 8 octobre 1909 que la société allemande Durener Metallwerke de Düren dépose la marque de Duralumin (aluminium de Düren) grâce aux travaux menés par l'un de ses ingénieurs, Alfred Wilm (1869-1937)³² qui, le premier, précise (brevet allemand n° 244554) la composition de cet alliage et définit les conditions du phénomène de durcissement. Il conclut à son importance dans les applications militaires et l'aéronautique.

Une société française, la Société d'électrometallurgie de Dives, acquiert une sous-licence de fabrication³³, fonde, en 1912, la Société du Duralumin et commence la fabrication de tubes et profilés en Duralumin dans une usine au Kremlin-Bicêtre³⁴. Pendant la première guerre mondiale, la société assure les livraisons à la construction aéronautique et, devant la demande croissante, achète, en 1917, une nouvelle usine située à Faremoutiers en Seine-et-Marne : à la fin des hostilités, plus de 8 000 avions ont été fabriqués en Duralumin³⁵. Grâce à ses qualités,

conquiert rapidement de nouvelles branches industrielles. Dès le début des années vingt il est de plus en plus utilisé dans l'automobile (carrosseries, bielles, pièces de châssis), les chemins de fer et les transports en commun, la fabrication des pneumatiques et chambre à air, etc. Bien entendu, le Duralumin apparaît

comme une innovation révolutionnaire dans l'univers du cyclisme : entre 1928, date de la première jante en dural de Charles Dieu et André Lestradet³⁶ (jante Méphisto), et 1932, date de la présentation au salon de l'automobile d'une bicyclette avec un cadre réalisé en Dural par Gaétan Py, tous les professionnels du secteur reprennent à leur compte, en le transformant, l'adage populaire "qui veut aller loin, allège sa monture". L'alliage a, en effet, une très bonne résistance mécanique et des qualités étonnantes de légèreté, de souplesse (comme le bois) et de rigidité (comme l'acier).

Ces deux vertus aiguïssent l'intérêt d'un Henry Gormand qui a parfaitement conscience des formidables possibilités offertes par cet alliage. Cependant, toute innovation passe par une période de recherches, d'essais, de critiques et de mise au point pour aboutir à une adoption généralisée. Il est donc inévitable que l'emploi de la jante en dural surmonte d'abord des problèmes techniques, ensuite des oppositions de principe.

En 1930, Mavic crée sa première jante en dural pour la compétition, mais les difficultés sont grandes pour la produire en série. C'est, semble-t-il, pour cette raison qu'Henri Gormand augmente sa participation dans les EMR pour en prendre le contrôle en 1932. Les EMR, l'une des principales firmes d'équipements de la région lyonnaise, sont, en effet, dotés d'un outil industriel moderne et performant. D'ailleurs, déjà concepteurs d'un guidon en dural commercialisé sous la marque AVA, "un petit chef-d'oeuvre de légèreté"³⁷, les EMR annoncent, en 1932, le "développement industriel et commercial imminent" d'une jante en dural.

Les premières jantes en dural de Mavic sont utilisées lors du Tour de France 1934 par quelques coureurs, dont

L'aluminium par les ingénieurs du groupe Pechiney, Paris, Eyrolles, 1964, p. 740-741.

32 - *Revue de l'aluminium et de ses applications*, n° 5, janvier 1925, p. 71.

33 - C'est une société anglaise, James Booth Cy qui avait acquis de Durener Metallwerke la licence de fabrication du Duralumin pour l'Europe.

34 - PUBELLIER (M.), "Les débuts de la fabrication du Duralumin en France", *Revue de l'aluminium*, n° 180, septembre 1951, p. 335-338.

35 - "L'aluminium, les métaux et alliages légers et leurs applications" *L'illustration économique et financière*, numéro spécial du 1^{er} septembre 1923.

36 - En 1928, A. Lestradet et C. Dieu dépose un brevet (n° 657 185 du 09 juillet 1928, archives INPI Lyon) pour une "jante creuse en alliage léger pour bicyclettes et autres vélocipèdes à boyaux". C'est le premier brevet qui préconise l'emploi du Duralumin dans les jantes, contrairement à une légende qui présente Mavic comme

l'inventeur de ce procédé de fabrication en 1926.

37 - *L'industrie des cycles et automobiles*, n°374, novembre/décembre 1933.

38 - *L'industrie des cycles et automobiles*, n°385, septembre/octobre 1935.

39 - PAILLEUX (Emmanuel), *Le cycle et l'aluminium, histoire d'une innovation*, mémoire de maîtrise sous la direction de Bernard Delpal, université Jean Monnet de Saint-Etienne, 1998.

40 - Cf. note 36.

41 - Brevet n° 766 678 du 05 janvier 1934, archives INPI

42 - *L'industrie des cycles et automobiles*, n°385, op. cit.

43 - *Ibid.*

Antonin Magne. Mais elles sont peintes en couleur faux bois car non autorisées !³⁸ Antonin Magne gagne le Tour de France cette année-là en remportant, notamment, le premier contre-la-montre de l'histoire du Tour avec une avance considérable sur le second. Est-ce pour cette raison que les coureurs souhaitent utiliser des jantes en dural ? En tout cas, lors du Tour 1935 "c'est sur la demande des coureurs et après avoir pris avis des directeurs sportifs que les organisateurs" autorisent l'emploi de telles jantes. Ce sont toutes des jantes Mavic, des jantes "Dura". La société vient, en effet, de commercialiser la première jante creuse en dural pour pneus à tringles et pour boyaux. Les pneus à tringle, qui ont une tringle en fil d'acier au bord de chaque flanc afin de les faire plaquer à la paroi de la jante lors du gonflage et de l'utilisation, ont progressivement été adoptés au cours des années vingt en remplacement du pneu à talon, moins rigide et plus onéreux. Non seulement la paire de jantes Mavic ne pèse plus que 700 g, c'est-à-dire quasiment deux fois moins que celle des concurrents, mais elle est aussi résistante que l'acier grâce à une innovation technique de taille : l'oeillet³⁹. Mavic établit aux endroits des trous ménagés pour le raccordement des rayons des pièces de renforcement propres à augmenter la résistance à la traction et à faciliter le centrage de la jante. Le principe est de faire supporter la charge de la tension des rayons tant sur la partie inférieure de la jante que sur la jante supérieure. La jante est fabriquée à partir d'un tube en dural obtenu, sans soudure, par filage à la presse. Ce tube est ensuite profilé, puis cintré avec une machine à galets. La jonction est faite par manchonnage, puis par une soudure autogène.

Comment Mavic a-t-elle réussi à mettre au point ce procédé ? C'est une

question intéressante alors que l'on a souvent présenté l'entreprise comme l'inventeur de la jante en dural ce qui est faux⁴⁰. On sait seulement que Mavic commercialise son produit sous licence Longhi. C'est, en effet, un Italien, Mario Longhi⁴¹ qui a mis au point le procédé, mais la légende affirme que Mavic aurait été précédée de deux heures lors du dépôt du brevet.

Le Tour de France 1935 connaît toutefois de multiples accidents, avec notamment le décès du coureur espagnol Cépéda dans la descente du Galibier. Si la presse spécialisée n'attaque pas ouvertement Mavic, la jante "dura" est accusée de tous les maux et fait l'objet de rumeurs. Mavic est alors contrainte de se défendre. Selon la société lyonnaise, soutenue par la Chambre syndicale du cycle et les industriels de l'aluminium, à travers leurs revues respectives (*L'industrie des cycles et automobiles*, *Revue de l'aluminium*), le problème ne vient pas de la jante, mais des boyaux : fabriqués pour les jantes en bois, ils se décollent et tournent sur la jante lors d'un accroissement de température, une descente par exemple⁴². Une fois le procédé de colle des boyaux modifié, à partir de l'étape de Nice, la plupart des coureurs, comme Pélissier (vainqueur à Charleville et à Marseille), Leducq (vainqueur à La Rochelle) ou Archambaud (vainqueur à Genève et Perpignan) reprennent d'ailleurs leurs jantes en dural. Cette même année, les jantes Mavic remportent "le Tour d'Espagne, le Tour des Flandres, le Tour de Catalogne pour ne citer que ces courses par étapes où le matériel est sérieusement mis à l'épreuve⁴³". Légères et solides, les jantes Mavic permettent de remporter des courses prestigieuses : une réputation est née.

Mavic entretient cette réputation — ses jantes sont régulièrement cham-

pionnes du monde, médaillées d'or et utilisées lors des records du monde de vitesse — par des améliorations constantes : rondelles, anodisation, traitements spéciaux. Certaines jantes, comme la fameuse jante grise SSC mise au point en 1974 et réservée aux coureurs professionnels, font même l'objet d'un véritable marché noir⁴⁴. En 1975, Mavic franchit un nouveau cap avec la mise au point de la "Module E", première jante double pont à crochets pour le pneu Elan, pneumatique haute pression mis au point par Michelin. L'histoire de la Module E reste à faire : comment Mavic, qui ne dispose pas d'un bureau d'études important, a-t-elle réussi là où ses principaux concurrents ont échoué ou abandonné ? L'entreprise n'avait même pas été associée au projet par Michelin, car elle n'était pas jugée suffisamment "solide techniquement"⁴⁵. C'est Bruno Gormand lui-même qui a dû contacter Michelin pour proposer ses services. Quoi qu'il en soit, l'innovation est de taille et permet à Mavic de développer toute une nouvelle génération de jantes à pneus : dans l'univers des courses, grâce aux recherches de Mavic, l'utilisation du pneu va progressivement remplacer celle du boyau. En 1978, "avec 4 000 jantes produites par jour Mavic occupe 65 % du marché mondial et équipes 25 équipes professionnelles dont Renault-Gitane, Mercier, Fiat-France, Jobo et, à l'étranger, CA, Flandria, Bianchi, Raleigh, Kas, Super Ser, Ijsboerke Gios, Scic, Teka Zonca et Fiorella Citroën, pour ne citer que les principales"⁴⁶. En 2000, avec la technologie Fore, innovation technologique issue de l'aéronautique, qui permet de fixer les rayons grâce à un tunnel fileté obtenu par repoussement de la matière sur une seule paroi de la jante — évitant ainsi de ne plus percer la jante et lui garantissant son étanchéité — Mavic s'inscrit encore et

toujours dans l'histoire du vélo. En partenariat avec Michelin et Hutchinson, elle crée alors une nouvelle génération de roues pour pneus tubeless.

Les composants

Depuis l'origine, soit directement, soit par l'intermédiaire des EMR, Mavic fabrique et commercialise des guidons et des garde-boue. Poussée par le succès qu'elle rencontre avec ses fameuses jantes "Dura", la marque se penche progressivement sur les autres équipements du vélo : pédalier, frein, pédale, moyeu, dérailleur, selle, etc. En 1973, Mavic met ainsi au point la première roue lenticulaire en fibre de verre au monde. Testée sur piste et sur route, elle ne sera pourtant jamais utilisée en course, car elle est alors interdite par les règlements. Mais, désormais l'aérodynamisme devient un axe de recherche important chez Mavic. Le créneau pour les composants est le même que pour les jantes : fiabilité et légèreté. Les nombreuses innovations de Mavic dans ces domaines ne profitent d'ailleurs pas qu'aux coureurs cyclistes : en 1976, le cheval Bellino II, drivé par Jean-René Goujeon sur un sulky équipé de moyeux et de jantes à crochets Mavic, remporte le prix d'Amérique.

En 1979, cette politique de diversification de produits permet à la marque d'être aussi bien présente dans la mise au point du vélo révolutionnaire de Renault-Gitane, le Profil utilisé par Bernard Hinault, que de lancer le "Tout Mavic" ce qui lui permet de doter entièrement des équipes dont elle devient partenaire. Ainsi, en 1980, pour la première fois, le sigle Mavic fait son apparition dans le Tour de France sur des maillots de coureurs. Il s'agit des coureurs de Boston-Mavic-Amis du Tour de France, première équipe professionnelle équipée "Tout Mavic"⁴⁷. La concrétisation de cette par-

44 - *Le Cycle*, n° 34 avril, 1978.

45 - Daniel Belin (ex-Société Michelin), interview du 20 novembre 2000.

46 - *Le Cycle*, n° 34, avril 1978.

47 - *Le Cycle*, n° 60, août 1980.

48 - *Le Cycle*, n° 34, avril 1978.

49 - Rappelons que Henri Gormand est juriste de formation et que son fils, Bruno, a une formation professionnelle de commercial. Le premier ingénieur qui apparaît dans l'histoire de Mavic est Hubert Charpin, ingénieur des Arts et métiers, ancien de Peugeot, qui est nommé adjoint à Cécile Gormand lorsque celle-ci devient PDG de l'entreprise à la suite du décès de son mari. Jean-Pierre Lacombe, embauché en 1976, lui succède quelques mois plus tard en tant que directeur technique. Il devient président de Mavic lors du rachat de la société par les quatre cadres dirigeants en 1990 et le reste jusqu'en 1994, date de l'achat de Mavic par Salomon. Jean-Pierre Lacombe, le technicien de Mavic, est un autodidacte qui a commencé sa carrière professionnelle à l'âge de 17 ans avec un CAP de tourneur.

50 - Jean-Pierre Lacombe, interview téléphonique du 11 décembre 2001.

51 - Ibid.

participation a lieu lors du Tour de France 1989, un Tour qui restera dans l'histoire, car Greg Lemond, équipé en "Tout Mavic", l'emporte de 8 secondes sur Laurent Fignon aux termes d'un ultime contre-la-montre sur les Champs-Élysées. Cette même année, Jeannie Longo remporte le Tour Féminin également en "Tout Mavic".

Dès le début des années quatre-vingt-dix, Mavic étudie un dérailleur à commande électrique. Expérimenté sur le Tour de France 1992 par les équipes Once et RMO, il est considéré comme une véritable révolution par les coureurs. Le ZMS (Zap Mavic System) est le premier dérailleur arrière piloté par microprocesseur qui, depuis le guidon où sont fixées deux touches pour monter ou descendre les vitesses, transmet en temps réel l'information aux électroaimants du dérailleur. L'invention est saluée par les professionnels et les médias comme le meilleur système de transmission et reçoit même le prix de l'innovation du cycle aux États-Unis. Toutefois, en 1994, la fabrication du ZMS est suspendue car il n'offre pas toutes les garanties, notamment sur route humide. Qu'à cela ne tienne, Mavic poursuit ses recherches et lance, en 1999, le Mektronic. Cette fois la transmission est sans fil, par ondes radio codées numériquement, et les points de commandes de changement de vitesses sont directement intégrés dans les poignées avec un ordinateur de bord fixé sur le guidon qui permet de vérifier la position des pignons tout en donnant également la vitesse, la distance parcourue, le temps, etc. Mavic est continuellement à la pointe de l'innovation technique : "l'image de marque de Mavic, c'est la recherche technique permanente"⁴⁸

Comment Mavic s'est-elle maintenue à la pointe de l'innovation technique alors que la société ne disposait pas d'un

bureau d'études important et que l'on ne trouve trace d'aucun ingénieur issu de grandes écoles ni à la tête de l'entreprise ni dans les cadres supérieurs⁴⁹ ? "Le premier ingénieur, un homme issu des Arts et métiers, est entré au bureau d'études de Mavic en 1991 et nous n'en avons pas embauché d'autres jusqu'en 1994. Jusqu'alors nous avons seulement quelques techniciens (BTS) au bureau d'études"⁵⁰. D'une part, il semble que Mavic bénéficie des innovations apportées par les fabricants de matériaux (Péchiney par exemple). D'autre part, elle profite aussi des progrès réalisés par les constructeurs qui, eux, disposent de moyens d'études et de recherches importants (c'est le cas de Renault ou de Peugeot). Enfin, et peut être surtout, Mavic est présente sur le terrain directement aux côtés des sportifs et des mécaniciens des équipes. La compétition sert ainsi de laboratoire "grandeur nature" pour améliorer les produits ou tester les nouveautés. "C'est plus l'implication et la passion qui explique la réussite de l'entreprise"⁵¹.

■ AU CŒUR DU VÉLO

C'est aussi par une stratégie marketing innovante que Mavic a su s'imposer face à ses concurrents. L'objectif est d'être un interlocuteur incontournable et privilégié dans le monde du sport cycliste, professionnel comme amateur. Cette stratégie, développée à partir du milieu des années soixante-dix, se dévoile sous plusieurs formes. Cet article en a retenu deux : l'assistance neutre lors des courses ; le soutien au cyclisme amateur.

L'assistance neutre Mavic

Il s'agit là sûrement de la stratégie la plus remarquable par le grand public. Tous les amoureux du Tour de France

ou de Paris-Roubaix connaissent les voitures et les motos jaunes de Mavic qui suivent chaque échappée de coureurs.

Avant l'intervention de Mavic, dans le cas des équipes nationales, l'organisation du Tour de France s'occupait de tout ; dans le cas des équipes de marque, c'était aux équipes de prendre en charge l'assistance. Le règlement était très strict, même s'il a connu une certaine évolution : Eugène Christophe a perdu le Tour de France pour avoir dû réparer lui-même chez un forgeron sa fourche cassée⁵². Progressivement, l'organisation du Tour de France est amenée à faire suivre les équipes par des voitures transportant pièces de rechange, vélos complets et mécaniciens. Par exemple, à partir de 1951, à chaque équipe de coureurs est affectée une Jeep transportant, en plus du directeur technique de l'équipe et du conducteur, un mécanicien, deux vélos complets, trois paires de roues sans boyaux, des boyaux, freins, etc. afin de pouvoir dépanner tous concurrents en détresse. Mais, les roues cassées ou hors d'état ne sont échangées que contre des roues sans boyau, car le coureur est toujours tenu de réparer lui-même en cas de crevaillon⁵³.

L'idée est née en 1972 sur le Critérium du *Dauphiné libéré*, lorsque Bruno Gormand doit mettre sa voiture à la disposition de l'équipe Gitane dont l'une des voitures suiveuses est tombée en panne et le PDG de Mavic suit la fin de la course en tant que mécanicien⁵⁴. Il prend alors conscience du service qu'il peut rendre aux organisateurs de courses cyclistes et des retombées qu'un tel service peut avoir sur l'image de son entreprise. Il s'agit également d'être au plus près des "services courses" des équipes professionnelles, "de façon à bien connaître les matériels et les problèmes qui se posent aux mécaniciens⁵⁵" et, par là, à adapter les produits en consé-

quence. Aussi, dès l'année suivante, Mavic propose ses services lors du Paris-Nice avec un concept fort : d'une part, mettre une voiture équipée devant le peloton pour dépanner immédiatement les coureurs échappés ; d'autre part, assurer un service complet de liaison radio entre toutes les voitures de la course. Bruno Gormand est ainsi le premier à offrir un service "clefs en main" d'assistance aux organisateurs des compétitions cyclistes. "Un organisateur a besoin d'une radio entre chaque véhicule et d'un service dépannage. Bruno Gormand a été le premier à avoir l'idée d'amener et un service dépannage et un service radio. Au départ, Mavic assurait le dépannage et la fréquence radio de toutes les épreuves. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, car nous assurons nous-mêmes le service radio. Actuellement la société Mavic assure à peu près 20 % des radios de toutes les épreuves du calendrier. Cela fait deux services indépendants mais qui se relaient, car l'organisateur a besoin d'un service d'assistance technique pour les coureurs mais aussi d'une radio. Bruno Gormand avait bien compris qu'il y avait là un marché à prendre⁵⁶". Très vite, l'assistance course se développe car Mavic est, à cette époque, la seule société à proposer un tel service. En 1977, c'est la consécration : Mavic assure l'assistance sur le Tour de France qui fait une étape à Saint-Trivier-sur-Moignans ! "Entre Saint-Etienne et Dijon, le tour de France a fait une escapade à Saint-Trivier-sur-Moignans, une charmante ville de l'Ain où l'on aime beaucoup le cyclisme. Il faut dire que c'est là que l'on trouve le siège de Mavic, une marque bien connue des coureurs. Dans toutes les courses, en effet, Mavic met à la disposition des organisateurs une voiture de dépannage pour les coureurs. Ce véhicule, équipé comme la voiture d'un directeur sportif,

52 - *Le Cycle*, n° 17, juillet 1951.

53 - Albert Bouvet, ex-coureur professionnel, ex-directeur technique de la Société du Tour de France, interview des 14 et 21 décembre 2000.

54 - André Desvages, ex-directeur sportif de l'équipe Gitane, interview du 2 février 2001.

55 - *Le Cycle*, n° 34, avril 1978.

56 - Jean-François Pescheux (ex-coureur professionnel), Société du Tour de France, interview du 8 décembre 2000.

- 57 - *L'Equipe*, 22 juillet 1977. comporte deux vélos de rechange et dix paires de roues. Sa principale mission est de dépanner les coureurs si un incident intervient alors que la voiture du directeur sportif n'est pas à proximité. Cela valait bien en détour !⁵⁷ Saint-Trivier-sur-Moignans devient alors, dans le monde du vélo, Saint-Trivier-sur-Mavic, car la petite bourgade est le lieu de passage obligé pour de nombreuses courses : Paris-Nice, Tour de l'Avenir, etc.
- 58 - Bruno Gormand, *Miroir du cyclisme*, 1980. Archives Mavic, dossiers de presse.
- 59 - *Le Cycle*, décembre 1986.
- 60 - *Vélo*, mai 1985.
- 61 - Jean-François Pescheux, *op. cit.*
- 62 - *Vélo*, mai 1985.
- L'offre de Mavic ne cesse de progresser et de se développer avec, en 1984, l'utilisation de la première moto d'assistance et d'un Cessna qui assure le relais hertzien pour toutes les liaisons radio. "Au début, nous mettions 30 secondes entre le moment où le dépanneur sautait de la voiture et celui où le coureur pédalait à nouveau. C'était encore trop. Alors on s'est entraîné jusque dans la cour de l'usine... Résultat : cette année 1980 on descend à 15 secondes pour une roue arrière et 10 secondes pour une roue avant⁵⁸". L'assistance Mavic devient indispensable et les mécaniciens de la marque en jaune sont de toutes courses : première assistance aux Etats-Unis en 1985 ; championnats du monde ; Jeux olympiques de Barcelone en 1992, suivis par ceux d'Atlanta et Sydney pour toutes les disciplines cyclistes ; etc. "L'assistance Mavic est devenue une tradition, et même une institution. Elle mobilise 4 voitures, une moto, trois fourgons, un avion-relais et représente un stock de 180 postes VHF⁵⁹".

En 2001, Mavic est présente sur 85 événements et met à la disposition des coureurs et organisateurs plus de 1 200 journées d'assistance pour 290 jours de courses.

Les Trophées Mavic

Toujours selon la même stratégie, Mavic s'associe à l'essor du cyclisme

amateur. Cela lui permet également de gagner des parts de marchés et de fidéliser les coureurs. Elle participe, en 1978, avec les Amis du Tour de France, au "concours cycliste national", réservé aux minimes, cadets et juniors, et à la création de la "Coupe de France des clubs" réservée aux clubs amateurs. "Inutile de préciser que la Coupe de France Mavic, entrée dans les moeurs et toujours convoitée, suscite un intérêt croissant au fil des années puisque 270 clubs figurent ~~der~~classément "route" établi l'an

". La remise des prix, trophée et matériel Mavic, à lieu lors de la finale à Saint-Trivier-sur-Moignans. "Ce trophée a existé de 1978 à 1998. En 20 ans, il a révélé beaucoup de coureurs et il a été le label de qualité du secteur amateur. Tous les clubs étaient récompensés par du matériel Mavic⁶¹". En 1981, Mavic, toujours en association avec les Amis du Tour de France, crée le "brassard vélo de poursuite" et, en 1985, Bruno Gormand lance la course au record de France de l'heure. Il s'agit d'encourager, sur un vélodrome français de plein air, les candidats à l'établissement d'un nouveau record de France de l'heure, alors que le record date de 1969. "L'incitation à battre un record prestigieux entre tous, trouvera certainement écho auprès des garçons doués de talents de rouleurs manifestés lors des courses contre la montre sur route et tentés de les exploiter sur la piste⁶²".

Toute cette politique contribue à donner une excellente image de Mavic dans le monde du cyclisme. Elle va toutefois prendre fin en 1998. "Le trophée a été supprimé car le cyclisme a beaucoup évolué notamment depuis que le CIO a décidé d'incorporer les professionnels dans les épreuves des Jeux olympiques. Il y a eu dans l'image du cyclisme une transformation des secteurs professionnels et amateurs qui se sont transformés

en élite 1 et élite 2. Il n'y avait plus de différence vraie entre amateurs et professionnels. Aujourd'hui nous sommes un peu perdu. Tout le monde connaît bien le cyclisme professionnel, mais personne n'est capable de mettre une limite entre les deux secteurs, si bien que les grandes catégories du cyclisme sont : professionnels, espoirs et juniors. La catégorie amateur n'existe plus et Mavic a senti cette perversion. Ils ont préféré s'enlever du dispositif⁶³.

tiatives, de les sensibiliser à la sauvegarde de leur patrimoine.

63 - Jean-François Pescheux, *cit.*

Peut-on donc faire une histoire d'entreprise sans archives ? Si, grâce aux sources officielles, à la presse spécialisée, aux sources orales, on arrive à tracer les contours de l'histoire Mavic, il reste encore beaucoup à faire : la pierre brute n'a été que partiellement dégrossie. De nombreux points restent en suspens, notamment tous les aspects critiques, ou cachés. Pourtant, l'histoire de Mavic est importante sur plusieurs points. D'une part, elle touche un secteur qui a été considéré à une époque comme aussi essentiel pour l'industrie française que celui de l'automobile. D'autre part, elle met en relief des relations étroites entre le sport et l'industrie. Enfin, c'est l'histoire d'une marque française connue dans le monde entier. Le problème des archives n'est pas spécifique à Mavic. Il concerne beaucoup de PME. Certes, il y a des obligations légales, mais elles ne sont pas toujours respectées. En outre, les archives sont souvent en première ligne de destruction lors des fusions, acquisitions, faillites, etc. Il semble pourtant dommage que l'historien se désintéresse des PME sous prétexte qu'elles n'ont pas, ou peu, d'archives alors qu'elles constituent une part importante du tissu industriel français. Il doit, au contraire, s'efforcer, en multipliant les recherches et les ini-