

Reportage

En visite chez Cyfac LES VELOS HAUTE COUTURE

La firme tourangelle perpétue la tradition d'artisan cadreur et du « made in France ». Ici, on ne fait pas dans le prêt-à-porter, mais dans la haute couture.

Que les tubes soient en acier, en alu (comme sur la photo), ou en carbone, il est nécessaire de les présenter préalablement sur un marbre.

Reportage CYFAC



Michel Le Goallec, responsable de Cyfac Postural System, et Francis Quillon (à droite) nous présentent la fiche signalétique d'un futur cadre obtenu après la prise des mesures et le passage dans le logiciel d'analyse. Ici, on ne présente pas le produit fini, mais le projet pour Cyfac par le centre médico-sportif de Lyon.



En fonction des résultats de l'étude posturale, un choix de double de direction (en métal ou en carbone en bas de l'étalage) permet d'harmoniser au mieux la taille de cadre.



Après le stade du groupage avec une cloche fraise à traverser, le tube dispose d'un épaulement qui permet de passer dans la douille de direction.



Une grande maîtrise de chaudière est nécessaire pour la construction sur un beau cadre, qu'il soit en acier, en alu ou en titane.

→ Robert Gauthier directeur du centre médico-sportif de Lyon. En une vingtaine de minutes et à l'aide d'une cabine spécialement développée, Michel Le Goallec ou l'un des vélocistes formés à cette technique prend les neuf cotes nécessaires à l'élaboration de votre fiche signalétique. Quelques précisions supplémentaires (les chaussures et les pédales utilisées) et un logiciel se charge ensuite d'effectuer les calculs et de rechercher vos mesures traduites en langage vélo. Le « patron » est prêt. Il ne reste plus qu'à effectuer une correction par-ci, par-là, pour l'esthétique, et à choisir la matière et le type de tubes pour dessiner votre vélo. Le système permet de corriger les imperfections de la nature humaine. On a tous une jambe ou un bras plus long que l'autre. « Mais une erreur se répercute à chaque tour de pédale, intervient Michel Le Goallec. Imaginez ce que cela représente sur 100 kilomètres ? On développe très vite des arthroses, des tendinites ou des micro-traumatismes qui gâchent le plaisir de pédaler. Lorsqu'on est bien positionné sur un vélo à sa taille, à ses mesures, on gagne énormément en confort. On est moins essoufflé et on tourne plus vite les jambes. » Le choix de la matière et du cadre se fait en concertation avec le « client » en fonction de sa pratique, afin de trouver le meilleur compromis entre le confort et le rendement. « Il ne faut pas que le vélo soit plus fort que vous, insiste Francis Quillon. Il faut trouver la bonne tension. Et ça, les gens l'oublent souvent. »

Chacun des cinquante cadres qui sortent chaque semaine des ateliers Cyfac (dont 15 % partent pour les États-Unis) possède sa fiche signalétique, qui a accompagné chaque étape de sa naissance. Y figurent un code, mais aussi le nom de son futur propriétaire, son type de pratique, toutes ses cotes, le dessin du cadre avec les longueurs et les angles, et les options puisque chacun peut customiser son vélo à loisir. Un client brésilien a demandé qu'on lui émaille l'image de son visage sur la douille de direction, rapporte Aymeric Lebrun. Un autre nous l'a fait peindre aux couleurs rasta. →

Il ne faut pas que le vélo soit plus fort que vous. Il faut trouver la bonne tension. Et ça, les gens l'oublent souvent.

FRANCIS QUILLON

Reportage CYFAC



Ici, on procède à l'application d'une colle à séchage lent pour la présentation des bases sur le triangle, en sachant que l'on peut recycler ce placement pendant une dizaine d'heures encore.



Les entrants les plus sollicités de ce cadre en carbone sont renforcés grâce à l'application de résine, comme ici en sortie de douille.



Un travail de finition digne d'un orfèvre qui a pour but de corriger la moindre petite imperfection au niveau de peinture.



La dernière couche de vernis appliquée et les dernières vérifications faites, ces cadres réalisés en une quarantaine d'heures, n'attendent plus que la livraison.

• FOT: GILLES SIMON ET DANIEL CASTEROT

L'ambiance fait penser à ces ateliers de haute couture qui se blotissent sous les toits de Paris. Mais, en pleine campagne tourangelle, ce n'est pas la place qui manque et le bâtiment peut s'allonger le long de la route qui traverse le hameau de La Fuye, à 35 kilomètres de Tours. L'endroit ne paie pas de mine. Pourtant, il recèle des trésors. Cyfac (*) est au vélo ce que Christian Dior est à la mode. Sauf qu'ici les « petites mains » ont de grosses paluches. Celles de Bernard Berthelot, par exemple. Premier salarié de l'entreprise à sa création par Francis Quillon, en 1982, il a les gestes justes et économes, façonnés par trente-cinq ans d'expérience dans le métier. Bernard, responsable du lancement de tous les cadres, acier, aluminium ou carbone, c'est un peu la mémoire de l'atelier. Une sorte de « mètre étalon », aussi. Au fil de la chaîne de fabrication, chaque cadre passe au moins deux fois entre ses mains. Elles repèrent le moindre défaut, le plus infime détail qui cloche, car la moindre opération réclame une précision d'horloger suisse. « Quand les soudeurs rentraient de vacances, ils passaient quinze jours à s'exercer sur des morceaux de tubes pour retrouver le coup de main avant de reprendre véritablement le boulot », raconte Francis Quillon. Le fondateur a vendu ses parts à Aymeric Lebrun, successivement chef produits, directeur général puis gérant majoritaire (60 %) de l'entreprise, mais il reste salarié à temps partiel, avec un titre de président d'honneur et un rôle de consultant technique. De vigie, aussi. Cyfac est un anachronisme dans l'univers contemporain du vélo. Sa réputation n'est plus à faire, il faut juste l'entretenir.

À ce sujet, Francis Quillon rapporte une anecdote qui égratigne son orgueil d'ancien coureur de 1^{er} caté, mais flatte ses oreilles d'artisan. Il y a quelques semaines, alors qu'il s'essouffait dans la montée d'un col, un cycliste lui a lâché, en le doublant : « Eh ben mon père, c'est bien la peine d'avoir un Cyfac... » Dans

Cyfac est au vélo ce que Christian Dior est à la mode. Sauf qu'ici les "petites mains" ont de grosses paluches.

l'élite aussi, Cyfac est une référence. « Il y a quelques années, une équipe pro est venue ici pour faire vérifier tous ses cadres (que nous n'avions pas fabriqués) parce que tous les coureurs avaient des tendinites, rapporte Francis Quillon. On a constaté qu'il y avait un centimètre de déport sur leurs vélos... »

La petite entreprise tourangelle a officiellement fourni les cadres de l'équipe Jean-Delatoix, en 2000. Officieusement, elle a aussi suppléé des fabricants incapables de livrer du matériel de qualité suffisante. Cyfac fabriquait les cadres et ses ouvriers y peignaient le nom de la concurrence au pochoir. Les vélos Festina, par exemple, c'était Cyfac. Laurent Brochard a été sacré champion du monde sur un titane Cyfac en 1997, à Saint-Sébastien. Et Francis Quillon se souvient aussi de ce cadre fabriqué en urgence et livré par ses soins à Bordeaux. Le lendemain, Brochard gagnait l'étape Pau-Loudenvielle sur sa nouvelle monture (14 juillet 1997).

« VDB » N'ÉTAIT JAMAIS SATISFAIT

Chaque meuble, chaque machine transpire de souvenirs. Le coureur pour qui on fabrique le plus de cadres, c'était Frank Vandembroucke, se rappelle Francis Quillon. Il en changeait tout le temps. Un centimètre de plus par-ci, un centimètre de moins par-là, l'empatement qui ne lui plaisait plus... Il n'était jamais vraiment satisfait. À l'autre extrémité, il y avait Fignon. Il avait ses cotes et on faisait toujours pareil. Il voulait juste un cadre spécial pour Paris-Roubaix. Thierry Marie, lui, avait une bonne sensibilité pour les vélos de chrono. Pourtant, de tous les « coureurs », celui qui m'a le plus impressionné, c'est incontestablement Alain Prost. Avec lui, je suis parfois tombé sur le cul. On modifiait le moindre petit truc, le moindre angle, et il s'en apercevait tout de suite. Il m'appelait après avoir essayé son vélo : « Francis, tu as changé ceci ou cela. Mon vélo vire mieux... » Jamais un pro ne m'a fait des réflexions aussi précises, aussi pointues. →

Cyfac a débuté par la fabrication de cadres en acier. Puis est venue l'heure de l'aluminium, du titane (aujourd'hui abandonné) et enfin du carbone. Quelle que soit la matière, le mot d'ordre reste le même : méticulosité. Ici, on fait dans le sur-mesure, pas dans le prêt-à-porter. Michel Le Goallec, responsable du Cyfac Postural System, fait penser à ces tailleurs italiens qui jangent le client, mètre de couturière autour du cou et de deux épingles plein la bouche. Cyfac a mis au point ce système avec

Quelle que soit la matière, le mot d'ordre reste le même : la méticulosité. Ici, on fait dans le sur-mesure.

→ gérant de la société indique un cadre carbone (modèle Absolu) hors normes : « Celui-là, on le prépare pour Pat Garrity un ancien basketteur NBA (il a fait quasiment toute sa carrière à l'Orlando Magic). Pour un gas de sa taille et de son poids (2,06 m pour 110 kg), nous avons ajouté quelques goussets, changé la section des tubes et doublé chaque stratification carbone... »

La réalisation d'un cadre débute par le choix des tubes. Une simple étagère déroule le menu ; à chaque modèle son rayonnage : Absolu, Gothica, Nerv... « Nous ne sommes pas fabricants de nos tubes (ils sont réalisés en Asie), mais nous les concevons », précise Aymeric Lebrun. L'assemblage des tubes carbone réclame un soin particulier. Marc Bertrand, le technicien qui s'en occupe, montre les rouleaux de carbone et de kevlar. « On est quasiment dans le textile, explique-t-il, ciseaux à la main. L'apport du kevlar rend les cadres deux ou trois fois plus solides que si on n'utilisait que du carbone. Ils offrent la même résistance qu'un monocoque avec l'avantage du sur-mesure. » Le traitement final de l'aluminium se joue à 5 degrés près, raconte Fabien Desweert, le jeune ingénieur Arts et Métiers, responsable de la production, en montrant les fours qui rouissent.

40 HEURES POUR FAIRE UN CADRE

Un peu plus loin, les cadres passent entre les doigts de fée de Francette et Delphine, responsables de la peinture et de la découpe des pochoirs, qui permettent de personnaliser chaque cadre. Au bout de la chaîne, on retrouve Stéphane et son aérographe. « Il a une expérience de peintre de soldats de plomb, et ça nous est très utile, intervient Aymeric Lebrun. Il reprend tous les cadres pour corriger le moindre défaut de peinture. » Au total, il faut environ quarante heures entre la prise de cotes et l'expédition. D'où des délais de livraison de huit semaines en moyenne. Mais, comme chez un tailleur, l'attente fait partie du plaisir de posséder un objet unique. →

(*) Pour Cyclon, Fabrication Artisanale de Cadres.