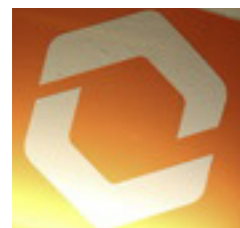


Visite chez...

Caminade

Par Élodie Lantelme



Dans leur nouvel atelier, plus grand, les hommes de Caminade tracent leur chemin atypique dans

l'industrie du cycle. Une voie exigeante, hors des sentiers battus, puisqu'ils ont fait le choix de l'acier, du savoir-faire et du 100 % *made in France* pour leurs cadres de vélos. Et que ces derniers, plus que convaincants, ne se vendent pas plus cher que le reste du marché. Tour de force – et des propriétaires – au cœur des Pyrénées-Orientales.

Faiseurs de miracles

Caminade

Le «made in France», on court tous toujours un peu après. Parce qu'on a envie d'y croire. Plus parfois que la réalité ne le permet. Et un simple bureau de design ou une chaîne de montage dans l'Hexagone suffisent quelquefois à l'apposition d'un sticker «fabriqué en France» autant qu'à notre bonheur. Parce que c'est déjà ça, qu'il y a de l'emploi sur notre sol derrière, et que ça rappelle quelle terre de cycles la France a su être au début du siècle dernier, quand les marques de vélos abondaient par centaines. Aussi, quand des «passionnés du faire» poussent le concept le plus loin possible et que, dans leur atelier, entrent des tubes qui deviendront des vélos, on se réjouit que le savoir-faire des fabricants de cadres ne soit pas totalement «perdu pour la France». C'est le cas de Victoire, mais aussi de Caminade. Depuis juillet 2016, Brice Épailly et Sylvain Renouf, les fondateurs de la marque mais aussi ceux qui conçoivent et réalisent eux-mêmes les vélos, ont intégré leur nouvel atelier.

courses, il met sa convalescence à profit pour concevoir le vélo dont il rêve. Un enduro. Ainsi naquit l'idée du One4All, tout-suspendu moderne en acier à la cinématique innovante, brevetée. Une première mondiale.

Des nerfs d'acier

«Les Français de Sobre avaient montré qu'on pouvait faire de l'acier en enduro, se souvient Brice, ils ont ouvert la voie et ont donné une légitimité à ce matériau.» Un choix différenciant sur le marché, mais aussi une approche citoyenne pour les 2 associés ingénieurs, qui se sont rencontrés chez Engine Lab. «Le carbone a été éliminé, car le fabriquer en France revient très cher et ce n'est quasiment plus possible, détaille Brice. Surtout, il n'est pas réparable, donc moins durable. L'alu, lui, incarne l'obsolescence programmée d'un vélo.» «Oui, l'acier, c'est réparable, recyclable... renchérit Sylvain. Tout l'inverse du concept de vélo jetable qu'il faut changer tous les ans.» Pour cette

marketing tribal, aux rendez-vous et aux événements que nous organisons, et au bouche-à-oreille notamment. Mais sans compromis sur la qualité. On n'aspire pas à produire beaucoup. Chez Engine Lab, on a bien vu tous les inconvénients de faire fabriquer en Asie pour une petite marque: ne pas être considérés, pris en compte... Mais qui achète un vélo chaque année, au fond? On injecte sans arrêt des produits sur un marché en saturation qui ne peut plus les absorber, alors les marques sont obligées de les brader, pour pouvoir ensuite écouler leurs prochains millésimes, etc. Notre engagement citoyen, c'est de montrer qu'on peut fabriquer en France.» Pour ça, rien de mieux que les 2 grandes baies vitrées de leur nouveau QG, qui donnent directement sur l'atelier-bureau. «La conception et la fabrication se font sur le même lieu. J'ai l'obsession de montrer le «faire», explique Brice. On a tellement perdu l'habitude de ça en France.» Ce matin, sur l'établi, un ensemble de tubes attend. 2 jours plus tard, il deviendra un vélo. Entre les 2, rien, ou si peu, mais l'essentiel: du jus de cervelle doublé d'un savoir-faire lustré à l'huile de coude.

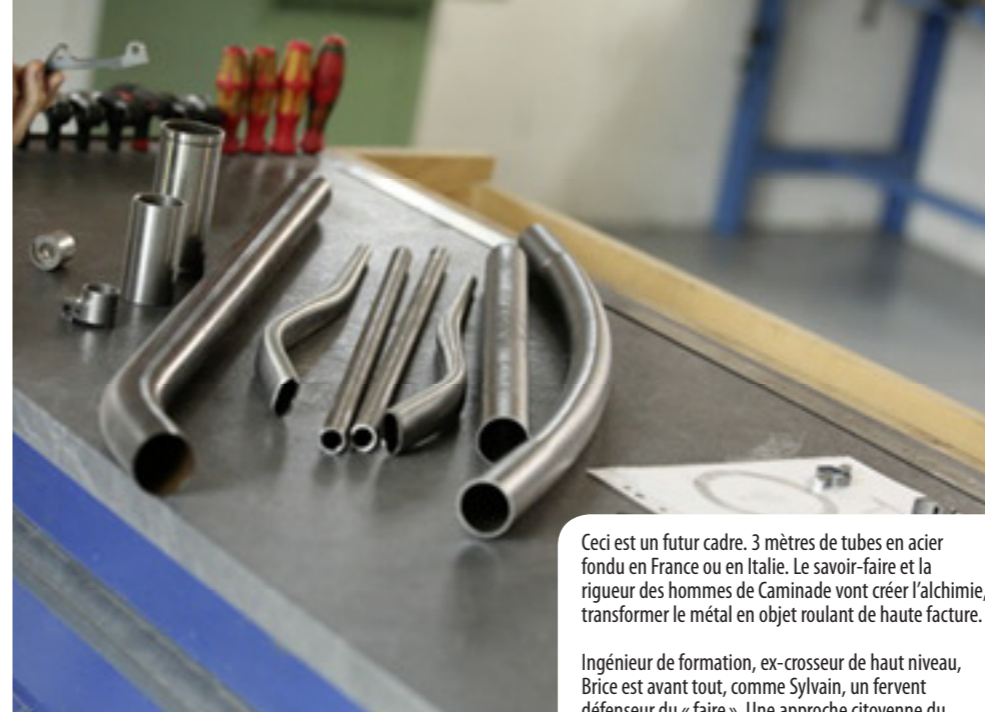
Réseau de faiseurs

Si Brice croit au retour de la fabrication en Europe, c'est que, selon lui, le haut de gamme correspond aux coûts réels de fabrication, et donc au prix proposé. Un rapport simple, avec moins d'intermédiaires, entre celui qui «fait» et celui qui achète; où ce que l'on paie est moins le transport en cargo depuis l'Asie que le temps de travail

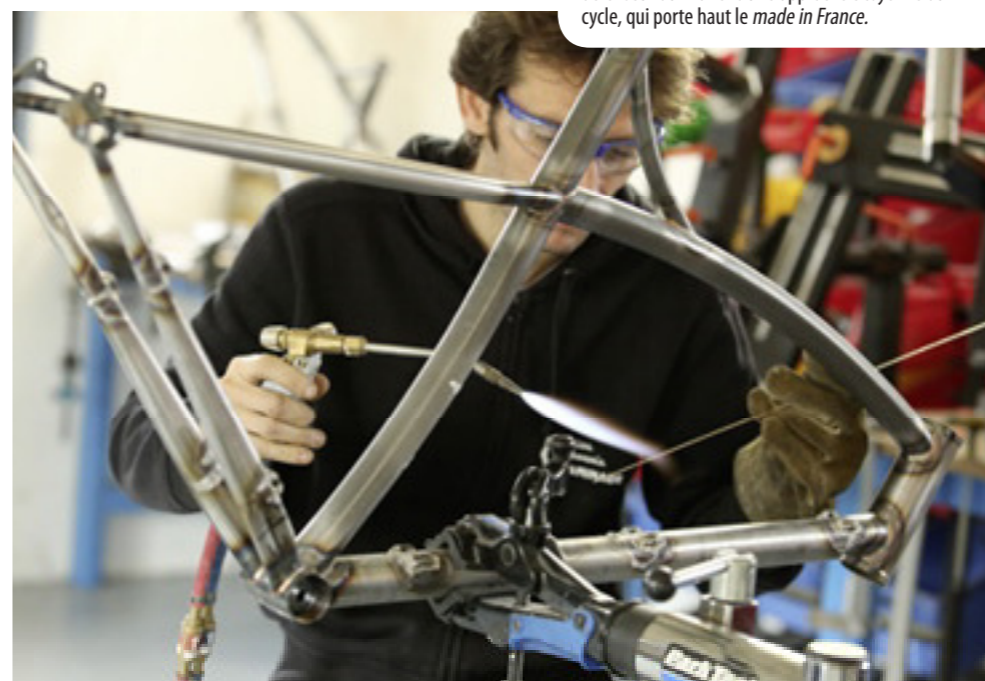
Tout a commencé au Roc d'Azur, en 2012. « On a présenté 2 protos, chacun de nous en avait payé 1. »

80 m² au lieu des 40 du 13, rue Guy-Môquet, à quelques pas de là, dans les petites rues d'Ille-sur-Têt (66), où tout a commencé voilà 5 ans. À l'époque, Brice, blessé après une chute en enduro, prend le temps de se poser. Tenu éloigné des

raison, les modèles Caminade n'évoluent pas chaque année. «On ne fait pas de la course à la consommation, poursuit Sylvain. Bien sûr, on espère que la renommée et l'aura de la marque vont grandir, ce qui est déjà le cas grâce au



Ceci est un futur cadre. 3 mètres de tubes en acier fondu en France ou en Italie. Le savoir-faire et la rigueur des hommes de Caminade vont créer l'alchimie, transformer le métal en objet roulant de haute facture.



Ingénieur de formation, ex-croiseur de haut niveau, Brice est avant tout, comme Sylvain, un fervent défenseur du «faire». Une approche citoyenne du cycle, qui porte haut le made in France.

QUI est QUI ?



Brice Épailly

Né le 5 avril 1972 à Perpignan (66). Vit à Ille-sur-Têt (66). Ingénieur moteur de formation, formé à l'INSA de Rouen (76), Brice a débuté le cross-country dans les années

90. Victoires multiples à la Transvésubienne, succès par équipe sur Les Chemins du Soleil, triathlète, traileur, Brice a cumulé une belle carrière sportive de haut niveau en XC avec son métier d'enseignant en technologie pendant 20 ans. Puriste, ultra-perfectionniste, il est allé jusqu'à se former à la soudure à la flamme «à l'ancienne» en Angleterre, auprès d'un des derniers fabricants de cadres de l'époque. Embauché chez Engine Lab, c'est aussi là qu'il a rencontré Sylvain et qu'ils ont monté le team. Mais, surtout, là que l'aventure Caminade a commencé.



Sylvain Renouf

Né le 16 janvier 1972 à Paris (75). Vit à Ille-sur-Têt et à Paris. «un bassin de clients potentiels énorme», selon lui, et où vit aussi sa femme. Ingénieur électronique formé à l'EFREI

à Paris, il a travaillé 10 ans dans le semi-conducteur (les composants électroniques) chez Siemens avant de créer une société de traduction, puis de se lancer avec Brice dans Caminade: «J'ai toujours fait du vélo, dès tout-petit. D'abord de la route, puis je suis venu au VTT plus tard, vers 25 ans. Je suis ce qu'on appelle un pratiquant passionné. En fait, petit, je voulais avoir un magasin de cycles.» Et aujourd'hui, il les fabrique.



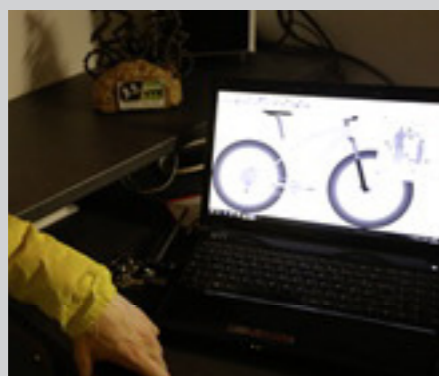
Mickaël Rodriguez

Né le 4 octobre 1982 à Perpignan. Mickaël, c'est le petit jeune de la bande, embauché cette année chez Caminade. Du même village que Brice, beau-frère de Damien Oton, vice-vainqueur des

Enduro World Series et premier pilote pro Caminade en 2013, Mickaël est un peu le touche-à-tout surdoué de l'équipe, qui maîtrise l'art délicat de la soudure au TIG. Ex-enduriste moto, venu au vélo par la DH puis l'enduro, Mickaël était à son compte quand Brice lui a proposé de faire un bout d'essai de soudure pour Caminade. Le test a été concluant. Son premier vélo, le premier Gravel de la marque, a gagné Les Chemins du Soleil avec le team-mate de Brice à son guidon, et il roule toujours.

Les étapes de la fabrication d'un vélo

Voir 3 mètres de tubes coupés en 70 cm posés sur un établi se transformer en un vélo performant après 2 jours passés entre les mains d'hommes passionnés, ça a quelque chose de l'alchimie. Magique. Décryptage de la formule étape par étape.



1. L'étude.

Chaque vélo s'adapte au client, à ses demandes, à ses besoins, via des logiciels de cotes et de mesures spécifiques maîtrisés par Brice. Une autre façon de concevoir la fabrication, et le tout en interne, en France.



2. Le cintrage

L'atelier/show-room de Caminade abrite 2 cintruses, 1 pour les tubes fins (pour les haubans et les renforts), et 1 pour les tubes plus épais, comme ceux du tube de selle et des 2 tubes supérieurs du cadre. Celle-ci exige que Brice y mette de la conviction et y aille à 2 mains!



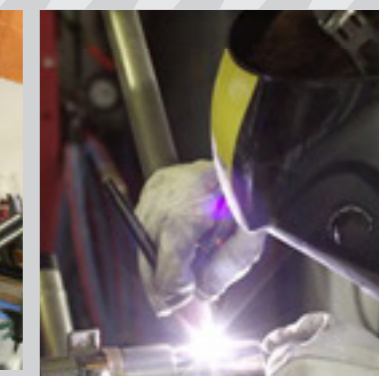
3. Le grugeage

Il s'agit d'enlever de la matière d'un tube afin qu'il s'encoche parfaitement avec un autre. C'est sobre, épuré, évident... et efficace.



4. Le pointage au TIG sur marbre

Mickaël soude un maximum de tubes, il les préfixe pour aligner le cadre et le garder droit, en respectant un ordre scrupuleux dans l'enchaînement des soudures, afin de compenser les déformations induites par chacune.



5. La soudure au TIG proprement dite

Plus dure à maîtriser, celle-ci se distingue de la soudure à la flamme, car elle nécessite moins de matière (ce qui assure un poids moindre et des soudures plus fines, plus esthétiques, tout en étant plus résistantes). Elle fond de l'inox, qui ne rouille pas et est plus élastique que l'acier: les soudures peuvent travailler et permettent d'obtenir une bonne homogénéité des résistances avec les tubes d'acier.

Caminade

d'un salarié en France. Au final, l'addition n'est pas forcément plus salée. Ainsi, la nouvelle version du One4All, le tout-suspendu, monté notamment en freins Hope, Sram Eagle et RockShox Pike, est commercialisé autour des 4500 euros. Dans les prix du marché, donc. Mais pour un cadre réalisé 100 % en interne en France. C'est en partie ce qu'évoque le logo de Caminade: 2 « C », pour le nom de la marque, qui forment aussi un Hexagone. Et, à bien y regarder, il rappelle une clé BTR aussi. « Toutes les pièces de nos vélos sont normalisées, fait observer Brice, afin de pouvoir se les procurer facilement, en grandes surfaces de bricolage ou ailleurs. » Le nom, lui, trouvé par Sylvain, est un clin d'œil à Pierre Caminade, qui fut le premier à sortir un vélo de route en Duralumin (l'ancêtre de l'alu) durant l'entre-deux-guerres. Il fait surtout écho à « cami », « le chemin », en catalan, collé au suffixe « ade », qui renvoie à « l'action de ». Quand on lui fait observer que l'acier n'est pas le plus léger des matériaux, Brice rappelle que, pendant ses années de cross-

représente seulement 20 % du poids du vélo. Donc l'important, ce sont les composants – les 80 % restants – qui s'y greffent. On fabrique des cadres haut de gamme, il faut un montage en cohérence. » Pour cela, ils se sont constitué leur réseau de ce que Brice appelle des « faiseurs », des gens qui mettent leurs mains dedans. Leur acier vient de chez Columbus, en Italie, ou de chez Osborn, l'un des rares hauts-fourneaux conservés par Arcelor-Mittal. Chez ce fabricant français, les tubes sont certifiés aéronautiques, l'acier est fondu sur place. Les moyeux sont signés Aivee et réalisés en Loire-Atlantique. Les Anglais de Hope, qui fabriquent tout en Grande-Bretagne, fournissent les freins, les poignées et les potences. Les Espagnols d'Essax, installés à Alicante, ex-fabricants de chaussures, passionnés de vélo, ont contacté Caminade pour proposer leurs selles. Asterion assure le montage artisanal des roues, équipées ensuite de Hutchinson, car, selon Brice, « la plupart des Hutch' sont fabriqués en France. Nous travaillons avec eux sur le développement des pneus

le goût de l'innovation des frères Day, leur implication en compétition, leur démarche osée et ouverte (Bike 158).

Vers le titane

Son chemin, Caminade le trace avec obstination et réussite, comme le note Damien Oton, enfant d'Ille-sur-Têt aussi, ex-élève de Brice en classe de techno, converti par ce dernier à l'enduro et qui fut le premier (le seul à ce jour!) pilote professionnel Caminade. C'était en 2013, année de la création des Enduro World Series. Damien a roulé toute la saison mondiale sur le One4All, une 7^e place à Finale Ligure à la clé. La caution était bonne, le gage de qualité, évident. « Ce qu'ils font, c'est beau, je les félicite, sourit le vice-champion EWS 2016. Ils poussent vraiment le made in France au maximum. » Dans un avenir proche, la fin de l'année, les hommes de Caminade traceront leur route vers le titane. Pour ça, ils se sont mis à la soudure au TIG et viennent de recruter Mickaël, beau-frère de Damien Oton, qui aspire à ouvrir de nouvelles perspectives: « Avec l'acier, on arrive à un niveau de qualité intéressant, et tout se fait toujours en interne. On est un peu comme ces shapers qui fabriquent leurs boards dans leurs guérites. Voilà, on est un peu les shapers du vélo. On les fabrique, on roule dessus, on les fait évoluer, c'est ça qui est intéressant. Surtout que les retours clients vont dans le bon sens, ils viennent à l'atelier, parfois de Paris, Lyon, du Jura... ils échangent, ont la banane en repartant avec leur vélo. C'est autre chose. On a le sentiment de donner une âme au vélo. »

Après 3 ans, Caminade propose de remettre ses cadres de vélo à neuf. Pas d'obsolescence programmée.

country à haut niveau, il a été un obsédé de la chasse au gramme. De ceux qui changeaient leurs câbles de vitesses par des cordes de raquette de tennis. Aujourd'hui, il en est persuadé: « C'est le "poids dynamique" qui importe. Le cadre

de gravel, qui représente aujourd'hui la moitié de nos ventes. » Seule excursion hors de l'Europe avec Sram, pour les fourches à débattement, les amortisseurs et les groupes transmission. Un choix assumé, car Brice et Sylvain partagent et apprécient



Nouvelle recrue, Mickaël est un surdoué de la soudure. Encore quelques centaines au TIG, et ils seront prêts pour leur nouveau défi: le cadre titane made in France.



Sylvain surveille de près le prix des composants sur les sites de vente en ligne, pour proposer le meilleur montage au meilleur tarif aux clients qui choisissent Caminade.



Complètement chiffré

- 2012 Première présentation du tout-suspendu One4All et du semi-rigide Simpletrack au Roc d'Azur. L'accueil est bon et va conforter les deux compères
- 2013 La société Caminade est créée par Brice et Sylvain
- 3 salariés
- 2 vélos fabriqués par semaine
- 300 m de tubes coupés à 70 cm pour 150 vélos environ
- 50 pièces, logo compris, pour fabriquer le One4All (le tout-suspendu). C'est peu.
- 7 modèles (2 urbains, 1 tout-suspendu, 1 semi-rigide, 1 modèle de route à disques, 1 modèle de route à patins, 1 gravel)
- 7 mesures à rentrer par le client pour du sur-mesure total, qui intègre une étude posturale (option à 150 €)
- 2 à 3 mois, en moyenne, entre la commande du vélo et son retrait à l'atelier par le client

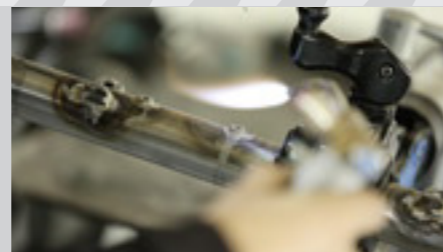


6. L'alésage

Brice réalise l'alésage des tiges de selle, jeu de pédalier et douille de direction.

7. La presse

À l'aide de cales aux dimensions adéquates, elle permet de dégager les endroits stratégiques du cadre, pour laisser de la place au plateau, pour le passage de chaîne ou les disques.



8. Le soudobrasage

Pour souder les supports de gaines, de porte-bidon, la soudure à la flamme est conservée. Brice fond de l'argent (le métal d'apport). Avec une flamme à 600-800 °C, celui-ci nécessite de moins importantes températures que le laiton, utilisé avant pour les tubes de cadre, mais qui nécessitent beaucoup de matière, augmentant ainsi le poids et surchargeant la soudure (un long travail de ponçage était ensuite nécessaire afin d'assurer un rendu invisible proche du carbone).



9. Le sablage

La sableuse devrait être prochainement changée. Cette étape permet d'arrondir les angles, d'enlever tout début de rouille. Le métal se met à nu afin d'obtenir un rendu mat et rugueux, qui va favoriser l'accroche de la peinture. Le cadre doit alors être peint dans les 4 heures, pour éviter tout début d'oxydation. Chez Caminade, c'est fait dans les 5 minutes, puisque la cabine de peinture est à l'autre bout de la pièce.



10. Le thermopoudrage

Caminade n'utilise plus de peinture liquide, plus fragile à l'impact et qui connaissait des risques d'oxydation, mais de la poudre fixée électrostatiquement. Un procédé proche de la céramique, qui se fait en 2 fois: une première couche de primaire au zinc va s'agglomérer avec l'acier pour éviter la rouille. Cuite 10 minutes à 160 °C, elle est ensuite recouverte des pigments de couleur, pour un rendu lisse, mat, brillant ou avec effet texturé. Seule contrainte, la peinture en poudre ne permet pas de réaliser des décors au pochoir (qui ne tiendraient pas à la cuisson), il faut coller des autocollants.



11. La cuisson

20 minutes à 180 °C, comme les cookies, et c'est prêt, la peinture est cuite, le cadre peut sortir du four. Il ne reste plus qu'à assurer le montage des composants choisis par le client avec l'éclairage avisé des hommes de Caminade.