Dans la roue de la petite reine

Remerciements :

• ADLA 44 (Archives Départementales de Loire-Atlantique)
et notamment Morgan Leleuch

• La Cinémathèque de Bretagne

• Le Musée d'histoire de la ville de Nantes

• Collectionneurs : Alain Cayard, André Vincent,
F. Dufetel expert pub et Jean-Yves Bellayer, collection E+pi

• La Manufacture Française des Cycles de Machecoul pour ses images

• La Société Reine Bike

Remerciements spéciaux à :

Yves Aumon, descendant des Ets Aumon, Eric Fonteneau,
Robin Cojean des vélos « Petit-Breton »,
André Vincent et Jean-Luc Ricordeau,
Solange Blanchard et Jérome Botte.

Bibliographie

• Catalogue expo musée du château de Nantes
« Les géants de la route » 1981

• La saga des cycles Stella et ses champions par Jean-Luc Ricordeau, 228 pages

• La Bicyclette, mythes et techniques,
passion et design par Francesco Maroni, édition White Star 2008, 303 pages

Partenaires :

P.H.I - S.N.O - E+pi - ville d'Indre - Région des Pays de la Loire
Presse-Océan - Nantes près de chez vous TV - Place aux vélos !

Conception :
Dominique Gicquel, Marcel Bernard et Arnaud Biette-Du-Pasquier

Agence REPÈRES - www.agence-reperes.com - 06 65 20 89 18

Avec le soutien de :

Attention ! Bébé à bord…

Dans la roue de la petite reine

La cité des ducs a joué un rôle important dans le développement de l'industrie des cycles français avec des marques emblématiques depuis la fin du XIXè siècle. Après un passage à vide dans les années 70, un certain renouveau surfe sur le retour en forme de ce moyen de déplacement plus moderne que jamais !

Historique :

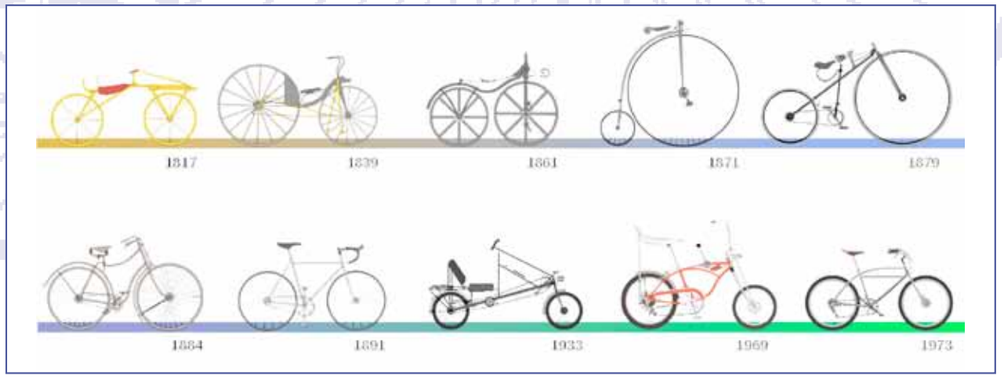
L'ancêtre du vélo est le Célérifère imaginé par un français en 1791 qui sera amélioré avec un guidon et une roue avant indépendante par la draisienne créée en 1817, puis viendront des améliorations continues sur le confort, la sécurité et la vitesse comme les pédales directement fixées sur la roue avant par Michaux en 1861 complétées par un système de freinage dénommée la Michaudine. En conséquence, la roue avant prend de l'ampleur pour augmenter la vitesse de déplacement. Puis arrive le bandage caoutchouc plein à la place du cercle de fer autour des roues et la selle sur ressort qui améliore le confort dans les années 1869/70. C'est à cette époque qu'un négociant nantais Émile Viarengo de Forville créé le 1er vélo pour dame. La chaîne de transmission arrive en 1868 et le 1er changement de vitesse en 1885 par Peugeot suivi par le pneumatique en 1891 qui marque des étapes importantes. Les frères Michelin imaginent la chambre à air démontable, puis le dérailleur apparaît en 1895 amélioré en 1922 . Le vélo pliant arrive en 1928. Les BMX et le VTT renouvellent les usages à partir des USA début 1960. Les équipementiers français Simplex et Huret dominent le marché du dérailleur dans les années 70 ce qui permet aux 3 principales entreprises françaises Motobécane, Gitane et Peugeot d'être des leaders mondiaux avec les italiens.

Très tôt, le bi sera décliné en différentes versions, soit en tri, soit motorisé ce qui nous amène au succès actuel du vélo électrique.

La bicyclette devient autant un moyen de liaison pour l'armée ou La Poste comme la plupart des livreurs, ainsi qu'un loisir populaire et un sport mondialisé.

Premier vélo pour dame - 1869

Une fiscalité appliquée aux vélos voit le jour dès 1893 et va perdurer jusqu'à 1958 avec comme objectif d'améliorer les routes.



Dans la roue de la petite reine

Cycles Phébus, le pionnier - 1889-1907

Eugène Underberg (1854-1931) et Auguste Lucas dirigent une entreprise de camionnage à Angers depuis 1868 qui couvre le grand ouest. Ils décident d'investir dans les nouveaux moyens de transport comme les cycles avec et sans moteur et ensuite dans l'industrie automobile.

Ils déposent la marque Phébus le 11/06/1889 et s'installent au 6 rue de Coulmier à Nantes avec une piste de course (vélodrome) pour les essais des nouveaux modèles.

En 1895, ils ont déjà 82 ouvriers, un dépôt place Royale et des bureaux au 3 rue Copernic à Nantes ainsi qu'un magasin de vente au 30 avenue de la Grande Armée à Paris.

En 1897, ils déposent des brevets perfectionnant les caoutchoucs pneumatiques « Nivet » et les jantes, puis, l'année suivante, apparaît un tricycle motorisé.

Entre temps, ils s'associent avec le fabricant parisien de la marque Gladiator qui va prendre les rênes à partir de 1907 de l'activité cycle afin que les fondateurs précurseurs se concentrent sur le marché automobile très prometteur.

Dans la roue de la petite reine

Les Ets Aumon 1910-1979, s'adaptent au marché à la recherche du confort.

Maxime Aumon, d'origine vendéenne, crée un atelier de cycle en 1910 au 113 rue de Paris (Général Buat actuel) dans le quartier Saint-Donatien à Nantes. Il fait partie du patronat chrétien très influent à Nantes.

En 1919, agrandissement avec un atelier de 1200m² sur 2 étages occupés par 55 employés. Après la grande guerre, il va se diversifier dans les fauteuils roulants pour les soldats blessés et 10 ans plus tard dans les meubles métalliques.
Il contribue à plusieurs des innovations avec les pneus ballons en partenariat avec Dunlop, plus larges et moins gonflés pour la stabilité et le confort du trajet en 2 roues.

Maxime Aumon - 1955

Puis, apparaît une bicyclette pour unijambiste et plusieurs jouets et modèles pour enfants comme la Cyclonette en 1922 et le Rameur en plusieurs versions. Il remporte le marché des fauteuils roulants pour les jeux Olympiques de Tokyo en 1964.

Yves Aumon, le fils aîné est Président du syndicat des constructeurs et grossistes en cycles de l'Ouest et Président de la chambre nationale de commerce en gros de cycles et travaille avec ses deux frères.
L'activité cycle décline après la dernière guerre mondiale au profit des autres spécialités de la maison.

L'usine Sotectub déménage au Loroux-Bottereau et sera reprise en 2000 par le groupe Gendron.

Dans la roue de la petite reine

Cycles Petit-Breton, la légende - 1920-1971

Lucien MAZAN

Lucien Mazan (1882-1917), originaire de Plessé, prend le nom de Petit-Breton pour ses courses cyclistes. Il remporte le tour de France en 1907 et 1908 et devient très populaire mais décède pendant la guerre en 1917. Sa veuve dépose la marque Petit-Breton en 1920 pour se lancer dans la fabrication de vélos au 2 rue des Olivettes et un atelier au 7 rue Sevigné.

Pierre Lodénos, marchand de cycles à Cholet, reprend la marque en 1924 et va déménager les ateliers au 2 et 3 rue de Bitche et au 13 rue de Fleurus en 1927 dans les ateliers de la confiture « la Charmeuse ».

Il va employer jusqu'à 150 ouvriers pouvant produire plus de 20 000 vélos par an.

Son fils Pierre va reprendre les rênes de l'affaire en 1964 jusqu'à la fermeture en 1971.

Le renouveau se dessine en 2020 avec Robin Cojean qui relance la marque avec ses cadres en composite et sur mesure.

Le vélodrome de Nantes-Durantière est baptisé du nom de cette légende des prémices de ce sport dès 1924.

Dépôts de Marques :
1920 Petit-Breton,
1921 F.N.C pour « Fabrique Nantaise de Cadres »,
1924 Carola, Rols, Zinger, Ouragan,
et en 1935 Elith.

Dans la roue de la petite reine

Une foultitude de marques sont déposées par des marchands et des fabricants souvent simples ensembliers.

Dans la métropole nantaise :

« Cybreta » : années 80 Pierre Matignon à Doulon et 72 Bd Dalby (vélos et motos)
« Armoric » : Alphone Picaud, Lebert et Cie av. Carnot en 1912 puis en 1956 au 20 rue Fouré
« Denjean » : Serge Denjean, mécanicien dépose la marque le 05/02/36, av. Vendemiaire après avoir fait partie de l'équipe amateurs Stella
« Gédéon » : Daniel Bouliau, ingénieur, le 27/06/23 au 3 place E.normand
« Lacsap » : Pascal Piouffle, représentant, 3 place E. Normand en 1920
« La Voltigeuse » : Arthur Biton marchand le 03/11/20 au 56 rue de Paris
« Le Zèbre » : Louis Courcault en 1899 au 38 quai de la Fosse

« De Dion-Bouton » : Le marquis de Dion est un Carquefolien bien connu, industriel et homme politique qui monte une usine à Puteaux avec l'ingénieur Bouton dès 1883 pour les cycles et les moteurs, les cycles sont repris par Dilecta au Blanc (dans l'Indre depuis1914) en 1933. De plus le marquis de Dion est le créateur du journal « l'Auto-Vélo » en 1900 à l'origine du Tour de France et fondateur de l'automobile Club de France.

« Prestige et super Prestige » : Louis Raffin en 1918 puis Honoré Boisseau en 1933, au 1 place Bretagne
« La Radieuse » : déposée en 1913 rue Stanislas Baudry puis le 22/01/23 au 26 rue des orphelins
« British » : Léon Cassard mécanicien le 16/03/19 au 12 Bd de la Liberté
« Strella » : Louis Soyer ingénieur le 02/07/1896 au 21 rue des Olivettes
« Burman » : en 1927 par Joseph Lalande au 15 bis quai Richebourg
« MG » : en 1951 par Michel Le Gall au 15 Chaussée de la Madeleine
« Tréflex » : en 1927 par Henri Gallais au 10 rue Charles Lechat
« The cycle Régence England » : déclarée en 1896 au 31 rue de Strasbourg par Victor Bigeard
« Rutilia, Soupless, Méridien, Automo's » : en 1914 par Francis Grosjean au 2 bis rue Kleber
« Luze » : en 1950 par Lucien Zemont au 105 rue du Gl Buat
« La Victorieuse » : en 1919 par C.Brangé au 60 rue de Vertais
« Le gui » : en 1922 par Louis Basset au 43 quai de la Fosse
« Oceania » : en 1926 par E.Maisonneuve à La Chapelle-sur-Erdre

Jacques Bonnet, ancien coureur professionnel, s'installe au 7 chaussée de la Madeleine (an 2000) pour produire des vélos de course sur mesure.
« Le Croissant » : en 1911 par Eugène Durand au 20 rue Haudaudine
« le Pratique et the Victorius » : en 1891 et 1992 par Léon Lotz au 2 rue Cambronne
« Celtic » : vers 1900 par Charles Rodde quai d'Orléans, usine à Chantenay incendiée en 1910
Pérol père puis fils ainé : en 1883/1915 au 14 et 16 rue Jean Jacques, voiture à bras, d'enfant et malade, vélocipède.
« Britania » : par Lerous place E. Normand.

Chéreau : Les 2 frères Chéreau reprennent la concession des vélos anglais Humber en 1889 au 13 rue de Strasbourg. Eugène a été champion de France cycliste en 1888. Ils créent le vélodrome de Longchamp en 1897 et déménagent 5 ans plus tard rue de Renne aux N° 129 pour ouvrir aussi un garage automobile puis déplacent l'activité vélo au N° 89bis au moment ou ils éditent une belle série de cartes postales publicitaires. Leur affaire se termine au début des années 1920.

Ailleurs dans le département :

« **Evens** » déposée le 06/10/1926 par William Fayet à St Nazaire, route de Guérande et en 1924 marques Roll's, Oryx et Roler's
« **Scintilla** » (1929) et « Nortson » (1950), Azay et Farault à Nort sur Erdre
« **OTO** » (1911) René Cosson, 8 rue de Ceveré à Chateaubriand
« **Solga** » (1951) par Jean Genet, 23 Bd de la Répos à Chateaubriand
« **La Nazairienne** » dès 1895, avec Xavier Rousseau, rue des Sables, à St-Nazaire
« **Eclair** » (1904) Gustave Gousseaud à Chateau-Thébaud
« **Fidus** » (1922) Gustave Basseau, 26 rue de Nantes à St-Nazaire
« **MCG** » (1922) Marcel Cuissot à Guérande
« **P. Juin** » (1925) Pierre Juin à St-Nazaire, 2 rue de la Matte et 98 rue R.Guillouzo

Dans la roue de la petite reine

Des marques emblématiques ont laissé leurs empreintes.

Olivier Pomeyrol (manchon éclairage gaz et cycles) avec son frère Alexis dépose la marque « Triomphe et Perfecta » en 1903 au 40 rue de Versailles puis au 10 quai des tanneurs avant de se concentrer sur les enseignes lumineuses (Lumen) dès 1937 au 2 rue Renan.
Il dépose aussi « Caval's cycle » (1895) et Simplex en 1900, remplacé par Aimé Tilly au 40 rue de Versailles comme associé puis seul dès 1907.

« la Levrette » déposée en 1922 par Edmond Trochu au 40 rue de la Fosse (arrêt en 1960).

« Solé Mio » marque déposée par Aimé Tilly, quai de Versailles en 1907. Le grossiste Joseph DAVID reprend en 1927 Solé Mio qui sera commercialisé jusqu'en 1969 au 40 rue de la Fosse puis 3 rue Vieille douve et 4 rue Contrescarpe.

Prosper Lefeuvre, ancien de Dubigeon, monte un atelier de forge au 14 rue de la Salle Verte (quartier St Clair) et met au point « la familiale » en 1921, permettant de rouler ensemble à 3 cyclistes. Son fils Paul qui reprend sa suite fera des carters de chaînes pour Stella et son petit-fils déménageant à Carquefou interviendra sur les motos Syphax.

Plusieurs équipementiers complètent cette filière industrielle.

Marcel Lodénos, au 18 Bd Sébastopol, fabrique des porte-bagages (marque M.L.N. en 1921 et cycle Marlo St Etienne).

Jules Challansonnet a un atelier de cadres au 12 rue capitaine Corhumel, 5 marques déposées entre 1922 et 1924 « Cadrunic, Vélovitt, Ouest, Champion et cycle Radiola » qui seront repris par Fonteneau.

F. Rotillon s'installe au 12 rue de Coulmiers, pour l'émaillage au four des cycles et autos.

Firmin Colas, boite de dépannage « l'indispensable » en fer blanc.

La marque « Signal » est déposée en 1952 par Jean Docq au 55 rue Appert pour l'éclairage des cycles.

Dans la roue de la petite reine

Des aventures et des succès.

Syphax, Emeraude et Ninon ont multiplié leurs savoir-faire.
Cycles, Motos, écrémeuse, machine à coudre...

« **L'Emeraude** », Georges Fournier, au 6 rue de Rennes et 2 rue de Chateaubriand, dépose en 1896 ; reprise en 1913 par Monluc et Sauzereau qui simplifie en **Émeraude** puis s'associe avec les Ets Levron en 1921.

Déménage en 1927 au 6 et 8 rue de Coulmier (ex Phébus), date du dépôt de marque « **Syphax** » qui va connaître une belle postérité.

Maurice Landry, reprend le site du 6 rue de Rennes et dépose sa marque le 16/03/1928.

Emeraude et Syphax seront reprisent par Micmo en 1957.

« **Ninon** » marque déposée en 1919 (2 rue Franklin) par Georges Vincent marchand, déménage dès 1910 au 23 rue Racine puis 37 rue de Gigant (Angle 13 place Canclaux).

Puis ce sera Léon Grasset venant de l'Herbergement qui monte à Nantes en 1936 au 101 rue St Jacques reprenant la marque en ouvrant un magasin au 8 quai de Turenne (bureaux) et garde son atelier 101 rue St-Jacques. Fin en 1963.

Marques annexes « Léon et Rector ».

Les femmes et la petite reine

Les insolites...

Bicyclette de pompier 1905

The home guard 1939-1945

1895 – Petite balade en vélos quadricycles

Dans la roue de la petite reine

1912-1976 - STELLA Innovations et ambitions.

C'est en 1896 que Henri IWANESKO ouvre un magasin de cycles et de machines à coudre au 1 place du port Communeau à Nantes. C'est un ingénieur mécanicien, il est également fabricant de pneumatiques et dépose en 1902 un brevet sous la marque « Le Nantais ». Henri IWANESKO est membre de la société astronomique de France.
En 1912 Mr Pierre FONTENEAU rachète l'affaire et ajoute à ses ventes des produits de la manufacture de Saint Etienne tel que des fusils de chasse, des landaus et aussi des meubles. Il obtient de BSA, la principale marque de cycles anglaise de l'époque, la concession exclusive pour la distribution des produits sur le territoire Français.
Lors de la première guerre mondiale, Pierre est mobilisé et sa femme Elie prendra les rênes de l'entreprise. Dès son retour, Pierre FONTENEAU et son épouse décident de lancer en 1919 leur propre marque. Pierre passionné d'astronomie choisit le nom en latin d'une constellation : STELLA, ce qui signifie étoile. C'est une nouvelle aventure qui commence.

En 1920 il crée son premier atelier et recrute quelques ouvriers sélectionnés capables de fournir un travail qualitatif dans la fabrication des cadres, il ne lésine pas sur le choix des accessoires, la qualité est son principal objectif et c'est ainsi qu'il compte se démarquer de la concurrence. Le choix

est judicieux, en 1924 il remportera la médaille d'or à l'exposition nationale de Nantes. L'entreprise prospère rapidement, elle couvre une douzaine de départements de l'ouest et en 1925 les locaux devenant exiguës, l'entreprise implante son siège, son atelier d'assemblage et son magasin de vente au 21 chaussée de la madeleine, la fabrication des cadres se fera au 3 bis rue Laennec.

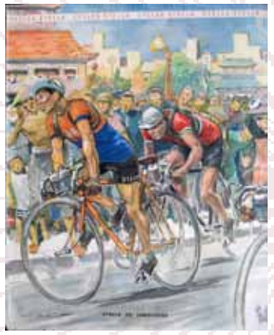
En 1934, le fondateur fait entrer son fils Pierre FONTENEAU junior dans l'affaire, il est jeune ingénieur diplômé de l'ICAM et prend en charge la commercialisation des cycles avec son beau-frère France AUBERT ingénieur de Centrale qui dirige plus spécialement le secteur des machines à coudre. La mécanique des machines est achetée à la manufacture de Saint Etienne. Les mobiliers et le montage sont réalisés rue Laennec. Cette activité périclitera dans le cours des années 50 et sera remplacée par la commercialisation en exclusivité pour la France de très beaux modèles fabriqués en Suisse : les machines à coudre BERNINA.

Dans la roue de la petite reine

STELLA, de l'apogée au déclin.

L'arrivée de Pierre FONTENEAU junior apporte du dynamisme à l'entreprise, après une modernisation des ateliers, la fabrication atteint les mille vélos par mois dans le cours de l'année 1939. Pendant la seconde guerre mondiale, Pierre sénior et junior sont mobilisés mais leur absence sera de courte durée, l'entreprise produit au ralenti et porte l'activité sur les pièces de remplacement, moyeux, freins, manivelles et plateaux sont lancés en fabrication dans les fonderies de précision de NANTERRE.

En 1945 STELLA devient une SARL au capital d'un million de francs. L'entreprise emploie jusqu'à 120 salariés. La concurrence est rude avec les grandes marques TERROT, PEUGEOT, MERCIER et surtout GITANE sa voisine Machecoulaise. Pierre junior a des envies d'expansion et d'exportation, il s'engage dans des campagnes de communication de grande ampleur et construit petit à petit ce dont il rêve depuis longtemps pour faire connaître la marque « une équipe de coureurs cyclistes professionnels » ce sera le challenge de la décennie de l'après-guerre.



En 1948, ce rêve deviendra réalité l'équipe professionnelle est constituée avec le recrutement de Louison BOBET l'année précédente, un jeune débutant prometteur de St Méen le Grand en Ille et Vilaine, qui sera entouré d'une douzaine de coureurs dont la plupart sont de très bons régionaux qui ont déjà fait leurs preuves dans les circuits amateurs. BOBET fait la une de tous les journaux sportifs et fait connaitre ainsi la société STELLA. Les ventes de cycles s'envolent, les affaires deviennent florissantes, Pierre FONTENEAU écrit : Les ouvriers, naturellement concernés, l'étaient encore plus. Leur travail était lié au succès des champions de l'équipe. Ils avaient vraiment le sentiment que faire du beau travail correspondait à notre succès, à nos victoires.

Pendant quatre ans l'équipe s'enrichit de nouveaux trophées, mais en raison de la forte poussée des cyclomoteurs sur le marché, une crise s'installe chez les fabricants de bicyclettes. Fin 1952 Pierre FONTENEAU songe à mettre fin à l'équipe professionnelle mais la victoire de Louison BOBET dans le tour de France en 1953 sursoit à la décision, malheureusement les retombées économiques ne sont pas à la hauteur de l'exploit. Malgré un second tour gagné en 1954 et un palmarès éblouissant l'équipe professionnelle est supprimée en fin d'année.

Pierre FONTENEAU se bat à coup d'innovations techniques, il imagine le « Pocketby » un vélo pliant réglable pour les petits comme pour les grands qui se range dans une valise. Il tente le marché américain très prometteur. Il répond à la commande d'un importateur des États-Unis qui le paye rubis sur l'ongle, la confiance s'installe et accepte une seconde commande de 3000 vélos paiement à réception. L'importateur tique sur la mise aux normes américaines des vélos et propose de les prendre à moitié prix. Les vélos ne pouvant être vendus en France, c'est le coup de grâce. Les banques sont frileuses depuis le début des années 70, la situation devient critique, STELLA fermera définitivement ses portes en 1976.

Dans la roue de la petite reine

Les coureurs régionaux et STELLA.

Dans l'entre-deux guerres vers 1930 l'entreprise STELLA commence à équiper des coureurs amateurs régionaux, mixage de jeunes prometteurs et de vétérans confirmés. Son premier champion sera Maurice L'HÔTELLIER, un jeune angevin qui dès 1930 remporte le circuit du Maine et Loire, sur piste il tient la dragée haute aux champions de l'époque LEDUC et PELISSIER. Suivront d'autres étoiles amateurs, pistards ou routiers, les frères BAUTRU, Georges PEUZIAT, joseph KERGOFF, Pierre LE CAM, Albert GOUTAL, les frères ALLORY et LE GOFF, Serge DENJEAN qui par la suite s'installera comme fabricant de cadres et ouvrira un magasin de vélos en bonnes relations avec STELLA.

En 1947, sur les conseils de Ange GUENARD représentant des cycles STELLA en Ille et Vilaine Pierre FONTENEAU recrute un jeune amateur du nom de Louison BOBET originaire de Saint Méen le Grand près de Rennes, avec une équipe de bons régionaux tels que BARBOTIN, AUDAIRE, MAHE, MALLEJAC… Quelques indépendants et aussi des occasionnels comme Roger LAMBRECHT et Francis CHRETIEN qui courent pour GENIAL-LUCIFER quand Stella n'est pas engagée. Ange GUENARD sûr de Louison BOBET convainc Pierre FONTENEAU d'inscrire son poulain aux boucles de la seine, heureuse décision car Louison remporte la victoire devant l'élite du cyclisme professionnel français. Bobet est sur orbite et la jeune équipe STELLA aussi.

1948 – 1954 L'équipe professionnelle.

Pendant les quatre premières années de 1948 à 1951, les vedettes de l'équipe sont : Louison BOBET, André MAHE, Roger LAMBRECHT et Pierre BARBOTIN.

BARBOTIN est presque l'égal de BOBET, les deux hommes dominent tellement leurs adversaires que la presse les surnomme les B-B. Les succès s'enchainent, BOBET gagne des courses prestigieuses comme Milan –San Remo, le grand prix des nations, le championnat de France et du monde les tours 1953-1954 etc… mais les retombées économiques ne couvrent pas les dépenses de l'équipe, Pierre FONTENEAU se résigne à mettre un terme à cette grande épopée fin 1954. STELLA continuera son action dans le cyclisme amateur jusqu'à la fermeture de l'entreprise en 1976.

Coureurs sous l'équipe STELLA

Palmarès de PIERRE BARBOTIN

1948 - 3ème de Dijon-Lyon.
1949 - 2ème de Manche-Océan.
1950 - Critérium national
1951 - Circuit de l'Indre
1952 - 7ème de Paris-Nice
1954 - 6ème étape du tour du Sud-Est
1955 - Etoile du Léon
1956 - 7ème étape secteur du Critérium du Dauphiné libéré

Palmarès de LOUISON BOBET

Championnats
Champion du monde sur route 1954
Champion France sur route 1950 et 1951
Tours de France 1953 1954 1955.
Meilleur grimpeur du tour de France1950
Meilleur grimpeur du tour d'Italie 1951

13 étapes de grands tours
Tour de France (11 étapes)
Tour d'Italie (2étapes)

Classiques
Paris-Roubaix 1956
Milan-San-Rémo 1951
Tour de Lombardie 1951
Tour des Flandres 1955
Bordeaux-Paris 1959

Contre la montre
Grand prix des Nations 1952

Courses à étapes
Paris-Nice 1952
Critérium du Dauphiné libéré 1955

Dans la roue de la petite reine

Gitane, le modèle.

GITANE

En 1923, Marcel Brunelière (Saint-Philbert de Bouaine 1893 - Machecoul 1973) s'installe comme forgeron-mécanicien agricole à Machecoul et se lance dans le commerce de pièces détachées pour cycles.
L'année suivante, associé à Eugène Redois (1906-1999), il ouvre un atelier de montage qui confectionne des vélos des marques G.M.B. puis Mabru.

En 1928, les deux associés créent la marque Gitane, officiellement enregistrée en 1929. Gitane produit des cycles, l'entreprise compte dix salariés la première année. En 1953, la société devient SARL, et entame la fabrication de cyclomoteurs et motocyclettes.

En 1958, l'entreprise compte une cinquantaine d'employés.
Deux ans plus tard, elle devient société anonyme et prend le nom Micmo (Manufacture Industrielle de Cycles et de Motocycles), mais continue de commercialiser ces vélos sous la marque Gitane.
Marcel Brunelière prend sa retraite en 1966, et cède son entreprise à Serge Paulange.
L'entreprise compte 170 salariés qui fabriquent 67 000 bicyclettes en 1968.
La société est acquise en 1970 par Claude Hautier.

MFC
MANUFACTURE FRANCAISE DU CYCLE

CYCLEUROPE

La production augmente, et en 1974, ce sont 350 000 bicyclettes qui sont produites par les 600 salariés, qui sont au nombre de 720 en 1975.

Une nouvelle unité voit le jour à Port-Saint-Père. Une partie de la production est destinée à l'exportation.

En 1976, la Régie Renault (qui détenait déjà 30% depuis1974) achète Micmo-Gitane.

En 1992, pour faire face à la concurrence asiatique, les cycles BH (Beistegui Hermanos, Espagne) rachètent les cycles Peugeot et les Gitane pour créer le groupe Cycleurope.

En 2010, le site de Machecoul est filialisé et devient Cycleurope Ka International, spécialisé dans la grande distribution.
Le site de Romilly-sur-Seine se spécialise dans le milieu et le haut de gamme et récupère la fabrication des vélos Gitane .

En 2012, Cycleurope Ka International dépose le bilan.

En mars 2013, l'usine de Machecoul est reprise par Intersport qui crée une nouvelle société «La Manufacture Française du Cycle» qui conserve 175 salariés avec 79 suppressions d'emploi pour produire notamment la gamme de vélo d'Intersport sous la marque Nakamura.

Aujourd'hui, la M.F.C. (Manufacture Française du Cycle) a un effectif actuel d'environ 500 personnes.

Marcel Brunelière, l'un des deux fondateurs de l'usine Gitane, dans les années 60. | COLLECTION MACHECOUL HISTOIRE
Presse Océan Dominique Bloyet

Dans la roue de la petite reine

Sponsoring GITANE.

Gitane sponsorise ses premiers cyclistes professionnels à partir 1948.

De 1953 à 1955, Gitane équipe le jeune Jean Stablinski.

En 1960, Gitane s'illustre grâce à l'équipe Rapha-Gitane-Dunlop de Rudi Altig.

En 1963 puis 1964, Gitane parvient au sommet en remportant, le Tour de France avec Jacques Anquetil (équipes Saint-Raphaël-Gitane-Dunlop et Saint-Raphaël-Gitane-Campagnolo), puis en 1966 avec Lucien Aimar (Ford France-Gitane).

Grâce à Lucien Van Impe, Bernard Hinault, Laurent Fignon et Greg LeMond, Gitane se forge alors un palmarès exceptionnel.

Dans les années qui suivent, Gitane sponsorise les équipes Système U (de Laurent Fignon), et RMO (de Charly Mottet). Dans les années 1970 à 1980.
Gitane se lance également dans le sponsoring d'une équipe VTT. Dans les années 1990.

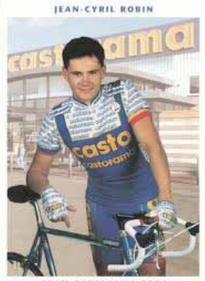
Dans les années 2000, après quelques années d'absence, Gitane revient dans le peloton professionnel avec La Française des Jeux et BigMat-Auber.

Gitane est partenaire de La Poste pour la fabrication des vélos des facteurs.

En 2010, Gitane, via sa marque haut de gamme Definitive Gitane, fait son retour dans les pelotons professionnels en équipant l'équipe Saur-Sojasun pendant 3 saisons (2010 à 2012).

Armand AUDAIRE
Cycles "GITANE" - HUTCHINSON

CYRILLE GUIMARD
Groupe sportif FAGOR-MERCIER
Frame HUTCHINSON



JEAN-CYRIL ROBIN
TEAM CASTORAMA 1994

Dans la roue de la petite reine

Les courses à Nantes.

Première course de vélocipède à Nantes sur le Cours Saint-André.

1870-1873-1883

Vélo traditionnel

Paris - Nantes 1892

Dès 1892

Nantes – Challans
Nantes – Blain
Nantes – Nort-sur-Erdre
Nantes – Machecoul
Nantes – Vallet
Nantes – Segré

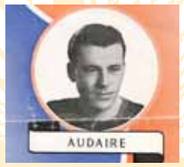
Tous les ans, Critérium de Nantes

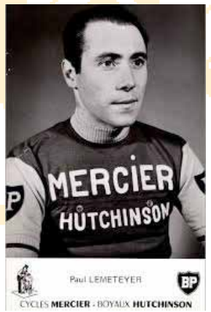
Tour de France

Départ et Arrivée à Nantes
de 1903 à nos jours au nombre de 30.

les années 1903- 1904-1906-1907-1909-1910-1919-1932-1934-1935-1938-1939-1948-1953-1957-1959-1968-1974-1980-1981-1982-1983-1984-1986-1988-1990-1999-2000-2003-2008

Tous les ans, courses sur piste au Vélodrome Petit-Breton de Nantes, où tous les meilleurs pistards et routiers sont venus courir.





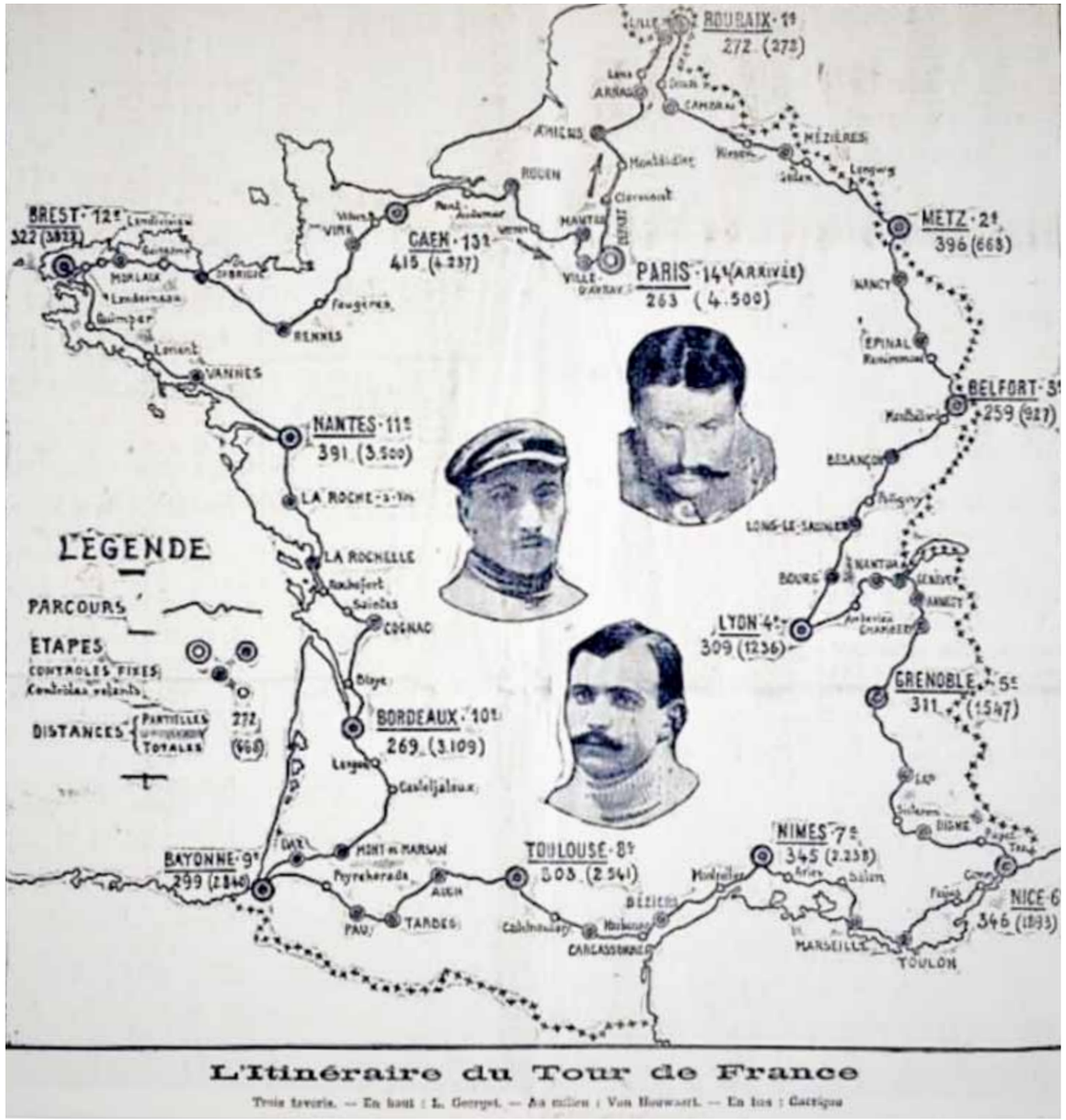
François CHEVALIER, né à La Montagne le 14/03/1893, rue du Port, travaille chez JJ CARNAUD. Membre du Vélo-Sport Montagnard, pionnier du cyclisme régional, il participe à toutes les grandes courses dont 9 tours de France : 1913, 1919, 1920, 1921,1 922, 1923, 1924, 1925 et 1926 et termine celles de 1925 et 1926.
En arrivant 22ème au circuit Peugeot de 1911, il gagne plus d'argent qu'au Tour de France.
Très grosse endurance et bonne récupération, le mauvais temps ne lui déplaît pas.
Il termine sa carrière en vendant et réparant des vélos à La Bernerie.

SOUVENIR de l'itinéraire du TOUR de FRANCE 1907 (à système à points et non au temps, de 1903 à 1912)
remporté par le coureur Français LUCIEN PETIT-BRETON (1882-1917)
décédé d'un accident de la route en 1917 à l'âge de 35 ans.

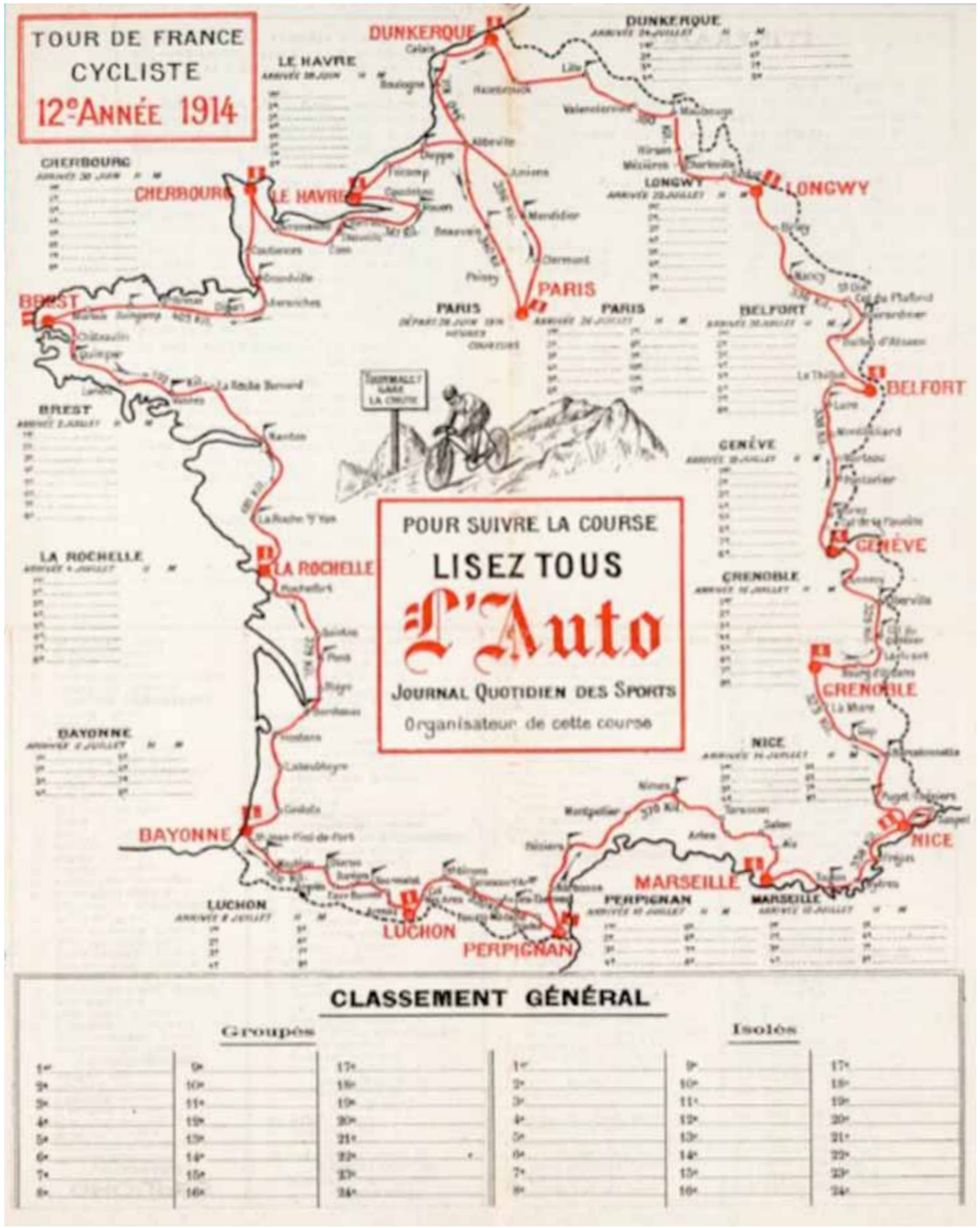
Le 2ème était GUSTAVE GARRIGOU (1884-1963) qui remportera l'épreuve en 1911.

Il y aura 14 étapes du 8 juillet au 4 aout, 93 coureurs au départ et 33 à l'arrivée !

A noter un VRAI TOUR de FRANCE aucune ville de départ ou à l' arrivée située à l'étranger !



Source : groupe Facebook - « Voyage au cœur du temps, plus de cent ans de souvenirs »



Souvenir du DIMANCHE 28 JUIN 1914 (il y a 107 ans aujourd'hui).
Départ du 12ème TOUR DE France, 5405 km en 15 étapes (de 300 à 400 km chacune) !

145 coureurs au départ 54 à l'arrivée.

Le vainqueur sera PHILIPPE THYS (BELGIQUE) en 200H28 mn et 48 secondes.
L'arrivée se fera le 26 juillet à PARIS et même pas 15 jours plus tard se déclenchera la première guerre mondiale
et beaucoup de coureurs vont disparaître au champ d'honneur !

Source : groupe Facebook - « Voyage au cœur du temps, plus de cent ans de souvenirs »