

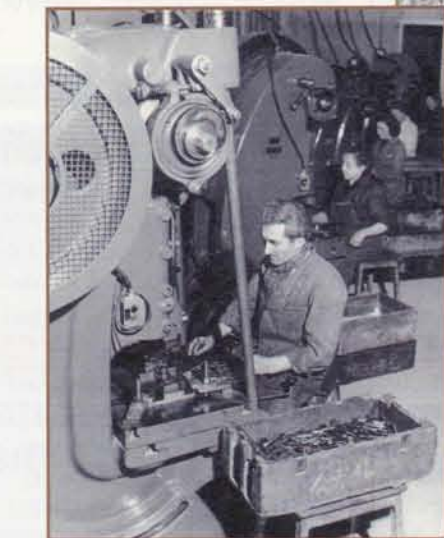
Au XIX^e siècle, la bicyclette devient un moyen de transport individuel très populaire et un sport de plus en plus prisé. Une série d'inventions, telles que l'entraînement de la roue avant par manivelles et pédales, puis l'entraînement de la roue arrière par chaîne, les roulements à billes, sans oublier les pneumatiques, la font progresser de manière spectaculaire.

Huret, un grand nom de l'industrie du cycle

Depuis 1869, de grandes épreuves cyclistes se disputent, suivies avec passion par les Français. Au début du XX^e siècle, cet engouement pour « la petite reine » ne se dément pas. C'est dans ce contexte, que la famille Huret va se distinguer : d'abord par les performances de Constant Huret (champion de France en 1894) et celles de son cousin André, puis par les créations d'André Huret et de ses fils qui sauront s'imposer dans l'industrie du cycle.

André Huret, qui habite Nanterre, se passionne comme son prestigieux cousin, pour la compétition. En 1909, à l'âge de dix-huit ans, il fait ses débuts comme membre du Véloclub de Nanterre. Encouragé par ses premiers essais, il entre au Véloclub de Levallois où il se fait remar-

quer par ses nombreux succès. En 1912, il prend part au Circuit français et finit cinquième de l'étape Nice-Valence, quatrième de l'étape Bayonne-Toulouse, puis deuxième de l'étape Nantes-Brest. En 1913, il devient coureur professionnel dans l'équipe Peugeot et participe au Tour de France. La guerre va mettre un terme à ces débuts prometteurs. Lorsqu'il revient à la vie civile, André Huret retrouve son métier de mécanicien-tourneur. En 1920, il fonde une entreprise de mécanique générale, 17, avenue Georges-Clemenceau, spécialisée dans les pièces pour bicyclettes et devient agent exclusif, pour la région, des cycles Alléluia. Dix ans plus tard, il met au point un mécanisme servant à faire passer la chaîne d'une bicyclette d'un pignon sur un autre, c'est-à-dire un dérailleur. C'est



Les ateliers de fabrication de pièces à Nanterre.

avec cet appareil que des champions tels que Lucien Weiss, Maurice Archambaud et Georges Speicher vont remporter de belles victoires ; cependant, malgré ces résultats positifs sur le plan sportif, le dérailleur ne s'impose pas sur le plan commercial et dans le nouvel atelier Huret, transféré au n° 98 de l'avenue Félix-Faure, l'essentiel du travail consistera à produire des écrous papillons pour le blocage des roues.



Photographies collection Huret

Après la Seconde Guerre mondiale, le nouveau dérailleur présenté par André Huret remporte enfin le succès qu'il méritait. Testé par Louison Bobet, en montagne, dans des conditions d'utilisation très dures, ce qui allait devenir le célèbre modèle « Tour de France », voit enfin ses qualités reconnues : sa solidité, la rapidité avec laquelle il permet de passer les vitesses, sont des atouts qui le feront adopter, entre autres, par la marque de bicyclettes Stella.

Louison Bobet, qui devint champion de France, remporta trois fois le Tour de France et fut champion du monde, lui restera fidèle pendant toute sa carrière.

En 1946, les deux fils d'André Huret sont associés aux activités de leur père, Roger pour la partie commerciale et Jacques pour le département technique. En peu de temps, l'entreprise passe du stade de la fabrication semi-artisanale à celui de l'industrie. Les commandes affluent de France comme de l'étranger. La gamme des produits Huret s'enrichit par de nouvelles créations et par le

perfectionnement des modèles existants. Le « Allvit », le premier dérailleur Huret à parallélogramme déformable, est présenté au Salon, en 1958, et le « Svelto », plus économique et léger, en 1961. De nombreuses spécialités pour vélos : pattes de cadres en acier forgé, colliers et butées de gaine, protège-rayons, carters de chaîne, outils de réglage, sortent de l'usine de Nanterre. Très dynamiques et créatifs, les frères Huret se lancent également dans la production de compteurs de vitesse pour les deux roues.

Obligés d'agrandir leur entreprise, les frères Huret installent deux usines à Chépy dans la Somme, en 1963. Ces dernières sont spécialisées dans la fabrication, le chromage et le montage des dérailleurs. À Nanterre, 60 avenue Félix-Faure, demeurent tous les services administratifs, (c'est-à-dire la direction, la comptabilité, le secrétariat) et les approvisionnements, l'emballage, les livraisons. Le bureau d'étude et l'atelier d'outillage, eux aussi restés dans la maison mère, travaillent en étroite liaison. Dans le premier s'effectuent les recherches concernant les nouveaux appareils, l'amélioration de la qualité et de la présentation des produits ; dans le second, on réalise les prototypes ainsi que les outils permettant la fabrication de pièces de haute précision pour les compteurs. Les moules utilisés pour les élé-



André Huret et son fils Jacques faisant des essais de dérailleur.



Robic testant un dérailleur dans l'atelier Huret.

ments en plastique sont créés dans cet atelier.

Deux autres bâtiments sont affectés à la production des compteurs. Alors qu'en 1945, 5 ouvriers travaillaient chez Huret, en 1965, 80 ouvrières, 19 cadres et employés composent le personnel de Nanterre. Dans les deux usines de Chépy, on compte 179 ouvriers, 5 employés et cadres. Toujours en 1965, 35 000 compteurs et 120 000 dérailleurs sortent, par mois, des usines Huret. 1965, c'est aussi l'année où disparaît André Huret, des suites d'une longue maladie.

En 1974, les structures de l'entreprise ont à nouveau évolué. Nanterre conserve l'administration, les services commerciaux et les bureaux d'étude. Une nouvelle usine située à Pont-Rémy, dans la Somme, est chargée de la fabrication des compteurs. Huret

devient le premier producteur européen de dérailleurs avec six millions de changements de vitesse par an.

Pour conserver sa compétitivité, Huret s'associe à l'entreprise allemande Sachs. Toutes deux continuent pendant quelques années à mettre sur le marché des dérailleurs et des compteurs, sous la marque Sachs-Huret, puis le nom français va disparaître. Les locaux de Nanterre sont vendus ; des pavillons remplacent bureaux et ateliers. Une page de l'histoire de l'industrie du cycle à Nanterre est tournée.

Jeannine Cornaille et le groupe « Sport »

Société d'Histoire de Nanterre
Remerciements à M. Alain Huret