

Ne dites pas qu'ils sont en plomb : les mythiques petits cyclistes sont en zamac. Les serveurs muets de notre enfance ont failli décrocher définitivement du peloton dans les années 2000 — mais la Fonderie Roger, en Seine-et-Marne, continue de les produire. Voici l'histoire vraie de ces équipiers modèles.

À NOS HÉROS MINIATURES



Equipier
Un petit cycliste intact, c'est louche. Celui-ci a gagné beaucoup de courses sur plancher.

Il y a du favoritisme au Vatican. On nous rebat les oreilles avec de possibles canonisations de plusieurs anciens de la maison, Paul VI ou Jean-Paul II, et personne n'a jamais parlé de sanctifier le nom de M. Larzul. Sans lui pourtant, le taux de dépressifs aurait largement augmenté en France, voire dans le monde. « Il vivait en Bretagne. C'était un passionné. On ne trouvait plus de main-d'œuvre pour peindre les petits cyclistes. À l'époque, c'était le début des années 90, ils représentaient 2 % de notre chiffre d'affaires et 98 % de nos emmerdes. On voulait arrêter. M. Larzul est venu nous rendre visite et s'est engagé à les peindre lui-même. »

Ce qu'il fit, un peu. Ce qu'il fit aussi, et bien plus, c'est parler, raconter, convaincre. Quelques autres collectionneurs lui ont prêté main-forte. « Plusieurs ont inventé des jeux avec leurs petits cyclistes. L'un d'eux, ça faisait trente ans qu'il jouait avec. Il avait rempli des cahiers entiers de statistiques, avec des noms qu'il inventait. Il m'expliquait que

certains de ses coureurs étaient bons selon tel type de courses. Ils étaient tous plus barjots les uns que les autres. Mais des gentils barjots. Quand on a mis un pied là-dedans, on s'est dit qu'on ne pouvait pas laisser tomber ces gens-là. »

« Il fallait passer par l'opératrice... »

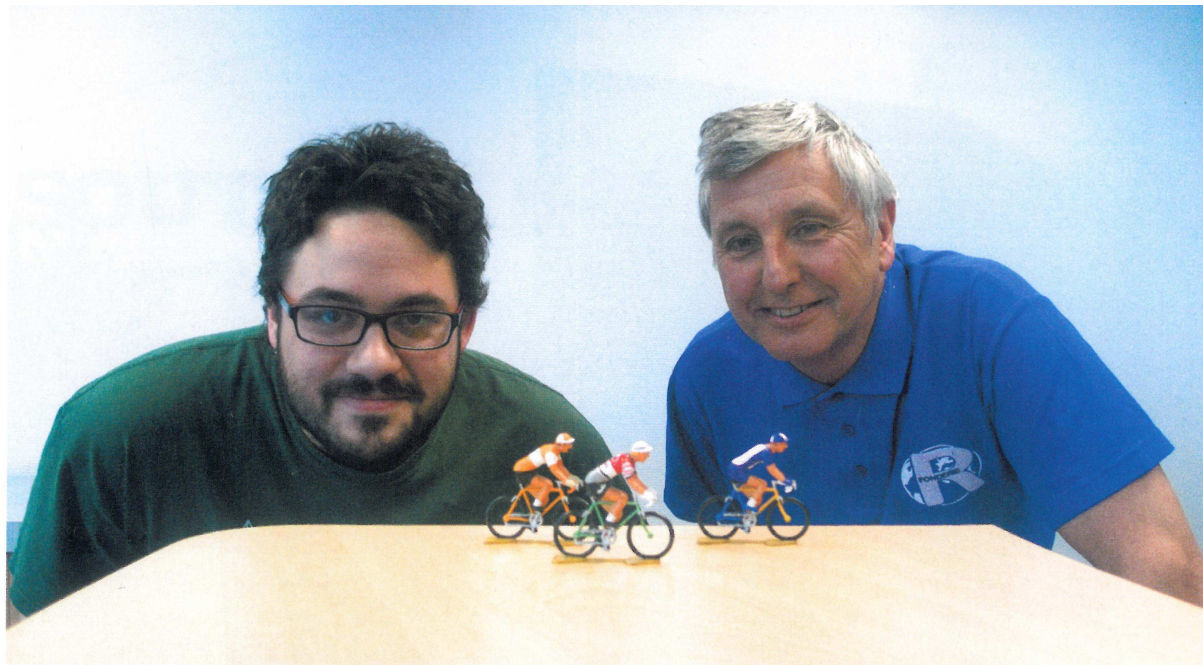
L'homme qui parle est chef d'entreprise. Comme son père, comme son grand-père. La Fonderie Roger se transmet de génération en génération. Dans les années trente, Henri Roger devient tourneur-fraiseur et choisit le métal pour s'épargner de travailler avec son père, menuisier. Il installe ses locaux à Paris, dans le XI^e arrondissement, fabrique des moules qu'il remplit de plomb pour créer des jouets,

notamment de petits soldats. Les premiers vélos sont commandés pour servir de pions dans un jeu de société inspiré du Vélodrome d'hiver.

D'autres moules apparaissent, et le petit vélo devient un jouet à part entière. « La législation sur le plomb s'est vite durcie, explique l'intarisable Jean-Luc Roger, actuel dirigeant de la Fonderie, petit-fils d'Henri. Mon grand-père a donc travaillé l'aluminium puis le zamac, un mélange de zinc, aluminium, magnésium et cuivre. Cet alliage présente les mêmes qualités mécaniques que l'alu mais il est plus lourd, et son point de fusion est plus bas (400°C au lieu de 650). La mise en œuvre est plus simple, le cycle de fabrication plus rapide, l'usure des moules moindre. Et on obtient un produit fini plus haut de

Leaders

Sébastien Verlainne (à gauche) s'occupe de la peinture, Jean-Luc Roger des décalcomanies: les prestigieuses et toutes récentes séries "collector", sont 100% made in France.



Matrice

Matières et alliages ont varié, mais les moules sont d'origine et remontent aux années trente.

gamme que le plastique. » Henri puis Pierre développent la fonderie, diversifient la production, produisent des pièces pour l'industrie automobile (masselottes d'équilibrage des pneus, contre-poids des aiguilles de compteurs, etc.). Les locaux du XI^e débordent. Les Roger s'agrandissent à Égreville, en Seine-et-Marne. Pas le bout du monde, mais le fin fond de l'Île-de-France, la dernière marche avant la province. Un kilomètre au sud, c'est la région Centre ; deux kilomètres à l'est, c'est la Bourgogne. Un cyclo au long cours ne peut s'empêcher de le remarquer. Et rien n'est dû au hasard. « La famille avait toujours une maison à Courtenay, vingt kilomètres plus loin. Mais dans les années 60, seule la région parisienne disposait du télé-

phone automatique. À Courtenay, il fallait encore passer par l'opératrice. On a donc choisi Égreville. »

Des commandes de 30 000 exemplaires

Les années 60, c'est l'âge d'or des petits vélos. 300 000 exemplaires sortent chaque année des presses. À Domats, à quelques kilomètres de là, « une douzaine de personnes travaillaient à domicile et peignaient d'abord les soldats puis les cyclistes. Enfant, je passais mes jeudis dans l'atelier à Paris. Je mettais les deux parties des cyclistes démontables (coureur en plastique, vélo en zamac) dans un sachet individuel transparent, j'agrafais, je mettais dans le carton. On avait des commandes de 20 000 à 30 000 coureurs d'un coup. » Avant même la désaffection des

enfants pour ce genre de jouets surgissent les premiers soucis. Les petites mains vieillissent. « On a essayé de former des gens mais cela demande un an d'apprentissage avant d'être efficace. Et puis le système du travail à domicile n'était plus très productif. » Un temps, Jean-Luc Roger fonctionnera avec les prisonniers de Fresnes sans aucune garantie de qualité du résultat. Les ventes déclinent, on approche des « 98 % d'emmerdes » précédemment évoquées. Pour couronner le tout, le patron pédale lui-même très peu. « Des petites promenades en famille le week-end. Je suis plus attiré par les défis. Début mai, on a monté une équipe de l'usine, sept personnes, pour disputer les 24 heures VTT de Buthiers. » On approche donc de la fin, de la mort annon-

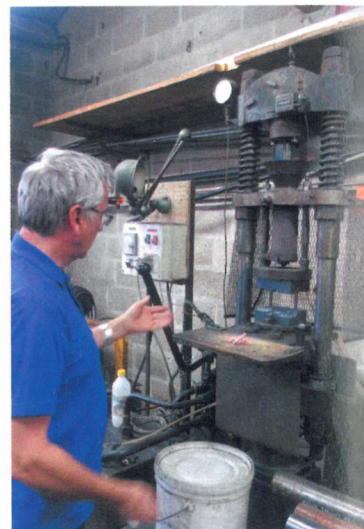


Temple
Égreville à l'extrême limite de l'Île-de-France : presque un lieu de pèlerinage pour les adeptes du "p'tit vélo".

Bacs
Le modèle D se divise en deux parties : corps en plastique d'un côté, vélos en zamac de l'autre.



Presse
Du matériau fondu, pressé puis refroidi dans un moule. La gestation, simplissime, d'une miniature se compte en secondes.



cée de la production de petits vélos. Il y a bien longtemps que la Fonderie Roger est seule en France sur ce marché. Et puis survint M. Larzul.

Dans le porte-monnaie du gamin

« On a cherché d'autres solutions pour peindre les cyclistes. C'est impossible d'automatiser. On a essayé la Tunisie, c'était trop consommateur en peinture. On sous-traite actuellement en Chine et chaque fois, on est déçu. C'est mal fait, de plus en plus cher ; une année, les vélos en sont revenus... fuchsia. Nos distributeurs en France disparaissent. Mais je vois les choses autrement. C'est toujours 2 % de notre chiffre d'affaires, mais 98 % de notre

communication. Quand on passe à la télé, c'est pour nos cyclistes, pas pour le reste de notre production. » Surtout, Jean-Luc Roger a bien compris l'évolution de sa clientèle. De jouets d'enfant, ses petits vélos se sont transformés en objets de collection. Et l'adulte nostalgique dispose d'un autre porte-monnaie que le gamin qu'il était. À côté des 15 000 à 20 000 exemplaires ordinaires, la Fonderie Roger sort désormais des séries collectors en tirages limités. Ces reproductions incroyablement précises de maillots d'époque (ah, l'équipe Peugeot de 1977, emmenée par Thévenet...) ont un prix en rapport : 119 euros l'équipe de cinq coureurs. Du made in Egreville à 100 % : le cycliste fondu sur place est ensuite peint par Sébastien Verlaine, l'un des mécaniciens de la fonderie, et les décal-

comanies sont apposées par Jean-Luc Roger lui-même. « On va aussi essayer d'en créer des plus modernes, avec des vélos d'aujourd'hui, des casques. Mais je ne suis même pas sûr que ça marche auprès du public. » Il est sûr d'une chose en revanche : il continuera la production, quoi qu'il advienne, convaincu ou converti par la foi de Larzul, collectionneur breton. On plaiderait bien aussi pour un Saint-Roger. Mais la date est déjà prise dans le calendrier.

THIERRY CERINATO
www.fonderieroger.fr

