Zeitschrift: L'Hôtâ
Herausgeber: Association de sauvegarde du patrimoine rural jurassien
Band: 34 (2010)

Artikel: Jean Chavanne : constructeur de vélos et mécanicien
Autor: Merçay, Jean-Louis
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1064512

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 24.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Jean Chavanne

Constructeur de vélos et mécanicien

(Photo: Géraud Siegenthaler.)

Avant la fin des années cinquante, rares étaient les villages qui ne comptaient leur atelier «Cycles, vente et réparation». A cette époque où le vélo était très répandu, ce vendeur réparateur local, qui n'était pas forcément un spécialiste, rendait à la population d'éminents services. Cette activité exercée le soir après ses heures de travail et le samedi lui apportait un petit gain bienvenu. Les vélos mis en vente dans ces modestes ateliers de villages provenaient parfois de la célèbre entreprise jurassienne de Courfaivre, Condor, renommée pour sa production de cycles.

Entre les deux guerres, les frères Chavanne, de Porrentruy, se sont quant à eux lancés dans l'aventure de la fabrication de vélos dans leur petite unité de production située au bord de l'Allaine. Jean, le fils de l'un d'entre eux, a repris le flambeau… jusqu'à ces dernières années. C'est une personnalité attachante, un octogénaire actif et sportif, qui se souvient parfaitement de tous les aléas de cette industrie particulière.

La maison Chavanne, datant du XVIIIe siècle, est sise rue des Tanneurs, et c'est effectivement une ancienne tannerie. Son architecture présente un saisissant contraste avec le bâtiment moderne de la banque mitoyenne. La terrasse surplombant l'atelier offre en enfilade une vue intéressante sur l'Allaine, le vaste trottoir de l'Allée des Soupirs, et en arrière-fond la masse imposante des bâtiments du château, hélas amputée de la tour du Coq, que masque l'Auberge d'Ajoie…

De la tannerie…

De l'ancien artisanat pratiqué dans la maison, il ne reste que très peu de traces. Jean Chavanne se souvient que ses parents avaient retrouvé des morceaux de cuir pendus à des clous dans le grenier, et qu'au cours de travaux d'aménagement, deux bacs en bois avaient été découverts dans la cave, en fait, de grands fûts coupés en leur milieu. Il subsistait dans l'un d'entre eux des peaux sur une épaisseur de 15 cm. La tannerie avait fait faillite et avait été vendue en 1902 à son grand-père François, graveur de montres de poches de son état. Sur l'acte de vente, la maison, avec une remise, était sise à l'adresse Place des Bennelats. Aujourd'hui, c'est la bien nommée rue des Tanneurs.

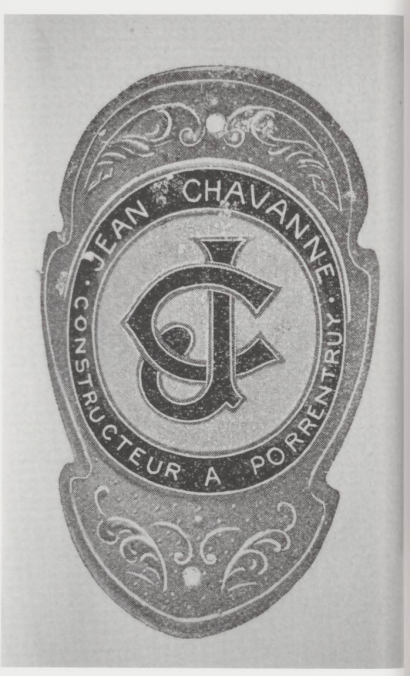
… à l'atelier de gravage

François Chavanne avait été un artiste graveur de tout premier ordre. «Quel dommage qu'il n'ait jamais signé ses œuvres», regrette Jean Chavanne! L'atelier a compté jusqu'à vingt-cinq personnes. Le grand-père était sollicité de partout, il gagnait très bien sa vie et en faisait profiter toute son équipe. L'une des embrasures de fenêtre de l'atelier conserve une (modeste) trace collatérale de l'ancienne activité exercée dans la maison: des dessins au crayon griffonnés à temps perdu par un des ouvriers. Et, dans un coin de l'atelier gît encore une précieuse relique, un vieux moteur électrique pesant quelque 40 kilos. «Le deuxième mis en service à Porrentruy», fait remarquer fièrement le propriétaire, une pièce imposante dont la puissance devait être comparable à celle du petit moteur de la meule moderne fixée en surplomb sur l'établi.

Témoins de l'activité de gravage exercée dans l'atelier, des dessins au crayon subsistent dans l'embrasure d'une des fenêtres (photo: Jean-Louis Merçay).

Une marque de famille

L'histoire de l'atelier de vélo proprement dit commence avec le père – Jean, né en 1894 – et l'oncle du propriétaire actuel – son frère Antoine, né en 1899. Les deux fondateurs s'en vont faire leur apprentissage à Paris, en 1923. C'est là qu'ils apprennent à fabriquer des cadres de vélos. De retour à Porrentruy pour s'installer, ils sortent leur premier vélo en 1926. Le numéro 1 de la marque J. Chavanne est équipé d'une simple roue libre. Le savoir-faire des frères Chavanne s'impose d'emblée dans la catégorie d'excellence: en 1928, à l'Exposition jurassienne à Porrentruy organisée au Banné, ils décrochent le premier prix… devant les Condor (2e prix)!



Marque des vélos Chavanne (photo: Jean-Louis Merçay).

Les frères Chavanne brasent[1] toute leur production de cadres au gaz de ville. Ils achètent le reste des pièces pour le montage. Il n'y a alors que

Lanterne à carbure pour les vélos, utilisée avant-guerre (photo: Jean-Louis Merçay).

Jean Chavanne père (photo: archives Jean Chavanne).

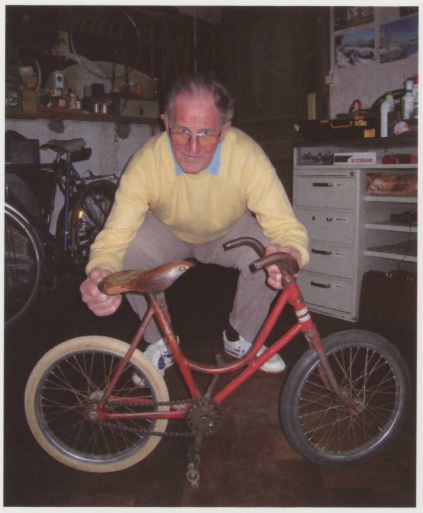
deux grandeurs de roues disponibles: du 650 (pour hommes et dames), et du 700 (pour hommes), qui se fait toujours. Et deux hauteurs de cadres: 53 cm (dames) et 56 cm (hommes). Les frères ne construisent que des vélos noirs, d'un ton obtenu grâce à un four chauffé au gaz. Parmi leurs clients connus, on compte notamment les avocats Vallat et Spira. La production se poursuit jusqu'en 1939. Mais Jean, le père, tombe malade en 1934 des suites de la grippe, et décède en 1945 déjà.

A noter que jusqu'avant la guerre, l'éclairage des vélos consistait en une lampe à carbure. Les morceaux de carbure étaient placés dans un petit récipient situé sous le bec de gaz de la lampe. On versait l'eau dans un godet situé au-dessus de cette dernière. Aujourd'hui, c'est toujours le mode d'éclairage utilisé par les spéléologues. La réaction chimique produit un gaz inflammable (acétylène). On allume au briquet et règle le débit de la flamme grâce à une petite couronne. Les frères Chavanne se procuraient le carbure par sacs de 50 kilos. «C'était le défilé, tous les dimanches soirs. Les gens venaient recharger, les fêtards surtout, et certains dans un bel état», commente Jean Chavanne, l'œil rieur!

Aussitôt après la guerre, la technologie de l'éclairage a passé aux dynamos de marques suisses, telles les «Phoebus» et «Lucifer». Ces dernières, démontables, étaient les meilleures.

«J'ai un p'tit vélo…»

Jean Chavanne ne se souvient pas de la première fois où on l'a juché sur un vélo. Ses parents lui ont dit que c'était autour de l'âge de vingt mois. Mais il n'a pas oublié sa première escapade, mémorable, effectuée autour de 4 ans, sur un petit vélo d'enfant sans roulettes de soutien. Ses parents



C'est sur ce petit vélo que Jean Chavanne a effectué ses premiers tours de roue (photos: Jean-Louis Merçay).

Outil pour enlever les clavettes du pédalier.

lui avaient bien répété la consigne: «Tu vois ta main droite, oui, celle-là… Tu dois toujours rouler comme ça, à droite sur le chemin, et si tu doubles, c'est à gauche!» Et le bambin de s'engager le long de la rue. Mais au moment de faire demi-tour surgit l'imprévu, cela se complique: en plein au milieu de la route, sur sa trajectoire, se trouve un paysan de Cœuve – il s'en souvient. Il a beau sonner, sonner, l'homme ne se bouge qu'au dernier moment. Ni une ni deux, l'enfant lui passe entre les jambes, le déséquilibre, le fait tomber, chute lui-même à son tour… puis détale se réfugier dans l'atelier paternel. Evidemment, en mordant la poussière, le paysan a sali son habit du dimanche. Il suit le gosse à la maison, où père et oncle lui présentent leurs plates excuses.

Le corps du délit, un petit vélo rouge orangé, à pignon fixe, fabriqué en 1921, existe encore. Aujourd'hui, d'origine, il ne lui reste plus guère que le cadre. Les jantes des roues – plus grandes – proviennent d'un modèle différent, un bras de la fourche a été ressoudé. Le petit engin connut d'autres aventures. Il servit à l'apprentissage du jeune voisin et de la sœur de Jean Chavanne. Les deux garçons, de robustes gaillards, ne manquèrent pas d'en tester un jour la solidité, au demeurant remarquable: le petit vélo supporta sans fléchir leurs poids cumulés et celui de la jeune sœur assise à califourchon sur les épaules de l'un d'eux: en tout 200 kilos!

Par parenthèse, en volume de travail, la fabrication d'un vélo d'enfant équivaut à celle d'un vélo d'adulte. Il n'y a que la longueur du tube qui change. Le prix élevé des bons vélos d'enfants se justifie pleinement. Ce ne sont pas des jouets!

Mécanicien sur cycles

Jean Chavanne signe son contrat d'apprentissage le 1er avril 1944 chez son oncle Antoine. Il suit les cours de l'école professionnelle. Il se souvient notamment du père Voisard, qui y enseignait le français et le dessin. A six mois de la fin de sa formation, son oncle décède à son tour. La Commission d'apprentissage envoie alors le jeune homme compléter son instruction par un stage chez Bärli, une entreprise qui se trouvait près de l'actuel Garage Montavon. Il y apprend à forger de petits outils: un tournevis, une pointe à tracer, à faire les revenus (chauffer à 800°, puis tremper dans l'eau pour durcir le métal). Il apprend finalement à tourner un mois à Belfort, chez un ami de son père, lui-même se liant d'amitié avec le fils Marc Darc. Par la suite, chaque se-

maine, Jean Chavanne se rend à moto chez cette famille proche de la sienne. Des gens merveilleux, selon lui. Durant son école de recrue de quatre mois, Marc Darc le remplace à l'atelier à Porrentruy, avec pour seules conditions d'être nourri, logé… et défrayé pour son tabac!

«Département des pneus»

Pendant la guerre de 1939-1945, en Suisse, on ne recevait un bon annuel pour deux pneus et une chambre à air qu'à la condition de devoir parcourir au minimum 10 km journellement pour se rendre à son travail! Les pneus étaient rationnés. Tous les mois, il fallait envoyer au Département du contrôle des pneus à Berne (sic) une liste sévèrement contrôlée indiquant l'état du stock et les pneus vendus… Inévitablement, au marché noir, les prix flambaient – jusqu'à 50 francs la pièce. Par bonheur, on pouvait en obtenir quatre en caoutchouc contre un kilo de crêpe récupéré de semelles usagées de chaussures.

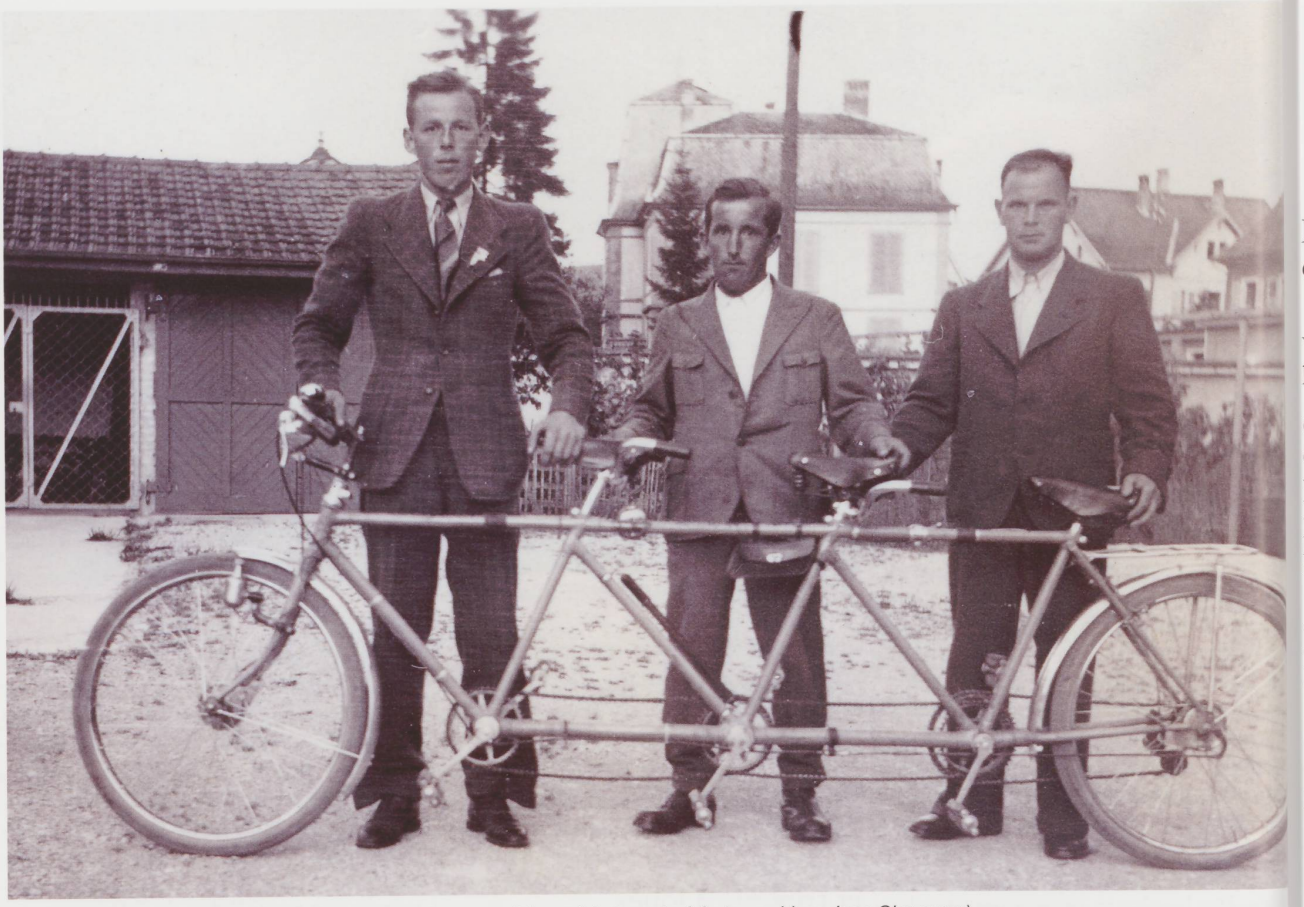
Ceux qui ne se déplaçaient pas suffisamment pour obtenir de vrais pneus devaient se rabattre sur des «ersatz» faits avec de la chaux et du carbure. Ces pneus-là étaient durs, durs, et comme le dit Jean Chavanne, «sur route mouillée, c'était une savonnette sur une patinoire!». Quant à la chambre à air, pendant ces temps de rationnement, elle pouvait compter jusqu'à soixante empiècements. Il n'était pas rare non plus que l'on emmanche deux demi-chambres à air pour n'en faire plus qu'une. Il existait au moins quatre calibres différents pour procéder à cette opération.

Ancienne sonnette de vélo (photo: Jean-Louis Merçay).

Vélos, tandems et triplette à louer

Le vélo de production artisanale a toujours été cher. Jean Chavanne se souvient qu'il se vendait avant la guerre environ 200 francs. Paul Merçay, né en 1915, raconte qu'à la fin de son apprentissage il lui fallait un vélo, et que chez Chavanne on le lui a fait «à tarif» (50 francs + mensualités de 10 francs). C'est un peu comme la formule moderne de la location-vente qui se pratique pour les autos, la vente par acomptes…

Durant ces temps difficiles, l'atelier fait également office d'agence de location de vélos. Il y en a une vingtaine, vélos d'hommes et de femmes, fabriqués par le père et l'oncle, ou repris contre la vente d'un neuf, qui servent à cet usage. Les gens en ont besoin pour aller travailler et paient 2 francs par jour la location. Les frères Chavanne ont aussi l'idée de fabriquer six tandems… et une triplette qui sont loués en été, réservés dix jours à l'avance, au tarif journalier de 4 à 5 francs. Avantage: les femmes, qui n'ont pas forcément appris à aller à vélo, ont ainsi le loisir d'excursionner le dimanche avec leur mari. Les cyclistes chevronnés se rendant au match de foot à Sochaux dépassent les petites motos, et rattrapent l'autocar, empêtré dans les formalités douanières. Certains font même Porren-



La triplette fabriquée dans l'atelier Chavanne, qu'on pouvait louer à la journée (photo : archives Jean Chavanne).

truy-Aigle, midi-sept heures du soir…

Dernières factures

En 1945, de retour à la vie civile, Jean Chavanne fabrique une dizaine de vélos avec du matériel restant d'avant-guerre. Son dernier vélo, tout brasé au gaz de ville, a été livré la même année au dentiste Duvanel – il s'en souvient. La production de la marque familiale cesse alors définitivement. Elle n'est pas en mesure de suivre la demande, qui croît rapidement.

De 1950 à 1952, le grand boom du vélo fait monter les prix jusqu'à 450 francs l'unité, puis ces derniers vont progressivement baisser de 100 à 150 francs. En fait, les années 1950 sont des années charnières : auparavant, la main-d'œuvre est bon marché et la marchandise chère, par la suite c'est devenu l'inverse, et ça l'est resté jusqu'à présent.

Par conséquent, Jean Chavanne va abandonner son statut de constructeur de la marque J. Chavanne (JC) au profit de celui de concessionnaire de différentes marques suisses, tout en continuant son travail de réparateur dans son atelier.

La référence du cadre suisse

La première marque suisse qu'il vend vers 1950 est Amsler, fabriquée près de Schaffhouse.

Il y a aussi la maison Van Leisen, de Genève. Ayant eu la prudence (ou la chance?) de se procurer avant-guerre un important stock du fameux tube Reynolds 531, cette manufacture se paie le luxe de fabriquer des vélos 50 francs moins cher que les autres.

En 1951-1952, Standard Jaguar construit des vélos Tigra à Gränichen, près d'Aarau. Ces fabricants montent eux-mêmes leurs cadres, comme le font du reste les marques Condor, Silo ou Mondia, etc. Le traitement de leurs cadres est un modèle du genre: ils appliquent une couche de fond anti-rouille, mettent la couleur (toutes sortes de teintes), peignent à la main des motifs de décoration, et enfin par-dessus vient la couche incolore, le tout étant porté à 180°. Jean Chavanne: «La couleur ne bougeait pas. C'était ce qu'on trouvait de mieux en Suisse.»

Puis succède à cette maison Ideal Standard, de Genève (1952-1953).

Par la suite, Jean Chavanne se fournit à Balsthal, chez Mondia, des modèles pour messieurs et dames, à proportions égales. «Dans mon choix de marques, j'ai suivi le représentant, qui connaissait bien le métier...»

Autour de 1955, il se souvient avoir encore monté des vélos. Cela représente environ une heure et demie de travail, et on lui décompte le prix du montage, autour de 25 ou 30 francs, sans les roues, déjà complètes.

Un véhicule indispensable

Dans les années d'après-guerre, le vélo, loin d'être un produit de luxe, est un véhicule indispensable pour se rendre à son travail. Le client s'efforce d'en prendre soin, d'en prolonger l'usage autant que possible, et au début, si l'on plie un tube, on le renvoie à l'usine pour refaire le cadre. Jusqu'en 1960, il y a encore peu de gens en possession du permis de conduire, peu de voitures en circulation. Le vélo reste un moyen de locomotion très répandu. Les gens l'utilisent été comme hiver, si bien qu'il y a autant de travail de réparation à la mauvaise saison qu'à la belle. «Les gens tombent souvent sur le verglas...»

La fin de l'artisanat

Les années quatre-vingt vont connaître un nouveau boom du vélo, qui devient désormais vélo loisir. La demande enfle, au point qu'il faut commander en septembre pour obtenir la livraison en mars-avril. Chez Mondia, le délai va même jusqu'à douze mois. La marchandise invendue – souvent pour des questions de couleur – est écoulée au prix d'achat.

C'est également au cours de cette décennie qu'a lieu ce que Jean Chavanne nomme le «basculement de la réparation». Et il cite en exemple le cas du «Sturmey», ce dispositif de changement de vitesse situé dans le moyeu de la roue: «Avant les années quatre-vingt, je pouvais encore démonter le trois vitesses entièrement pour y remplacer un tout petit ressort. Après, cela n'a plus été possible... On ne trouve plus les pièces. On change le moyeu entier. Et pour une couronne abîmée, on change le dérailleur complet. Maintenant, un dérailleur de base ne coûte plus que 12 francs!»

Les années cyclomoteur (1961-1980)

Parallèlement à celui du vélo se développe le marché du cyclomoteur, qui séduit d'abord les gens qui ont passé la cinquantaine et n'ont pas de permis de conduire pour voitures. Jean Chavanne commence à en vendre et à en réparer en 1961. Il va suivre deux cours de perfectionnement, l'un chez Sachs en 1963, et l'autre chez Solex, en 1968.

Sachs possède son unité de production à Schweinfurt, en Allemagne, à 50 km de la frontière tchèque. Cette maison ne construit que des moteurs à une ou deux vitesses, elle ne s'occu-

pe pas de la partie cycle. Les moteurs Sachs passent pour être solides, mais vibrent beaucoup, contrairement aux Puch, par exemple, plus confortables de ce point de vue.

Le cours consiste à apprendre à démonter et remonter complètement le moteur, et à régler le roulement du vilebrequin: l'ensemble de l'opération nécessite de huit à neuf heures de travail.

Les cadres de ces cyclomoteurs sont fabriqués en Suisse (Alpina), ou importés d'Allemagne (Rixe), ou encore, s'agissant des Condor-Puch, réalisés à Courfaivre.

Durant cette période faste, il s'en vend une cinquantaine par année dans l'atelier de la rue des Tanneurs, ce qui est considéré comme une belle performance par le représentant du fabricant.

Les femmes séduites par le Vélosolex

La marque Solex, quant à elle, suscite l'admiration de Jean Chavanne, qui se déclare très impressionné par cette «entreprise modèle». Chez Solex, le cours se donne à Paris, et l'on n'y accepte pas plus de quatre mécaniciens à la fois, c'est dire!

A l'origine, Solex est un fabricant notamment de carburateurs pour plusieurs marques de voitures parmi les plus connues. L'entreprise a dénombré jusqu'à cinq cents ouvriers dans cette partie cycles.

Un jour, l'un d'entre eux a eu l'idée d'adapter un petit moteur sur le porte-bagage de son vélo, avec un entraînement direct sur la roue arrière. Cette idée a plu à l'un des directeurs de l'usine, qui l'a fait adapter sur la roue avant, grâce à un système de galets. Le Vélosolex était né… et connut le succès que l'on sait. C'était cela, la culture d'entreprise de chez Solex. «On écoutait les idées des uns et des autres, et on en faisait profiter tout le monde.» Comme tout ce qui avait trait à l'organisation du travail, à la production, ce cycle équipé d'un moteur était d'une rationalité confondante. Un exemple? Une seule clé de treize livrée dans le set de réparation permettait de tout réparer, pratiquement.

Le Vélosolex n'avait qu'un défaut mineur: la conduite sur la neige requérait beaucoup de doigté, à cause des galets en contact direct avec le pneu. A cela près, il était bourré de qualités, et notamment celle d'être facile à conduire.

«Il suffisait d'appuyer sur la manette du décompresseur, de rouler et de relâcher, et c'était parti. On s'arrêtait en pressant sur les deux freins: le frein droit agissait à la fois sur la roue avant, coupait les gaz et débrayait.» A charge du mécanicien de bien régler le ralenti pour qu'il n'aille pas trop vite, l'entraînement étant à centrifuge…

Jean Chavanne en a vendu en tou environ 750, la plupart à des femmes

Modèle d'anticonsommation

Sur le mur de la maison Chavann qui surplombe la rivière Allaine appa raissent encore deux inscriptions à demi effacées: cycles et, quelques mè tres à droite, à la même hauteur: sou dage. Ces deux mots résument l'évo lution entre la naissance et l'extinctio d'un certain type de petit artisanat d qualité. Le constructeur réparateu Jean Chavanne incarne une espèc quasi disparue: l'ouvrier, dans l'accep tion la plus noble du terme. Ouvrier celui qui œuvre, et qui sait commen c'est fait. Il connaît tous les secrets d l'engin, car il en a fabriqué lui-même Il est donc à même de remédier à tou tes les pannes d'un cycle, et d'en pro longer quasi indéfiniment la vie, pou peu qu'il soit bien né. La bécane usée on ne la jettera au rebut qu'à la der nière extrémité, comme à regret.

Jusqu'à la fin des années cinquante le vélo était cher à l'achat. C'était un marchandise de qualité fabriquée en Suisse, conçue pour durer une vie d'homme, témoin le vélo personne de Jean Chavanne, le Standard Jagua 53, qui à l'heure actuelle ne présent pas la moindre trace de rouille. D beaux vélos luxueusement réalisés, i en existe certes, mais à quel prix? Plu sieurs milliers de francs! C'est triste

Jean Chavanne, alerte octogénaire, continue d'effectuer des réparations pour ses fidèles clients (photo : Géraud Siegenthaler).

dire, et peut-être un peu réducteur, mais la société de consommation, les années du «jetable» bâclé Dieu sait où ont signé l'arrêt de mort du bon vélo, pratique, solide, réparable et à portée de toutes les bourses… et par voie de conséquence l'arrêt de mort des ateliers de réparation.

Jean-Louis Merçay

Remerciements

L'auteur tient à remercier...

... Jean Chavanne. Ce précieux témoin d'un artisanat en voie de disparition a fait preuve d'une grande disponibilité. Ses archives photographiques ont contribué à illustrer cet article.

... Jean-Paul Prongué, docteur en histoire, pour ses précieux conseils concernant la mise en perspective de cet écrit.

Bibliographie

Alain Cortat, *Condor. Cycles, motocycles et construction mécanique, 1890-1980. Innovation, diversification et profits*, 324 p., illustrations, Editions Alphil, Presses universitaires suisses, 2000. Epuisé.

Note

[1] Braser, brasage : cette technique, encore utilisée de nos jours, consiste à chauffer à basse température (800° au maximum) un alliage à base de laiton et d'argent qui pénètre entre les tubes et les raccords. (Jean Chavanne).

L'atelier est minutieusement rangé (photo : Géraud Siegenthaler).