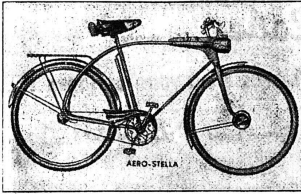


En marge de la Foire de Bâle

Une bicyclette aérodynamique



La Chaux-de-Fonds, le 8 mai.

Bassecourt est un joli village de 2000 âmes environ, situé entre Govelier et Delémont, au pied des Rangiers.

On y découvrit autrefois des objets burgondes de tout premier ordre, une villa et des monnaies romaines.

Aujourd'hui, le journaliste qui passe sans s'arrêter, y distingue assez facilement l'industrie horlogère et aussi une fabrique qui, elle, ne livre pas immédiatement son secret. En effet, on lit tout d'abord: «AéroStella». Et puis «Piquerez et Co., S. A.». Construirait-on là des étoiles? Et qui plus est: aérodynamiques?... C'est à Bâle que l'explication me fut fournie, au stand même de la maison Jurassienne, qui fabrique ces bicyclettes — car c'est bien de vélos qu'il s'agit — curieux assurément et sans doute aérodynamiques, puisqu'ils possèdent réellement un cadre aérodynamique avec carter en aluminium, enchâssant hermétiquement un compteur kilométrique avec totalisateur, une montre huit jours Cortébert, un phare du même principe que celui des autos et dont on peut varier la force, plus un blocage à clef, système Yale, qui vous permet de mettre la clef sous le pailllasson sans que votre «petite reine» s'envole! (ou qu'on vous la vole, ce qui arrive, hélas! trop fréquemment encore).

Mis pour la première fois en face de cette merveille, je voulus connaître son origine et sa destination. C'est ce qui m'amena à visiter la fabrique de Bassecourt et à interviewer son propriétaire-directeur, M. C. Piquerez. On connaît la définition donnée par un fabricant de macarons, qui ne perdait pas le nord, à un journaliste facétieux.

— Comment se fabrique ce produit? demandait l'homme de presse.

— C'est tout simple! On prend un trou et on met de la pâte autour.

Heureusement, M. Piquerez de Bassecourt n'est pas humoriste de profession, tel son homonyme de l'Impar! Il répond sérieusement à la question: «Comment fabrique-t-on un vélo?» par cette explication:

— On prend un cadre et on met des accessoires autour...

Et c'est vrai! Une fois les tubes, qui forment l'armature du vélo convenablement reliés, on les relie et les soude au moyen de raccords. Mais avant qu'on y accroche quelque chose, qu'on y fixe le pédalier, les roues, le guidon, la selle et le reste, le cadre est brulé, puis sablé. Sablé: c'est-à-dire dépourvu de la soudure superflue au moyen d'un puissant jet de sable fin, d'une puissance de 4 atmosphères, qui remplace avantageusement l'humide lime d'autrefois.

Puis viennent le blanchissage et l'émaillage. Sur un fond anticraquelure vont s'appliquer, en effet, les jolis décors, soit au pistolet soit au bain, cuits à 100 ou 120 degrés et qui donneront à votre bicyclette sa personnalité! La voulez-vous grise ou bleue ou noire, ou marbrée ou filétée? Vous avez le choix. La S. A. Piquerez vous en fabrique de 115 exécutions différentes. Mais il est évident que la grande originalité réside dans l'invention même du cadre berceau ou cadre aérodynamique, qui d'une légèreté et d'une souplesse incomparables, possède avec sa double tubulure en arrondi une force égale à tout autre cadre. Quinze ans d'expérience et d'études ont abouti à cela, à ce petit miracle de grâce et d'élégance sur lesquels vont s'adapter successivement le guidon, les roues, les pignons, les moyeux, la selle, etc.

Je vous fais grâce de toutes les parties dont se compose une bicyclette.

— Combien y en a-t-il? demandai-je à M. Piquerez.

— Entre 1400 et 1600 suivant le modèle, me répondit-il, sauf erreur ou omission!

A vrai dire, j'ai fait le tour des ateliers de Bassecourt où se fabriquent et s'assemblent par an 12.000 cadres, 50.000 guidons, 40.000 jantes, 80 à 90.000 sonnettes (gravées au pantographe Lienhard de La Chaux-de-Fonds), etc., etc. J'ai circulé entre les cuves de bains de nickel ou de chrome, de zingage; près des fours de cuisson. Je me suis arrêté devant la machine qui réalise le guidon injecté et celle qui polit si intensément les mêmes guidons entre deux meules d'émeri, à socle mobile et tournantes. J'ai vu, somme toute, naître et monter l'étoile ou plutôt la bicyclette «Stella», tandis que l'excellent E. Kuhfuss — l'ex-champion des cham-

ions m'en soulagait, expliquait ou notifiât à son gré le fini et l'élégante robustesse.

A vrai dire, le souci des fabricants de vélos est aujourd'hui moins de construire que le livrer. C'est le contraire de toute optique normale industrielle ou commerciale. Ils craignent de trop vendre, parce qu'il manque à deux bicyclettes sur trois les pneus, le précieux bandage, l'indispensable caoutchouc pour rouler. Sans parler d'autres accessoires... principaux qui, eux aussi, se raréfient.

C'est pourquoi, sans doute, l'aimable M. Piquerez prenait un air faussement modeste en me conduisant de la scierie où il fabrique ses caisses et emballages aux imposants stocks de matières premières qui lui permettent d'augmenter presque normalement sa production. C'est là un exploit dont le vigilant et prévoyant industriel de Bassecourt peut être fier.

J'ai quitté à regret la ruche bourdonnante d'activité d'où sortent annuellement 4000 bicyclettes complètement équipées. Là, tout tourne et roule souplement comme, ce moyeu de roue à bain d'huile, coulé d'une seule pièce et qui est la nouveauté du jour. Tout marche, s'entretient, avance, animé de cet esprit entreprenant qui a doté notre pays d'une admirable forêt d'usines, où naissent des produits de qualité.

Félicitons le Jura d'avoir des initiateurs et des chefs de la trempe de M. C. Piquerez.

L'avenir leur reste ouvert, quelles que soient les circonstances et quoi qu'il arrive demain.

P. B.