



ORIGINE CONTRÔLÉE

ORIGINE EST ENCORE UNE PETITE MARQUE. MAIS ELLE EST EN CE MOMENT SUR UNE DYNAMIQUE ENVIABLE. ET ÇA SERAIT UNE GROSSE ERREUR DE CROIRE QUE CE N'EST DÙ QU'AU BOOM DU MOMENT SUR LE MARCHÉ DU CYCLE. LA MARQUE SOIGNE SA PRODUCTION AVEC PASSION ET MINUTIE, EN FAISANT QUASIMENT TOUT EN FRANCE. NOUS SOMMES ALLÉS "CONTRÔLER" TOUT CELA ET NOUS SOMMES CONVAINCUS PAR LA DÉMARCHE. BIENVENUE DANS LE NORD.

TEXTE & PHOTOS > THIBAUT SIMON

Une partie de l'équipe est en train d'étudier scrupuleusement les cadres après les différentes étapes pour apposer la cosmétique. La moindre petite imperfection est retouchée à la main.



Croyez-nous ou non, nous sommes incapables de vous dire combien l'entreprise compte de salariés à l'heure actuelle. Ce n'est pourtant pas faute d'avoir demandé aux différents dirigeants comme à "FX", le nouveau responsable presse. À chaque fois, nous avons eu des réponses différentes ou évasives. Même eux ont du mal à suivre le rythme des embauches et des CDD. Comme quasiment tous les acteurs du cycle, Origine a vu son activité s'accroître considérablement depuis le déconfinement et cette subite passion qu'ont les Français pour le vélo. Depuis la fin du printemps dernier, la marque dit avoir embauché une dizaine de personnes à honorer. François-Xavier fait d'ailleurs partie de ces récentes recrues, à côté de monteuses, peintres et ingénieurs. Vous le connaissez peut-être si vous lisez Vélo Vert depuis des années. C'est le créateur de la petite marque Rengg qui avait un temps fait parler avec ses superbes cadres en acier. Aujourd'hui, on retrouve donc "FX" au marketing et aux relations presse. «C'est l'effet post-crise, mais c'est aussi la continuité d'une dynamique que l'on connaît depuis quelques temps chez Origine», prévient toutefois Rémi, l'un des trois boss de la marque (lire plus loin). Il est vrai que depuis 2012 et la création d'Origine, les choses se passent plutôt bien pour

les Nordistes. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous sommes là, ce jour-là, à Somain. Nous voulions voir l'activité d'une marque française en pleine bourre. On aurait pu aller chez Moustache, mais nous avons déjà fait cela il y a quelque temps. Une trentaine. C'est finalement ce qu'on a compris, environ, quant au nombre de personnes travaillant dans les lieux. Et, nous en sommes témoins, des entretiens d'embauche ont même rythmé le programme des patrons, lors de notre visite. Oui, chez Origine, le moral est au beau fixe, et ça fait plaisir à voir. Nous ne sommes pas spécialement chauvins, mais c'est toujours une agréable satisfaction de voir une marque française réussir son coup avec brio. Origine a d'ores et déjà prévu d'agrandir le bâtiment dans un avenir proche, consciente que la multiplication des postes de montage et l'ouverture prochaine sur d'autres marchés nécessiteront plus de place. Oui, on vous donne une info, en plus de l'imminence du tout-suspendu dont

nous vous avons déjà montré le prototype dans Vélo Vert, la marque est en train d'amorcer l'activité électrique, qui débutera d'abord par la Route et le Gravel avant d'arriver sur le segment du VTT. Et puis il y a d'autres projets en cours, pour des échéances plus proches, mais pour lesquelles nous sommes encore obligés de garder le secret. Bref, avec la nouvelle activité roues (lire pages qui suivent), Origine passe un cap et connaît une nouvelle problématique, celle de gérer la dynamique un peu folle du moment. C'est drôle, voir la boîte à cet instant et entendre les discours des dirigeants nous rappelle étrangement ce que nous avons vu et entendu chez Moustache il y a des années... On souhaite évidemment le même succès à Origine ! Il semblerait que ça soit bien parti : «Nous étions à 3 000 vélos sur le dernier exercice. Nous avions fait +70 % l'année dernière et là, on s'attend à doubler cette année», confie Yves Amiel qui sait de quoi il

parle en matière de marché du cycle. Oui, mieux vaut évoluer dans la filière du vélo que dans l'aérien en ce moment... Mais attention, les chiffres sont importants, mais tout ne tourne pas autour des considérations comptables chez Origine. Car depuis le début de l'histoire, un soin particulier est apporté aux produits comme à la relation avec le pratiquant. Hormis la conception des cadres pour lesquels les moules sont à Taïwan, tout le reste est fait ici, avec

R&D, protos, peinture, tests de normes, montage... Hormis les moules qui sont à Taïwan, tout est fait ici, dans le Nord.

passion et minutie. De l'ingénierie au prototypage, de la peinture au montage, de l'assemblage des roues au labo de vérification pour lequel Origine a considérablement investi récemment. Origine veut tout maîtriser et réduire au maximum les intermédiaires. C'est d'ailleurs pour cette raison que la marque dispose du droit d'exploiter juridiquement le label "Made in France". Imprimantes 3D, machines de torture pour faire parler les protos sous la contrainte, etc... C'est bien à tous les étages que l'activité tourne à plein régime. En attendant des renforts imminents, les deux ingénieurs et le designer planchent sur tous les projets, sans relâche. Il faut au minimum six mois pour qu'ils valident un prototype, et les tiroirs ne manquent visiblement pas de dossiers à traiter. Soyez-en certains, vous allez de plus en plus entendre parler d'Origine dans les années qui viennent. Et ce que l'on retient de ce petit passage dans le Nord, c'est surtout toute l'attention et l'implication mises dans le travail, à tous les postes.

1 - Nous sommes dans le bureau d'étude. Le designer et les deux ingénieurs ont quelques dossiers à traiter en ce moment...

2 - L'une des plus-values d'Origine, c'est la personnalisation. Pas étonnant de ne voir quasiment aucun cadre à la même cosmétique dans l'usine...

3 - Les ingénieurs disposent de sympathiques jouets dans le labo de test. Origine a massivement investi récemment pour se doter en interne des bancs de vérification des normes.

4 - Petite retouche à la main sur ce cadre, avant de partir au montage. Sans doute une légère imperfection sur le vernis.

5 - François-Xavier, au milieu des expéditions du jour. Les commandes tournent à plein régime !

6 - Pour le moment, il y a encore un peu de place au milieu des postes de montage. Mais le projet d'agrandissement existe déjà.



Poste extrêmement important dans la production des vélos Origine, l'atelier de peinture est en constante effervescence. Sa capacité hebdomadaire est de cent cadres traités. La marque a choisi d'utiliser des peintures issues du milieu de l'automobile, plus qualitatives mais aussi plus complexes à utiliser.



LES COULEURS D'ORIGINE

Il n'est pas si fréquent de voir un tel atelier de peinture en France. Cela dit, nous n'avons pas non plus des dizaines de marques qui produisent sur notre sol... Mais généralement, les cadres arrivent d'Asie déjà peints. Ce n'est pas le cas chez Origine, la raison étant évidemment liée à la personnalisation des cadres, y compris dans le choix des couleurs et des options de cosmétiques. Pas de stock, des vélos conçus à la demande, alors forcément, pour plus de réactivité, toute la cosmétique est assurée à Somain. C'est l'une des plus-values de la marque et croire qu'il ne s'agit que d'appliquer une couleur sur le cadre serait une terrible erreur. Le travail est énorme. Il est long et assumé avec la plus grande minutie par l'équipe. Dites-vous qu'il y a pas moins de sept étapes entre la réception du cadre brut et son départ sur le pied de montage. Il faut d'abord poncer les cadres et leur apposer la couche grise d'apprêt. Après séchage, les hommes contrôlent tous les cadres, dans les moindres détails, à la recherche d'imperfections sur la surface. Là, le cas échéant, il convient de corriger à la main les petits défauts. Ensuite seulement, la base (la couleur) est appliquée dans la cabine. Il y a ensuite l'opération de dégraissage qui vise à recréer une accroche. Après cela, le cadre part au poste de transfert, c'est-à-dire à la pose des marquages, avant l'opération de dégraissage et une manipulation antistatique. Seulement ensuite, les intervenants posent les deux couches de vernis. Ouf, le cadre est terminé ! Mais si l'opération est si longue, c'est qu'Origine, une fois encore, a choisi de suivre le modèle de l'automobile avec des peintures à base hydro. Certes plus complexes, mais plus profondes dans le rendu, plus qualitatives et plus durables. D'ailleurs, on va livrer un petit secret, mais en parlant d'automobile, sachez que quelques couleurs d'Origine sont directement inspirées des teintes de Renault. La marque proposant des teintes bi-tons en option, certains cadres nécessitent donc encore plus de temps de travail. En temps effectif, c'est-à-dire sans compter les longs temps de séchage entre les opérations, un cadre est ainsi traité en 2h30 environ. Origine a la capacité de peindre une centaine de cadres par semaine. Lors de notre venue, un nouveau peintre était en formation. Il faut bien suivre le rythme de la croissance...



Romuald est le bras droit du responsable de production, en vacances lors de notre visite. C'est lui qui nous a guidé tout le long du protocole de la cosmétique des cadres.



Le trio peut sourire, l'entreprise évolue sur une belle dynamique.

À L'ORIGINE...

L'histoire d'Origine, c'est d'abord celle d'un trio. La marque est née en 2012, d'un projet mené par Yves Amiel (à gauche) et Pierre-Henri Morel (à droite), qu'ils ont finalement concrétisé en s'associant à Rémi Lefèvre (au centre). Les trois compères se complètent parfaitement. Yves est depuis longtemps bien connu dans le monde du cycle, puisqu'il est l'ancien créateur et PDG de Quantum et de la marque QBikes. Une histoire à laquelle il a finalement mis fin il y a quelques années, justement avant de se lancer dans cette nouvelle aventure. Lui, c'est la connaissance et l'expérience de l'industrie et du marché du cycle. Pierre-Henri est son premier associé. Ancien dirigeant d'une grande enseigne nationale de magasins de jouets, il a un CV lourd comme du plomb dans plusieurs domaines. On lui doit en partie la présence d'une célèbre marque d'eau gazeuse sur le marché français. Lui, c'est l'expertise et la stratégie commerciale, la gestion d'une société et la maîtrise de la comptabilité. De son côté, Rémi, c'est l'approche technique, l'expertise sur le produit en lui-même. Gros rouleur et passionné de vélo depuis toujours, il dirige le R&D de la marque et toute la partie marketing. Un trio de choc pourrait-on dire, qui travaille en parfaite symbiose et dont la réussite d'Origine est forcément fonction. Pour Yves, le choix original de se dédouaner des intermédiaires et des compromis était tout de suite une évidence. Origine devait parler

directement au pratiquant, commercialement, comme techniquement. La marque est donc depuis le début uniquement vendue en ligne. On connaît les logiques économiques et les politiques tarifaires d'une telle solution, forcément profitables au pratiquant d'un point de vue financier. Seulement, ne comptez surtout pas avancer ce "simple" argument dans une discussion avec les trois têtes pensantes d'Origine comme unique raison de cette stratégie. La vente directe, c'est aussi pour eux, le meilleur moyen de servir au mieux le client. Car la personnalisation a elle aussi été tout de suite inscrite en rouge, soulignée d'un trait gras, dans le cahier des charges de la marque, lors de sa création. Montages, couleurs, options diverses... Il y a même les roues maison maintenant (voir page de droite). Yves admet que le modèle idéal devait se rapprocher au mieux de ce que l'on voit dans le monde de l'automobile, là où les véhicules ne sont finalement fabriqués qu'une fois la commande passée. Alors évidemment, l'une des premières tâches avant le lancement de la marque, a été de mettre en place une interface capable d'assumer tous les choix proposés aux clients : «*Quand on a créé la boîte, on a passé un an à travailler sur le site web. On a tout de suite voulu avoir un configurateur de grande qualité*», témoigne Pierre-Henri. Un travail énormissime, qui nécessite l'équivalent de 3 500 images ! Tout commence par là...



L'activité roues est toute nouvelle. En attendant, les renforts, ce sont les ingénieurs eux-mêmes qui assurent le montage.

ÇA TOURNE ROND

Ironie du sort. Rien n'était prémédité avec cette visite prévue depuis plus d'un mois. Mais le hasard a voulu que j'arrive le matin même de l'officialisation de l'activité roues de l'entreprise. Depuis ce 10 septembre, les plus attentifs d'entre vous savent donc qu'Origine, c'est désormais aussi des roues haut de gamme, d'abord en carbone, des versions alu étant prévues pour plus tard. Très exactement, c'est sous le nom Prymahl qu'elles existent en option sur les vélos commandés, comme en aftermarket pour qui veut, y compris celles et ceux qui ne sont pas habituellement clients d'Origine. On pourra faire le parallèle avec les roues Reserve de Santa Cruz, par exemple. Pour Origine, cette activité prend tout son sens dans cette démarche de satisfaire au maximum le client, avec des roues maison de grande qualité et qui représentent évidemment un potentiel intérêt économique pour la société qui s'affranchit en partie d'un fournisseur. Comprenez bien toutefois qu'il sera toujours possible de commander un vélo avec d'autres roues. Exactement comme pour les cadres, les roues Prymahl sont développées en France chez Origine, par les mêmes ingénieurs qui travaillent sur les cadres. Là encore, le cahier des charges est strict et Origine dit avoir trouvé, presque de manière inespérée pour des petits volumes de départ, un faiseur taiwanais parmi les meilleurs, et qui officierait déjà pour des marques de roues réputées pour leur qualité. Nous ne sommes pas allés jusqu'à la torture pour tenter de sortir un

nom. «*On s'apprêtait à travailler avec une autre usine, quand nous avons eu cette opportunité chez ce faiseur, sans doute grâce à une simple rencontre en marge de l'Eurobike l'année dernière*», explique Rémi. «*Lors d'un repas, nous sommes tombés sur l'un des responsables qui nous a vanté ses technologies et ses clients prestigieux. On a été conquis et eux, ils se sont montrés très intéressés par notre projet*». Ce qui a convaincu Origine, ce sont les procédés de fabrication des cercles. L'EPS consiste à insérer un contre-moule à l'intérieur pour lisser toute la surface interne et ne laisser aucune chance de voir un résidu de matière, une variation d'épaisseur, ou quelque anomalie que ce soit qui puisse venir altérer l'inertie de la roue ou son comportement. Spécifique aux roues de Route et de Gravel, le concept CWF (Continuous Wound Filament) est quant à lui un procédé de fabrication par tissage : la fibre est tissée autour du moule de la jante pour une parfaite continuité dans la matière. Aucun raccord ni chevauchement. Pour l'anecdote, il faut 500 m de fil pour concevoir une jante de 35 mm ! Pour la marque nordiste, c'est donc le début de l'aventure roues. Lors de notre passage, les premiers postes de montage étaient prêts. Dans un premier temps, en attendant le recrutement spécifique, ce sont les ingénieurs eux-mêmes qui vont monter les roues. Car, évidemment comme pour les cadres, il est hors de question pour Origine de sous-traiter autre chose que la fabrication des cercles.