

Il a aussitôt attaqué Dominique Chaumont pour contrefaçon et a gagné. Motif: son site Internet utilisait la marque Vélosorex.

Chaumont. Il assure en effet que le fils de **Marcel Mennesson**, l'inventeur du Solex (un centralien également), lui a cédé les droits d'auteur du vélomoteur. «Comme j'en dispose jusqu'en 2030, je pourrais attaquer mon concurrent pour atteinte à la propriété intellectuelle», menace-t-il. En attendant, il espère écouler 6 000 exemplaires en 2006 et 15 000 en 2009. Prix de vente: 900 euros. Le Solex, lui aussi sera mis en vente à moins de 1000 euros. Cela s'appelle coller à la roue.

Patrick Chabert ♦

Duel au couteau pour ressusciter le Solex

Deux industriels s'affrontent pour relancer, chacun de son côté, le deux-roues pétaradant dont ils sont restés amoureux fous.

C'est un combat de Clochemerle comme les Français en raffolent. Et il aura pour cadre le Mondial du deux-roues début octobre à Paris: au milieu des motos japonaises et italiennes faisant assaut de puissance et de décibels, les visiteurs verront s'affronter deux réincarnations du Solex, ce symbole pétaradant du génie mécanique tricolore. Car l'engin enfourché jadis par **Brigitte Bardot** et **Jacques Tati** suscite encore la passion. Au point que deux fanatiques de l'objet s'en disputent âprement l'héritage. Sur le ring: **Dominique Chaumont**, un centralien de 59 ans, à la tête de la société Mopex, défenseur de l'original, et **Jean-Pierre Bansard** (65 ans), cofondateur d'Usines Center, promoteur d'un Solex complètement relooké années 2000.

Le premier rêve d'imposer sur le marché une copie fidèle (quoique équipée d'un pot catalytique) du modèle S3800 datant de 1965. Cela fait presque vingt ans que Dominique Chaumont, qui avait racheté la chaîne de production du deux-roues à MBK, tente de ressusciter la bête, entre deux missions d'ingénierie en Asie. Problème: la marque appartenait ces dernières années à la firme italienne Magneti Marelli et Chaumont n'a jamais réussi à lui racheter, car le prix demandé (200000 euros) lui semblait excessif. Du coup, faute de pouvoir utiliser le nom, il a rebaptisé son clone Black 'n Roll.

Son concurrent, Jean-Pierre Bansard, n'a pas hésité, lui, à signer un chèque aux Italiens. Fin 2004, il s'est donc retrouvé propriétaire des appellations Solex et Vélosorex.



Jean-Pierre Bansard

Le cofondateur d'Usines Center (ci-dessus) a demandé à Pininfarina de redessiner le Solex, tandis que son rival prépare une copie fidèle du S3800 de 1965.

C'est parce qu'il a longtemps roulé sur ce vélomoteur, comme des milliers de Français pas trop fortunés, que Bansard s'est lancé dans l'aventure. Cet autodidacte aujourd'hui à la tête du groupe Cible, spécialisé dans l'immobilier commercial, et de sa filiale Sinbar, s'est juré de remettre à la mode son premier deux-roues. Il a même demandé à Pininfarina, le prestigieux carrossier italien, de redessiner la bête. Personne n'a encore vu le moindre croquis, mais le camp Sinbar a le moral gonflé à bloc. «Le Black 'n Roll n'est qu'une pâle copie d'un truc totalement dépassé, estime un collaborateur. Nous, nous voulons réinventer la machine fiable et bon marché dont rêvent beaucoup de jeunes.»

La prochaine bagarre aura donc lieu au Mondial. En attendant, à Courrières, dans la grande banlieue lilloise, l'équipe de Dominique Chaumont est au travail. Une poignée d'ouvriers a commencé à assembler les Black 'n Roll, à partir de pièces produites par Hondu, un constructeur aéronautique chinois. Des tonnes de composants sont ainsi chargés sur un bateau, sur un affluent du Yang-Tsé, transitent par Shanghai, traversent les océans jusqu'à Anvers avant d'arriver par container à Lille.

«Pendant quinze ans, ce conglomérat a fabriqué des copies de Solex diffusées en Chine sans jamais être inquiété. Je leur ai apporté les plans originaux», raconte



Dominique Chaumont