

Ça a le goût du Solex...

Dans le Pas-de-Calais, une PME fabrique un clone du cycle mythique.

Par Haydée SABERAN
 Courrières envoyée spéciale



Le Black'n roll
 issu de l'atelier
 de montage
 de Courrières.

Il suffit de fermer les yeux pour le revoir. La ligne élégante d'un vélo hollandais un peu tassé, les sacoches en skaï, le moteur en forme de bandonéon à l'avant. Et l'entendre : une pétarade unique, un prout interminable au démarrage, et puis le style moustique géant en vitesse de croisière. Il est là, dans l'usine de montage de Dominique Chaumont, 59 ans, à Courrières, dans le Pas-de-Calais, un immense hangar où une vieille radio crachote du Johnny. Mais ne dites pas Solex, celui-là s'appelle Black'n roll. Dominique Chaumont aime pourtant rappeler qu'il est centralien, comme Marcel Mennesson, le fondateur du VéloSolex, mais n'a pas réussi à racheter le nom : ceux qui le possédaient, les Italiens de Magnetti Marelli, filiale de Fiat, demandaient trop cher.

C'est à peu près le même, en plus moderne. On démarre toujours en pédalant. Toujours 35 km/h à fond. Mais pot catalytique, avertisseur électrique, feu stop et frein à tambour en plus. Dominique Chaumont le vend 800 euros et se dit assailli de mails de commande : *«Dix par jour. C'est un mythe, comme la mini, la coccinelle ou la deux-chevaux.»* On en achetait 2000 par jour dans les années 60, avec un pic en 68, *«pratique pour circuler pendant les grèves, quand on avait plus d'essence, on relevait le moteur et on pédalait»*. Qui en veut désormais ? *«Le retraité qui va chercher son pain, le curé de campagne...»*

L'histoire est ancienne. Motobécane avait racheté Solex dans les années 70. Rachetée par Yamaha, elle revend les usines en 1988. Chaumont achète les machines puis tente de les revendre, réussit à trouver preneur en Hongrie en 1991. Les Solex hongrois marchent un temps, puis faillites et rachats successifs jusqu'en 2002. Quelques années plus tôt, Chaumont relance la mythique bicyclette. Il crée Mopex, part en Chine, où se fabrique *«une copie illégale du Solex depuis 15 ans»*, et fait affaire avec les Chinois. A Courrières, zone sinistrée de l'après-mines, et proche de l'ex-fonderie Metaleurop, les politiques mettent la main à la poche pour ce que l'homme d'affaires appelle sans rire une *«relocalisation»*. Un million d'euros de fonds publics, dont la Région et l'Europe. Pas mal pour une boîte qui se contente de monter du matériel fabriqué pour l'essentiel en Chine. Ce qui lui vaut les critiques d'un *«passionné de Solex»*, qui dénigre sur l'Internet la qualité du produit chinois. Chaumont répond que son Black'n roll *«est garanti deux ans, conformément à la loi»*. En termes d'emplois ? Cinq aujourd'hui. Mais il en annonce dix à l'automne et 40 en 2009, pour une production de 15 000 véhicules par an en 2009.

Et le vrai Solex ? Les nouveaux propriétaires du nom, la société Sinbar (1) ont intenté - et gagné - un procès à Mopex pour contrefaçon de la marque VéloSolex. *«Le Black'n roll n'est qu'une pâle copie de quelque chose qui ressemble peut-être au Solex»*, persifle-t-on chez Sinbar, qui annonce le *«vrai retour du Solex»* version *«relookée»* pour octobre 2005, au Mondial du deux-roues. Mopex fourbit ses armes : les héritiers de l'inventeur lui ont cédé les droits d'auteur, non pas sur la marque, mais sur le produit. *«J'en dispose jusqu'en 2030. Je pourrai attaquer pour atteinte à la propriété intellectuelle.»*

(1) Du groupe Cible Expansion, propriétaire d'Usines Center.