

« Le Solex, c'est un porte bonheur » : ce mythe centenaire qui tient la route

Icône des Trente Glorieuses, immortalisé par Jacques Tati, le roi des vélos à moteur est un morceau de patrimoine national. Si sa silhouette unique continue à séduire les aficionados, il renaît aussi de ses cendres pour se transformer en vélo électrique. Un vrai coup de jeune.



Pour les 80 ans de la marque Solex (créée en 1946), Rebirth relance en 2026 le mythique 3800 en version électrique. (Rebirth)

Par [Véronique Pierron](#)

Publié le 16 oct. 2025 à 17:00 Mis à jour le 17 oct. 2025 à 11:04

Avis de tempête sur la presqu'île de Quiberon. Une poignée de femmes et d'hommes sortent de la mairie. Les visages sont tristes. Fermés. Le vent furieux fait danser leurs cheveux dans une valse endiablée. Les mains enfoncées dans les poches ou les bras croisés pour retenir leurs vestes, tous encaissent ces bourrasques qui ruinent leur fête. « *Maudit temps ! Ça fait deux jours que j'en dors plus, la grande parade du 14 septembre est annulée.* » L'homme qui maugrée ainsi est Pascal Robert, président du Quiberon Breizh Solex Club. Depuis 1997, l'association organise cette grande fête où 200 hurluberlus déguisés sillonnent les hameaux de la presqu'île à Solex. Là, un vélo à moteur transformé en requin broyant un nageur entre ses mâchoires, ici les Dalton en pyjamas jaune et noir. Plus loin, Superman. De la folie, des couleurs, des rires. Une parenthèse enchantée balayée cette année par une météo chagrine qui engloutit aussi les 14.000 euros qu'elle coûte.

C'est dire le dépit de Pascal Robert. Cet ancien membre de l'équipage du commandant Cousteau est un passionné. Il achète son premier Solex 100 francs en 1968, environ 23 euros. Il a 14 ans. Depuis, ce sont 200 cyclomoteurs, dont 25 Solex, qui sont stockés dans un hangar de 150 m². Si de tels engins se négocient encore entre 400 et 600 euros,

certains, comme le triporteur, peuvent atteindre 2.500 euros. « *Le Solex, c'est un porteur de bonheur* », assure-t-il encore. Mais aussi l'une des icônes de la France au même titre que la baguette, le vin. Ou la tour Eiffel. En quarante-deux ans, [8 millions de Solex](#) ont été vendus. Et les passionnés en redemandent toujours, séduits par la pétarade de son moteur... si proche de celle d'une tondeuse.

C'est par une histoire d'amitié que démarre la saga du petit vélo à moteur. Tout commence en 1905 sur les bancs de Centrale, quand Maurice Goudard, un visionnaire, et Marcel Mennesson, l'un des ingénieurs les plus brillants de l'école, projettent de créer leur société en commercialisant un radiateur centrifuge de leur invention. Ils déposent les statuts en 1910. Connaissent des débuts chaotiques. Mais la providence toque enfin à leur porte lorsqu'ils remportent un concours lancé par la Compagnie générale des omnibus. Ils équipent alors la flotte des 400 autobus parisiens de leur radiateur. La société est lancée. Mais il lui faut un nom.

Conçu pendant les deux guerres

« *Maurice Goudard lance un concours au sein de la famille avec un cahier des charges précis : le nom doit être simple, ne rien vouloir dire et se prononcer de la même manière dans toutes les langues* », explique Franck Méneret, un passionné qui a écrit avec son épouse Sylvie plusieurs ouvrages sur le petit vélo à moteur, dont le dernier vient de paraître chez Sophia Editions. Tous deux possèdent 300 cyclomoteurs, dont 70 Solex, stockés dans une bâtisse de 170 m² près de Nantes. « *Et c'est trop petit* », ironise-t-il avant de reprendre son récit. « *C'est le frère de Maurice qui trouve le label de la société et remporte la prime de 10 francs or.* » Mais en 1910, on est encore loin du VéloSolex et l'entreprise prospère dans la production de radiateurs et de carburateurs que la Première Guerre mondiale met en pause. Affecté dès 1914 au magasin central automobile de l'armée à Paris, Marcel Mennesson s'ennuie. Sa cervelle bouillonne. Imagine un vélo à moteur qu'il dessine sous toutes ses faces. Place le moteur devant, derrière, au centre. « *Il prévoit que la France, exsangue après le conflit, aura besoin d'un moyen de transport simple et économique pour se relever* », note Franck Méneret. Ces études mènent à deux brevets jamais suivis de prototype car, après guerre, le marché de l'automobile explose. Les carnets de commandes de radiateurs et de carburateurs se remplissent, éloignant l'idée du VéloSolex.



Le trompettiste américain Don Cherry prend la pose pour le photographe Jean-Pierre Leloir, à Paris le 24 avril 1965. Jean-Pierre LELOIR/GAMMA-RAPHO

Après vingt ans de prospérité, la société s'arrête à nouveau en raison du second conflit mondial. Isolé dans son usine, Marcel ressort ses dessins de bicyclette motorisée. En fait d'autres. Travaille d'arrache-pied sur son concept. Crée un prototype. Cette fois, il colle au guidon du vélo un moteur en forme de bandonéon qui actionne un petit galet cylindrique en pierre dont la rotation va entraîner la roue avant. Juste en dessous, un cylindre protège à droite le réservoir et à gauche la partie électrique. Une vraie signature. Un premier prototype voit le jour en décembre 1940, dont le cadre unisexe à col de cygne ne froisse pas les robes des dames. Ni les soutanes des curés. En plus, il ne consomme qu'un litre d'essence pour 100 kilomètres. Mais bientôt, les Allemands envoient un contrôleur dans l'usine pour l'astreindre à produire des carburateurs. Pour l'amadouer, Marcel Mennesson lui confie un VéloSolex pour ses déplacements dans Paris. L'ingénieur peut ainsi poursuivre ses recherches et faire une première présérie en 1941.

Un marketing novateur

« *Le succès du Solex vient aussi de sa mécanique simple et logique* », relève Aurel Traves, 17 ans, qui vient d'avoir son bac pro mécanique. Il sourit, mais avec son ami d'enfance Axel Le Chanjour, ils masquent leur déception. Voilà un an qu'ils préparent la parade du 14 septembre. Leur passion est née alors qu'ils savaient à peine marcher. « *Quand j'ai vu Louis de Funès dans 'Le Gendarme de Saint-Tropez' sur un Solex, j'en ai réclamé un à mon père* », s'enthousiasme Axel qui prépare un bac pro commerce. Ce même coup de foudre explose chez les Français tout de suite après la guerre, lorsque le vélo motorisé est commercialisé en 1946. Son succès est fulgurant. La première année, l'entreprise en écoule 2.289. En 1950, ce chiffre grimpe à 44.321 pour atteindre 340.000 en 1964. Son prix n'est pas étranger à cette réussite dans une France appauvrie où le rationnement se prolonge jusqu'en 1952. En 1960, il se vend 348 francs, alors que le Smic est d'environ 284 francs et, en 1970, il coûte 439 francs pour un salaire minimum de 567 francs.

La concurrence riposte. La Mobylette de Motobécane devient son plus dangereux adversaire dès 1949, mais Solex a plus d'un tour dans son sac. Financier avisé, précurseur du libéralisme et de la notion de service, Maurice Goudard complète l'invention de son associé par la publicité et des accessoires inédits. Tablier, filet pour les robes, pare-brise. Ou sacoches arrière. La société installe en France un réseau de concessionnaires et de stations-service pour distribuer la Solexine, un mélange d'huile et d'essence spécialement conçu pour la bicyclette à galet. En 1970, Alain Treton reprend l'atelier de son père, ancien cycliste professionnel et ami du champion Louison Bobet, où il répare des vélos et vend Solex et mobylettes. « *C'était difficile de travailler pour Solex car la société imposait un kit atelier spécial assez cher, avec un banc vert et jaune, l'outillage peint en vert, un carrelage spécial et une évacuation d'eau* », raconte l'homme de 77 ans qui a entretenu les vélos de Louison Bobet pendant trente ans. Dans les années 1960 et 1970, le Solex devient le compagnon indéfectible de plusieurs générations. Et traverse les Trente Glorieuses.

Quand le moteur à galet s'électrifie

Les vedettes de l'époque s'en emparent. Le transforment en icône. Brigitte Bardot, Audrey Hepburn et même Steve McQueen qui se déplace en Solex sur le circuit du Mans pendant le tournage du film éponyme en 1970. Jacques Tati en fait un symbole de liberté et d'impertinence dans *Mon oncle*. Pourtant, au tournant des années 1980, la production de vélos à galet, alors rachetée par Motobécane, chute à 7.100 unités pour dégringoler à 2.700 en 1987. La marque fait la grimace. Baisse le rideau en 1988. Mais la monture des flâneurs n'a pas dit son dernier mot et provoque des passions chez les collectionneurs.



Jacques Tati dans « Mon oncle » (1958). Le Solex, symbole de liberté et d'impertinence. les Films de Mon Oncle - Specta Films C.E.P.E.C./Collection Christophel

Grégory Trebaol, fondateur de Rebirth, nouveau propriétaire de la marque depuis 2013, a racheté la collection du Luxembourgeois Raymond Niesen pour 650.000 euros afin de l'exposer dans un musée. Tous les ans, des dizaines d'événements, dont une quinzaine de courses, ont lieu en France. « *J'ai fait ma première course en 2000 avec un Solex gonflé à 50 km/h. L'année suivante, on est passé à 70 et aujourd'hui, on peut atteindre des*

pointes à 83 km/h », rit Christophe Gilbert, 59 ans, un des aficionados qui vit de sa passion. En 2010, alors qu'il est cadre dans l'agroalimentaire, il se reconvertit et ouvre un atelier où il répare Solex, mobylettes et vend des pièces détachées. Ça marche. Aujourd'hui, BreizhSox and Mob, près de Rennes, réalise 250.000 euros de chiffre d'affaires et emploie trois salariés.



Le Solex e3800, dont le lancement est prévu en 2026Rebirth

Même belle histoire pour Grégory Trebaol. En 2005, il manque de peu le rachat de la marque, vendue 250.000 euros à Jean-Pierre Bansard, fondateur du groupe hôtelier Cible, qui transformera le Solex en cyclomoteur électrique. Grégory Trebaol distribue ce nouveau produit et, lorsque Bansard décide de vendre Solex 10 millions d'euros assorti d'un chiffre d'affaires équivalent, il lui fait un crédit vendeur sans garantie. Et sans banque. *«J'ai mis huit ans à le rembourser jusqu'au dernier euro, il m'a donné ma chance»*, confie l'entrepreneur. Aujourd'hui transformée en vélo à assistance électrique, l'ancienne bicyclette pétaradante connaît une nouvelle jeunesse grâce à Rebirth, qui vend entre 15.000 et 20.000 Solex par an et réalise, pour ce seul produit, 15 millions d'euros de chiffre d'affaires sur un total de 98 millions. Un vrai phénix qui renaît encore de ses cendres puisque le modèle que sortira Rebirth en 2026, ressemble étonnamment au 3800 « historique ».

La Hollande, l'autre pays du Solex

Aux Pays-Bas, le Solex n'est pas qu'un vélo à galet. C'est un art de vivre. Produit sous licence à La Haye dès 1948, il devient l'un des deux-roues les plus populaires du pays. Importé et distribué par Stokvis & Zonen à Rotterdam, le modèle 3800 français se vend en milliers d'exemplaires. Les modèles locaux se distinguent. Selle large, peinture vert foncé ou noir émaillé. Et parfois des équipements spécifiques adaptés au climat humide comme un carter de chaîne fermé, un levier de relevage moteur différent et une boîte à outils placée au niveau du repose-pied. Dans les années 1960 et 1970, les rues d'Amsterdam et de Rotterdam bourdonnent de son fameux bruit de tondeuse. Aujourd'hui encore, le Solex reste un objet culte. De nombreuses randonnées, courses et rallyes lui

sont dédiés comme le célèbre Solexrace d'Heeswijk-Dinther au sud-est du pays. Des clubs restaurent ces icônes pour le plaisir de rouler cheveux au vent dans un pays où le casque n'est pas obligatoire pour les conducteurs de cyclomoteurs légers... sauf à Amsterdam.

Véronique Pierron