

Revue de Presse Made in France

Contact: info@semioconsult.com

AUTOMOBILE

Ianvier 2021 – Mars 2021



SémioConsult® est un cabinet de conseil spécialisé en stratégie d'entreprise et en stratégie de marque. Fondé par Anne-Flore MAMAN LARRAUFIE (Ph.D.), le cabinet dispose d'une expertise reconnue à l'international et d'une connaissance fine de la stratégie de gestion des marques, en particulier au sein du monde du luxe. L'entreprise est basée à Paris, Vichy, Singapour et Venise.

Spécialisé en gestion d'image de marque et en sociologie de la consommation, SémioConsult propose un accompagnement complet des marques de la définition de leur identité à l'optimisation de l'expérience-client et au déploiement opérationnel des stratégies définies. SémioConsult est aussi expert en gestion de l'identité de marque face à la contrefaçon et en valorisation du Made In France & Made in Italy.

Il compte dans son portefeuille clients de nombreux institutionnels et prestigieuses marques françaises et italiennes, ainsi que des PME et des entrepreneurs et start-ups.

SémioConsult mène également une activité de recherche et de publication d'articles dans des journaux spécialisés dont certains sont disponibles librement.

www.semioconsult.com



Hopium, un concurrent français pour Tesla?

VOITURE

+ SUIVRE

CLAIRE DOMENECH PUBLIÉ LE 31/12/2020 À 12H10 MIS À JOUR LE 31/12/2020 À 12H18



Emanuel M Schwermer / Getty Images

La marque créée par l'ancien gagnant des 24 heures du Mans Olivier Lombard présentera en 2021 un prototype de voiture à hydrogène.

Olivier Lombard veut marcher dans les traces d'Elon Musk. Le plus jeune vainqueur des 24 heures du Mans veut produire d'ici 2026 une berline haut de gamme à hydrogène, rapportent **BFMTV**et **Le Point**. En 2019, le pilote de 29 ans a créé la startup "Hydrogen Motive Company" (HMC). La division Hopium sera chargée de la conception de la voiture futuriste. Objectif affiché: détrôner Tesla.

Et sur le papier, Hopium possède déjà certains atouts : une autonomie de la batterie de 1.000 kilomètres et un temps de "recharge" de 3 minutes. La berline de 4,95 mètres de long possédera 500 chevaux pourra atteindre les 230 km/h. "Ce sera un véhicule hyper connecté, l'idée, c'est de mettre le conducteur dans une sorte de cocon, il pourra profiter d'un mode de conduite autonome avec l'accès à de nombreux services digitaux", promet Olivier Lombard.

>> A lire aussi - Tesla s'apprête à débarquer sur le marché indien

Le prototype, made in France, baptisé "Māchina" devrait être présenté en 2021 pour une commercialisation en 2026. Son prix : 120.000 euros. Mais le plus gros reste à faire : trouver des investisseurs. Comme le détaille Le Point, Olivier Lombard, pour l'heure, peut compter sur ses fonds propres, soit quelques centaines de milliers d'euros, mais également sur les 1,7 million d'euros récoltés auprès d'investisseurs. Le pilote mise également sur le plan d'investissement hydrogène de sept milliards d'euros du gouvernement. À noter également que Total et Michelin lui ont déjà promis leur soutien.

Toulouse : Pour une meilleure sécurité, il crée un pantalon airbag

pour motards

INNOVATION Pour protéger le bas du corps des motards lors de chute, la société toulousaine CX Air Dynamics a inventé un surpantalon capable de se gonfler en cas d'accident

Julie Rimbert ● Publié le 03/01/21 à 10h15 — Mis à jour le 03/01/21 à 10h15



La société toulousaine CX Air Dynamics a crée un surpantalon pour protéger le bas du corps des motards. — CX Air Dynamics

- Après un accident de moto, un Toulousain a eu l'idée de créer ce surpantalon, inspiré des combinaisons de pilote de chasse.
- L'innovation de ce surpantalon réside dans sa cartouche d'air et un percuteur, reliés à la moto par un cordon.
- Pour financer la production de ce pantalon de protection, la jeune pousse a lancé une opération de financement participatif jusqu'au 28 janvier.

Un surpantalon connecté et intelligent, capable de se gonfler comme un airbag, en cas de chute. C'est l'invention développée par l'entreprise toulousaine CX Air Dynamics à destination des motards pour protéger le bas du corps lors d'accident de la route.

Pour financer la production de ce pantalon de protection, la jeune pousse a lancé une campagne de crownfunding, en ligne jusqu'au 28 janvier.

Inspiré des combinaisons de pilote de chasse

Selon les études sur l'accidentologie des motards, 63 % des blessures en deux-roues se situent dans le bas du corps. C'est justement après un accident de moto que Xavier Bouquillard de Milleret a eu l'idée de ce projet. « Après une chute à moto, j'ai été victime de 17 fractures donc je me suis interrogé sur la manière de mieux protéger le bas du corps, racontet-il. Comme j'ai suivi une formation d'élève pilote à l'école de l'air, j'ai pensé à ce surpantalon, combiné à l'airbag avec la technologie anti-G utilisée pour les combinaisons des pilotes de chasse ».

Le projet a nécessité trois ans de recherches avant d'être breveté à l'international. L'innovation de ce surpantalon réside dans sa cartouche d'air et un percuteur, reliés à la moto par un cordon. En cas de choc ou de chute, le dispositif s'arrache permettant au percuteur de gonfler des coussins d'air.

Levée de fonds en mars

Aujourd'hui, les 250 premiers exemplaires de ce surpantalon airbag sont actuellement vendus en précommande au prix de 375 euros. A terme, l'entrepreneur toulousain veut décliner le pantalon pour d'autres sports à risque comme l'équitation ou le ski. « Je suis déjà en contact avec des clubs équestres qui sont intéressés par un pantalon adapté à l'équitation, précise Xavier Bouquillard de Milleret. Pour le ski, nous aimerions développer un modèle à déclenchement électronique ».

La production des surpantalons sera made in France et débutera en janvier 2021. La société toulousaine vise 6.000 pièces l'an prochain et envisage une levée de fonds de deux millions d'euros en mars prochain.

[Made in France] Le Jacques Saadé, plus grand porte-conteneurs propulsé au GNL du monde, et fabriqué par CMA CGM

Le spécialiste français du transport maritime et de la logistique CMA-CGM voit un nouveau navire, le Jacques Saadé, rejoindre sa flotte. Il s'agit du plus grand porte-conteneurs au monde propulsé au gaz naturel liquéfié (GNL), grâce à l'aide de Total et de nombreux partenaires. Aussi haut qu'un immeuble de 26 étages, le Jacques Saadé effectuera des livraisons entre l'Asie et l'Europe.

Roman Epitropakis

22 Sept. 2020 \ 17:40 Mis à jour 21 Janv. 2021

2 min. de lecture



Le Jacques Saadé entamera son voyage inaugural le 23 septembre 2020.

CMA-CGM, le spécialiste français du transport maritime et de la logistique fort d'une flotte de 502 navires à travers le monde, peut se targuer d'accueillir un nouveau mastodonte, le Jacques Saadé. Il



Le dernier numéro

sera capable de transporter 23 000 EVP (soit 23 000 conteneurs), soit pas si loin du plus gros navire de sa catégorie, le suisse MSC Gulsun, capable de transporter 23 756 conteneurs.

Sa particularité réside dans sa propulsion. Soucieux d'anticiper la zone de réglementation des émissions de polluants (ECA) en mer Méditerranée à horizon 2022, la CMA-CGM a ainsi opté pour le gaz naturel liquéfié, qui permet d'éliminer 99% des particules fines et oxydes de soufre, 85% des émissions d'oxydes d'azote ainsi que de réduire de 20% les émissions de CO2. Stocké sous forme liquide dans des cuves en acier d'une capacité de 18 600 m3, le GNL passe ensuite à l'état gazeux pour alimenter les moteurs du navire.

Publié le 24 janvier 2021 à 08h00 dans Actualité -

Air France a renouvelé son contrat exclusif avec Michelin pour équiper ses avions avec des pneus « Made in France« pendant les dix prochaines années, a annoncé vendredi la compagnie aérienne française.

Le pneumaticien Michelin équipera les **appareils court, moyen et long-courrier**(sauf les Boeing 787) d'Air France avec des **pneus neufs ou**

rechapésnotamment produits dans l'usine française de Saint Doulchard à Bourges. Les avions seront équipés des pneumatiques avions les plus modernes, tels que les pneus Radial Michelin® AIR X intégrant la technologie NZG (Near Zero Growth, croissance quasi nulle). Conçue pour garantir un diamètre constant des pneumatiques, cette technologie offre au pneu avion une plus grande durabilité ainsi qu'une résistance exceptionnelle.

« Entreprises pionnières des ailes françaises et partenaires historiques, Air France et Michelin partagent depuis toujours un ADN commun : l'innovation au service de la performance et de la sécurité« , a souligné Air France dans son communiqué.

Entre 2010 et 2020, le partenariat en place a permis à Air France de bénéficier de toutes les dernières technologies développées par Michelin. Pour la décennie à venir, les deux groupes poursuivront leur collaboration et orienteront le champ d'innovation vers une ambition partagée : la réduction de l'empreinte carbone. Michelin participe ainsi à des programmes de recherche européens et travaille sur des technologies de rupture pour continuer d'alléger ses pneumatiques et les systèmes associés, en vue de réduire mécaniquement la consommation de carburant et les émissions de CO2 de chaque vol.

Air France et Michelin étendront par ailleurs leur partenariat aux services et au digital. Michelin proposera à Air France des solutions toujours plus ambitieuses à l'exemple de ses filières de recyclage innovantes, de ses résines écologiques haute performance, ou

encore de ses capacités d'impressions 3D métal ou plastique. Cet élargissement du périmètre du partenariat est rendu possible par la diversification récente opérée par Michelin de ses métiers et de ses savoir-faire.

« Ces initiatives contribueront à l'atteinte des objectifs ambitieux que s'est fixé Air France en matière de développement durable, dont la réduction de 50% de ses émissions de CO2 par passager-kilomètre d'ici à 2030«, a rappelé la compagnie aérienne.

» Plus qu'un fournisseur, le groupe Michelin est un partenaire historique d'Air France. Nous sommes ravis d'équiper nos avions de pneumatiques Made in France et d'étendre notre collaboration à de nouveaux champs d'innovation. Ce nouvel accord ouvre la voie à d'ambitieux projets qui nous permettront d'accélérer la réduction de notre empreinte environnementale, ce qui constitue l'une des priorités d'Air France « , a déclaré Géry Mortreux, directeur général adjoint Engineering & Maintenance d'Air France.



©Air France

Alpine : du Porsche français au Tesla français

Dans <u>Futurs modèles</u> / <u>Autres actu futurs modèles</u>

Florent Ferrière Le 10 Janvier 2021 à 12h00

91

Cette semaine, le directeur général de Renault devrait confirmer la réorientation d'Alpine vers une gamme de voitures sportives électriques.



- 76,5 %. Telle est la chute des ventes d'Alpine en France en 2020. Certes, l'année a été particulière, le marché ayant plongé de 25 % sous l'effet du Covid. Mais, après les débuts en fanfare de l'Al10, le soufflé est vite retombé... au point de susciter des inquiétudes sur l'avenir de la marque. Le président de Renault avait d'ailleurs semé le doute en remettant en cause le futur du site historique de Dieppe lors de la présentation d'un plan d'économies pour le groupe en mai 2020.

Heureusement, les doutes ont vite été balayés par le nouveau directeur général, Luca de Meo. Peu après son entrée en fonction, en évoquant le repositionnement des différentes marques du groupe, il a rassuré sur l'avenir d'Alpine. Mieux, il en a vite renforcé son statut : il en a fait le porte-drapeau du sport pour l'ensemble du groupe.

L'une de ses premières décisions sur le plan marketing a ainsi été de renommer l'écurie de Formule 1. Exit Renault Sport à partir de cette saison 2021, place à Alpine F1 Team. Et ce sera un double engagement en tant que marque pour Alpine cette année, puisque la firme au A fléché restera en endurance. Elle va même y monter en grade, en rejoignant la LMP1. De quoi booster la renommée de la marque, avec l'idée de "gagner le

dimanche pour vendre des voitures le lundi". Mais quelles voitures à part l'A110, qui semble avoir du mal à capter de nouveaux clients après le premier cercle de passionnés ?

Voilà plusieurs années que les rumeurs vont bon train sur le développement de la gamme. Du côté de la maison mère Renault, il n'était pas question de s'éparpiller dans les projets et de confondre vitesse et précipitation. Il a toujours été clair que la priorité était de réussir la mise au point et le lancement de l'A110. Une mission réussie, la voiture ayant été un succès critique, encensée notamment par l'exigeante presse auto anglaise.

Mais voilà bientôt quatre ans que l'auto a été officiellement présentée. Et depuis, à part une variante S et des séries spéciales, il ne s'est rien passé. On s'inquiète d'ailleurs du silence assourdissant de Patrick Marinoff, patron de la marque depuis septembre 2019 et débauché chez Mercedes-AMG. L'homme n'a jamais fait une annonce concrète sur le futur de la gamme, évoquant certes des projets, mais sans les détailler.

Sans surprise, il est beaucoup question d'élargir la clientèle avec un SUV. De quoi toujours faire hérisser les poils des puristes, mais de nos jours, c'est un incontournable que les labels les plus prestigieux ne se refusent plus. On imagine ainsi depuis des années un développement d'Alpine façon Porsche, qui est entré dans une nouvelle dimension au début du 21e siècle avec son Cayenne, puis avec le Macan. Des succès qui sont des machines à cash, qui permettent d'ailleurs de proposer toujours une vaste gamme de 911.

Pour donner un avenir à l'A110, il faudrait donc un baroudeur qui se vend davantage. Si le projet d'un SUV semble acté en interne, ce sera toutefois avec une particularité mécanique : le moteur électrique. Et ce repositionnement sur l'électrique a visiblement été accéléré par Luca de Meo. Selon les informations de Reuters, lors de la présentation de son plan de bataille pour la relance du groupe, la semaine prochaine, le DG devrait annoncer trois nouveautés électriques pour Alpine. De quoi faire de la firme de Jean Rédélé un Tesla à la française.

Ces modèles reprendraient ainsi la nouvelle base CMF-EV, qui sera implantée dans l'usine française de Douai (Nord) d'ici fin 2021. Les futures Alpine resteraient ainsi made in France.

Avec son nouveau plan stratégique, Renault veut se reprendre

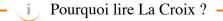
Abonnés

Analyse Le directeur général Luca de Meo a présenté, jeudi 14 janvier, le nouveau plan stratégique du constructeur automobile français. Après deux années difficiles et dans un marché en forte récession, la marque au Losange espère concilier une production hexagonale et le succès.

Romain Subtil, le 14/01/2021 à 06:35 Modifié le 14/01/2021 à 11:29 Lecture en 5 min.



Le voilà enfin. Ce jeudi 14 janvier est présenté le nouveau plan stratégique de Renault, attendu depuis des mois et baptisé « Renaultlution ». L'annonce s'incarne dans un visage de plus en plus prégnant dans le paysage automobile tricolore : celui du nouveau patron du deuxième constructeur automobile français, Luca de Meo.



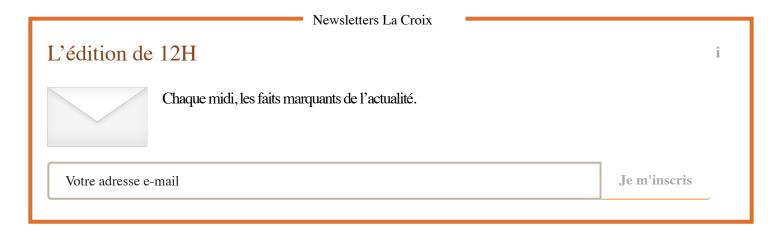
La Croix vous explique, avec lumière et clarté, le monde qui vous entoure, afin que vous puissiez bâtir votre opinion.



Un visage pour le rebond

Pour cet Italien de 53 ans, l'exercice fait figure de premier grand oral depuis sa prise de fonction le 1^{er} juillet dernier. Il ne devrait néanmoins pas effrayer ce « car guy » (« passionné de voitures ») qui a effectué toute sa carrière dans l'automobile après avoir été diplômé en administration des affaires à la prestigieuse université Bocconi, de Milan.

→ PORTRAIT. Luca de Meo, un « car guy » à la tête de Renault

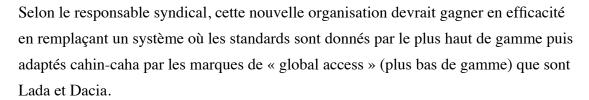


Un parcours qu'il avait entamé chez... Renault, en 1992, avant de sillonner l'Europe : Toyota, le groupe Fiat ont par la suite employé ses services, avant le groupe Volkswagen, à partir de 2009. Homme de marketing, il en a gravi les échelons jusqu'à prendre, en 2015, le volant de Seat, l'actif espagnol du géant allemand.

Davantage d'autonomie des marques

À la tête de Renault, en accord avec le président de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi qui la coiffe présidée par Jean-Dominique Senard, Luca de Meo devrait s'inspirer de son expérience chez Volkswagen pour rendre les marques du Groupe davantage autonomes, dans l'ingénierie, le design. « Renault, Dacia, Lada et Alpine seront chacun une force de traction du Groupe », se satisfait Franck Daoût, délégué central CFDT.

À lire aussi PSA et Fiat Chrysler, une fusion qui pose des questions





Guerre des talents

Les états-majors devraient se stabiliser après avoir beaucoup bougé. Renault a mis du temps à se dépêtrer des conséquences de l'arrestation surprise du patron de

l'Alliance <u>Carlos Ghosn</u>, en novembre 2018. Ces deux dernières années ont laissé à Carlos Tavares, le patron du rival PSA, la possibilité de continuer à attirer vers lui plusieurs cadres dirigeants badgés du Losange.

À lire aussi
Avec Stellantis, les
familles Peugeot et
Agnelli scellent un
destin commun

Depuis, Renault a trouvé la parade en réussissant, entre autres, deux prises de guerre chez l'ennemi, en confiant son ingénierie à Gilles le Borgne, l'ancien responsable de la recherche et développement de PSA, ainsi que, plus récemment, le designer Gilles Vidal, qui avait largement renouvelé le style de Peugeot dans les années 2010.



« Un nouveau pacte avec la France »

Un autre homme, venu lui de Toyota, a rejoint Renault dans le courant de l'automne, et pourrait préfigurer une partie de l'avenir du constructeur français. Luciano Biondo a dirigé, ces trois dernières années, l'usine d'Onnaing (Nord) d'où sort la petite Yaris, un

site régulièrement cité en exemple, qui montre qu'il est possible de produire avec profit des petites voitures en France.

À lire aussi
Jean-Dominique
Senard: « Je me bats
pour un capitalisme
responsable »

Sa nomination comme directeur industriel et du pôle électrique et véhicules utilitaires légers du nord de la France, nourrie par les allusions répétées par Luca de Meo, ces derniers mois, sur un « nouveau pacte avec la France », a contribué à faire converger les regards vers le site de Douai. « La vraie attente, c'est de savoir ce que Renault va



faire sur l'électrification du marché », signale Flavien Neuvy de l'Observatoire Cetelem. Il s'est vendu, en 2020, 6 % de voitures électriques, un chiffre qui a dépassé toutes les prévisions.

Le retour des 4L et R5

Renault ambitionne de s'appuyer sur Douai pour produire, en France, des voitures électriques à moins de 20 000 €, à même de succéder à la vieillissante Zoe : un virage stratégique majeur qui permettrait de concilier le « made in France » avec l'appétence des automobilistes français pour les voitures des segments A et B (micro-citadines et citadines), qui ont représenté 69 % des ventes de la marque en 2020. En fonction de leur accueil par le public, le constructeur pourrait remettre au goût du jour des appellations évoquant les succès d'antan, comme la 4L et la R5, dont le prototype a été dévoilé ce jeudi.

« Le "site France", délaissé par Renault ces dernières années, serait ainsi réinvesti, analyse Bernard Jullien, économiste spécialiste du secteur. Douai, qui pourrait sortir 360 000 voitures chaque année, n'en a sorti que 80 000 l'année dernière ».

La crise n'a rien arrangé

Renault veut donc, par ce nouveau plan, corriger celui de 2017, conçu à une époque de forte croissance dans laquelle Nissan et Renault ambitionnaient encore de produire chaque année dix millions de voitures. Le retournement du marché, dès le second semestre 2018, a imposé une réduction des capacités de production. En mai, un plan de réduction des effectifs de 15 000 personnes, dont 4 600 en France - dont de nombreux postes dans les activités tertiaires – avait été annoncé.

→ À LIRE. Renault, en recherche de rentabilité, supprime 15 000 emplois

La crise économique de 2020 n'a évidemment rien arrangé : les ventes mondiales du groupe ont plongé de plus de 21 % et passé sous la barre des 3 millions d'unités. En Europe la chute est même de près de 26 %, notamment en raison d'une forte baisse du côté de Dacia.

La fin de la course aux volumes

« Renaultlution » signe donc l'arrêt de la course aux volumes, et la quête d'une profitabilité accrue et obtenue par ce que les spécialistes appellent « l'abaissement du point mort », autrement dit le seuil à partir duquel la production d'un véhicule devient rentable. C'est ce qu'a davantage réussi le Groupe PSA ces dernières années, dont les SUV, voitures à la carrosserie surélevée et volumineuse, ont par ailleurs été bien mieux accueillis par les clients européens que ceux de Renault.

→ RELIRE. Renault, la relance par l'électrique

Par ce plan, Renault compte donner des gages de crédibilité aux pouvoirs publics, en attente d'un « retour » sur les aides accordées. Le constructeur a bénéficié d'un prêt garanti par l'État, et si les généreuses aides à l'achat de véhicules électrifiés permettant de soutenir le marché sont prolongées, l'exécutif sera regardant à ce que celles-ci ne servent pas qu'à l'importation de Twingo de Slovénie ou de Clio de Turquie. « Quand le marché baisse de 20 ou 25 %, signale Bernard Jullien, l'assemblage français chute d'au moins 40 % ».

Diversification attendue

En prévision de la fin de l'assemblage de véhicules à Flins (Yvelines), l'investissement de Renault est attendu sur d'autres métiers liés à l'économie circulaire, parmi lesquels le « retrofit » de véhicules d'occasion, qui permet de convertir à l'électricité les moteurs thermiques : les véhicules d'entreprise, les taxis en sont le cœur de cible. Renault entend aussi développer ses activités d'autopartage, réunies dans l'entité Mobilize.

À lire aussi

Renault veut faire de Flins la première usine dédiée à l'économie circulaire



Le groupe cherche à se diversifier et ne plus compter que sur la vente de véhicules neufs pour assurer ses revenus. Dès mardi 12, le constructeur avait annoncé la création d'une entreprise codétenue avec l'américain Plug Power, spécialiste de la pile à combustible et visant, à l'horizon 2030, la détention de 30 % des parts du marché du véhicule utilitaire léger à hydrogène, avec là aussi des activités de recherche et développement localisées en France.

De manière annexe, le plan stratégique formalise le remplacement de Renault, dans le championnat du monde de Formule 1, par la pépite sportive du groupe, Alpine, dont la notoriété mondiale devrait ainsi largement croître.

Un groupe, cinq marques

Présent dans 134 pays, le Groupe Renault a vendu 2,949 millions de véhicules dans le monde en 2020. Il est composé des marques Renault, Dacia, Lada, Alpine et Renault Samsung Motors.

Dès 1999, le Groupe Renault s'est allié au japonais Nissan, alors en difficulté. En 2017, un autre japonais, Mitsubishi, entre dans « l'Alliance », un terme qui précise qu'il ne s'agit pas d'une fusion.

Bombardier: va fournir 33 trains OMNEO Regio 2N à SNCF pour la Région Hauts-de-France

05/01/2021 | 10:08

- Un train fabriqué dans les Hauts-de-France, certifié Origine France Garantie, pour moderniser les lignes les plus fréquentées de la région
- Le train OMNEO Regio 2N allie avantageusement capacité, confort et accessibilité

Bombardier Transport, un chef de file mondial du secteur des technologies ferroviaires, a reçu une commande de 33 rames BOMBARDIEROMNEO Regio2N de SNCF pour le compte de la Région Hauts-de-France.

Le budget voté par la Région s'élève à environ 565 millions d'euros (688 millions de dollars US), incluant des hausses de prix basées sur une évaluation des hypothèses à venir en toute bonne foi. Il s'inscrit dans le cadre du contrat signé entre Bombardier et SNCF en 2010 qui prévoit la fabrication d'un maximum de 860 trains de la plateforme OMNEO pour les Régions.

La Région Hauts-de-France compte déployer ces nouveaux trains, plus spacieux et plus confortables, sur les lignes les plus fréquentées de son réseau, notamment celles reliant la Picardie au bassin Parisien. Les nouvelles rames, équipées du système européen de gestion du trafic ERTMS, assureront également de nouvelles dessertes ferroviaires dans le cadre du projet Picardie - Roissy, dont la mise en service est planifiée pour 2025. Les 33 trains de cette commande seront livrés progressivement entre 2024 et 2025.

« Ceux qui voyagent entre Amiens, Saint-Quentin et Paris vont découvrir un nouveau style de voyage en train avec le Regio 2N de Bombardier. Nos ingénieurs ont misé sur l'espace au profit des voyageurs, sur des équipements intérieurs modernes ainsi que sur la capacité, de manière à assurer des places assises pour tout le monde », a déclaré Laurent Bouyer, Président de Bombardier Transport, France et Benelux. « Ces trains, entièrement conçus et fabriqués sur notre site de Crespin, dans la Région Hauts-de-France, ont reçu la certification Origine France Garantie. »

La Région disposera à terme d'une flotte de 77 rames Bombardier OMNEO :

- 18 rames composées de 7 voitures, livrées entre 2014 et 2017 à l'ancienne Région Nord-Pasde-Calais
- 7 rames de type extra-longues composées de 10 voitures, livrées en 2017 à l'ancienne Région Picardie
- 19 rames de type Intercités commandées en 2018 dans le cadre du transfert à la Région Hautsde-France des lignes Intercités Paris - Amiens et Paris - Saint-Quentin - Maubeuge/Cambrai (qui seront livrées en 2022 et 2023)
- ainsi que les 33 rames, dont la commande est annoncée aujourd'hui.

Le choix de la Région de disposer d'une flotte de matériel de la même plateforme permettra de gagner en flexibilité d'exploitation et d'optimiser les coûts de maintenance. Ces nouvelles rames permettront également d'améliorer la régularité du service.

OMNEO Regio2N, un succès Made in France

Pour la 3^e année consécutive, Bombardier Transport a obtenu pour le train *OMNEO* Regio2N le label « Origine France Garantie », la seule certification qui atteste l'origine française d'un produit grâce à un audit indépendant et garantit un haut niveau d'exigence.

« C'est une reconnaissance du savoir-faire des salariés du site de Crespin et un gage de notre engagement envers nos clients, les voyageurs et l'ensemble de la filière ferroviaire française », a conclu Laurent Bouyer.

Des trains plus spacieux et plus confortables

Un travail spécifique sur le confort de ces nouvelles rames a été mené par les équipes de Bombardier en lien avec SNCF et la Région Hauts-de-France. Ces nouveaux trains OMNEO Regio 2N ont été imaginés pour permettre aux voyageurs de retrouver le plaisir des trajets du quotidien. Les rames disposeront par exemple de climatisation et d'un plancher chauffant, assurant un haut niveau de confort thermique, de plans de lignes dynamiques dans l'ensemble des espaces voyageurs, améliorant ainsi l'information des usagers, ainsi que d'une accessibilité adaptée pour les personnes à mobilité réduite (avec notamment une entrée de plain-pied et un comble-lacune à déploiement automatique).

Un nouveau siège sera développé avec une mousse à haute densité et une inclinaison de dossier optimisant le confort postural ainsi que des accoudoirs pour toutes les places assises.

L'aménagement de ces nouvelles rames OMNEO Regio2N a été adapté pour permettre d'atteindre 620 places assises fixes et 12 emplacements vélos par rame de 135 mètres. Les rames pouvant être exploitées en unités doubles, les nouveaux trains offriront donc jusqu'à 1 240 places assises (soit plus que les trains actuels).

Grâce à une largeur de caisse inégalée, le design du train proposera un aménagement avec 5 places assises de front dans les voitures à deux niveaux, tout en offrant un vaste couloir. La gestion des flux a également été améliorée avec un aménagement « 2+1 sièges » à proximité des portes d'accès.

La plateforme OMNEO, dont sont issus le Regio 2N et l'OMNEO Premium, est une famille de trains à deux niveaux extra-larges qui allie capacité, confort et accessibilité. Les différentes versions permettent d'assurer des services périurbains, régionaux et intervilles. La performance des 250 trains de cette famille qui circulent aujourd'hui contribue à la régularité du service.

À ce jour, les Régions françaises ont commandé 491 rames de la plateforme OMNEOsoit 118 rames de version OMNEO Premium pour Centre-Val de Loire (32), Hauts-de-France (19) et Normandie (67); et 373 OMNEO Regio 2N pour Auvergne-Rhône-Alpes (59), Bretagne (26), Centre-Val de Loire (16), Hauts-de-France (58), Ile-de-France (145), Nouvelle Aquitaine (24), Occitanie (18), Pays-de-la-Loire (11), Provence-Alpes-Côte d'Azur (16).

À propos de Bombardier Transport

Bombardier Transport est un fournisseur mondial de solutions de mobilité qui ouvre la voie avec le plus vaste portefeuille du secteur ferroviaire. Elle offre une gamme complète de solutions : des trains aux sous-systèmes et à la signalisation jusqu'à des systèmes de transport complets clé en main, la technologie de mobilité électrique et les services de maintenance axés sur les données. Combinant technologie et performance avec empathie. Bombardier fournit des solutions intégrées très avantageuses pour les exploitants, les passagers et l'environnement. Ses produits et services sont en exploitation dans plus de 60 pays. Bombardier Transport, dont le siège mondial est situé à Berlin, en Allemagne, emploie environ 36 000 personnes.

À propos de Bombardier

Avec plus de 52 000 employés répartis entre deux secteurs d'activité, Bombardier est un leader mondial de l'industrie du transport, créant des avions et des trains novateurs qui changent la donne sur leur marché. Nos produits et nos services offrent des expériences de transport de calibre international qui établissent de nouvelles normes en matière de confort des passagers, d'efficacité énergétique, de fiabilité et de sécurité.

Avec son siège social situé à Montréal, au Canada, Bombardier a des installations de production et d'ingénierie dans plus de 25 pays, couvrant les deux secteurs Transport et Aviation. Les actions de Bombardier se négocient à la Bourse de Toronto (BBD). Pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, nos revenus ont été de 15,8 milliards \$.

Vous trouverez nouvelles et information à l'adresse bombardier.com ou en nous suivant sur Twitter: @Bombardier.

Notes aux éditeurs

Pour des communiqués, de la documentation connexe et des photos, visitez notre galerie de presse à l'adresse www.rail.bombardier.com/en/newsroom.html.

Pour recevoir nos communiqués, visitez notre section fil de presse RSS ou suivez Bombardier Transport sur Twitter @BombardierRail.

Bombardier et OMNEO sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Pour plus d'informations

Vous pouvez également adresser vos questions spécifiques à nos contacts mondiaux.

La Sté Bombardier Inc. a publié ce contenu, le 22 décembre 2020, et est seule responsable des informations qui y sont renfermées.

Les contenus ont été diffusés par Public non remaniés et non révisés, le05 janvier 2021 09:08:02 UTC.

DOCUMENT ORIGINAL https://www.bombardier.com/fr/media/nouvelles/detail.bt-20201222-bombardier-to-supply-33-omneo-regio-2n-trains-to-sncf-for-the-hauts-de-france-region.bombardiercom.html?

PUBLIC PERMALINK http://www.publicnow.com/view/A02E8EAAEABECE8E43C58D5F2C511DE0D72AC954











2 ROUES

CETTE STARTUP TOULOUSAINE S'INSPIRE DES PILOTES DE CHASSE ET INVENTE LE PANTALON AIRBAG POUR MOTARDS

Pascal SamamaLe 24/01/2021 à 8:55





Après un accident de moto, cet expert financier toulousain a créé CX Air Dynamics afin de concevoir un surpantalon airbag made in France pour protéger les motards des mollets jusqu'aux hanches.

A moto, le risque d'accident est présent dans l'esprit de chaque motard. Impossible à éviter. Par contre, les dommages corporels peuvent être réduits. Il y a bien sûr des **gilets airbags**. Mais reste le bas du corps qui reste sans véritable protection alors que 63% des blessures touchent les membres inférieurs.

Jusque-là, personne n'avait pensé à insérer un airbag dans un pantalon. Il aura fallu un accident de moto et 17 fractures pour que Xavier Bouquillard de Milleret, un expert financier, trouve une solution. Il a créé une startup, CX Air Dynamics, pour mettre au point un



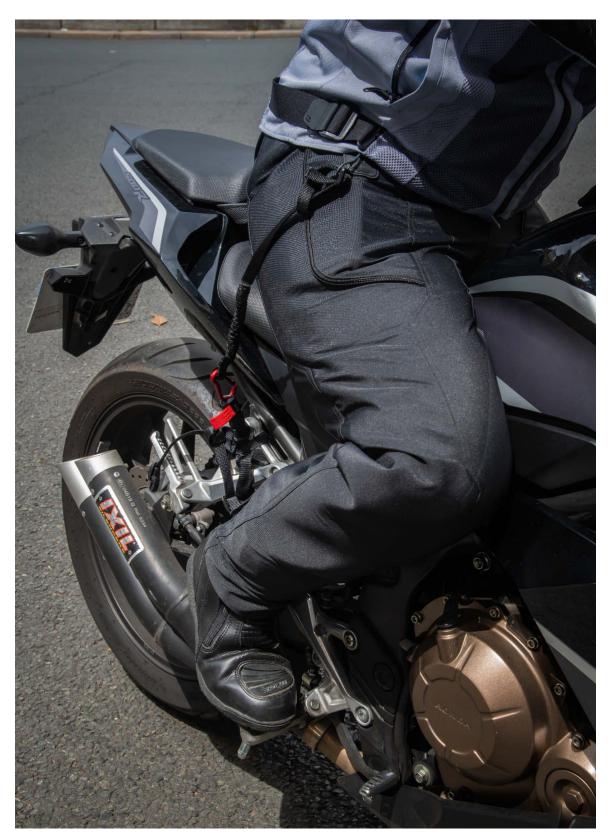


"Sur mon lit d'hôpital, je me demandais pourquoi il n'existait pas de meilleures protections pour les jambes. Pendant ma convalescence, je me suis rappelé du pantalon de pilote que je portais à l'Ecole de l'Air. Je l'ai donc ressorti du placard", raconte à BFM Business, Xavier Bouquillard de Milleret.

Inspiré des tenues Anti-G des pilotes

Pour créer son produit, il s'est donc inspiré des tenues Anti-G des pilotes. Leur rôle est de comprimer les jambes pour empêcher d'avoir "le sang dans les chaussettes". Cette technique évite le phénomène de voile noir (perte de connaissance) et a donc été adaptée pour la moto avec des protections adaptées.





L'airbag de CX Air Dynamics est relié à la moto par un câble © CX Air Dynamics

Le principe de fonctionnement est le même que pour les gilets. D'ailleurs, Xavier Bouquillard de Milleret a rencontré l'ensemble des fabricants d'airbags pour motards. Le sien est relié à





Pas besoin de se déshabiller pour l'enfiler. Un système de glissière permet de le mettre sur ses vêtements de ville en quelques instants. Une fois plié, il ne prend plus de place et peut se ranger dans un casque, dans un top case ou dans le rangement sous la selle.

La startup a déposé des brevets mondiaux pour protéger son innovation. Elle est en cours de levée de 2 millions d'euros de fonds. Une opération de crowdfunding a aussi été lancé sur **KissKissBankBank**. Le pantalon coûte 480 euros, soit le prix d'un bon casque. Il est en cours de production pour livrer les premiers clients dès le mois d'avril.

"La levée est nécessaire pour industrialiser la production et la centraliser en Occitanie, c'est important. Tout est Made in France, hormis l'airbag qui est fabriqué par le spécialiste mondial", indique le dirigeant.

Un modèle pour chaque motard

Xavier Bouquillard de Milleret voit déjà plus loin. Il compte décliner la gamme pour mieux s'adapter aux morphologies des hommes et des femmes, mais aussi aux profils des motards.

"Chaque motard a un style selon sa moto. Il faut un équipement selon son engin, une routière, un custom ou un tout-terrain", dévoile le dirigeant.

Mais l'évolution va aussi être technologique. D'abord la vitesse de déclenchement. Les prototypes s'ouvraient à 183 millisecondes, mais le but est de descendre à 100 millisecondes. "Nous y sommes presque".

CX Air Dynamics travaille aussi sur une version électronique qui ne nécessitera pas d'un câble pour se déclencher, mais sur des capteurs. L'idée est d'ouvrir l'usage du pantalon airbag à d'autres activités. Des versions seront créées pour la pratique de l'équitation et du ski.

Et pour la vente, la startup a déjà pris les devants en cas de confinement. "Cette crise nous aura permis de comprendre que la vente en ligne reste la meilleure option quand tout est fermé", signale Xavier Bouquillard de Milleret.

Pascal Samama



Ebene Magazine – [Fabriqué en France] Le Jacques Saadé, le plus grand porte-conteneurs GNL au monde, fabriqué par CMA CGM

By **EBENE MAGAZINE - GM** - 21 janvier 2021



Ebene Magazine - [Fabriqué en France] Le Jacques Saadé, le plus grand porte-conteneurs GNL au monde, fabriqué par CMA CGM

Le spécialiste français de l'expédition et de la logistique CMA-CGM voit un nouveau navire, le Jacques Saadé, dans sa flotte. Grâce à l'aide de Total et de nombreux partenaires, c'est le plus grand porteconteneurs au monde fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL). Le Jacques Saadé est aussi grand qu'un bâtiment de 26 étages et livrera entre l'Asie et l'Europe.

Epitropakis romain

21 janvier 2021

11 h 18

Mettre à jour

21 janvier 2021

Epitropakis romain

21 janvier 2021

11 h 18

A lire aussi

Ebene Magazine – JEE Main Result: Students from 7 states including Maharashtra win mr

11/03/2021

Ebene Magazine – [Fabriqué en France] Le Jacques Saadé, le plus grand porte-conteneurs GNL au monde, fabriqué par CMA CGM | EBENE MAGA...

CMA-CGM, le spécialiste français du transport maritime et de la logistique avec une flotte de 502 navires dans le monde, peut être fier d'accueillir un nouveau mastodonte, le Jacques Saadé. Il pourra transporter 23 000 EVP (23 000 conteneurs), non loin du plus grand navire de sa catégorie, le suisse MSC Gulsun, qui peut transporter 23 756 conteneurs.

Ce qui les rend spéciaux, c'est leur dynamisme. Dans un souci d'anticipation de la zone de régulation des émissions polluantes (ECA) en Méditerranée à l'horizon 2022, la CMA-CGM a donc opté pour le gaz naturel liquéfié, qui élimine 99% des poussières fines et des oxydes de soufre. 85% des émissions d'oxyde d'azote et une réduction de 20% des émissions de CO2. Stocké sous forme liquide dans des cuves en acier d'une capacité de 18 600 m3, le GNL passe à l'état gazeux pour entraîner les moteurs du navire.

20e

janvier

2021

20e

janvier

2021

20e

janvier

2021

Le contenu des index est réservé aux abonnés de L'Usine Nouvelle

Le Jacques Saadé est le fruit de sept années de recherche et développement entre CMA-CGM et d'autres experts, dont WingGD, le principal motoriste chinois, l'expert français Cryostar en dispositifs cryogéniques de haute technologie (GNL), est maintenu à une température de stockage de – 161 ° C), mais aussi d'autres acteurs comme Shanghai Shipyards pour la construction de porte-conteneurs, la société française Schneider Electric pour les tableaux, etc.

« Pour le soutage de gaz, CMA CGM a décidé de garder Total dans le cadre d'un grand partenariat industriel. CMA CGM est donc à l'initiative de structurer une véritable filière GNL d'excellence. Pour le transport maritime », se félicite l'industriel dans un communiqué.

Le Jacques Saadé n'est que le premier d'une série de huit autres navires du même type, portant le nom de lieux emblématiques de la capitale (Rivoli, Trocadéro, Sorbonne, etc.). Tous fonctionnent au GNL et sont inscrits au Registre International Français (RIF).

Le Jacques Saadé a débuté son voyage inaugural le 23 septembre avec la French Asia Line (FAL), une ligne légendaire qui relie l'Europe à l'Asie. Avec 13 escales prévues sur l'itinéraire, notamment en Europe du Nord, en Espagne, en Malaisie, en Chine et en Corée du Sud, l'entreprise peut transporter 47 512 voitures ou 8,35 millions de micro-ondes dans le monde par exemple. Le Jacques Saadé a maintenant terminé son premier voyage et se trouve maintenant au Havre (Seine-Maritime).

entraînement

trophée

entraînement

Inscription 100% gratuite

Ebene Magazine – [Fabriqué en France] Le Jacques Saadé, le plus grand porte-conteneurs GNL au monde, fabriqué par CMA CGM | EBENE MAGA...

Notifications par email

Séminaire en ligne

Zone de chat pour vos questions

Fourniture de répétition

16.03.21

11 h 00 à 45 min

Offert par OSIsoft

02/02/21

11 h 00 à 60 min

Offert par le centre de formation UIMM

29/01/21

11 h 00 à 45 min

Fourni par SCC VMware

SANOFI - 18/01/2021 - CDI - NEUVILLE SUR SAONE

A lire aussi

Ebene Magazine – Eurovision 2021: James Newman révèle Embers comme une chanson britannique

DATE DE RÉPONSE 15/02/2021

L'USINENOUVELLE.com, leader de l'information spécialisée B2B, vous offre l'opportunité de recevoir l'actualité économique et industrielle des secteurs de l'automobile et des nouvelles mobilités, l'aérospatial, l'agroalimentaire, l'énergie et le développement durable, la santé, la cosmétique et le luxe, la chimie, poursuivre. Transports, construction, défense, plastiques, métallurgie, matières premières et matériaux, biens de consommation, électronique, informatique, télécommunications, cybersécurité, numérique et nouvelles technologies.

Une marque du groupe

Ref: https://www.usinenouvelle.com

QU'EN PENSEZ-VOUS?

[comment]

Partners:

Journal D'Afrique (https://www.journaldafrique.com/)

Ebene News (https://www.ebenenews.com/)

La future Renault 5 sera produite en France

Par K.Idrissou - 24 janvier 2021

Le constructeur français a officialisé il y'a quelques jours via un concept le grand retour de la Renault 5, qui sera commercialisée en version électrique aux alentours de 2025. On vient d'apprendre que sa production se fera en France, dans l'usine Renault sise à Douai.

L'un des principaux projets de Luca de Meo depuis qu'il est devenu patron de Renault, était de faire revivre la mythique citadine française Renault 5. C'est désormais chose faite puisqu'on a découvert récemment le concept qui préfigurera cette future Renault 5 électrique et qui adoptera un look néorétro.

Aujourd'hui, le losange annonce via le président du groupe Renault Jean-Dominique Senard, que la future Renault zéro émission sera « Made in France », puisque le constructeur s'engage à ce qu'elle soit produite en France dans l'usine du losange sise à Douai dans le nord du pays.

« C'est un engagement, c'est là qu'on va la faire. Parmi les quelques grands projets que nous avons pour la France, nous avons l'intention de développer ce Pôle Nord avec l'usine de Maubeuge-Douai. Ces usines, il est question de les rendre totalement utilisées, il faut les remplir comme des oeufs », a ainsi déclaré Jean-Dominique Senard à la chaine BFM TV.

Industrie et économie / La Renault 5 électrique sera produite en France

La décision de produire le revival de la mythique Renault 5 va de pair avec le choix d'un site de production français, dans l'usine historique de Douai.



Sommaire:

Non seulement le concept car de R5 électrique dévoilé lors de la conférence de presse Renaulution accédera au stade de la production, mais elle sera estampillée « made in France ». Clin d'œil à l'histoire du modèle et de la marque, c'est l'usine de Douai, dans le nord de la France, qui assemblera la citadine néo-rétro.

Nouveau cycle

Avec sa Renaulution, la marque au losange veut entamer un nouveau cycle qui passera par une multiplication des modèles électriques. Pour Renault, c'est une nouvelle ère qui démarre avec l'ère « Luca De Meo », son nouveau CEO. Un nouveau cycle également pour l'usine de Douai qui avait déjà produit la R5 de 1972 à 1984. Un site de production qui reprend

espoir avec cette nouvelle affectation, après une période difficile qui a vu la production lentement mais sûrement chuter de près de 500.000 à 100.000 véhicules en 2019. Et Douai devra faire preuve de flexibilité puisque de ses chaînes sortiront deux modèles différents basés sur des plateformes distinctes.

Outre la R5 électrique, basée sur la plateforme VE CMF-B – dérivée de celle utilisée pour les petits véhicules de l'Alliance Renault-Nissan – Douai (environ 3000 personnes employées) produira également la version de série du concept Mégane eVision, conçue sur la plateforme CMF-VE et qui devrait être fabriquée à partir de début 2022. Sur un marché en pleine mutation et avec l'essor programmé et annoncé – qui a dit forcé ? – des véhicules électriques à l'horizon 2025-2030, établir des prévisions de volumes de production serait hasardeux. Raison pour laquelle Jean-Dominique Senard, président de Renault, s'est refusé à dévoiler des objectifs de ventes, confirmant simplement la volonté de Renault d'emprunter résolument la voie de l'électrique « français », lors d'une interview sur BFM-TV, chaîne d'information française.



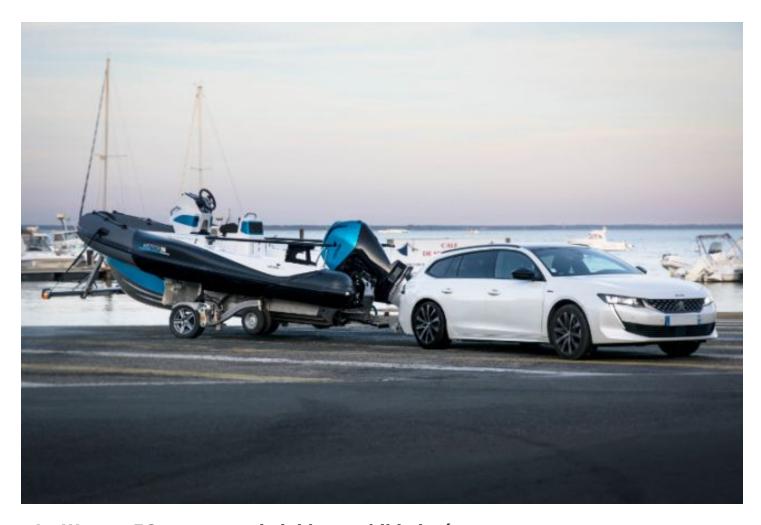
« C'est un engagement. Nous avons l'intention de développer ce "pôle nord" (d'usines), et il s'agit de s'assurer que nous remplissons complètement ces usines. » (J.-D. Senard)

Ces usines car, outre Douai, deux autres sites seront concernés avec Maubeuge (fourgons utilitaires) et Ruitz (transmissions pour le système E-Tech), ces trois usines ayant bénéficié, avec d'autres en France, d'un investissement global de 1 milliard € en 2018.

Le choix de Douai pour produire ces deux modèles électriques tend à confirmer la volonté supposée – et logique - de Renault de sonner le glas pour les monospaces Scenic/Grand Scenic et Espace et la berline Talisman, actuellement

produits sur ce site. La fin d'un cycle donc pour le Renault Espace, dont la production devrait cesser en 2021 après que 2019 n'en ai vu que 8000 environ sortir des chaînes quand il s'en produisait 469.510 en 2004. Une légende s'en va, une autre renaît!

Le bateau amphibie Wettoncraft se décline en plusieurs gammes



Le Wetton 56 est un semi-rigide amphibie intégrant sa propre remorque, facilitant le transport et la mise à l'eau. Pour 2021, le chantier a décliné deux gammes, deux versions et intégrés de nombreux développements technologiques à son bateau.

Partenariat

Publié le 11-01-2021

Le premier semi-rigide amphibie avec remorque intégrée

En 2018, la société Wettoncraft – basé à Tourcoing dans le nord de la France – lançait le bateau amphibie Wettoncraft, pouvant intégrer sa propre remorque. Ce projet est porté par Éric Divry – créateur de l'entreprise – et Vincent Le Bailly – architecte naval. Le fondateur de l'entreprise, habitué alors à naviguer dans le Golfe

de Saint-Tropez déplorer une mise en œuvre trop difficile pour naviguer facilement et souvent. Souvent confronté à des logistiques de remorquage, il décide alors de développer le premier bateau au monde à intégrer une remorque de route entièrement escamotable.

Le Wetton 56 – avec une longueur de 5,50 m – compile des technologies aussi bien marines, automobiles qu'aéronautiques et a nécessité trois ans de recherche et développement pour voir le jour. C'est ainsi que naissait un bateau innovant équipé de roues rétractables – comme un train d'atterrissage – ce qui lui permet d'être facilement transporté sur route derrière une voiture.

Le Wetton 56 est entièrement fabriqué en France – la coque à Granville, le pont en composite à Caen et les flotteurs en hypalon par Zeppelin au Mans. Les éléments sont ensuite assemblés à Tourcoing dans les locaux du constructeur.



Version Roadway

Un bateau convivial et spacieux

La coque fabriquée en aluminium pour maximiser la robustesse a été redessinée pour apporter plus de confort à bord et un comportement sportif. Le Wetton 56 est donc un bateau marin, offrant un très bon passage en mer et beaucoup de sécurité.

Le carré arrière est convivial et spacieux, offrant 6 vraies places assises et des rangements optimisés, pour plus de confort en navigation comme au mouillage. Le

poste de pilotage est soigné et comprend une console aérienne et un leaning-post réglable, assurant une circulation fluide à bord et une position de conduite parfaite.

Au total, 8 personnes peuvent embarquer à bord du bateau.



Facile à mettre à l'eau

Accéder à tous les plans d'eau sans problématique de stockage

L'objectif des fondateurs de Wettoncraft est de simplifier la pratique du motonautisme et l'accès aux cales de mises à l'eau. En effet, pas besoin de trouver un emplacement de parking pour stocker la remorque, puisqu'elle est directement intégrée au bateau! Malin!

Le Wetton 56 est simple à utiliser et à tracter derrière sa voiture. Sur la route, il est homologué pour une vitesse maximum de 90 km/h – il possède à la fois un acte de francisation et à la fois une carte grise. Les roues sont équipées de ressorts de suspension en fibre de verre et de vérins électriques pour passer en souplesse en mode remorque.

Une fois sur place, 3 minutes sont nécessaires pour dételer le bateau de votre véhicule et le mettre à l'eau. Il suffit d'escamoter son timon de 1/4 de tour, de

monter à bord avec son équipage et de rouler jusqu'à la cale de mise à l'eau. Cette opération peut s'effectuer seul, en toute sécurité et sans aucune complexité. Une fois à l'eau, il suffit simplement de rétracter les roues pour que le bateau puisse naviguer.

Ses roues lui apportent également une grande stabilité face aux vagues lors des phases d'embarquement et de débarquement.

En dehors de ne plus avoir besoin d'espace de stockage à l'abord des ports, Wettoncraft offre la liberté de naviguer d'un port à l'autre, en itinérance, sans l'obligation de rejoindre son port d'origine.



Facile à remorquer

Deux nouvelles gammes et des déclinaisons

Deux ans après le lancement de son bateau, la société Wettoncraft l'a fait évolué et développé deux nouvelles gammes – Evolution et Performance – et leurs déclinaisons Roadway et Coastway (avec ou sans remorque intégrée) pour offrir aux plaisanciersle package de leur choix en fonction de leurs besoins en termes de budget et de fonctionnalités.

La gamme "**Evolution**" est plus accessible et offre des modèles avec déploiement du train d'atterrissage piloté par vérins. Elle nécessite une barre de manœuvre accouplée à un véhicule tracteur pour assurer la motricité au sol. Ainsi, grâce à sa barre de remorquage détachable à l'avant, le Wetton Evolution se glisse à l'eau à l'aide d'un véhicule tracteur. Il suffit ensuite de monter à bord et de relever le train d'atterrissage pour aller naviguer.



La gamme Evolution

Dans la version "Roadway", le Wetton devient un bateau roulant intégrant sa propre remorque. Il est homologué pour rouler sur route jusque 90 km/h. Cette version conviendra particulièrement pour caboter sur lacs, où l'absence de parking remorque est fréquente. La version "Coastway" se transporte sur une remorque traditionnelle embarque un train d'atterrissage utilisable sur la plage. Cette dernière permettra de traverser les grandes plages accessibles en quad.



Version Roadway



Version Coastway

La gamme "**Performance**", plus perfectionnée, offre toutes les fonctionnalités pour que l'expérience de la mise à l'eau, et sur l'eau, ne soit que plaisir de naviguer. Grâce à ses roues motorisées, le Wetton 56 permet de s'affranchir des contraintes de mise à l'eau, que ce soit sur une cale de mise à l'eau ou sur une plage.

Simple, facile, rapidité et sécurité sont les maitres mots de cette nouvelle gamme. Le déplacement au sol est autonome, motorisé par un nouveau système électrohydraulique plus puissant qui permet d'embarquer et de débarquer 6 personnes.



Version Performance

De nombreux développements pour augmenter le plaisir à bord

La **nouvelle conception du train d'atterrissage en 2 x 2 roues**, procure plus d'adhérence sur le sable dur, tout en gardant une bonne maniabilité, et s'escamote totalement pour être intégralement dissimulé.

Le **pack de batteries lithium** est désormais de série sur la version Performance permettant d'offrir 25 minutes d'autonomie. Et pour doubler la durée d'utilisation

dans le déplacement à terre, il est dorénavant possible de choisir un pack étendu.

Une tablette digitale ergonomique, développée en partenariat exclusif avec Garmin, regroupe toutes les fonctions de commande du Wetton, notamment les transitions des modes Route - Amphibie - Bateau, un équipement généralement disponible sur des unités de 10 m et plus. Son interface utilisateur est intuitive et permet de contrôler facilement le bateau.



Un bateau marin

Le réseau Norauto propose des pneus recyclés 100 % made in France!

Actualités & Interviews / Actualités des réseaux / Le réseau Norauto propose des pneus recyclés 100 % made in France !

Créé le : 05/01/2021Modifé le : 05/01/2021

Partager:

La <u>franchise Norauto</u> a toujours été soucieuse d'assurer aux automobilistes une route plus sûre et plus durable. Elle est d'ailleurs devenue le 1er réseau à proposer à la vente les pneus reconditionnés 100 % made in France et ce en s'associant au spécialiste Black Star.





Norauto encourage les Français à rouler responsable et durable

Dans le but de continuer à agir en matière de développement durable et de répondre aux aspirations croissantes des consommateurs et automobilistes pour des produits issus de l'économie circulaire, **Norauto a décidé de s'associer au spécialiste Black Star**, entreprise créée en 1979, **pour proposer des pneus 100 % made in France et composés à 80 % de matières recyclées.**

Les pneus fabriqués par Black Star sont composés à 80 % de matières recyclées et permettent d'économiser 60 % des besoins en pétrole et 35KG de CO2 chacun. Techniquement, il s'agit de pneus dont la carcasse est toujours saine et a conservé son potentiel. La bande de roulement et les flancs sont quant à eux intégralement remplacés pour leur donner une nouvelle vie.

Dans un 1er temps, le réseau Norauto proposera ces pneus dans 24 centres en région parisienne et sur son site web.

Au sujet de cette collaboration, Nadia El Amrani, Directrice de l'offre Norauto France, a déclaré:

« Cette crise est un accélérateur, un signal qui nous pousse à accélérer notre transformation et renforcer nos engagements écoresponsables, créateurs de valeur pour nos clients, générateurs d'impact positif pour la planète. Pionniers du développement durable en 1992, nous transformons notre modèle continuellement et développons depuis 30 ans 21 filières de recyclage de pièces et déchets automobiles. Aujourd'hui, nous passons un nouveau cap en intégrant au coeur de notre offre des pneus réalisés à base de 80% de matières recyclées, et 100% made in France par Black Star. Inviter et encourager les Français à rouler responsable et durable fait partie de notre mission ».

L'innovation, un des points forts de la franchise Norauto!

Les pneus peuvent mettre jusqu'à 400 ans à se dégrader et 250 000 tonnes ont été recyclées depuis 2004. Depuis toujours, Norauto travaille à l'amélioration de la gestion environnementale de ses centres et a mis en place 21 filières de recyclage des déchets. Aujourd'hui, tous ses centres recyclent les produits usagers issus de l'activité d'entretien automobile et 90 % de ses succursales sont certifiées ISO 14 001.

Mis à part sa collaboration avec Black Star, **Norauto a aussi noué un partenariat avec Careco, 1er réseau national de vente de pièces automobiles d'occasion garanties** avec notamment des pièces optiques, mécaniques et électroniques.











AUTO

LIGIER PRÉPARE UNE VOITURETTE ÉLECTRIQUE MADE IN FRANCE

Pascal SamamaLe 10/01/2021 à 9:59





Le groupe investit 11 millions d'euros pour produire d'ici 2022 une micro voiture électrique sur ses sites de production de Boufféré (Vendée) et d'Abrest (Allier).

En ville, la voiture n'a pas dit son dernier mot. D'autant plus si elle est électrique et si elle ne nécessite pas de permis pour la conduire. Sur ce créneau, Ligier est l'un des acteurs les plus anciens.

Des voiturettes électriques

Ce nom, associé aux compétitions sportives, est aussi devenu synonyme de voiturettes, le nom un peu péjoratif de ces petites autos made in France autrefois pétaradantes. Aujourd'hui, leur moteur est plus silencieux. Demain on ne l'entendra plus. Limitée à 45 km/h, elles peuvent être conduites dès 14 ans.





quauticycle teget. (te territe tegat) et electrique. Ces ueux sites emploient 4 10 salantes.

Nous préparons une version électrique de nos quadricycles à moteur qui verra le jour en 2022", nous a confié François Ligier, PDG du groupe fondé par le pilote auto et moto Guy Ligier il y a 40 ans.

Une révolution? Oui, parce qu'actuellement, les modèles grand public de Ligier sont thermiques. Mais non, parce que le groupe a depuis longtemps déjà un pied dans l'électrique avec Ligier Professionnal, qui produit des utilitaires de livraison de proximité qui représentent 20% de l'activité du groupe. Elle a une troisième unité, EasyMile, qui est spécialisée dans les véhicules autonomes.

Jeunes, vieux avec ou sans permis

Avec son modèle électrique, la clientèle visée par le Ligier-Microcar, la marque grand public, n'est pas seulement urbaine, ni même composée seulement de sexagénaires, comme l'explique François Ligier, indiquant que les jeunes urbains représentent désormais 40% de la clientèle. Le point commun de ces différents publics: ne pas disposer de permis par choix ou par contrainte.

En réalité, dans les grandes métropoles, la voiture n'est plus indispensable. Pour se déplacer, les transports en commun, les taxis et VTC ou les vélos sont très efficaces. Mais elles restent indispensables dans les villes moyennes, dans les périphéries et à la campagne pour ceux qui n'ont pas le permis, les personnes âgées bien sûr, mais aussi les jeunes qui ne sentent plus l'intérêt de le passer", explique le dirigeant en confiant qu'avec la crise sanitaire, la clientèle jeune et urbaine est devenue de plus en plus nombreuse.

C'est même ce public qui a peut-être sauvé l'activité en 2020. Ligier a réalisé un chiffre d'affaires de 145 millions d'euros contre 156 en 2019.





On pensait que la reprise après le premier confinement serait compliquée, mais en fait pas tant que ça, nous avons vendu 15.000 véhicules. Nos nouveaux clients voulaient un véhicule individuel, sûr et confortable. Nos voitures sont aussi confortables que les modèles classiques", précise le dirigeant.



L'intérieur "chic" et connecté de quadricyles légers de Ligier © Ligier

En effet, elles disposent de direction assistée, de climatisation et d'écran tactile compatible avec les systèmes connectés CarPlay (Apple) ou Android Auto (Google) pour utiliser son smartphone.





Knometres. Nous ne sommes pas en concurrence avec l'Alvi de Citroen dont l'équipement est plus sommaire, ce qui explique son prix", signale François Ligier en précisant que l'AMI a "déringardisé" la voiture sans permis. "Grâce à Citroën, c'est même devenu tendance".

Des prix qui débutent à 10.000 euros

En effet, si les Ligier sont bien équipées, il faut en payer le prix, soit plus de 10.000 euros pour le modèle le moins cher et autour de 15.000 pour un véhicule haut de gamme. L'AMI est, elle, à 6000 euros. "Nos voitures sont haut de gamme, mais aussi faites en France, alors que celle de Citroën est importée du Maroc", argumente François Ligier. Combient coûtera la version électrique de Ligier? La question est encore sans réponse.

Mais, avec ce véhicule, les ambitions du groupe sont européennes. Il exporte déjà 60% de sa production principalement en Italie et en Scandinavie. Il revendique 46% de parts de marché en Europe avec deux marques, Ligier et Microcar ce qui en fait le numéro un devant son concurrent Aixam. La société est depuis 2013 filiale de l'américain Polaris, maison mère d'Indian Motorcycles et actionnaire de KTM. Polaris est également constructeurs de quads civils et militaires.

SUR LE MÊME SUJET

Ligier va enfin sortir une voiture capable de rouler à plus de 45 km/h

Et la course automobile dans tout ça? Le nom de Ligier y reste intimement lié avec Ligier Automotive. Cette marque est partenaire, entre autres, d'EverSpeed, dont les bolides participent aux courses les plus prestigieuses du monde comme celle des 24 heures du Mans.

Pascal Samama



Journaliste BFM Éco

CONTENUS SPONSORISÉS

Maca Carcopter : le projet fou de voiture volante made in France

Hugo LARA / 9 Jan 2021 9:35 / 3

Compétition



Basée à Aix-en-Provence, la start-up Maca développe un modèle de voiture volante à hydrogène baptisé Carcopter. Le projet sera présenté à l'occasion du CES de Las Vegas.

L'engin ne ressemble à aucun des taxis-drones ou voitures volantes présentés jusque-là. Normal, avec sa silhouette insectoïde, la Maca Carcopter vise la compétition automobile du futur. S'il peut sembler farfelu au premier abord, le concept est très sérieux : il sera présenté du 11 au 14 janvier lors de la messe technophile, version numérique, du CES de Las Vegas.

Le carcopter est né en 2018 dans l'esprit de l'ex-pilote de chasse Thierry De Boisvilliers et de Michael Krollak, un ancien cadre d'Airbus. Ils ont fondé leur start-up à Aix-en-Provence en novembre 2019, mais disposent déjà d'une réplique à petite échelle de leur engin. Longue de

2,5 m et équipée de batteries, elle esquisse le modèle définitif qui devrait s'étendre sur 5 à 6 m. Maca espère un premier décollage d'ici la fin 2021 et une mise en compétition d'ici 2023. L'appareil fonctionnera d'abord à l'électricité, mais la start-up annonce qu'elle testera l'hydrogène.



Avec une pile à combustible et ses réservoirs, le carcopter devrait s'affranchir des limites d'autonomie imposées par l'électrique à batterie. Capable d'atteindre 246 km/h selon ses concepteurs, le drone semi-automatique sera proposé à des circuits automobiles comme celui de Paul-Ricard, du pôle Alès-Cévennes et des 24h du Mans. Une première carrière à visée pédagogique destinée à populariser le concept de voiture volante. Dans une interview accordée au média *Made in Marseille*, Thierry De Boisvilliers annonce en effet vouloir « *les rendre accessibles à monsieur Tout-le-Monde d'ici 15 ans* ».

Michelin équipera la flotte d'Air France "avec des pneus produits en France" pendant 10 ans

AIR FRANCE - KLM

+ SUIVRE CE SUJET

Publié le 22/01/2021 à 13h45



Pixabay

Air France a renouvelé son contrat exclusif de fourniture de pneus avec Michelin pour 10 ans de plus. Le géant français du pneumatique équipera les appareils court, moyen et long-courrier (hors Boeing 787) d'Air France "avec des pneus neufs ou rechapés notamment produits dans l'usine française de Saint Doulchard à Bourges".

Air France va rouler avec des pneus **Michelin** - made in France - pour 10 années de plus ! Michelin équipera les appareils court, moyen et long-courrier (hors Boeing 787) d'**Air France** "avec des pneus neufs ou rechapés notamment produits dans l'usine française de Saint Doulchard à Bourges", précisent les partenaires, sans révéler le montant du contrat. Les pneus d'avion sont des objets de haute technologie, capables de porter 30 tonnes à près de 400 km/h, et de rester à -55 degrés Celsius pendant 10 heures de vol, pour être ensuite chauffés à plus de 200°C lors de l'atterrissage.

Pour la décennie à venir, les deux groupes visent à réduire l'empreinte carbone de ces pneus, notamment en les allégeant. **Air France** a par ailleurs étendu son partenariat aux services et au numérique, alors

que **Michelin** se diversifie. L'accord évoque les "filières de recyclage innovantes, les résines écologiques haute performance, ou encore les capacités d'impressions 3D métal ou plastique" du groupe clermontois.

Michelin fournira des pneus made in France pour les avions de Air France

Pour lire l'intégralité de cet article, testez gratuitement L'Usine Nouvelle - édition Abonné

Déjà partenaire de longue date de Air France, Michelin va fournir des pneumatiques fabriqués en France pour les avions de la compagnie aérienne française pour une durée de dix ans. Le partenariat prévoit également une collaboration sur le terrain de la réduction des émissions et des nouvelles technologies.

Réservé aux abonnés

Roman Epitropakis

26 Janv. 2021 \ 14:51

1 min. de lecture



Michelin équipera les avions de Air France pour une durée de dix ans.



Le dernier numéro

Air France, la filiale de Air France-KLM, a choisi l'équipementier <u>Michelin</u> pour équiper sa flotte avec des pneus produits en France, pour un partenariat exclusif de dix ans. Michelin équipera les appareils court, moyen, et long courriers avec des pneus neufs ou rechapés.

Nantes. Un futur tramway nommé Citadis à l'horizon 2023

Plus lumineux, plus grand, plus accessible... avec un design radicalement différent. Le futur tramway nantais arrivera sur le réseau à partir de 2023. Dans les ateliers d'Alstom, il commence à prendre vie.



Jean-Baptiste Eyméoud, président d'Alstom France | PHOTO PRESSE OCÉAN – NATHALIE BOURREAU

Presse Océan Virginie Meillerais

Publié le 08/01/2021 à 07h00

Dans l'atelier d'Alstom, près de La Rochelle, les lignes du futur tramway nantais prennent vie sur les écrans des concepteurs. « Ils retranscrivent le cahier des charges, c'est une phase très technique », détaille Arnaud Fratissier, chef de projet Alstom. Seules, des maquettes commencent à dessiner les volumes du Citadis X05. « Nous travaillons trois maquettes différentes : le poste de conduite, en lien avec la Semitan (lire par ailleurs) ; l'aménagement intérieur ; le design extérieur, notamment le bout avant qui doit marquer une vraie identité ». »

. . .

Nissan lance la série Made in France sur ses utilitaires

Dans <u>Nouveautés</u> / <u>Séries spéciales</u>

Audric Doche Le 29 Janvier 2021 à 10h36

19

Après la Micra, Nissan ressort la série spéciale Made in France, mais cette fois pour ses utilitaires NV250, NV300 et NV400.



Nissan nous refait le coup de la série spéciale "Made in France". Après la Micra, la marque nippone n'avait guère le choix puisqu'en dehors de la citadine, seuls les véhicules utilitaires sont assemblés en France. Le Nord pour le NV250, la Seine-Maritime pour le NV300 et la Meurthe et Moselle pour le

NV400, respectivement les équivalents des Renault Kangoo, Trafic et Master. A l'heure où Renault s'apprête à lancer le nouveau Kangoo, Nissan dispose à son catalogue d'un NV250 qui n'a qu'un an, qui remplace le NV200 et qui est basé sur... l'ancien Kangoo.

La série Made in France est basée sur la finition Optima de chacun des trois utilitaires. Elle ajoute les éléments suivants :

- Banquette 2 places passagers avant
- Caméra de recul avec écran intégré au rétroviseur intérieur
- Allumage automatique des feux
- Capteur de pluie et essuie-glaces à déclenchement automatique
- Pack cargo constitué d'un plancher antidérapant et de protections bois
- Feux antibrouillard avant

Le "Made in France" est proposé en dCi 95 ch sur le NV250, dCi 120 ch sur le NV300 et avec le 2.3 dCi 150 ch sur le NV400. les tarifs d'entrée respectifs (hors taxes) sont de 22 190 €, 29 700 € et 36 375 €.

Renault : la R5 électrique sera "Made in France" !

12 COMMENTAIRES



© Renault

1/12 - Renault relance la R5 en version 100% électrique La R5 est de retour chez Renault!

PRÉCÉDENT

SUIVANT



Par Mathieu Demeule Publié le 21 jan 2021 à 09h27

ACTUALITÉ RENAULT

Annoncée il a quelques jours par le biais d'un concept, la future R5 électrique, attendue aux alentours de 2025, sera produite en France, à l'usine Renault de Douai, dans le Nord (59).

On l'aime déjà cette future R5 électrique. Craquante avec son look néo-rétro et "écolo" avec sa motorisation zéro émission, la citadine, apparue il y a quelques jours sous la forme d'un concept, devrait avoir une autre qualité, et non des moindres : elle devrait être "made in France".

SUR LE MÊME SUJET



Renault 5 : retour en images sur la carrière d'une icône française

A l'inverse de la <u>nouvelle Clio V</u> par exemple, qui est largement produite à l'étranger (principalement en Turquie à l'usine de Bursa et en Slovénie sur le site de Novo Mesto), la <u>R5</u> sera fabriquée sur le territoire national, plus précisément à l'usine Renault de Douai, dans le Nord (59).

"C'est un engagement, c'est là qu'on va la faire"

C'est en tous les cas ce qu'a promis Jean-Dominique Senard, président du groupe Renault et de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi, sur BFM Business.

"C'est un engagement, c'est là qu'on va la faire", a-t-il déclaré. "Parmi les quelques grands projets que nous avons pour la France, nous avons l'intention de développer ce Pôle Nord avec l'usine de Maubeuge-Douai. Ces usines, il est question de les rendre totalement utilisées, il faut les remplir comme des oeufs", a poursuivi le dirigeant.

Avant d'ajouter : "Nous avons l'intention de produire en France pas loin de 400.000 véhicules électriques et faire de la région Nord le pôle européen le plus important des véhicules électriques. C'est possible, il y a quelques conditions pour ça : avoir à proximité une usine de batteries et qui puisse développer suffisamment de batteries pour alimenter à un coût raisonnable ces nouvelles productions".

Retour aux sources pour la R5

Sur les lignes d'assemblage de l'usine nordiste, la citadine électrifiée, attendue en 2025, pourrait remplacer <u>l'Espace</u>, la <u>Talisman</u> et le <u>Scénic</u>, <u>tous annoncés en fin de carrière</u>. Il s'agira en quelque sorte d'un retour aux sources pour le modèle puisque la R5 originelle a été produite en son temps à l'usine de Douai. C'était dans les années 70-80...

Sources: **BFM Business**,

<u>Sir Jim Ratcliffe confirme que le nouveau Grenadier sera fabriqué en</u> France

04.01.2021

Il a déclaré mardi dernier que Hambach offrait une "opportunité unique".

M. Ratcliffe, qui a bâti sa fortune à la tête de l'entreprise chimique Ineos, a ajouté que Hambach était "une usine de fabrication automobile moderne avec une main-d'œuvre de classe mondiale".

"Ineos Automotive a défini une vision pour construire le meilleur 4×4 utilitaire du monde, et c'est exactement ce que nous ferons dans notre nouvelle maison à Hambach", a-t-il déclaré.

Un coup de massue

Lorsque le projet de construction du véhicule à Bridgend, dans le sud du Pays de Galles, a été annoncé pour la première fois, M. Ratcliffe a déclaré qu'il s'agissait "d'une expression significative de la confiance dans le secteur manufacturier britannique".

On espérait que l'usine créerait jusqu'à 500 emplois et produirait environ 25 000 grenadiers par an, une fois qu'elle serait pleinement opérationnelle.

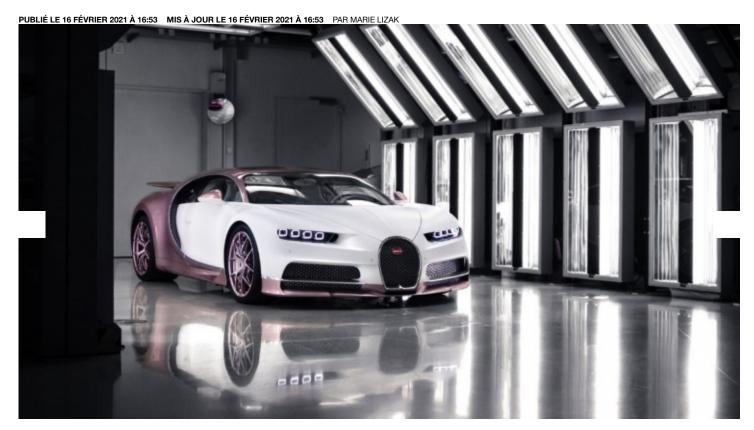
Chris Elmore, député travailliste de la circonscription d'Ogmore à Bridgend, a tweeté que la décision de mardi était un "coup dur" pour la région.

"La main-d'œuvre hautement qualifiée et dévouée d'Ogmore, de Bridgend et des environs aurait été à la hauteur du défi", a-t-il écrit.

"Que Brexit soit clairement un facteur majeur en jeu est une pilule amère à avaler. Le propriétaire d'Ineos, Sir Jim Ratcliffe, était un Brexiteer convaincu, proclamant haut et fort les avantages de quitter l'UE. Aujourd'hui, nous pouvons constater que ses revendications sont aussi creuses que ses promesses".

Un excellent accès

Selon l'accord, Ineos construira également la voiture électrique Smart EQ de Daimler sur le site de Hambach et fournira des pièces pour Mercedes-Benz, tout en produisant le Grenadier, inspiré du Land Rover Defender.



1/3 Bugatti Chiron Pur Sport Alice 2021

Le concessionnaire britannique H.R. Owen Bugatti a vendu pour la Saint-Valentin un exemplaire unique de la Chiron Pur Sport baptisé Alice. Une petite attention à plusieurs millions d'euros.

Vous pensiez avoir fait mouche en offrant une boite de chocolat et des roses à votre bien-aimée pour la Saint-Valentin? Si cela fait bien sûr toujours plaisir de recevoir ce genre de petite attention, une femme a quant à elle eu une surprise encore plus insolite de la part de son cher et tendre. Non, nous ne vous parlons pas d'un cadeau sortant un peu de l'ordinaire, ou pourquoi pas, d'une demande en mariage, mais d'un présent encore plus couteux. Et pour cause, c'est une Bugatti Chiron Pur Sport qui a été livrée à celle dont on sait en réalité assez peu de chose, hormis le fait qu'elle se prénomme Alice? Comment ne savons-nous? Tout simplement car son mari a pris le soin de faire broder son nom sur les appuis-tête de la supercar, mais également de le faire inscrire sur les seuils de porte. Ça change du peignoir ou des chaussons personnalisés, non?

Mais le mystérieux client de la concession britannique ne s'est pas contenté de personnaliser les sièges de l'auto, puisque l'intégralité de celle-ci a été imaginée pour plaire à sa nouvelle propriétaire. L'extérieur profite en effet d'un traitement rose et blanc plutôt élégant comparé à certaines personnalisations usant de cette couleur. Mieux encore, cette **peinture Silk Rose** a été conçue sur-mesure à la demande de ce mari transi, au compte bancaire sans doute très bien garni. Cette teinte, nous la retrouvons également dans l'habitacle, habillé de cuir blanc et d'Alcantara et agrémenté de surpiqures rose clair. Que l'on aime ou pas cette configuration, il n'en reste pas moins qu'elle demeure relativement sobre tout de même, loin du mauvais-goût affiché par certains clients de ce type d'auto. C'est bien simple, tout a été personnalisé afin de rendre cette auto unique, ce qui n'est déjà pas bien difficile, au vu de son exclusivité.

Pour toutes les envies

De son côté, le PDG de H.R. Owen, Ken Choo se félicite de cette création, affirmant que « le client est venu nous voir avec une vision de l'aspect qu'il souhaitait donner à sa nouvelle Bugatti, et nous sommes ravis que la profondeur et l'ampleur du catalogue d'accessoires et d'options de Bugatti permettent de réaliser même les designs les plus ambitieux. C'est incroyable de voir chaque **Bugatti** fabriquée d'une manière différente ». Il est en effet possible pour les clients de la marque de personnaliser chaque détail de leur nouvelle auto, voire même d'en faire créer une sur-mesure, comme c'est notamment le cas pour la Bugatti La Voiture Noire, présentée en 2019 au salon de Genève, à la demande d'un mystérieux acheteur.

Pour rappel, la Bugatti Chiron Pur Sport reprend le **W16 8,0 litres** de la version standard développant 1 500 chevaux et 1 600 Nm de couple, lui permettant de réaliser le 0 à 100 km/h en seulement 2,3 secondes. Revue pour améliorer sa stabilité en courbes, cette version profite d'un châssis amélioré avec des ressorts plus rigides et de nouveaux amortisseurs, tandis que de nouvelles jantes en magnésium font leur apparition. Le prix pour ce petit bijou made in France ? 3,2 millions d'euros, sans la personnalisation.

Isère

Chasse-sur-Rhône : la société Trips réinvente le triporteur

Trips s'est inspiré de la demande du marché afin de créer des triporteurs électriques et des modules adaptables pour les professionnels et les collectivités locales.

Par Jean-Luc COPPI - 22 févr. 2021 à 06:03 | mis à jour à 11:28 - Temps de lecture : 3 min



Créée à Loire-sur-Rhône, la marque Trips est en cours de déménagement et d'installation à Chasse-sur-

Rhône pour développer sa fabrication de triporteurs électriques. Photo Le DL /JLC

es mobilités douces ont le vent en poupe et, après une étude de marché, la société de serrurerie, tôlerie tuyauterie et chaudronnerie STTC, basée à Loire-sur-Rhône, a créé la marque Trips pour fabriquer des triporteurs électriques et des modules adaptables. Afin de répondre à la demande, la société Trips, en cours de constitution, est en pleine installation dans la zone d'activité des Platières, à Chasse-sur-Rhône.

1 Comment est né le concept ?

« Les acteurs économiques et les collectivités locales souhaitent de plus en plus réduire leur empreinte carbone. Et forcément, le vélo est une des solutions. Mais existe-t-il un vélo électrique utilitaire robuste ? On s'est aperçu que non et encore moins un produit made in France », raconte Faustine Tchakamian, chef de projet. Avant de constater : « On avait les compétences en interne : découpe laser, pliage, soudure, etc. Donc on sait faire des châssis, entre autres, et on a fait le pari de créer un produit pour répondre à ce besoin de zéro émission carbone. C'est ainsi qu'on a créé un triporteur électrique pour l'usage professionnel et pour transporter de la charge lourde. »

2 Comment ça marche?

« Selon la réglementation européenne, tous les moteurs des vélos à assistance électrique sont bridés à 250 watts. C'est le cas de nos triporteurs qui ont un moteur et une batterie embarquée. Ils peuvent rouler partout en ville, sur les pistes cyclables, les voies piétonnes, dans les zones à faible émission (ZFE) métropolitaines, comme à Lyon, qui sont de plus en plus restrictives, afin de déplacer des charges lourdes, jusqu'à 250 kilos. Sur le marché, ce sont nos triporteurs qui peuvent charger le plus lourd. Comment est-ce possible ? Parce que nous sommes une société industrielle et qu'on a conçu un véhicule industriel. On est sorti du monde du vélo et c'est comme cela que l'on arrive à se démarquer », explique Faustine Tchakamian.

3 Quel est l'objectif de production ?

La production a commencé l'été dernier. Trips produisait entre 5 et 15 triporteurs par mois dans ses locaux de Loire-sur-Rhône et la production devrait passer à 20, voire 25 triporteurs par mois, après son installation à Chasse-sur-Rhône.

« Aujourd'hui, on a un produit qui est plus que performant par rapport à ce que l'on avait imaginé et on est très satisfait », indique Faustine Tchakamian. Avec l'espoir que la réglementation européenne sur la puissance évolue et offre de nouvelles possibilités de développement aux tripoteurs Trips.



La marque Trips développe cinq modèles de triporteurs utilitaires, dont l'étonnant module "Cuisine".

Photo Le DL /JLC

Cinq modules utilitaires

Garanti cinq ans, le châssis est le même pour tous les modèles. Le triporteur Trips pèse entre 110 et 130 kilos, selon le module. Cinq modules existent, interchangeables.

- ➤ Le "Pick-up" est un triporteur électrique, équipé d'une benne pour le transport des marchandises, le ramassage des déchets verts ou l'entretien communal, par exemple.
- ➤ Le "Cargo" est dédié à la livraison du dernier kilomètre en centre-ville, avec une capacité de 1,4 m³.
- ➤ Le "Plancher plat" (de 140 cm sur 100) permet le transport de charges lourdes (jusqu'à 250 kilos) : colis, fûts, palettes...

- ➤ Le "Taxi", avec banquette pour deux personnes, permet le transport de passagers.
- ➤ Et il existe même un module "Cuisine", avec une large gamme d'électroménagers interchangeables, pour la restauration ou l'événementiel, qui permet de cuisiner sans raccord gaz ou électrique et de vendre dans les rues piétonnes ou à l'occasion d'événements publics ou privés, par exemple.

Les triporteurs disposent d'une autonomie de 35 kilomètres et les batteries sont rechargeables sur des prises standards 220 volts, en quatre à six heures.

Selon le modèle, un triporteur coûte entre 7 600 € et 9 200 €.

TRÉMERY EN DICINIC



Inaugurée en 1979, l'usine Stellantis de Trémery (PSA Powertrain avant la fusion du groupe français avec FCA) près de Metz, en Moselle, est un site de production des motorisations du groupe Stellantis. Depuis sa création, ce sont plus de 50 millions de moteurs thermiques qui y ont été produits : les blocs à essence 3 cylindres « EB » (alias 1.2 PureTech) y sont notamment fabriqués, mais également les diesel 4 cylindres « DV5 » et « DW » (1.5 et 2.0 HDi), lui permettant d'être la plus grande usine de moteurs diesel du monde.

Mais depuis fin 2019, une nouveauté a bouleversé le quotidien de cette usine : elle est désormais chargée de produire une nouvelle motorisation électrique baptisée e-GMP, un bloc qui équipe les modèles 100 % électriques des marques du groupe, comme la Peugeot e-208 par exemple, et qui a représenté moins de 10 % de la production du site en 2020.

2021 devrait être une année charnière pour cette production de moteurs électriques « made in France » : environ 180 000 unités devraient sortir des lignes de Trémery cette année, pour atteindre un rythme de 900 000 exemplaires par an d'ici à 2025. En effet, l'électrification des véhicules s'accélère, entraînant la disparition progressive des motorisations diesel.

AUTOPLUS.FR (5/2/21)

PUBLIÉ LE 11 FÉVRIER 2021 À 16:21 MIS À JOUR LE 11 FÉVRIER 2021 À 16:21 PAR MARIE LIZAK



Attendue en 2023, la nouvelle Renault 5 sera fabriquée en France, sur les lignes de production de l'usine de Douai dans le Nord.

Depuis sa révélation il y a quelques jours, la Renault 5 Prototype ne cesse de faire parler d'elle. Il faut dire que son look, directement inspirée de la R5 lancée en 1972 n'a eu aucun mal à séduire la presse comme le grand public, faisant alors exploser son capital-sympathie en rappelant les souvenirs d'une époque révolue. Passé l'effet de surprise lors de sa révélation, alors que seules quelques rumeurs parlaient du retour de la citadine mythique, se posait par la suite la question de sa commercialisation. Et la réponse tomba rapidement, lors de la présentation de la stratégie de Renault par Luca de Meo: l'auto sera bien commercialisée dans les années à venir. Pas avant 2023, certes, mais cela reste une bonne nouvelle, qui permettra à la marque de proposer un modèle électrique attractif sur tous les points. Car si les spécificités techniques de l'auto ne sont pas encore toutes connues, on sait d'ores et déjà qu'elle sera uniquement propulsée par une motorisation zéro-émission.

Et une bonne nouvelle n'arrivant jamais seule, nous apprenons que celle qui devrait à terme remplacer la Renault Twingo, également déclinée en version électrique devrait être produite en France. C'est en effet ce qu'a annoncé le patron de l'Alliance Renault-Nissan au micro de BFM TV il y a quelques jours. La citadine sera donc assemblée sur les chaînes de l'usine de Douai, située dans le Nord, aux côtés de la version de série du concept Renault Mégane eVision, dévoilé il y a quelques semaines. Pour l'heure, cette ligne de production est en charge de la fabrication des Renault Talisman, Scénic et Espace, trois modèles qui devraient bientôt faire leurs adieux, remplacés par une flopée de modèles électriques. Au total, pas moins de 400 000 véhicules devraient sortir de cette usine, qui a également accueilli la production de la Renault 5 originelle dans les années 1970 et 80. La boucle est donc bouclée!

Un engagement fort

Pour **Jean-Dominique Senard**, la production Made in France est crucial, alors que beaucoup se posaient la question du lieu de fabrication de la future Renault 5. « C'est un engagement, c'est là qu'on va la faire [...] Parmi les quelques grands projets que nous avons pour la France, nous avons l'intention de développer ce Pôle Nord avec l'usine de Maubeuge-Douai. Ces usines, il est question de les rendre totalement utilisées, il faut les remplir comme des oeufs » Le remplaçant de Carlos Ghosn poursuit en affirmant que « nous avons l'intention de produire en France pas loin de 400.000 véhicules électriques et faire de la **région Nord** le pôle européen le plus important des véhicules électriques. C'est possible, il y a quelques conditions pour ça: avoir à proximité une usine de batteries et qui puisse développer sufisamment de batteries pour alimenter à un coût raisonnable ces nouvelles productions ».

Maubeuge : centre d'excellence de l'Alliance pour le véhicule utilitaire

12/02/2021 | 14:39

Entreprise | 12 février 2021

Maubeuge : centre d'excellence de l'Alliance pour le véhicule utilitaire

Allianceusinevéhicule utilitaire

Avec l'arrivée prochaine sur les lignes de production des petits fourgons Nissan, l'usine de Maubeuge confirme son leadership industriel en matière de véhicules utilitaires. Une illustration parfaite de la stratégie de collaboration « gagnant-gagnant » de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi. par Agathe Erol

L'Alliance fait la force

Une plateforme commune. Le « Made in France » comme marque de fabrique. Et bientôt une nouvelle génération de petits véhicules utilitaires Nissan sur les lignes de production, aux côtés de nouveau Kangoo. Ici, le schéma compétitif du mode de coopération « Leader-follower » de l'Alliance s'illustre à merveille. Au cœur de cette stratégie : de nouvelles synergies pour tirer encore davantage partie de l'efficacité et des technologies du site, tout en maximisant le partage des coûts fixes entre les deux entreprises.

C'est une nouvelle preuve de la dynamique de collaboration qui existe au sein de l'Alliance pour accroitre la compétitivité de chacune de nos entreprises, au profit de chaque client. C'est une très bonne nouvelle et une formidable opportunité pour le site de Maubeuge dont l'excellence et le savoirfaire des équipes sont reconnus de tous.

Jean-Dominique Senard, Président de Renault

Maubeuge, la référence made in France

Direction Maubeuge. Un grand losange surplombe la façade de l'usine. Pourtant, des véhicules Renault, Mercedes (Citan) et Nissan en sortent indifféremment. S'ils voient tous le jour sous le même toit, ce n'est pas un hasard. Ici, nous sommes au centre d'excellence de l'Alliance pour les véhicules utilitaires.

Avec 6 millions de véhicules produits depuis 1971, l'usine de Maubeuge est une référence dans l'industrie. Un site qui allie savoir-faire historique et exigence de qualité. En 2019, près de 150 000 exemplaires sont sortis des chaînes, dont 13 000 Kangoo Z.E. MCA est devenue au fil des années le centre d'excellence des véhicules utilitaires légers de l'Alliance, accueillant les versions dérivées du Kangoo commercialisées par d'autres marques. Qu'il s'agisse des versions particuliers, utilitaires ou électriques.

Toujours plus performante

L'usine a investi 450 millions d'euros ces dernières années pour préparer la fabrication de Nouveau Kangoo. Parmi les transformations les plus importantes réalisées, figurent notamment une nouvelle ligne de presse XXL conçue pour l'emboutissage de pièces de grands formats, une nouvelle ligne de contrôle qualité et simulateur de réalité virtuelle pour l'atelier peinture, 8 000 m² de process ajoutés (630 robots) en tôlerie ainsi qu'un nouvel atelier d'assemblage de batteries, etc. Ce qui permettra de produire plus de véhicules, d'améliorer encore les procédés de fabrication et la qualité de finition des

voitures. Des gages essentiels pour Nissan et Mercedes au moment de confier à l'usine la fabrication de leurs modèles.

Des transformations importantes ont été réalisées pour accueillir toutes les versions de ces nouveaux modèles, dont la version électrique qui prendra de plus en plus d'importance dans un avenir proche. Nous devons saisir cette opportunité pour renforcer notre leadership et confirmer le site de Maubeuge comme le centre d'excellence du véhicule utilitaire léger pour l'Alliance.

Luciano Biondo, Directeur Pôle Industriel Nord

Maubeuge: MCA va produire le nouveau Nissan NV250 sous toutes ses formes

Après la pluie, le beau temps ? Depuis cet automne, les salariés de MCA savent qu'ils produiront les futurs utilitaires Kangoo et Mercedes. Vendredi, ils ont appris que le nouveau Nissan NV250 serait aussi réalisé chez eux. Sous toutes ses formes.

Pierre-Antoine Cristante - Infographies Cécile Debachy - Photos Archives Pierre Rouanet | Publié le 12/02/2021



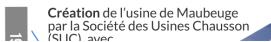
Le 8 janvier 2018, en présence d'Emmanuel Macron, Carlos Ghosn était venu annoncer la production de la dernière génération de MV250 à MCA. Le partenariat est renouvelé. PHOTO ARCHIVES PIERRE ROUANET - VDNPOR

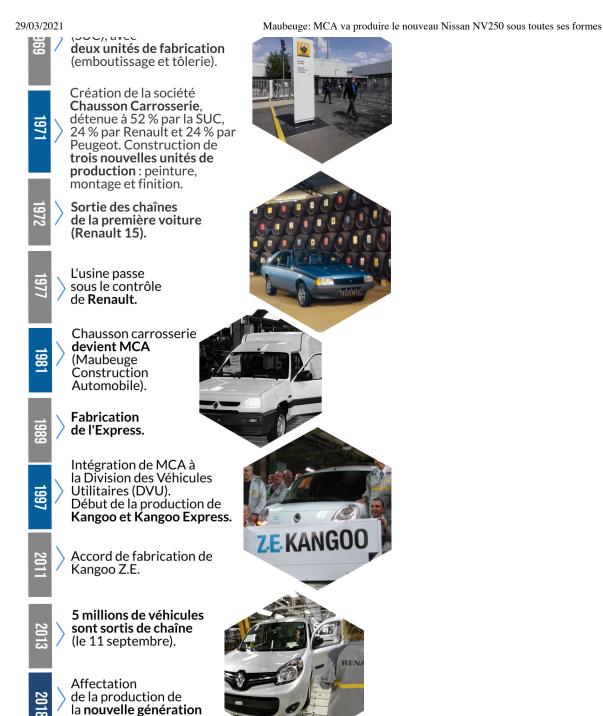
Entre MCA et Nissan, c'est une affaire qui roule. Vendredi après-midi, le groupe Renault et Nissan ont annoncé que l'usine sambrienne produira le nouveau véhicule utilitaire de la marque nippone. L'histoire entre les deux avait commencé en novembre 2018, lors de la venue de Carlos Ghosn et Emmanuel Macron à Maubeuge, avec les annonces de la production du NV250 et les 450 millions d'investissements.

Trois ans plus tard et après 6000 véhicules produits en 2020, dans un contexte Covid-19 difficile, les deux marques ont décidé de poursuivre leur partenariat. MCA produira la nouvelle génération, dans ses différentes versions (utilitaire, particulier, thermique et électrique).

Après les <u>nouveaux Kangoo et Mercedes</u>, MCA ajoute une corde à son arc. « Le site de Maubeuge montre une nouvelle fois sa capacité à tirer parti des plateformes communes de l'Alliance, salue Luciano Biondo, directeur du Pôle électrique et véhicules utilitaires. Des transformations importantes ont été réalisées pour accueillir toutes les versions de ces nouveaux modèles. Nous devons saisir cette opportunité pour renforcer notre leadership et confirmer le site de Maubeuge comme le centre d'excellence du véhicule utilitaire léger de l'Alliance. »

Maubeuge Construction automobile





de Kangoo.

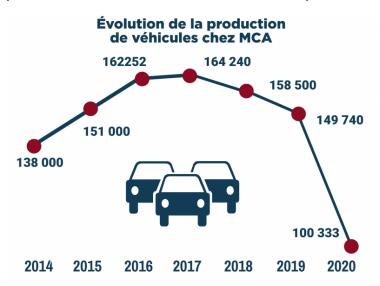
Commercialisation de Nissan NV250.

Source : Renault Infographie : Cécile Debachy

De son côté, Olivier Silva, directeur de l'usine sambrienne, s'est lui aussi réjouit de cette nouvelle. « Aujourd'hui, notre partenaire nous renouvelle sa confiance en annonçant l'industrialisation de la nouvelle génération de fourgonnettes Nissan. »

Après les craintes de mai 2020, les salariés respirent à nouveau. « Cette nouvelle met à l'honneur leur savoir-faire et la qualité de leur travail, ainsi que celle du Fabriqué en France. » Une marque de fabrique chère à Luca De Meo, nouveau directeur général de la marque au losange et à Luciano Biondo. Qui annonçait il y a quinze jours vouloir « faire en sorte que MCA soit prête et compétitive

pour le venicule de demain », notamment pour l'electrique.



Poursuivez votre lecture sur ce(s) sujet(s) : économie Hainaut | Industrie automobile | France | Maubeuge (59600, Nord) | Emmanuel Macron | Renault | MCA

f

Moteurs électriques : l'usine Stellantis de Trémery en pleine transition

5 février 2021 · 1 min de lecture



Inaugurée en 1979, l'usine Stellantis de Trémery (PSA Powertrain avant la fusion du groupe français avec FCA) près de Metz, en Moselle (57), est un site de production des motorisations du groupe Stellantis. Depuis sa création, ce sont plus de **50 millions de moteurs thermiques** qui y ont été produits : les blocs essence 3 cylindres "EB" (alias 1.2 PureTech) y sont notamment fabriqués, mais également les Diesel 4 cylindres "DV5" et "DW" (1.5 et 2.0 HDi), lui permettant d'être la plus grande usine de moteurs Diesel du monde.

Mais depuis fin 2019, une nouveauté a bouleversé le quotidien de cette usine : elle est désormais chargée de produire une **nouvelle motorisation électrique baptisée e-GMP**, un bloc qui équipe les modèles 100 % électriques des marques du Groupe, comme la Peugeot e-208 par exemple, et qui a représenté moins de 10 % de la production du site en 2020.

Production de moteurs électriques : 2021, une année charnière

Mais 2021 s'apprête à devenir une année charnière pour cette production de moteurs électriques "made in France" : environ 180.000 unités devraient sortir

des chaînes de Trémery cette année, pour atteindre un rythme de 900.000 exemplaires par an d'ici 2025. En effet, **l'électrification des véhicules** s'accélère, entraînant la disparition progressive des motorisations Diesel.

f Et même si les incertitudes quant au succès de ces nouveaux véhicules 100 % électriques perdurent, sur un fond de crise sanitaire sans précédent, le (...)



NV250, NV300 et NV400

NISSAN : NOUVELLE SÉRIE LIMITÉE MADE IN FRANCE POUR LA GAMME UTILITAIRE

La Micra n'est pas le seul véhicule Nissan à être fabriqué en France. En effet, les utilitaires NV250, NV300 et NV400 sont également produits dans l'Hexagone, mais dans trois autres sites de l'Alliance. Pour célébrer cette production nationale, une série limitée "Made in France" pour chacun de trois utilitaires vient d'être annoncée. 160 exemplaires de chaque VUL sont prévus.

Zapping Autonews Pro Festival Automobile International : le palmarès des Grand Prix 2021



C'est Arnaud Montebourg qui approuverait cette initiative de l'Alliance encourageant la production "Made in France" de la gamme d'utilitaires badgés Nissan. Les NV250, NV300 et NV400 sont les versions japonaises des Renault Kangoo, Trafic et Master, tous partageant leurs bases techniques respectives. Ainsi, la fourgonnette Nissan NV250 est fabriquée dans le Nord, en parallèle du Kangoo, le fourgon Nissan NV300 en Seine-Maritime, à Sandouville, où se situe la chaîne de production du Trafic, et le

grand fourgon Nissan NV400, en Meurthe-et-Moselle, dans l'usine de Batilly, également en charge d'assembler le Master. La version "Made in France" de chacun des trois utilitaires est basée sur la finition Optima, la plus plébiscitée par les clients sur le marché français, enrichie de quelques équipements judicieusement choisis. Les trois VUL en série limitée sont garantis 5 ans ou 160 000 km.

Nissan NV250 Made in France



Credit Photo - Nissan

Le plus petit membre du trio d'utilitaires Nissan, le NV250, offre une charge utile de 671 kg pour un volume utile de 3 m3 dans sa version la plus courte (longueur L1). Ces valeurs augmentent respectivement à 794 kg et 4 m3 en version longue (L2). Les deux longueurs sont disponibles en série limitée "Made in France", avec le moteur Diesel 1.5 dCi de 95 ch. La couleur spécifique de cette édition limitée à 160 exemplaires est le gris Interceptor. La finition de base Optima (motricité renforcée, aide au démarrage en côte, climatisation manuelle...) s'enrichit de la banquette deux places à l'avant, de la caméra de recul avec écran intégré au rétroviseur intérieur, des feux et essuie-glaces automatiques, des feux antibrouillard avant et du Pack cargo (plancher antidérapant et protections en bois dans la zone de chargement). Le Nissan NV250 Made in France est accessible à partir de 22.190 € HT.

Nissan NV300 Made in France



Plus grand que la NV250, le fourgon Nissan NV300 Made in France est proposé en deux versions, avec le moteur dCi de 120 ch associé à une transmission manuelle à 6 rapports (PTAC de 2,8 tonnes) ou avec le bloc dCi de 145 ch couplé à une boîte automatique double-embrayage DCT (PTAC de 3,0 tonnes). Les deux versions sont basées sur la carrosserie L1H1, avec un volume utile de 5,2 m3 et une charge utile comprise entre 1,1 tonne (dCi 120) et 1,2 tonne (dCi 145). Basée sur la finition Optima comprenant le régulateur de vitesse avec commandes au volant, la motricité renforcée, l'aide au démarrage en côte, la climatisation manuelle et la boîte à gants réfrigérée, la série limitée à 160 exemplaires Made in France s'enrichit des mêmes options que le NV250. Le fourgon NV300 Made in France est proposé à partir de 29.700 € HT en teinte grise Pierre de Lune exclusivement.

Nissan NV400 Made in France



Le Nissan NV400, qui est le plus généreux du trio en matière d'espace intérieur mais qui est également proche cousin du Renault Master, s'offre, lui aussi, une série limitée à 160 exemplaires "Made in France". Deux versions sont proposées, chacune se parant d'une teinte grise spécifique, identique à celle du NV300. Avec un PTAC de 3,3 tonnes et une motorisation dCi de 135 ch, le NV400 Made in France L2H2 offre un volume utile de 10,31 m3 et une charge utile de 1 326 kg. Associée au plus puissant bloc dCi de 150 ch, le NV400 Made in France en version L3H2 est quant à lui doté d'un volume utile de 12,48 m3. Ce dernier peut également se targuer d'une charge utile de 1 431 kg. Les deux versions s'équipent d'une transmission manuelle à six rapports. L'ensemble des options additionnelles à la finition Optima valables pour les deux autres utilitaires s'additionnent également à la liste des équipements du NV400 Made in France. Ce dernier s'échange à partir de 36.375 € HT.

Série limitée Made in France pour les fourgons Nissan NV250, NV300 et NV400

On 2 Fév, 2021 By Agglotv With Commentaires fermés sur Série limitée Made in France pour les fourgons Nissan NV250, NV300 et NV400



Grâce aux synergies réalisées avec son partenaire de l'Alliance, Nissan construit quatre véhicules en France : la citadine Nissan Micra, et les trois fourgons NV250, NV300 et NV400. La Nissan MICRA est produite dans les Yvelines, la fourgonnette Nissan NV250 est fabriquée dans le Nord, le fourgon Nissan NV300 en Seine-Maritime et le grand fourgon Nissan NV400 en Meurthe et Moselle.

Après le succès rencontré par les séries limitées successives de la citadine Micra Made in France, celle-ci est devenue une version à part entière en 2021. Et côté utilitaires, ce début d'année est également l'occasion de commercialiser la première série limitée des trois fourgons

Nissan, série limitée dénommée, à son tour, Made in France.

Des équipements de série enrichis

Cette série limitée est basée sur la finition Optima des NV250, NV300 et NV400 ; version la plus plébiscitée par les clients et combinant accessibilité et équipements.

Proposé avec la motorisation dCi 95, et dans ses deux longueurs au choix L1 et L2, la **série limitée Made in France du Nissan NV250** bénéficie d'une charge utile de 671 kg pour un volume utile de 3m3 (L1) ou 794 kg et 4 m3 (L2).

Aux équipements déjà de série sur la finition Optima – motricité renforcée, aide au démarrage en côte, climatisation manuelle... la série limitée ajoute les équipements suivants :

Banquette 2 places passagers avant

Caméra de recul avec écran intégré au rétroviseur intérieur

Allumage automatique des feux

Capteur de pluie et essuie-glaces à déclenchement automatique

Pack cargo constitué d'un plancher antidérapant et de protections bois

Feux antibrouillard avant

Garantis 5 ans ou 160 000 km comme tous les utilitaires thermiques Nissan, les 160 exemplaires du NV250 *Made in France* sont proposés exclusivement en coloris gris Interceptor. Le Nissan NV250 Made in France est accessible à partir de 22 190 € HT.

https://www.agglotv.com/?p=56458

Le fourgon **Nissan NV300** *Made in France* est lui aussi limité à 160 exemplaires, de couleur gris Pierre de Lune. Deux versions sont proposées : dCi 120 à transmission manuelle 6 rapports et 2,8 t de PTAC, ou dCi 145 à boîte automatique double-embrayage DCT et 3,0 t de PTAC. Dans les deux cas, il s'agit de la version L1H1 qui est proposée, avec un volume utile de 5,2 m3 et leur charge utile est de 1,1 t pour la motorisation dCi 120, et de 1,2 t pour la version dCi 145.

Outre les équipements de série de la version Optima – régulateur et limiteur de vitesse avec commandes au volant, motricité renforcée, aide au démarrage en côte, climatisation manuelle, boîte à gants réfrigérée... la série limitée ajoute les équipements suivants :

Caméra de recul avec écran intégré au rétroviseur intérieur Allumage automatique des feux Capteur de pluie et essuie-glaces à déclenchement automatique Pack cargo constitué d'un plancher antidérapant et de protections bois Feux antibrouillard avant

Garanti 5 ans ou 160 000 km, le NV300 Made in France est accessible à partir de 29 700 € HT.

Les 160 exemplaires du grand fourgon Nissan **NV400 Made in France** sont disponibles en deux dimensions, chacune associée à une motorisation spécifique. La version L2H2, d'un PTAC de 3,3 t, est proposée avec la motorisation dCi 135, pour un volume utile de 10,31 m3 et 1326 kg de charge utile. La version L3H2, d'un PTAC de 3,5 t, est associée à la motorisation dCi 150, avec un volume utile de 12,48 m3 et 1431 kg de charge utile. Les deux versions sont disponibles exclusivement avec transmission manuelle à six rapports.

Basé sur la finition Optima qui comprend déjà le régulateur-limiteur de vitesse avec commandes au volant, la motricité renforcée, l'aide au démarrage en côte, l'assistance aux vents latéraux ou encore la climatisation manuelle, le Nissan NV400 Made in France y ajoute :

Caméra de recul avec écran intégré au rétroviseur intérieur Allumage automatique des feux Capteur de pluie et essuie-glaces à déclenchement automatique Pack cargo constitué d'un plancher antidérapant et de protections bois Feux antibrouillard avant

Garanti 5 ans ou 160 000 km, proposé avec la couleur de carrosserie gris Pierre de Lune, le Nissan NV400 *Made in France* est accessible à partir de 36 375 € HT.

Commercialisés exclusivement en France, les trois fourgons en série limitée *Made in France* seront proposés début février dans les réseaux Nissan Trucks et véhicules particuliers de la marque. Les clients peuvent obtenir davantage de renseignements sur le site https://www.nissan.fr/gamme/utilitaires/sv-mif.html

Toyota Valenciennes, 20 ans déjà

09/02/21 à 13:37 Mise à jour à 10:55

Laurent Blairon journaliste

Le 31 janvier 2001, le site de production de Toyota Valenciennes, à quelques kilomètres de la frontière belge, ouvrait ses portes. Deux décennies plus tard, la Yaris reste une fierté industrielle des Hauts-de-France.



La production de la quatrième génération de la Yaris a été lancée récemment sur site français. © GF

Historiquement, Toyota Motors Manufacturing France est le siège de production de la Yaris. Le compteur des citadines japonaises Made in France est passé à plus de quatre millions d'unités sur quatre générations depuis la mise en service du site en 2001. Avec près de 5000 salariés et un investissement cumulé de 1,5 milliard d'euros, TMMF est un employeur important dans le nord de la France, en emplois directs, mais également en ayant créé une chaîne d'approvisionnement locale dans une région autrefois marquée par un taux de chômage élevé. La Yaris n'est pas seulement fabriquée en France : elle a été testée et développée de manière approfondie sur les routes européennes, pour les Européens et par les Européens.

Yaris Cross

L'importance du site de Valenciennes ne devrait pas se contracter dans les mois et années à venir. Prochainement, le dérivé SUV de la Yaris (la Yaris Cross) deviendra le second modèle Toyota construit sur le sol français. Un modèle à qui les spécialistes prédisent déjà un certain succès.



Le SUV compact Yaris Cross deviendra bientôt le second modèle assemblé sur le site du nord de la France. © GF

Cela dit, toutes les Yaris ne seront plus produites dans l'Hexagone, car depuis le début de l'année, la marque a développé son site de Tchéquie, où sont assemblés actuellement (et encore pour quelques mois) les Aygo, Citroën C1 et Peugeot 108, afin d'accueillir la production de la nouvelle Yaris (en version berline, pas la version Cross) également. En effet, la demande europénne de la petite citadine serait telle que le site de Valenciennes ne peut tout simplement plus assurer, seul, la cadence, sans oublier qu'une partie des effectif français doit se concentrer sur la Yaris Cross.

Un vélo-cargot "made in Sarthe" pour le ministère de l'intérieur

Un produit "made in Sarthe" va équiper le ministère de l'intérieur ce jeudi 4 février 2021. Il s'agit d'un vélo-cargot innovant de la start-up « Wello »



Le vélo-cargot « Wello », fabriqué en Sarthe, semble promis à un bel avenir.

Par Rédaction Sablé

Publié le 2 Fév 21 à 12:37

Un **vélo-cargot** fabriqué par la start-up « <u>Wello</u> » installée à **Rouillon**, près du **Mans** en <u>Sarthe</u> va équiper le **ministère de l'intérieur** à **Paris**. Il sera livré ce **jeudi 4 février 2021**.

Avec la crise sanitaire, le vélo a le vent en poupe... Mais pourquoi ne pas se laisser tenter par le « Wello ». Ce vélo-cargo à assistance électrique (environ 60 km d'autonomie), à mi-chemin entre la voiture et le cycle, se distingue grâce à son design original et très moderne.

C'est aussi un petit bijou de technologie. « La data coule dans ses veines » se plaît à dire son créateur Arnaud Chereau qui dirige la start-up « Wello ». Il est même possible de lui adjoindre des panneaux solaires pour augmenter son autonomie et le rendre encore plus pratique et écologique.

À lire aussi

VIDEO. Sarthe : la fabuleuse aventure de Corinne Boulay et sa coupe menstruelle 100% française

Une expérimentation au Ministère de l'intérieur

Ce produit innovant a déjà tapé sans l'œil de plusieurs sociétés à l'image de **La Poste**, **EDF** ou encore **Enedis**. En ce début d'année 2021, il ajoute une nouvelle corde à son arc avec une expérimentation au **ministère de l'Intérieur**!

Ce jeudi 4 février 2021, l'équipe de Wello qui est à la fois basée en Sarthe et aussi sur l'île de la Réunion, va prendre la direction de **Paris** pour livrer le premier exemplaire du vélo-cargot dans une livrée qui rappelle le drapeau tricolore...

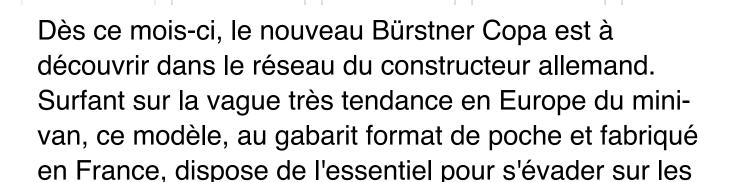
L'an dernier, c'est <u>une autre réalisation sarthoise</u> qui avait fait le voyage à l'Élysée dans le cadre de l'exposition du fabriqué en France permettant ainsi de mettre en lumière la société **Grav'Or** dont l'atelier se situe à seulement quelques encablures du site d'assemblage de Wello situé sur les hauteurs de Rouillon, aux portes du Mans.

Un coup de pouce de 40 000 €

Pour accompagner le développement de la jeune entreprise, l'État a attribué une aide de 40 000 € issue du fonds de revitalisation. Objectif : atteindre le cap des 20 emplois.

routes...

Mini-van : la vie au grand air avec le nouveau Bürstner Copa



Avec son gabarit de moins de 5 m de long (4,97 m) mais 2,09 m sous la toise, le nouveau Copa du spécialiste du véhicules de loisirs Bürstner, joue la carte du mini-van compact mais pas forcément passe-

partout. Reposant sur un Ford Transit Custom, le Copa, fabriqué en France dans l'usine alsacienne de Wissembourg de la marque, développe 130 chevaux de série avec le bloc 2.0 EcoBlue, mais peut grimper jusqu'à 185 ch en option.

A chacun son lit, son emplacement

A l'intérieur, au sein d'un habitacle à l'ambiance harmonieuse et pourvu de nombreux rangements pratiques et astucieux, le mini-van franco-allemand, pouvant transporter jusqu'à six personnes, promet en tout cas beaucoup d'espace et une modularité soignée. Ainsi côté salon, le Copa dispose d'une table amovible et... coulissante sur un rail. Une table qui peut par ailleurs être déplacée à l'extérieur façon camping. Le principal espace couchage du campingcar est lui assuré en hauteur, dans le toit relevable, permettant l'intégration d'un généreux lit de pavillon reposant sur un sommier à coupelles. A noter qu'en bas un troisième couchage « d'appoint » pour 2 personnes supplémentaires est également au programme du Copa.

Notre sélection de vans, profilés et fourgons aménages pour le printemps 2021

Douchette et flexible en option

Du côté de la cuisine, le mini-van de Bürstner emporte l'équipement nécessaire pour se sustenter, sans superflu : un réchaud à deux feux, un évier et un réfrigérateur à compression de 40 litres. Un mot enfin sur la partie salle d'eau et un regret : si le raccordement pour la douche extérieure est bien de série, ce n'est hélas pas le cas de la douchette et de son flexible. Le Bürstner Copa est vendu à partir de 46 990€.

BÜRSTNER COPA : UN PREMIER MINI-VAN MADE IN FRANCE

Le spécialiste allemand du camping-car Bürstner nous dévoile une belle nouveauté pour 2021, avec pour la première fois un mini-van au catalogue. Et « made in France » de surcroît, puisque celui-ci est entièrement produit dans l'usine française de Wissembourg. Voici le nouveau Bürstner Copa.

Zapping Autonews Loisirs Chausson Combo X550 : le camping-car hybride en vidéo



Déjà un pionnier dans le monde des véhicules de loisir depuis maintenant plus de 60 ans, Bürstner continue d'élargir son offre et nous propose un premier mini-van. La promesse : une modularité de haut vol et une habitabilité maximale, dans un Bürstner Copa tout de même suffisamment compact et pratique au quotidien.

Le couteau suisse qui était français



Bürstner Copa Credit Photo - Bürstner

Un couteau suisse, d'origine allemande, et de fabrication française. C'est ainsi que l'on pourrait résumer le nouveau Bürstner Copa au vu de sa présentation. Le constructeur opte ici pour un châssis de Ford Transit Custom, adapté pour offrir une « immense modularité » incarnée par un intérieur moderne, confortable, et très polyvalent. À commencer par le système de rails permettant d'ajuster votre configuration, doublé de sièges conducteur et passager pivotants à l'avant. Ajoutez-y une banquette pouvant être positionnée dans le sens de la route ou dos à celle-ci, et vous avez déjà de quoi adapter l'intérieur selon vos besoins. Convertie en couchage, la banquette double la capacité d'accueil offerte par le couchage de toit, toujours de série sur la gamme Copa. Le confort intérieur est renforcé par la présence d'une cuisine avec combiné réchaud deux feux + évier, et un réfrigérateur de 40 litres. Grande porte coulissante et hayon arrière assurent un chargement et un accès facilités en situation de voyage ou de camping, mais aussi pour les trajets et transports d'objets au quotidien. La polyvalence est donc bel et bien au rendez-vous.

Performances et équipement : pack Ford



Bürstner Copa Credit Photo - Bürstner

Sous le capot, le Bürstner Copa reprend donc la motorisation 2.0 EcoBlue 130 chevaux de Ford, également disponible en 185 chevaux en option. Celui-ci est proposé en boîte manuelle ou en boîte automatique, et affiche un équipement « digne d'une berline » : vitres surteintées, jantes alu de 16 pouces, feux de jour à LED, aide au stationnement, capteur de pression des pneus, feux antibrouillard, régulateur de vitesse, volant cuir, commande vocale, palettes au volant, Bluetooth, et même des prises USB de série. À l'intérieur, le mini-van peut aussi accueillir deux sièges supplémentaires, portant le nombre de places carte grise à 5 ou à 6. Disponible en trois coloris Orange Hokkaido, Gris Polar, ou Bleu Chroma, le Bürstner Copa peut être agrémenté d'options supplémentaires du catalogue du constructeur, dont des feux bixénon ou encore le pack sécurité Ford avec les différentes aides à la conduite. Prix : à partir de 46 990€ dès le printemps 2021.

Lacroix City, l'innovation nantaise

LACROIX City (anciennement LACROIX Signalisation), basée à Saint-Herblain, est un industriel concepteur de solutions dans la voirie intelligente à destination des collectivités et des entreprises. Ses activités concernent l'éclairage public, la signalisation verticale, la régulation du trafic ainsi que la mobilité connectée.





Chercher

Articles récents

9 500 offres d'emplois en Pays de la Loire Nantes : un lien entre le vaccin AstraZeneca et la mort d'un étudiant ? Covid-19 : menace d'un confinement à Nantes ?

Page Fan Facebook

Mêler le savoir-faire historique avec les innovations digitales est l'atout de cet industriel concepteur d'équipements. LACROIX City est un acteur clé de la recherche et du développement dans la région nantaise avec un objectif majeur : rendre la voirie sure et intelligente.

Parmi les équipements phares de l'entreprise, nous retrouvons les panneaux de signalisation de police ou de chantier, les systèmes d'éclairages publics, les feux tricolores et les systèmes intelligents embarqués.

Une nouvelle gamme de feux de chantier issue de la R&D française

Le feu tricolore Millenium, produit en France, est un des produits phare de la Business Unit « Signalisation ». Fin novembre 2020, LACROIX City décide de lancer une nouvelle version de son feu et y intègre une option intelligente dénommée « Smart Millenium ». L'ensemble du produit est entièrement made in France dans l'usine de Saint-Herblain.

Equipés d'un radar de détection de véhicules, les nouveaux feux de chantier temporaires et tricolores LACROIX Citypermettent une régulation automatique de la circulation.

En effet, grâce au radar situé au niveau de la tête du feu, couplé aux modes intelligents disponibles connectant les feux entre eux, le Smart Millenium offre une optimisation du flux des véhicules dans les zones de travaux sans intervention d'agents. Ainsi, cette nouvelle version du feu Millenium permet d'adapter les cycles à la densité réelle des flux de circulation.

De plus, les télécommandes longue distance permettent aux agents d'intervenir à tout moment pour contrôler les feux.

Cette innovation permet ainsi, selon l'entreprise, une meilleure régulation de la circulation et une sécurité renforcée sur les zones très accidentogènes que sont les travaux routiers. En effet, selon la Sécurité Routière française, entre 2014 et 2017, les accidents aux abords des travaux routiers ont augmenté de 34%.

Cette innovation de LACROIX City correspond donc à l'enjeu de la sécurité des collectivités.



Jérôme Albert

Journaliste de formation, j'occupe actuellement la fonction de rédacteur au sein du réseau des sites Internet de services aux entreprises du groupe Libbre. Je peux justifier d'une expérience de six ans dans la presse quotidienne angevine au sein de trois quotidiens : la Nouvelle République, Ouest-France puis le journal majoritaire en Maine-et-Loire : le Courrier de l'Ouest (2007-2009).

Laisser une réponse

Nom*		
E-mail (ne sera pas publié)*		
Website		

Comment

MADE IN FRANCE \ FINANCEMENT \ AUTO

Le groupe Ligier investit dans une nouvelle voiturette électrique

Pour lire l'intégralité de cet article, testez gratuitement L'Usine Nouvelle - édition Abonné

Le groupe Ligier, constructeur de voitures et micro-utilitaires sans permis, va investir 19 millions d'euros pour produire, d'ici 2022, un modèle de voiturette électrique. Ce modèle sera construit sur les sites d'Abrest dans l'Allier et de Boufféré en Vendée.

Réservé aux abonnés

GENEVIÈVE COLONNA D'ISTRIA

05 Mars 2021 \ 16:16

1 min. de lecture



Ligier produit 80 voitures et micro-utilitaires sans permis par jour sur ses sites d'Abrest (Ligier automobile) dans l'Allier, et de Boufféré (Microcar) en Vendée.



Le dernier numéro

On peut rouler lentement et avoir envie d'aller vite. Ligier Group, dont le siège historique se situe à Abrest (Allier) près de Vichy, souhaite verdir le marché des véhicules sans permis. Pour cela, son PDG François Ligier, petit-fils du célèbre pilote et fondateur de la marque, Guy Ligier, a décidé de passer à la vitesse supérieure en investissant 19 millions d'euros sur trois ans.

Ligier va créer un véhicule électrique et 100 emplois supplémentaires



Bénéficiaire du plan France Relance, le constructeur de voitures et utilitaires sans permis Ligier va recevoir une aide de 3,4 millions d'euros de l'État, ce qui permettra d'entamer sa transition écologique et la modernisation de son outil de production.

20 millions d'euros, c'est le montant que souhaite investir le groupe Ligier sur trois ans pour développer une gamme de véhicules sans permis électrifiée et moderniser son outil industriel. Le but étant d'accélérer sa performance en faveur de l'environnement. Alors que le constructeur produit déjà 80 voiturettes par jour sur deux sites (un à Abrest, dans l'Allier et l'autre à Boufféré, en Vendée), celui-ci estime commercialiser un modèle 100 % électrique et made in France d'ici à fin 2023.

À LIRE. .

Ligier bénéficiaire de France Relance à hauteur de 3,4 millions d'euros

Pour ce faire, le groupe Ligier devrait recevoir un soutien financier étatique de 3,4 millions d'euros. Une somme débloquée intervenant ainsi dans le cadre du , initié par le ministère de l'Économie. « Cela va donner un coup de booster spectaculaire à la production de Ligier et cela va créer des emplois, a souligné Bruno Le Maire, en visite vendredi 5 mars 2021 dans l'entreprise à Abrest, près de Vichy. « L'idée est d'avoir 100 emplois industriels d'ici deux ans chez Ligier. »

En effet, François Ligier, patron du groupe éponyme compte au total 400 salariés, mais ce plan qui s'étend

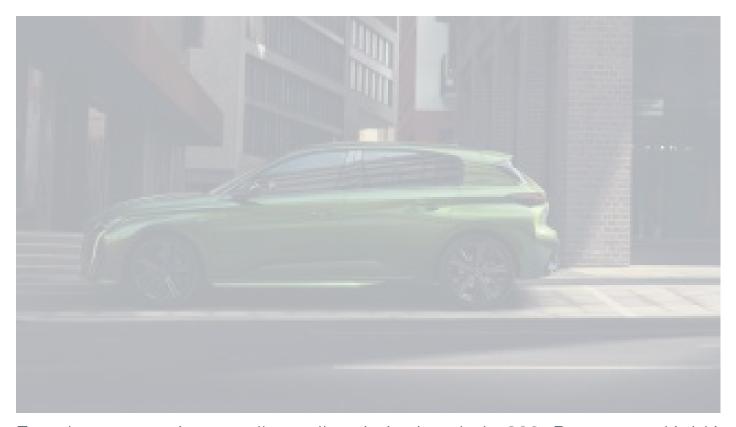
sur deux ans pourrait lui permettre d'embaucher **50 personnes supplémentaires en CDI et 50 autres intérimaires et apprentis** pour atteindre 500 employés en 2023. Notons aussi qu'il s'appuie sur un réseau de 550 points de vente répartis dans

11 pays européens, générant un chiffre d'affaires de 156 millions d'euros (2019). Rappelons aussi que (ex-Somfy Participations) aux côtés du dirigeant de l'entreprise François Ligier. Ce dernier assure que ces nouveaux développements visent également à pérenniser les implantations et à favoriser une production 100 % française : après 14 000 unités vendues en 2020, ce dernier ambitionne d'atteindre les 20 000 unités et un chiffre d'affaires de 200 millions d'euros en 2023.

Compacte de référence

NOUVELLE PEUGEOT 308 (2021): ATTENTION LES YEUX, LA COMPACTE MADE IN FRANCE PREND ENCORE DU GALON!

Nouveauté majeure sur le marché des compactes en France, la nouvelle Peugeot 308 débarque avec une identité toute fraîche et de nombreux atouts dans sa manche. La concurrence n'a qu'à bien se tenir, car la troisième génération de la compacte semble se donner les moyens d'affronter les toutes puissantes références allemandes, Volkswagen Golf en tête.



Fort de son succès avec l'actuelle génération de la 308, Peugeot a décidé de poursuivre dans la voie de l'access-premium avec cette nouvelle mouture, plutôt agréable à regarder au premier abord. Rappelons que la 308 avait été élue voiture de l'année en 2014 et a été récompensée à de nombreuses reprises, totalisant 7 millions d'exemplaires écoulés dans le monde depuis la première génération en 2007.

Grâce à de nombreuses subtilités stylistiques et techniques, la nouvelle 308 change complètement de visage, d'autant plus qu'elle arbore au centre de sa face avant "soft-nose" le tout nouveau blason du constructeur, reprenant une tête de lion sur fond noir. Avec cette nouvelle compacte basée sur une évolution de la plateforme EMP2, Peugeot introduit également deux versions hybrides rechargeables dès son lancement, avant l'arrivée prochaine d'une variante 100% électrique. L'offre moteur est également constituée de blocs thermiques, essence ou Diesel. La dotation technologique fait évidemment un bond en avant, avec des technologies de dernière génération facilitant la conduite semi-autonome ainsi qu'un écosystème de services connectés toujours plus dense.

C'est vert, mais c'est beau!



Nouvelle Peugeot 308 (2021) Credit Photo - Peugeot

La nouvelle 308 affiche un style affirmé, résolument Peugeot, avec une signature lumineuse à LED dès les premiers niveaux de finition et l'adoption des fameux "crocs" qui prolongent les feux avant vers le bas, de chaque côté du bouclier. Sa couleur de présentation inédite Vert Olivine (sept teintes disponibles) lui sied à ravir et fait ressortir ses courbes complexes et ses arêtes saillantes, pour un aspect musclé à souhait. En s'intéressant à la poupe, on constate de l'apparition de nouveaux feux, affinés et plus modernes, avec trois éléments à LED rouges non plus verticaux mais

placés en diagonale, un bandeau noir faisant le lien entre eux à travers le hayon. L'aérodynamisme de la voiture a été travaillé en soufflerie, afin d'obtenir un Cx de 0,28 (identique à celui de la précédente génération de 308).

La compacte voit son empattement progresser de 55 mm (2,675 m), tandis que sa longueur totale s'établit à 4,36 m soit 11 cm de plus que la précédente génération. Les passages de roues sculptés accueillent des jantes de 16 à 18 pouces de diamètre. Le pare-brise, quant à lui, s'incline et recule, aboutissant sur un toit plus bas de 20 mm, ramenant la hauteur totale du véhicule à 1,44 m. Le volume de coffre atteint de son côté 412 litres (8 litres de moins qu'auparavant), auxquels s'ajoutent jusqu'à 34 litres de rangements supplémentaires dans l'habitacle. Sièges arrière rabattus, le volume du compartiment arrière atteint 1 323 litres.

Le "Power of choice" de Peugeot



Nouvelle Peugeot 308 (2021) Credit Photo - Peugeot

Dans sa volonté de laisser un choix optimal à ses clients concernant la motorisation (Power of choice), Peugeot proposera à terme une variante 100% électrique en plus des versions hybrides et thermiques. En effet, dès son lancement, la nouvelle 308 pourra être équipée de deux motorisations <u>hybrides rechargeables</u>, dont le variante Hybrid 225 e-EAT8 (simple traction) déjà connue sur le 3008 Hybrid notamment. Offrant une

puissance totale de 225 ch, cette version combine un moteur thermique PureTech (essence) de 180 ch et un moteur <u>électrique</u> de 81 kW accolé directement à la boite e-EAT8. La Peugeot 308 Hybrid 225 affiche ainsi jusqu'à 59 km d'autonomie en 100 % électrique (cycle WLTP). La seconde variante <u>hybride</u> rechargeable associe un bloc PureTech de 150 ch au même ensemble électrique que cité précédemment, pour une puissance totale de 180 ch et une autonomie allant jusqu'à 60 km en 100 % électrique (cycle WLTP). La batterie Li-ion de 12,4 kWh pourra, dans le meilleur des cas, se recharger totalement en 1h55 via le chargeur monophasé de 7,4 kW optionnel (7h05 sur prise électrique standard).

Une gamme de moteurs thermiques, compatibles avec les dernières normes européennes en matière de pollution (Euro 6 full), sera également proposée au catalogue pour la nouvelle Peugeot 308. En <u>essence</u>, deux déclinaisons du moteur 3 cylindres 1.2 seront ainsi disponibles, à savoir les PureTech de 110 ch et de 130 ch, le premier pouvant s'associer avec une boîte manuelle à 6 rapports uniquement et le second avec une BVM6 ou une boîte automatique EAT8 (8 rapports). Le bloc quatre cylindres 1.5 BlueHdi de 130 ch fait également son retour sous le capot de la française, couplé à une transmission EAT8 ou un BVM6 au choix.

Un habitacle technologique familier



Nouvelle Peugeot 308 (2021) Credit Photo - Peugeot

Déjà particulièrement avant-gardiste, l'intérieur de la précédente 308 semble avoir fortement inspiré celui de la nouvelle mouture de la compacte. On retrouve ainsi un volant compact multifonction légèrement redessiné, avec de nouvelles touches de commandes intégrées. L'écran d'instrumentation numérique du nouveau Peugeot i-Cockpit mesure 10 pouces dès le niveau Active pack, il s'affiche en trois dimensions sur le niveau GT. Il s'accompagne d'un écran d'infodivertissement central, de 10 pouces également, doublé d'une réglette tactile combinant tous les raccourcis essentiels ("i-toggles virtuels") juste en-dessous, dégageant ainsi plus d'espace sur l'écran principal. La console centrale redessinée intègre quant à elle une nouvelle commande de boîte électronique permettant de sélectionner les modes (R, N, D) par impulsion.

La connectivité à bord de la nouvelle 308 est assurée via la fonction mirroring sans fil permettant de connecter simultanément deux téléphones en Bluetooth. Le Peugeot i-Connect Advanced permet de son côté de bénéficier de la navigation connectée TomTom avec mise à jour automatique à distance. La reconnaissance vocale est aussi de la partie avec la commande "OK Peugeot" qui permet d'activer les fonctions du système d'infodivertissement avec reconnaissance du langage naturel. Enfin, les aides à la conduite de dernière génération font franchir une nouvelle étape en matière de conduite semi-autonome, notamment avec le pack Drive Assist 2.0 combinant le régulateur de vitesse adaptatif, le maintien dans la voie ainsi que trois nouvelles fonctions : le changement de voie semi-automatique, la préconisation anticipée de la vitesse (lecture des panneaux) et l'adaptation de la vitesse en courbe jusqu'à 180 km/h.

Produite en France, à l'usine de Mulhouse, la nouvelle Peugeot 308 sera commercialisée en France au second semestre 2021.

DUNLOP ET LA COVID-19 Paris, le 12 mars 2021

L'impact du coronavirus sur l'activité pneu moto de Dunlop en France



Si le marché moto et scooter résiste plutôt bien à la Covid-19 avec un léger repli de seulement -3,6% en 2020 pour les 125 cc et plus, celui du pneu décroche davantage face à la crise sanitaire avec -8% en France. MNC fait le point avec Francis Audefroy, directeur de la division Dunlop Moto France.

Concessions et magasins fermés pendant le premier confinement - <u>mais pas le deuxième, ouf!</u> - , chaînes de production perturbée par les gestes barrières et le couvre-feu, renouvellements de modèles ou de pièces reportés voire annulés : les conséquences du coronavirus sont multiples sur la production moto et, par extension, sur tous les secteurs industriels qui gravitent autour d'elle.

Interview MNC: Confiné avec Francis Audefroy, directeur de la division Dunlop moto France

Dossier MNC: Toute l'actualité Dunlop

C'est le cas notamment des fabricants de pneus moto qui enregistrent une perte sèche de "-8%" sur le marché français en 2020, soit un recul frôlant les 105 000 unités sur un total "d'environ 1,3 million de pneus par an", nous confie le directeur de la division française de Dunlop Moto.

"Le temps perdu ne se rattrape jamais en matière de renouvellement de pneus", fait observer au Journal moto du Net Francis Audefroy, qui pointe un phénomène logique lié à la situation sanitaire : "les produits ne s'usent pas sur des motos immobilisées ou beaucoup moins utilisées dans ce contexte".

-9% pour Dunlop moto en 2020

Chez Dunlop, <u>fournisseur exclusif des Moto2 et Moto3</u>, ce "dégonflage" du marché pneumatique français se situe au-dessus de la moyenne avec "-9%" de recul en volume sur l'année 2020, soit 1% de pertes supplémentaires. L'une des raisons ? La provenance française des pneus moto de la marque du groupe GoodYear, dont les gommes pour deux-roues sont <u>fabriquées à Montluçon</u> (03)

Reportage MNC : Visite de l'usine deux-roues Dunlop à Montluçon

L'usine de 20 hectares produit environ 2000 pneus pour moto et scooter par jour, soit environ "80%" du volume de la marque sur le marché européen : l'arrêt de son activité pendant les deux mois du premier confinement en France ont fatalement impacté Dunlop, tout comme les procédures extrêmement strictes mises en place lors de la reprise d'activité...

"Le redémarrage de l'usine s'est montré laborieux", admet Francis Audefroy. "Il a fallu totalement se réorganiser et appliquer de nouvelles consignes, comme le nettoyage des machines entre chaque rotation de personnels. Tout cela combiné nous a placé en rupture de stocks en fin d'année, d'où notre recul supérieur au marché".



En cela, les concurrents de Dunlop ont profité de leur fabrication délocalisée dans des pays où les mesures sanitaires étaient moins strictes qu'en France et où l'activité industrielle s'est interrompue moins longtemps. Le deuxième confinement puis le couvre-feu en vigueur dans l'Hexagone n'ont évidemment rien arrangé...

De quoi remettre en cause la stratégie du "Made in France" fièrement revendiquée par la division moto de Dunlop? Certainement pas, car la roue tourne : la donne s'est inversée et certaines marques concurrentes font désormais face à des problèmes d'acheminements depuis leurs usines asiatiques, alors que Montluçon tourne à plein régime!

"Nous effectuons une solide reprise depuis le début de l'année 2021, meilleure que des rivaux qui fabriquent en Asie", se réjouit le directeur de la division moto de Dunlop France en ajoutant que "les mois de janvier et février sont conformes à nos prévisions de production".

Triplement des ventes de pneus moto sur Internet

Cette situation sanitaire inédite - et qui restera unique, espérons-le! - impacte également les modes d'achat et de distribution des pneus moto en France: Dunlop enregistre notamment une percée significative de la vente en ligne, en réaction logique à la fermeture des enseignes "physiques".



"Les ventes de pneus moto sur le web croissent régulièrement de 4 à 5% par an, mais cette augmentation atteint 15% pour 2020 !", dévoile Francis Audefroy à Moto-Net.Com avant de chiffrer le volume total de pneus écoulés en ligne à "environ 250 000 unités par an" ("20%" du marché).

Ce triplement des commandes sur le web s'inscrit aussi dans une hausse générale des achats en ligne : les confinements et les difficultés d'accès aux magasins profitent directement au e-commerce, tous secteurs confondus (à titre d'exemple, Amazon a triplé ses bénéfices au troisième trimestre 2020 à... 6,3 milliards de dollars !)

La situation est forcément moins brillante pour les enseignes physiques - concessionnaires et magasins accessoiristes -, qui assurent habituellement "*environ* 65%" du volume des pneus motos en France : ces deux canaux accusent sans surprise une baisse de leurs ventes de pneus...



"C'est la double peine les concernant", observe le dirigeant de Dunlop Moto France : "ils ont d'abord dû fermer leurs portes avec les pertes qui en découlent, puis se sont retrouvés saturés lors de la reprise".

Un secteur intermédiaire tire en revanche son épingle du jeu révèle le pneumaticien d'origine britannique : "les grossistes comme Bihr ou Sifam ont bien travaillé pendant le confinement avec des ventes en hausse", nous indique Francis Audefroy.

Dunlop progresse sur le segment du pneu moto trail

Quid de l'année 2021 ? Le directeur de la division moto de Dunlop France espère - comme nous tous - un retour à une situation "normale" pour notamment transformer les sensibles progrès enregistrés par Dunlop sur le segment des pneus trail.

Présentation MNC: Tout ce qu'il faut savoir sur les pneus Dunlop Meridian et Mutant

Présentation MNC: Nouveaux Trailmax Mission et Sportsmart TT Trail

"Le lancement du <u>Méridian et du Mutant</u> nous ont permis de gagner quatre points de parts de marché dans cette catégorie, ce qui est élevé", dévoile Francis Audefroy qui prévoit également d'intensifier les efforts sur la catégorie Enduro avec le Geomax EN 91 qui s'est illustré aux ISDE 2019.

L'année 2021 verra aussi le remplacement du Roadsmart 3, le pneu sport-touring de référence chez Dunlop. Petite exclu MNC : son successeur reste fidèle à cette appellation désormais bien connue des gros rouleurs et se nommera "Roadsmart 4". A suivre sur le Journal moto du Net : restez connectés !

Alexandre BARDIN - © WWW.MOTO-NET.COM - Reproduction interdite sans autorisation préalable

Société

Près de Bordeaux, SKEP va créer un porte-matériel pour van afin de remédier au manque de place

La société SKEP va s'installer à La Teste-de-Buch, près de Bordeaux. À sa tête, deux ingénieurs en mécanique qui créent un porte-matériel pour van. Un projet lancé il y a deux ans.



Voici le concept que développe les deux jeunes entrepreneurs. (©SKEP)

Par Mathieu Vich

Publié le 5 Mar 21 à 19:10 mis à jour le 5 Mar 21 à 19:25

C'est à La Teste-de-Buch, près de Bordeaux (Gironde), que le projet de porte-matériel mené par Pascal Bénard et Théo Leali va voir le jour. Ces deux ingénieurs en mécanique sont des passionnés de voyages en van.

Pascal raconte : « Nous étions dans la même promo et il se trouve qu'un jour je suis parti en vacances avec Théo dans son van. J'ai beaucoup aimé ça. Et j'ai acheté le mien quelques mois plus tard ».

Comme pour de nombreux « vanners », les deux compères se sont rapidement retrouvés face à la difficulté d'aménager leurs véhicules. C'est pourquoi ils ont commencé à réfléchir à une solution pour y remédier.

« L'avantage d'un van par rapport à un camping-car, c'est qu'il peut aller partout. Mais il manque de capacité d'emport. Il faut s'aménager sa douche, sa cuisine, le lit est plus petit... » Un intérêt commun qui les a ensuite poussés à travailler main dans la main.

Nous voulions nous fabriquer quelque chose pour nous à la base. Donc on a fait nos calculs, notre conception puis on a montré le tout à des copains, à d'autres gens qui font du van, à des artisans qui rencontrent aussi ce problème. Nous n'avons eu que des avis favorables. Alors on s'est dit qu'il fallait monter une société en portant ce projet.

Pascal Bénard

Aménager sa douche, sa cuisine... C'est possible

La demande pour ce type de conception est extrêmement forte en France. Et pour cause, « le marché du van explose en France, poursuit Pascal. Il a pris 30% depuis 2018 uniquement sur des vans neufs ».





Il sera possible d'accrocher six vélos au van. (©SKEP)

Voyager en van aménagé est donc un marché qui roule particulièrement bien en France aujourd'hui et c'est pourquoi les deux ingénieurs croient en leur projet.

Diplômés en septembre dernier, les deux hommes avancent sur le projet qui sera bientôt commercialisable. « Nous avons créé deux prototypes qui fonctionnent ainsi que deux autres sur des modules. Les modules, c'est tout simplement ce que l'on monte sur le porte-matériel. »

"L'intérêt est d'y mettre beaucoup de choses. Typiquement moi, je voulais y mettre une cuisine et une douche. Théo, lui, c'était de l'eau car c'est ce qui manque souvent quand on est en van"

Pascal Bénard

Une douche, une cuisine... Évidemment, tout est relatif. « Nous allons faire importer une douche des USA qui est vraiment top, qui ne ressemble pas vraiment aux douches gonflables que l'on a l'habitude de trouver chez Decathlon par exemple. »

Tout peut être monté donc sur ce concept mis en place par les deux amis. Le but est désormais pour eux de trouver des partenaires de qualité pour les accompagner.

Bientôt sur le marché

Ils ont ainsi lancé un appel à la co-création afin que chaque utilisateur vienne amener son avis à l'édifice sur les différents modules réalisables.

Aujourd'hui, seul le prototype est donc réalisé mais il n'est pas encore commercialisé. « Notre produit est normé. Le but est que tout cela débouche sur un crowdfunding pour réaliser nos pré-commandes. Il y a une précision importante à noter, c'est que la conception, la fabrication et le montage seront Made in France » conclut Pascal.

Les premiers porte-matériel devraient donc rapidement voir le jour.

Toyota Yaris. Nouvelle gamme 2021, hausse de prix et finition Style

VOIR LES PHOTOS	
Pour son millésime 2021, la Toyota Yaris accueille une nouvelle finition	n haut de gamme.
baptisée Style. Elle se reconnaît à ses rétroviseurs rouges et à ses jar	ntes noir laqué.

Pour la Toyota Yaris, fraîchement élue Voiture de l'année, le millésime 2021 commencera cet été. Au menu, une hausse des prix de 500 €, une dotation en équipements enrichie, une finition Style et de nouvelles appellations pour les ex-finitions France.

Depuis de nombreuses années, la Yaris a fait de sa production « made in France » un argument commercial dans l'Hexagone. Mais avec le millésime 2021 de cette citadine, dont la fabrication débutera au mois de juin et les livraisons en juillet, une page va se tourner. Les finitions France et France Business vont devenir respectivement Dynamic et Dynamic Business. Pour assurer la transition, les exemplaires du millésime 2020 vont d'ailleurs être rebaptisés Dynamic France et Dynamic Business France pendant quelques semaines. Il faut dire que, bientôt, la sportive GR ne sera plus la seule à être assemblée hors de nos frontières. Certains exemplaires plus classiques proviendront aussi de l'usine de Kolin, en République tchèque, qui fabrique aussi la petite sœur Aygo. Un moyen de compenser la fin du partenariat avec Peugeot et Citroën, qui s'apprêtent à arrêter leurs 108 et C1. L'arrivée d'une proche cousine de la Yaris, la future Mazda 2, aidera aussi à combler cette perte à partir de septembre.

Le 11 Mars 2021

PRENDRE UN MAXIMUM DE PLAISIR AU VOLANT D'UNE VOITURE ÉLECTRIQUE AU STYLE TRÈS AMÉRICAIN, TELLE EST LA MEILLEURE MANIÈRE DE DÉFINIR LE VE-ZERO, UN HOT ROD CONÇU PAR L'ENTREPRISE FRANÇAISE QUELET CONNUE POUR ÊTRE À L'ORIGINE DU PROJET SMARTLINETTE À SAVOIR, MONTER UNE CARROSSERIE TRÈS INSPIRÉE PAR L'ALPINE A110 D'ANCIENNE GÉNÉRATION SUR UN SMART ROADSTER.

Ne vous précipitez pas sur Google pour essayer de trouver comment commander un hot rod Ve-Zero. En effet, à ce jour, il est uniquement commercialisé aux Etats-Unis car, les équipes de chez Quelet, basées à Dampierre-les-Bois dans le département du Doubs, s'appuient sur la filiale Chalot Inc. pour distribuer, outre-Atlantique, cette petite barquette plaisir à roues apparentes.



En termes de style, il ne manque presque qu'une ligne d'échappement imposante et brillante pour que ce Ve-Zero soit 100% conforme au terme "hot rod" sachant que ce petit bolide "à piles" bleu-blanc-rouge peut être personnalisé en fonction des moindres désirs de ses acheteurs.





D'une longueur de 3,30 m, d'une largeur de 1,80 m pour une hauteur 1,11 m, le Ve-Zero n'affiche que 640 kilos sur la balance. Motorisé par un unique moteur électrique qui peut atteindre une puissance maximale de 45 kW/61 ch (couple : 140 Nm – vitesse maximale : 120 km/h), le Ve-Zero promet, sur le papier, une autonomie de quelques 180 km, ceci grâce à sa batterie d'une capacité de 19,2 kWh.



Il reste à savoir si Quelet proposera une version de son Ve-Zero pour la France en tant que quadricycle lourd. En Californie, les Américains adorent les voitures électriques! Chez nous, on imagine cependant très bien le Ve-Zero envahir les côtes françaises et pourquoi pas à la location pour la période estivale? L'idée est lancée! Même s'il n'a pas de toit, le Ve-Zero est quand même plus sympa et fun que la Citroën Ami!

La rédaction

Photos: Quelet

7000 voitures de luxe à hydrogéne par an en 2030 ?

Forums thématiques 🗸

Dernières discussions



Rithal

24/03/2021 18:46:00



La Hopium Machina , ils espèrent vendre pour 1000ME de voitures en 2030 soit à 140~000E , 7000 vehicules par an .

N'est ce pas un peu optimiste,

Le prototype, made in France, baptisé "Māchina" devrait être présenté en 2021 pour une commercialisation en 2026.

Son prix: 120.000 euros.

Mais le plus gros reste à faire : trouver des investisseurs. Comme le détaille Le Point, Olivier Lombard, pour l'heure, peut compter sur ses fonds propres, soit quelques centaines de milliers d'euros, mais également sur les 1,7 million d'euros récoltés auprès d'investisseurs. Le pilote mise également sur le plan d'investissement hydrogène de sept milliards d'euros du gouvernement.

À noter également que Total et Michelin lui ont déjà promis leur soutien.

le concurrent est la Tesla mais aussi les Ferrari, Lamborghini qui ne sont pas encore interdites.

Certes sans parler du cout en carburant qui a peut etre peu d'importance pour quelqu'un qui achète un véhicule à 140 000 E, mais si le gaz reste au prix de l'hydrogène issu d'hydrocarbure vendu par Air liquide pour les taxi Hype soit 15 E Par kg, il faudra pour générer l'energie que peut sortir la pile de 120 kWh de la Tesla s plaid + qui coute le même prix, 9 kg d'hydrogène coutant 135E alors que charger la pile de Tesla S coute pour 158kWh sur réseau, 22E soit 6 fois moins.

Mais la vitesse maxi de Hopium est seulement 230km/h la durée de l'accélération jusqu'à 100km/h n'est pas indiquée apres 2 ans de recherche!

Pour le poids comme ils annoncent 1000km d'autonomie à l'aune de la Tesla qui fait 622 km pour 100kWh il faut 16kWh pour 100km, soit 160kWh pour la Hopium, soit 12,3kg d'H2, un réservoir d'hydrogène à 700 bar fait minimum 20kg par kg d'H2 donc un poids de réservoir plein de 246kg, reste la pile, un pile de 500 chevaux soit plus de 3 fois la puissance des piles de vehicules hydrogène de série n'existe qu'en version fixe chez Ballard, et ca pèse 800kg.

Cela ferait 1046 kg, bien plus lourd que la pile de la tesla S.

On peut espérer que Hopium a des idées pour cette pile , car un véhicule à hydrogène qui a poids égal de systeme producteur d'energie , reservoir et pac péserait plus lourd qu'une pile , ca la fiche mal . il est à craindre que Hopium soit comme toute société Française , la vente est la seule chose qu'elle savent faire pas la technique , il n'est que voir la ruée vers les écoles de commerce ,

il faudra donc trouver un développeur de pile de 500 chevaux .

La Tesla S 663km d'autonomie, 322 km en une charge durant 1 quart d'heure dans 20000 point sur les grands axes, une puissance de 1020 chevaux et 2.1 seconde pour passer à 100km/h

Prix TTC: 89 990 € version grande autonomie qui met 3,2 s pour atteindre 100km/h et atteint 250km/h et batterie de 100kWh,

119 9990 E pour la Plaid,

139 900E pour la Plaid +, 2,1s pour 100km/h, 322 km/h de vitesse de pointe

Dimensions : 4 970 mm L x 1 964 mm L x 1 445 mm H Accélération 0-100 km/h : 2,1 à 3,2 secondes Vitesse maximale : 250 à 322 km/h Autonomie : 613 à 632 km en mode électrique •

Grande Autonomie avec une transmission intégrale dual motor autorisant 250 km/h de vitesse maximale et un 0 à 100 km/h abattu en 3,2 secondes •

Plaid, une version à trois moteurs électriques cumulant 1020 chevaux de puissance pour un 0 à 100 km/h abattu en 2,1 secondes et une vitesse de pointe de 322 km/h.

Plaid+ qui reprend la même configuration à trois moteurs mais avec une puissance portée à plus de 1100 chevaux

«Hopium ambitionne de devenir la marque de référence mondiale de la mobilité hydrogène avec l'objectif de réaliser 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires à l'horizon 2030».

Avesnois : Les gendarmes reçoivent leurs premières voitures électriques

Par Paul Sion jeudi 18 mars 2021 à 19h07min

La gendarmerie vient de recevoir ses 3 premiers véhicules électriques. Une Zoé et un Kangoo à Avesnes mais aussi une Zoé à Fourmies.

C'est made in France, c'est écolo et ça fait économiser de l'argent. Que demander de mieux ? Ce lundi 15 mars, le colonel Husson, commandant du groupement de gendarmerie du Nord, est venu remettre aux gendarmes de l'Avesnois leurs premiers véhicules électriques. Une Zoé et un Kangoo pour la gendarmerie d'Avesnes mais aussi une Zoé pour Fourmies. Les bornes de recharge devaient être installées ce jeudi. « Nous avions plusieurs véhicules anciens, en bout de course, qui ont été utilisés jusqu'au bout (200 000 km). Cette acquisition est forcément liée à l'écologie. Il faut penser à l'avenir », confie le Colonel Husson. Le Kangoo a coûté 18 000 € à la gendarmerie car ils sont passés par le SGAMI (Secrétariat général pour l'administration du ministère de l'intérieur) au lieu d'environ 25 000 € sur le marché traditionnel.

Un coût d'entretien moindre

Ces véhicules ont une autonomie d'environ 400 km, ce qui est largement suffisant pour une journée. L'accélération et la reprise sont les mêmes qu'une voiture classique. En revanche l'entretien coûte moins cher. Il faut certes changer la batterie tous les ans mais les autres pièces sont beaucoup moins nombreuses que dans une voiture classique. Fini l'embrayage, la courroie de distribution, la vidange ou les bougies. L'entretien se résume grosso modo aux pneus et aux plaquettes. L'Etat vous encourage tellement à acquérir de l'électrique que la carte grise est parfois gratuite. Et les premiers utilisateurs n'ont pas constaté de grosse différence sur leur facture d'électricité. Cette acquisition devrait convaincre quelques gendarmes de passer à l'électrique, à titre personnel. C'est déjà le cas pour la maréchale des logis Delvallée, qui a une Zoé depuis un an et qui en est très satisfaite. Ces véhicules ne seront pas utilisés pour les interventions mais plutôt pour le spectre général d'activités, à savoir les missions de contact avec la population. Pour les interventions, les gendarmes privilégient la 5008 thermique. D'ailleurs un véhicule de ce type vient d'arriver à la gendarmerie de Bavay. Ces 3 voitures électriques font partie des 10 premières à débarquer dans le parc total de 375 voitures et motos de la gendarmerie du Nord. Dans les semaines ou mois à venir, 10 autres arriveront. Au niveau national, sur les 2300 véhicules neufs qui sont venus renforcer les moyens des forces de l'ordre (gendarmerie + police) depuis juillet 2020, 1150 sont électriques. Cela va permettre une économie annuelle de 1,8 millions de litres de carburant soit 2,6 millions d'euros. Les 1150 autres voitures sont à motorisation essence et viennent remplacer le vieux parc diesel très polluant.

Cocorico

Ces voitures sont fabriquées en France. La Zoé à Flins et le Kangoo à Maubeuge. « On aurait pu aller le chercher directement à MCA », plaisante le commandant Trézières.

Nouveau Renault Kangoo : toutes les infos, prix à partir de 24 900 €

Dans Nouveautés / Nouveaux modèles

Florent Ferrière Le 30 Mars 2021 à 10h27

47

Renault dévoile toutes les caractéristiques du nouveau Kangoo. Cette troisième génération adopte un style plus sérieux. L'équipement est enfin à la page, avec une belle brochette d'assistances à la conduite.



Quelques jours après la version Van, c'est au tour de la déclinaison VP (pour les particuliers) de dévoiler tous ses secrets. On l'avait vu avec les premières photos dévoilées fin 2020 : le Kangoo fait sa révolution esthétique, abandonnant ses formes rondouillardes pour un design à la fois plus sérieux, plus élégant. Il se fait aussi plus robuste, avec son capot moins plongeant, et plus musclé, avec des épaules marquées, inédites dans la catégorie. Ce nouveau Kangoo mesure 4,49 mètres de longueur, soit un allongement de 19 centimètres !

La montée en gamme se trouve aussi à l'intérieur. La présentation est plus soignée. La planche de bord est traversée par un bandeau décoratif façon bois sombre brossé. Le levier de vitesses est toujours en hauteur. On trouve un écran tactile 8 pouces façon tablette et l'instrumentation pourra avoir en fin d'année un écran 7 pouces. Dommage, le Kangoo a un train de retard sur le Volkswagen Caddy, qui profite d'un écran 10 pouces et d'une instrumentation numérique.



Le nouveau Kangoo est promis plus confortable. Cela passe déjà par une meilleure position de conduite, avec un volant enfin réglable en profondeur et un siège conducteur qui gagne le réglage lombaire. L'insonorisation a été améliorée (isolation renforcée du tableau de bord, vitres plus épaisses, encapsulage du moteur). Les passagers arrière profitent de la clim grâce à des aérateurs.

L'accès à l'avant est facilité par l'ouverture à 90° des portes. Pour l'arrière, on retrouve les incontournables portes coulissantes. Mais le système sans pied milieu est réservé à l'utilitaire. Il y a une classique banquette, rabattable pour former un plancher plat. Le siège passager peut se replier, pour avoir une longueur utile au plancher de 2,7 mètres. Le volume de coffre en configuration 5 places est de 775 litres. Au maximum, c'est 3 500 litres. Côté astuces, on retient le support pour smartphone, qui peut se placer de chaque côté du volant, la boîte à gants tiroir et les barres de toit innovantes. Elles permettent de passer d'une position longitudinale à une position transversale sans outil, il suffit de les déclipser.



Le Kangoo fait un énorme bond en avant en matière d'équipements. Il faut dire que l'ancien modèle datait de 2007. La nouvelle génération annonce : l'alerte distance de sécurité, le régulateur de vitesse adaptatif, l'aide au parking avant/latérale/arrière, le créneau assisté, l'aide au maintien dans la voie, la surveillance active des angles morts, le freinage d'urgence avec détections des piétons et cyclistes, la reconnaissance des panneaux de signalisation. Il y aura même l'assistant de conduite semi-autonome niveau 2 sur les boîtes EDC.

Côté moteurs, l'offre de départ est classique. En essence, le 1.3 TCe est décliné en 100 et 130 ch. Pour le diesel, le 1.5 BluedCi existe en 75, 95 et 115 ch. À l'exception des entrées de gamme pour chaque carburant, tous les moteurs proposent en option la boîte de vitesses automatique EDC 7 rapports. Une version 100 % électrique sera lancée en 2022.

Pour l'offre thermique, rendez-vous dans les concessions en juin 2021. Le Kangoo sera toujours fabriqué en France, à Maubeuge.

Les prix

Les commandes seront ouvertes le 1er avril, avec une offre réduite puisqu'il n'y aura qu'un diesel et pas d'EDC.

	Zen	Intens
Essence TCe 100 ch	24.900 €	-
Essence TCe 130 ch	_	27.900 €
Diesel Blue dCi 95 ch	25.900 €	27.400 €

L'équipement de série

• Zen : feux et essuie-vitres automatiques, radar de recul, régulateur/limiteur de vitesse, détecteur de fatigue, surveillance des angles morts, aide au maintien dans la voie, reconnaissance des panneaux,

freinage actif d'urgence, radio sur écran tactile 8 pouces, rétros électriques, dégivrants, rabattables, climatisation manuelle, boîte à gants tiroir, quatre vitres électriques, sièges avant réglables en hauteur.

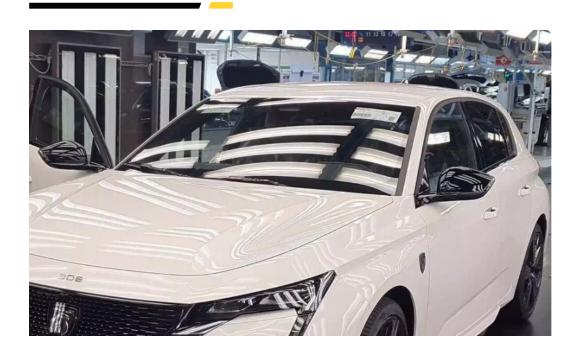
• Intens : Zen + feux de route automatiques, aide au parking avant/latérale/arrière, caméra de recul, navigation, carte mains libres, climatisation automatique bizone.

Nouvelle Peugeot 308 (2021) : vidéo dans les coulisses de sa production

f 22 mars 2021 · 1 min de lecture







Cocorico! Révélée il y a quelques jours, la nouvelle Peugeot 308 sera "Made in France". La compacte de troisième génération va être produite à l'usine Stellantis de Mulhouse, dans le Haut-Rhin (68), auprès des DS 7 Crossback, Peugeot 508 et Peugeot 508 SW.

Bienvenue à l'usine Stellantis de Mulhouse!

Sa fabrication vient d'ailleurs déjà de commencer. A cette occasion, la firme franco-italo-américaine, née de la fusion de PSA et Fiat-Chrysler automobiles, **nous ouvre les portes de son site alsacien** pour nous faire découvrir les coulisses de la production de la 308.

Stellantis prévoit une montée en puissance de la production d'ici à la fin du premier semestre, compte tenu du calendrier de commercialisation, a indiqué la porte-parole du groupe à l'AFP.

Prix en hausse et disponibilité au deuxième semestre 2021

La nouvelle Peugeot 308 sera en effet disponible à la commande à la fin du premier semestre 2021. Elle devrait alors être proposée autour des 26.000 €. Un prix en légère hausse par rapport à l'actuelle 308 qui débute à 24.650 € (PureTech 110 BVM Active). Son arrivée en concession est elle prévue à l'automne prochain

PEUGEOT DÉVOILE SA NOUVELLE 308

Julien Bonnet^{Le 18/03/2021 à 7:47}

Peugeot vient de dévoiler sa 308 de troisième génération avec un style qui reprend les derniers codes de la marque et inaugure son nouveau logo. Elle introduit aussi des motorisations hybrides rechargeables pour faire face à la concurrence sur le segment des berlines compactes.

Peugeot veut continuer de rugir sur le marché de berlines compactes. La marque au lion dévoile ce jeudi sa 308 de troisième génération, qui inaugure d'ailleurs le nouveau logo présenté récemment.

Rester dans la course face à la Golf et la Mégane

Tout un symbole pour ce modèle phare de Peugeot et un segment des berlines compactes encore très important en termes de ventes. La précédente 308, lancée en 2013 et restylée en 2017, avait été élue voiture de l'année en 2014, marquant un nouveau départ pour la marque française. Si elle n'a jamais vraiment réussi à atteindre les chiffres de ventes mondiaux de la reine des berlines compactes, la Golf, elle reste un joli succès

commercial, en France et en Europe, en particulier face à sa principale concurrente tricolore: la Renault Mégane.



La nouvelle génération de la 308 a grandi de 10 centimètres, pour atteindre 4,36m. De quoi se positionner comme une compacte familiale. © Peugeot

Pour cette nouvelle génération, la 308 adopte les derniers codes de la marque au lion, comme la signature lumineuse avec les dents du lion ou le numéro en bout de capot. De quoi reconnaître immédiatement une Peugeot, malgré le changement de logo.



Nouvelle 308 et nouveau logo. C'est la compacte qui inaugure le nouveau blason de la marque au lion, dévoilé il y a quelques semaines. © Peugeot

Deux motorisations hybrides rechargeables au lancement

Mais la principale nouveauté sur cette 308 se situe au niveau des motorisations. En plus de l'offre essence et diesel, la berline proposera deux motorisations hybrides rechargeables, avec 180 et 225 chevaux de puissance et une autonomie en mode 100% électrique de 60 kilomètres selon la norme WLTP.



La nouvelle 308 disposera d'une version hybride rechargeable avec au choix deux puissances, 180 ou 225 chevaux, et une soixantaine de kilomètres en tout électrique. © Peugeot

De quoi satisfaire les exigences réglementaires de baisse des niveaux d'émissions de CO2, mais aussi de rester dans la course face à ses deux principales concurrentes. La Volkswagen Golf propose en effet une version GTE depuis 2015 et la Renault Mégane est proposée depuis l'été dernier en motorisation E-Tech Plug-In.

La Mégane doit d'ailleurs prochainement passer au 100% électrique, après la présentation du concept eVision en fin d'année dernière. La présentation de la version de série de la prochaine génération est attendue avant la fin de l'année pour un lancement en 2022.



La 308 inaugure aussi une nouvelle déclinaison du "e-cockpit", le poste de conduite de Peugeot. Il dispose de deux écrans: un principal faisant 10 pouces et un autre, sorte de bandeau personnalisable pour installer ses fonctions préférées. © Peugeot

Toujours "made in France"

Dernier point important alors que les syndicats de l'ex-PSA s'inquiètent des conséquences de la fusion avec FCA, actée en début d'année pour former le groupe Stellantis, la 308 restera "made in France". Peugeot a en effet confirmé qu'elle serait produite à Mulhouse (Haut-Rhin), où sont également produits les 508 et DS7 Crossback.



La nouvelle 308 sera lancée au second semestre 2021. © Peugeot

SUR LE MÊME SUJET

Stellantis a tranché, Peugeot ne reviendra pas aux Etats-Unis

1,5 million de 308 avaient été produites sur la précédente génération, selon le site spécialisé autoactu, qui recense 144.000 exemplaires vendus en Europe en 2019, 100.000 l'an dernier. Le lancement de cette nouvelle génération est attendu au cours du deuxième semestre 2021.

Julien Bonnet

Journaliste BFM Auto

Beltoise présente la GT électrique BT01

Julien Beltoise et l'entreprise Beltoise eTechnology ont créé la BT01, une GT électrique destinée à la compétition monotype et aux stages de pilotage.



La GT électrique Made in France est là ! Ce jeudi 18 mars, Julien Beltoise a présenté la toute première création de son entreprise, Beltoise eTechnology : la BT01.

Produite au pôle mécanique de Haute-Saintonge (Charente-Maritime) et conçue par Spark Racing Technology, la voiture se veut une véritable GT

Aux allures oscillant entre une Mitjet et une Aston Martin GT3, elle développe une puissance de 290 kW, l'équivalent 394 chevaux, lui permettant d'avaler le fameux 0 à 100 km/h en 4 secondes pour une vitesse de pointe supérieure à 210 km/h. À la balance elle affiche un poids de 1.200 kilos.

« Nous nous sommes entourés des plus grands spécialistes dans le domaine du Sport Automobile 100% électrique, en l'occurrence la société française Spark Racing Technology qui nous a permis de transformer notre concept et notre cahier des charges en réalité », explique Julien Beltoise au moment d'évoquer la conception du véhicule.



© Beltoise eTechnology

Mais ne vous attendez pas à l'apercevoir sur les routes nationales. La BT01 sera destinée uniquement à l'usage sur circuit. « Aujourd'hui, le prototype est fonctionnel et a déjà pu être testé par Anthony Beltoise, mais il continue son développement. L'objectif est de produire à compter de l'été prochain sept exemplaires qui permettront de commencer dès 2022 des stages de pilotage ».

Ces stages constitueront l'un des usages de l'auto pour des séances de 10 à 12 minutes suivies par des temps de recharge. Le tout sur des journées de 3 heures de roulage.

« Après les premiers pas des sept premiers exemplaires, nous réaliserons une deuxième version qui répondra aux normes de la FIA, nécessaires à l'homologation en compétition », annoncent les créateurs.

En effet, la BT01 sera également destinée à la compétition à partir de 2023, à travers la création de séries monotypes en support des principaux championnats thermiques et électriques en France et à l'International. La voiture pourra rouler dans des courses de 25 minutes.

« La BT01 répond aux besoins actuels de notre sport, a conclu Julien Beltoise. Il nécessite des financements, des sponsors qui aujourd'hui se font de plus en plus rares, la faute en grande partie aux émissions de CO2. Avec une voiture abordable (environ 150 000 euros pour une voiture en version stage pilotage) à zéro émission, nous allons intéresser de nouveau les sponsors et reformer la chaîne économique de notre sport ».

Gonzalo Forbes