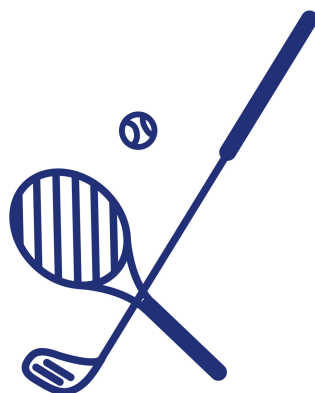


Revue de Presse Made in France

Contact : info@semioconsult.com

ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

Janvier 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

[Portrait] Dilecta Cycles, ou comment faire renaître une marque vélo française

"Dilecta", la préférée, en latin



Par **Jérôme Sorrel**

FABRICANT

Le 27 Janvier 2021

Le saviez-vous ? Il y a un nombre réjouissant de cadres français répartis un peu partout dans l'Hexagone. Des artistes et des artisans qui généralement travaillent l'acier, parfois le titane, de temps en temps le carbone, plus rarement le bois ou le bambou. Rarement ne veut pas dire aucun. L'Hexagone bouillonne !



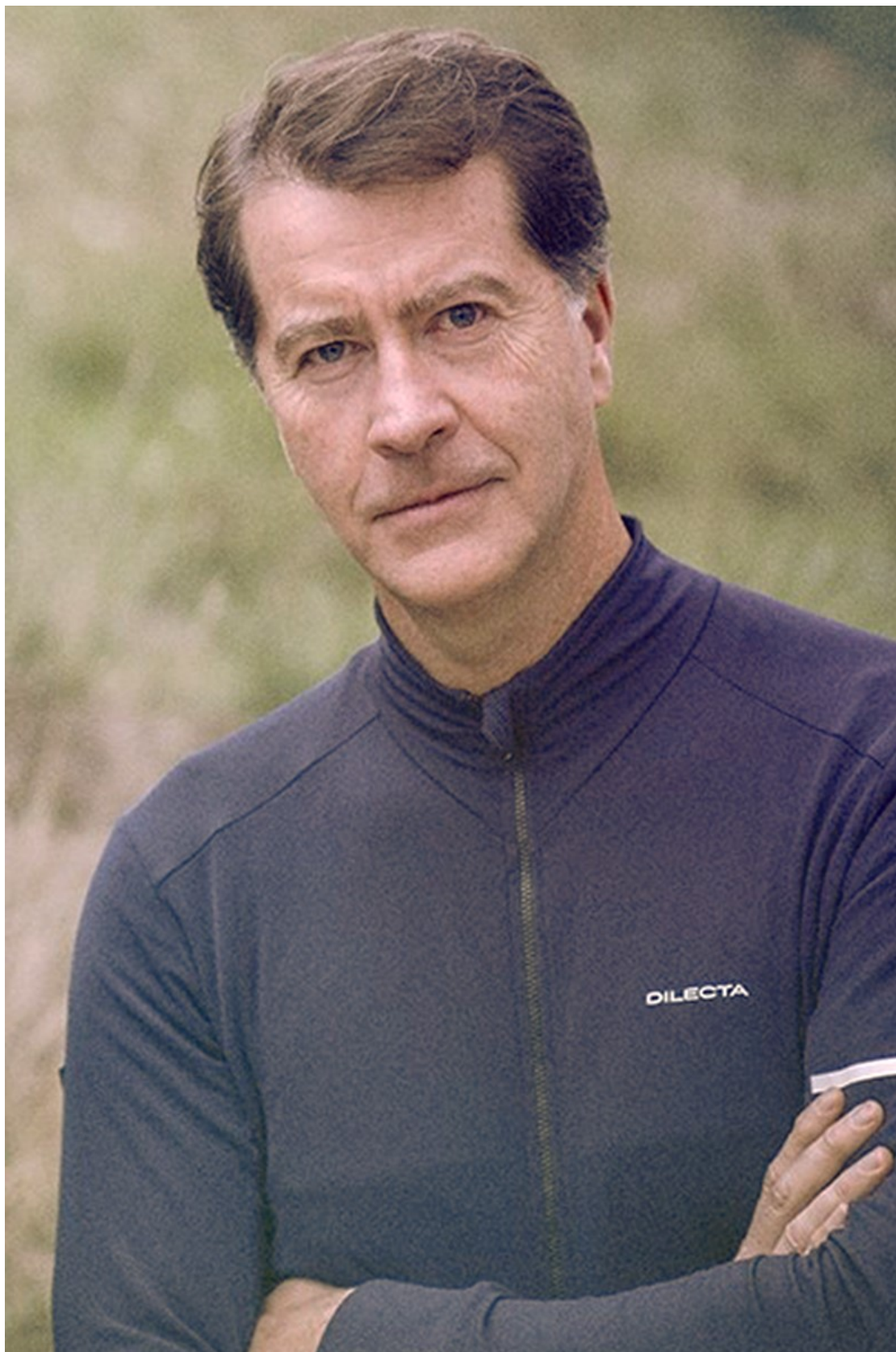
Dilecta, le forçat - modèle gravel - ne se dévoile pas encore.

| Comme une vieille habitude

Hexagone, ça sonne furieusement comme une chanson de Renaud, l'époque pendant laquelle il était bon et inspiré. On vous le glisse là, le morceau. (NDLR: la politique en général, elle nous intéresse surtout quand elle est cyclable. Il n'empêche que ce morceau date de 1975, il semble encore furieusement d'actualité).

Renaud, donc, ne semble pas si fier que cela d'être français. Donnons-lui, ici une bonne raison de changer d'avis, en parlant d'une **marque française**, qui renaît de ses cendres sous l'impulsion d'**Eric Van Haverbeke**. Avant de vous parler des nouveaux vélos **Dilecta**, que nous avons vus, touchés, soupesés (que nous devrions bientôt tester), laissez-nous vous parler un peu de la marque et de son nouveau patron, ils sont intimement liés ("intimement liés", reste une expression. Il y a intime et intime. Là on est plus sur de l'intime, pas de l'intime non plus).

| Une histoire de rencontres



Fringant on vous dit ! Un petit air de Magnum sans la moustache.

Eric (1), la cinquantaine fringante, a passé sa vie sur un vélo, dans le vélo. Par atavisme familial, mais aussi par passion. 25 ans (la moitié de sa vie donc) qu'il bosse dans

l'industrie du bicloune. Son diplôme en poche (DESS Commerce International), il commence sa carrière chez MBK. En 1993, MBK c'est beaucoup de mobylettes et aussi beaucoup de vélos (120,000 vélos produits par an).



MBK Axion Sport. Toujours se méfier d'un objet signé "au design intemporel"

A l'époque, le vélo c'est un peu ringard (Eric n'y est pour rien), l'industrie n'est pas moribonde, mais comme le dit si bien la pub, "la mob, c'est le vélo avec le vent dans le dos". Cela n'empêche pas Eric de participer au lancement de l'un des premiers vélos électriques -produit à une échelle industrielle- le Axion City (épaulé par le Axion sport), vélo designé par Starck (2). Philippe Starck était plus inspiré en 1994 sur ce vélo que quelques décennies plus tard quand il a dessiné le vélo municipal de la ville de Bordeaux (le Pibal), 50% vélo, 50% trottinette, 100% pas solide.

Du vélo aux pneus de vélo

1999, Eric est toujours chez MBK, la marque intègre le giron de Yamaha, Eric participe à l'élaboration du moteur PAS (Power Assist System), il intègre une entreprise dans laquelle les axes de développement sont très insistants sur le scooter, la moto. Le vélo ? Ah oui c'est vrai on fait des vélos aussi (3). Avant de s'ennuyer, il file chez Hutchinson, en tant que directeur Marketing et commercial. Il participe au lancement de la technologie Tubeless, nous étions en 2003. Le buzz est au rendez-vous. Même l'Express se fend d'un papier sur le sujet (4), avec le fameux pneu Python. La fabrication des pneumatiques est à Montargis, du made in France, encore, déjà. En tant que directeur commercial, il côtoie, évidemment les fabricants, il signe des contrats de fournisseur en première monte. Il a parmi ses clients et amis, l'entreprise LOOK.



Tel un serpent.

| Never say Nevers

Look Cycle, ce fleuron de l'industrie du cycle Français. Une entreprise à la notoriété d'une multinationale (Bernard Tapie est passé par là) au chiffre d'affaire d'une belle boîte familiale. Ca fait 7 ou 8 ans qu'Eric œuvre à la destinée d'Hutchinson, il a fait le tour du pneu. Look lui fait de l'œil, il les rejoint en 2009. Il prend la direction Commerciale et marketing de LOOK CYCLE. Il prend aussi la présidence du bureau américain. Il fait le grand écart (Eric est très souple, entres autres qualités) puisqu'il a aussi sous sa coupe le bureau Italien. 10 ans passionnants, selon ses dires, au contact d'experts.

Il vend des vélos audacieux, sportifs, reconnus pour leur excellence dans l'ensemble du milieu (5). Courant 2016, look change de statut. Un fond d'investissement rentre au capital. Eric accompagne la transition pendant 2 ans puis tire sa révérence. Nous passerons presque sous silence son passage d'un an chez Golazo, organisateur d'évènements vélos en Europe (pour faire simple, très simple, Golazo est en Belgique ce que A.S.O. est en France, un organisateur de courses).

| La crise de la cinquantaine ?

Chacun ●e gère bien sa crise comme il le peut. Il n'y a pas de règle.

On s'en fiche de savoir comment on peut mesurer le succès des uns et des autres à 50 ans. 50 ans c'est un passage dans la vie. Eric a décidé d'en profiter pour se poser et chercher la nouvelle aventure professionnelle. Celle après laquelle il roule depuis des années sans s'en rendre compte. Celle qui va lui faire tourner la tête (et les jambes). Eric a l'envie de lancer sa marque de vélos. Il a les réseaux, les compétences, le savoir-faire, l'énergie. Il lui manque la marque. Il a envie de réveiller une belle-endormie. Eric est comme le Prince de Disney dans la belle au bois-Dormant. Un romantique.

Sur le même sujet VALEO, un kit moteur vélo électrique smart conçu en France



Eric porte très bien la cape rouge. La belle endormie consent-elle à la bise?

Eric ne nous le raconte pas ainsi, mais nous nous sentons l'âme d'un Walt, nous tentons de romancer l'histoire :

Nous l'imaginons entrain de trier les affaires de la maison familiale en Provence. Par une belle journée d'automne, les couleurs sont pures et profondes. L'air est frais. Les bûches crépitent au fond de l'âtre. Eric a du temps pour lui, pour enfin se plonger dans les affaires de son père. Il ne l'a jamais oublié, parti rejoindre les Poulidor et autres Anquetil dans l'au-delà, il y a quelques mois. Jean-Pierre a connu une carrière de coureur professionnel honorable, pas flamboyante comme celle d'Eddy Mercx, mais il a roulé pour (et avec) André Darrigade par exemple. Des caisses avec de vieux papiers rapidement feuilletés

sont jetés dans le feu. Un cahier avec la mention "sorties vélo" attire son regard. Il l'ouvre, il découvre la carrière de sportif de son père.

La révélation

Dans ce cahier sont consignées toutes les courses, toutes les sorties effectuées à vélo. Les conditions météo du jour, la distance, le ressenti, le résultat, le podium. Aussi toutes les coupures de la PQR contant ses performances. Souvent, ces articles sont accompagnés de photos, portraits de son père, en tenue de coureur. Il le voit poser sur un beau vélo Dilecta. Et là, le temps se fige, le crépitement du feu se fait oublier, le courant d'air n'est plus, il a sa révélation.



JEAN-PIERRE VANHAVERBEKE

Champion du Groupe Extra-Sportif

PELFORTH - *Sauvage
Lejeune*

*Avant que la loi Evin ne passe par là. Avant
que papa ne roule en Dilecta.*



Corima MCC DX : l'essai !

par Alexandre Lombardo | Jan 11, 2021 | Top Wheel

Avec la sortie de la MCC DX, Corima a remis au goût du jour le concept de la roue carbone à l'heure où le freinage disque est appelé à régner en maître sur nos (futurs) vélos. Une roue résolument haut de gamme qui promet des performances très élevées. Mais justement, n'en fait-elle pas trop ?





La roue trop ultime ?

Personnellement j'ai adoré les Corima 32mm MCC première version. Des roues qui, il y a 10 ans, dépoussiéraient une offre de roues ultra haut de gamme dominée par les Lightweight, Bora et autres Zipp. Depuis le freinage disque est arrivé, le Tubeless va prendre la place du boyau (le pneu reste encore plébiscité) et l'offre en très haut de gamme chez Corima avait disparu des écrans et des pelotons.

Pour rappel, Corima fabrique toutes ses roues en France et reste à ce jour le seul constructeur de jante carbone dans notre pays. On peut rajouter à cela avec la gamme MCC, que Corima est le seul constructeur à fabriquer des roues 100% carbone

en France. Quand on sait que l'immense majorité des jantes sont aujourd'hui fabriquées en Asie (ce qui n'est pas un signe de mauvaise qualité, bien au contraire), on ne peut que remercier Corima de continuer à œuvrer pour le *made in France*.



Une jante carbone toujours construite sur une structure interne en mousse

Corima ne change pas une formule qui gagne et satisfait depuis longtemps. Ainsi la construction des jantes MCC DX est quasiment identique à celle des jantes classiques à la différence que les MCC DX bénéficient d'une nouvelle technologie baptisée Torsion Box. Ce système permet d'alléger la jante sans altérer la rigidité et de mieux filtrer les vibrations de la chaussée en autorisant une légère flexion de la jante. Pour se conformer à la

mode actuelle, la largeur externe passe à 26 mm, idéale pour monter des boyaux de 25mm ou plus.



Un rayonnage 100% carbone

C'est bien là le concept MCC. Des rayons 100% carbone qui offrent une rigidité maximale tant en traction qu'en compression. Comprenez que la roue ne se déforme quasiment pas. C'est ce qui, couplé à l'âme en mousse de la jante, confère une rigidité exceptionnelle aux roues MCC. Corima est allé encore plus loin avec les MCC DX en développant le D2T sur le moyeu arrière qui permet de distribuer plus efficacement le couple de pédalage et le couple de freinage qui sont contraires. Ce système consiste en un couplage des rayons par deux, formant littéralement un Y au niveau de la jonction avec le moyeu. Des rayons dont la forme a évolué par rapport à la précédente génération, pour gagner 9% d'aéro sur la roue

avant et 18% sur la roue arrière. C'est surtout la sensibilité au vent latéral qui devrait diminuer, c'était là le gros point faible des MCC.





Sur la route

J'ai choisi pour l'essai de ces roues une machine que je connais bien : le Canyon Ultimate CF SLX Disc. Un vélo qui brille par son rendement, sa facilité d'usage et sa légèreté. Bref, le parfait vélo haut de gamme sur lequel on imagine monter ces roues. Et dès les premiers mètres je suis dans le bain. Si les excellents boyaux Hutchinson (des Veloflex en réalité) me donnent la sensation que j'avance sans difficulté, il faut que je m'emploie pour relancer le vélo. La rigidité verticale est telle que le confort a régressé par rapport aux DT Swiss à pneus qui équipent mon vélo d'ordinaire. Il faudra abaisser la pression pour récupérer un peu de filtration, mais en perdant la sensation de « répondant ». Sur le plat l'aérodynamisme a bien progressé et c'est nettement perceptible. Une fois lancé à vive allure, on ne ressent plus ce sentiment de frein comme auparavant (ce qui cantonnait les anciennes MCC à la montagne). Oui, ces MCC DX



se révèlent sur le plat, particulièrement à haute vitesse !

C'est dans les côtes que j'ai été quelque peu déçu. Je ne retrouve pas la facilité des anciennes MCC qui virevoltaient et transformaient mon vélo en jouet. La rigidité est telle que je dois appuyer plus que de raison dans les relances, surtout quand le pourcentage de la pente est élevé (c'est pourtant sur ce terrain que j'attendais le plus de ces roues). Au train sur un asphalte en parfait état et se reposant sur la rigidité verticale et la capacité de la roue arrière à tracter, l'efficacité est réelle mais s'il s'agit de répondre ou de lancer une attaque, le ressenti est tout autre. D'autant plus décevant que Corima annonce ces MCC DX comme les roues ultimes pour grimper !

Pour avoir le cœur net sur ce ressenti, je monte les Corima sur le Factor O2 VAM, lui-aussi très performant et d'une facilité d'usage déconcertante. La sensation est identique, les roues sont dures à emmener et dures à relancer. Je ne sens pas leur (relative) légèreté et plus j'utilise un grand développement, plus cette sensation transparait. La solution est de pédaler avec une grosse cadence de pédalage tout en restant assis sur la selle, à la manière de Chris Froome. Si vous pédalez comme Marco Pantani ou Alberto Contador, oubliez...

Un gros point positif : la sensibilité par vent latéral a énormément diminué. J'ai pu effectuer une descente du Mont Ventoux sans percevoir la moindre gêne dans mes trajectoires.

Si côté ligne les MCC DX me plaisent énormément, côté rendement en revanche je ne suis pas vraiment convaincu...

Des roues de pros...

...Que les pros n'utilisent pas ! Et à l'usage je comprends rapidement pourquoi. Très rigides, ces Corima ont en plus perdu leur avantage premier qui était leur faible masse. Avec presque 1400 grammes à boyaux on se demande l'intérêt d'opter pour des roues 100% carbone qui sont 50% plus chères que leur homologue à rayons inox qui affichent seulement une centaine de grammes supplémentaires. Le rendement est là mais au prix de gros efforts, tandis que le confort régresse sensiblement. À moins d'être très lourd, vous buterez contre cette phénoménale rigidité, ce qui vous obligera à rouler vite et donc à puiser dans votre réserve d'énergie. Vous avez dit contre-productif ?

Poids : 1340 grammes

Hauteur Jante : 47 mm

Largeur jante : Externe 26 mm

Moyeux : Carbone, roulements acier (céramique en option à 150 euros)

Rayons : 12 rayons en carbone, à l'avant et à l'arrière

Tarif : 3299 euros la paire

← Élections à la FFC : Guimard vs Callot

Lazer dévoile son nouveau casque Sphe 

À lire

Annecy : TSL profite à fond de l'engouement pour les raquettes à neige

MIS EN LIGNE LE 6/01/2021 À 17:35 PAR [MAXIME PETIT](#)

Le leader mondial du secteur, basé au parc des Glaisins, observe une avalanche de commandes depuis mi-novembre. La demande est telle que le fabricant a plusieurs dizaines de milliers de paires en retard.



Philippe Gallay peut avoir le sourire. TSL prévoit de vendre 25 % de paires en plus cette année du fait de l'engouement pour les raquettes à neige au niveau mondial. Elles sont fabriquées à son siège des Glaisins.

'est le symbole de l'engouement pour la raquette à neige cet hiver.

C L'ancilevien **TSL**, créé en 1981, connaît une saison folle avec une explosion de ses commandes depuis novembre dernier. « *Il y a le retour à la nature, c'est le phénomène de fond. Ensuite, il y a un phénomène Covid, c'est la distanciation sociale, les remontées mécaniques fermées, analyse le patron de l'entreprise, Philippe Gallay. Les gens veulent aller à la montagne et ne pas s'ennuyer, profiter de la neige. »*

Économie

Oise : les ventes de tables de ping-pong Cornilleau s'envolent avec les confinements

L'entreprise de tables de ping-pong Cornilleau, installée à Bonneuil-les-Eaux, au nord de l'Oise, a réalisé une très bonne année 2020. Grâce entre autres aux deux confinements.



L'entreprise picarde de tables de ping-pong Cornilleau enregistré une hausse des ventes de 20 % en 2020. (©Co)

Par **Nicolas Aubouin**

Publié le 19 Jan 21 à 20:24

Des tables picardes qui se vendent dans 85 pays du monde. Implantée à **Bonneuil-les-Eaux**, l'entreprise **Cornilleau** est spécialisée dans l'équipement de **tennis de table**. En compétition et en loisirs. En 2020, elle enregistre 20 % de ventes en plus grâce, notamment, aux confinements en France et à l'étranger.

À lire aussi

Compiègne : des syndicats appellent les employés de Sanofi à la grève ce mardi

Fermée début mars, l'entreprise a rouvert au bout de deux semaines de **confinement**. Et pas qu'à moitié. « Pour la première fois de notre histoire, nous avons travaillé en 3-8 et les salariés ont badgé jour, nuit, week-ends et jours fériés », témoigne François Robert, directeur commercial de [Cornilleau](#).

Les stocks ont fondu

Si les employés sont autant sollicités, c'est parce que **les ventes s'envolent** alors que les Français sont coincés chez eux. Au point de dépasser le rythme de production. « Les contraintes sanitaires ont réduit nos capacités de production mais tout ce que nous avons produit a été vendu ! Pour honorer la hausse des commandes, nous avons dû rapidement réduire nos stocks à zéro », indique François Robert.

À lire aussi

Oise : un traîneau à Grémévillers et de l'entraide sur la route, une journée sous la neige

Une situation plutôt réjouissante pour l'entreprise qui bénéficie aussi de l'engouement pour le **made in France**. « Aujourd'hui, nous travaillons quasiment en flux tendu. Mais, pour un industriel ce sont de bons problèmes », sourit le directeur commercial.

Des ventes à travers le monde

Si la construction des tables a été préservée sur le site historique de Cornilleau, à Bonneuil-les-Eaux, son savoir-faire s'exporte. En effet, le résultat de ces bonnes ventes ne tient pas seulement du marché français.

À lire aussi

Château de Pierrefonds : une enveloppe de deux millions d'euros pour se refaire une beauté

« Ce phénomène est devenu mondial puisque, au rythme des confinements, les commandes ont afflué des 85 pays où nous exportons », annonce François Robert qui félicite le choix de l'entreprise d'avoir toujours privilégié le local.

Pays de Morlaix. Une centaine de vélos électriques à louer pour se remettre en selle

Morlaix communauté (Finistère) vient de lancer son nouveau service de location vélo longue durée. Elle vient d'acquérir une centaine de deux-roues électriques qui seront à louer pendant six ou douze mois. L'idée est de donner envie aux habitants du territoire de se remettre en selle, pour une mobilité verte et accessible.



Roger Héré, vice-président de Morlaix communauté en charge des mobilités, François Hamon, vice-président en charge de la transition écologique, et Jean-Paul

Vermot, président. | OUEST-FRANCE

Ouest-France Gaëlle COLIN.

Publié le 15/01/2021 à 18h00

Abonnez-vous

Ce tout nouveau service répond au doux nom de Vélinéo. Morlaix communauté, dans le Finistère, lance son service de location vélo électrique longue durée, dont la plateforme virtuelle sera ouverte ce lundi 18 janvier 2021, à 9 h.

Qui peut louer ces vélos électriques ?

Tous les habitants majeurs de Morlaix communauté. Il faut d'abord s'inscrire sur la plateforme www.velineo.fr, pour y rentrer son adresse. « **Puis, on enverra un courriel indiquant la disponibilité du vélo, à venir récupérer au dépôt de Kéolis, au 7, rue Antoine-Lavoisier à Saint-Martin-des-Champs** », complète David Kernevez, directeur de Kéolis. Il sera possible de louer un vélo pour six mois (renouvelables une fois) ou douze mois au maximum.

Pourquoi on ne peut pas les louer à la journée ?

Parce que le territoire n'a pas la taille ni la densité de population suffisante pour envisager un système de libre-service.

Combien seront disponibles ?

Cent. Mais si la demande est forte, Morlaix communauté est prête à « **en commander cinquante supplémentaires** », rassure Jean-Paul Vermot, président de l'intercommunalité.

Combien cela va coûter ?

Pour six mois, 108 €. Pour un an, 200 €. Des tarifs divisés par 25 % pour les abonnés Linéotim (85 € ou 156 €), et de moitié si le quotient familial est inférieur à 605 € (54 € ou 100 €).

Pour ce prix, l'utilisateur aura un vélo fabriqué en France de marque EXS, qui coûte 1 600 €. Une caution de 800 € sera

demandée si le paiement se fait autrement que par carte – l’empreinte de cette dernière suffit sinon.

Durant la période de location, l’entretien et les réparations des vélos de 21 kg restent à la charge des locataires. S’il y a une panne ou un problème, ils doivent se rendre à Mor’les cycles, partenaire de l’opération, qui s’occupera des réparations.

Comment ça se passe ensuite ?

Un état des lieux du vélo est effectué à Kéolis, quand l’équipement est tout juste loué. Une fois le contrat terminé, le locataire rapporte le vélo à Mor’les cycles, où un nouvel état des lieux est effectué.

Côté technique, les engins font 28 pouces, disposent de quatre niveaux d’assistance électrique, d’un braquet à vitesse et d’un panier. « **Leur autonomie est de 60 km et il faut quatre à cinq heures pour recharger leur batterie** », complète Steven Uguen, patron de Mor’les cycles.

Contact et renseignements : tél. 02 98 88 82 82.

Portraits des hommes derrière Origine Cycles

Par [Guillaume ROBERT](#) le mercredi 6 janvier 2021 - [Reportage](#) - Cet article a été lu 8891 fois. Commentaires : 19 .



Bien souvent, on ne connaît pas les personnes qui sont au cœur d'une marque de vélo. Il en est de même pour Origine Cycles. Certains auront aperçus 3 voire 4 personnes sur des salons comme Velofollies ou le Roc d'Azur, d'autres auront eu la possibilité de se rendre au sein de l'entreprise à Somain.

Mais la plupart des hommes qui font que les vélos Origine arrivent chez vous vous sont inconnus. Et plutôt que de parler des créateurs de l'entreprise, j'ai voulu donner un coup de projecteur à ces salariés, qui au fil des jours, pensent les futurs modèles, approvisionnent les pièces, peignent, montent et s'occupent de la logistique des vélos.

Les hommes de l'ombre, que vous ne voyez jamais sur les salons, mais qui pourtant, font tourner à plein régime l'entreprise.

Pierre, ingénieur en conception mécanique

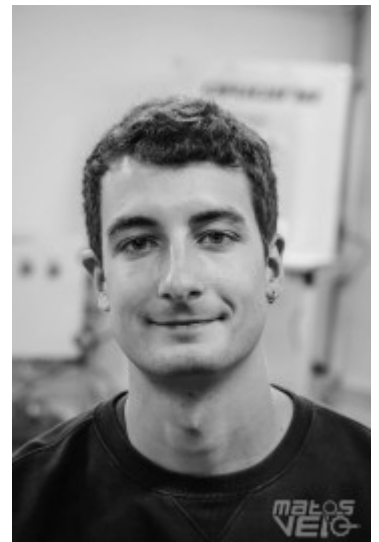
Je suis ingénieur en conception mécanique, diplômé de l'école d'ingénieur de Clermont Ferrand, l'IFMA (Institut français de mécanique avancée). J'ai intégré Origine depuis deux ans.

Chez Origine, je m'occupe du développement des nouveaux cadres principalement. Je travaille en collaboration avec Alexandre le designer pour tout ce qui est spécifications du cadre, encombrement des divers composants et périphériques, ...

Nous discutons souvent car il s'agit parfois de faire des compromis entre ce que lui veut conserver en termes de style, design, et ce qu'il est possible de faire à cause de l'encombrement de certains périphériques (double plateau, capteur de puissance, ...).

Une fois le design terminé, je m'occupe de dessiner toutes les pièces de routing, pattes de dérailleurs, et toutes les pièces mécaniques.

Je suis en relation avec nos sous-traitants pour la fabrication des cadres qui vérifient la possibilité technique de réaliser telle ou telle forme par exemple. Comme je suis en relation avec nos sous-traitants, je m'occupe aussi du contrôle qualité lorsque nous décelons des problèmes.





Une fois la forme déterminée, on travaille sur le drapage en leur donnant toutes les données au niveau des épaisseurs et orientations en fonction de ce que l'on recherche.

Je suis beaucoup en relation avec Gérard, le responsable de production, et la partie "montage" des vélos, ce qui permet de trouver aussi des solutions à la conception permettant aux techniciens d'avoir plus de facilités pour le montage des vélos. Il leur arrive de me remonter des infos sur un prototype en me disant que tel point pourrait être amélioré ou tel point est clairement problématique.

Je ne passe pas ma journée devant l'ordinateur puisque nous montons aussi les prototypes et nous réalisons les tests d'endurance et de résistance de nos produits.



Gérald, dirige le pôle production



Je suis arrivé en avril 2015 chez Origine, j'ai été le premier salarié de l'entreprise, je suis donc un peu le couteau suisse puisque j'ai participé à la création de tous les postes liés à la production. Auparavant, j'ai été électricien à mon compte. J'ai un Bac Pro cuisinier, ce qui me sert aujourd'hui au niveau management, puisque j'ai appris à ordonner, coordonner et diriger une brigade.

Dans ma "carrière" cycliste, j'ai aussi occupé tous les échelons, d'équipier à capitaine de route, ce qui m'a permis de travailler la cohésion de groupe et que j'utilise toujours aujourd'hui chez Origine.

Au début, nous sous-traitons la peinture et j'allais moi-même porter les cadres chez le carrossier avec ma voiture. Cela n'a pas duré puisque dès 2016, la direction nous a acheté une cabine de peinture. Mais il a donc fallu apprendre à peindre suite à une petite formation. L'avantage, c'est que je pense que l'on a dès le début rencontré tous les problèmes auxquels on pouvait être confrontés, donc, quand on forme une personne aujourd'hui, on peut attirer son attention sur tous ces points.



J'ai donc occupé tous les postes dans l'entreprise : préparation des cadres, ponçage, peinture, pose des transferts, montage et expédition. Aujourd'hui, je m'occupe de 16 personnes au niveau du pôle production, mais nous seront bientôt plus puisque nos commandes ne cessent d'augmenter, il va donc falloir que je réorganise toute la production, mais tout en conservant le contact avec le salarié.

C'est un point très important que je veux absolument conserver, le côté humain, le bien être du salarié est très important. On passe quasiment plus de temps au travail que chez soi en famille, je veux donc que mes équipes soient heureuses de venir au travail.



Yann, administratif, suivi client et SAV

Côté vélo, je suis un grand passionné, sans grand niveau mais toujours pratiquant, surtout côté VTT avec des épreuves endurance de 3 heures et plus. J'ai connu Rémi (un des fondateurs d'Origine) chez Decathlon où nous travaillions ensemble à l'atelier vélo, c'était il y a 12 ans.

Je suis arrivé en juillet 2019 chez Origine. J'étais à un bon poste dans la distribution d'électricité, mais passionné de vélo, j'ai répondu à une annonce de l'entreprise. Dans un premier temps, j'ai été missionné sur les rendez-vous en usine avec les clients, puis j'ai évolué sur le suivi client et SAV.

Comme beaucoup ici, je suis polyvalent. Ici, nous sommes en copie de tous les mails et sommes ainsi au courant de tout ce qui se passe, aussi bien au niveau commercial que développement des nouvelles gammes de vélos par exemple.

Je fais aussi beaucoup de remises en mains-propres des vélos aux clients qui viennent du coin bien sûr, mais aussi de Belgique et de partout en France.

Pour le SAV et suivi client, je m'occupe de renseigner les clients qui ont des demandes dans le cadre d'un futur achat, mais aussi de les tenir au courant des délais de livraison et j'assure le SAV quand ces derniers ont des questions techniques ou un problème matériel, dans ce dernier cas, je m'occupe de la procédure SAV. Il faut dans ce cas gérer le rapatriement du composant incriminé voire du vélo.

Face au développement de l'entreprise, j'ai été rejoint par Victor Lucas et Clément pour continuer notre développement tout en assurant toujours le même niveau de satisfaction clients. C'est un gros challenge, car nous sommes en plein développement et nous devons sans cesse nous réorganiser et nous remettre en question pour conserver nos valeurs (suivi et contact client), notre ADN.

Désormais, nous vendons plus de 15 vélos par jour, il faut donc arriver à suivre la cadence. On sent vraiment que depuis quelques mois, il y a un gros essor de la marque et cela devrait continuer avec les nouveautés qui arrivent.





Loïc, passe partout à la production



Je suis arrivé chez Origine en décembre 2018. Je ne viens pas du tout du monde du vélo, j'ai fait un BTS en mécanique automobile, j'ai beaucoup travaillé dans ce milieu et j'ai été à mon compte où j'étais revendeur de pièces détachés mais ça n'a pas marché comme je l'espérais.

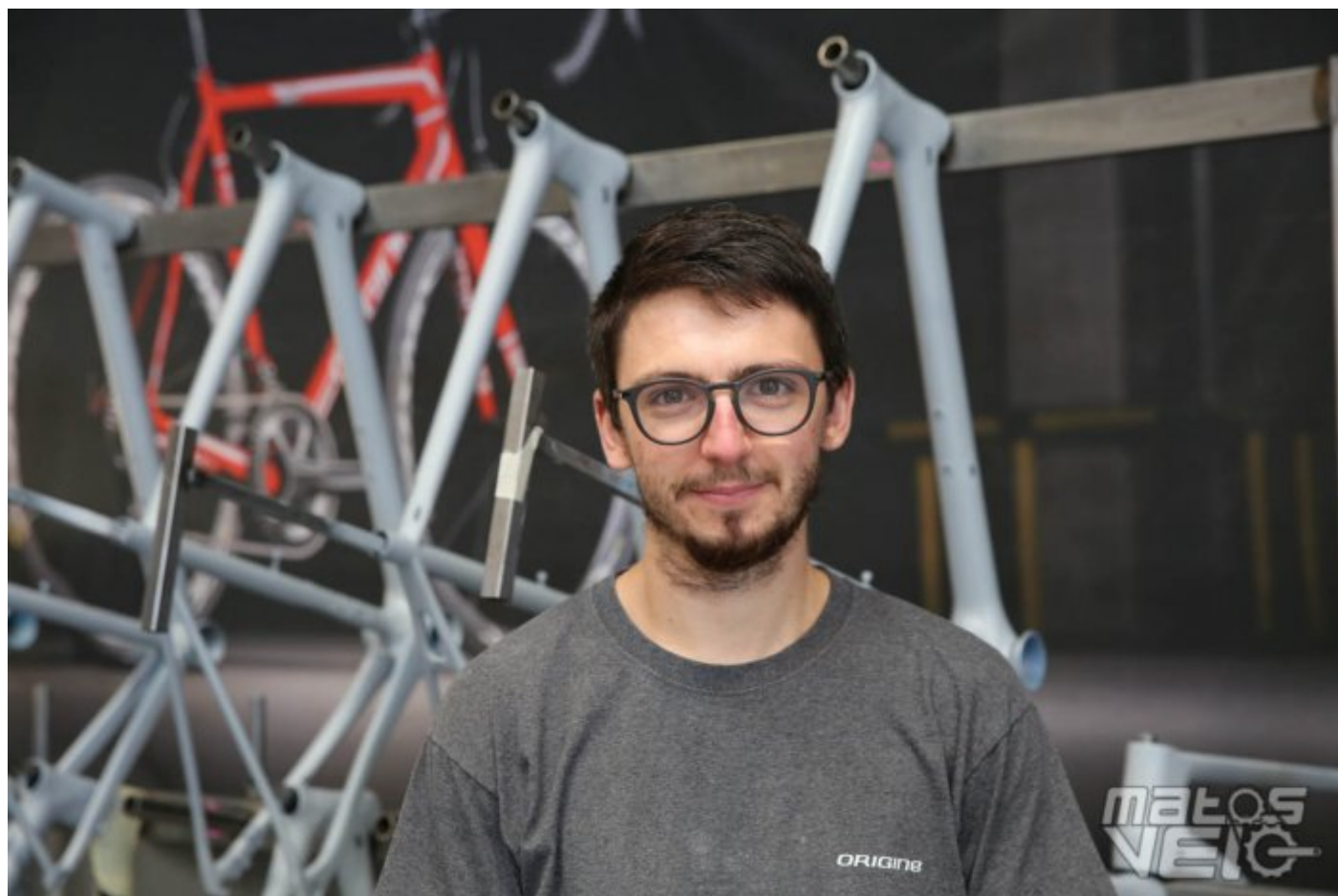
J'ai vu une annonce comme quoi Origine recrutait et comme je suis aussi passionné de vélo, je me suis présenté et j'ai été embauché suite à deux entretiens.

J'ai d'abord été embauché via deux CDD qui ont été transformés en CDI, ce qui me permet enfin d'avoir de la stabilité et de pouvoir faire des projets. Je suis passé par tous les postes, même la logistique puisqu'à mon arrivée nous étions beaucoup moins nombreux.

Je suis aussi passé par le montage, mais aujourd'hui, je suis au niveau carrosserie, je m'occupe donc du déglacage des cadres, du contrôle qualité, avant et après l'apprêt, masquages et démasquages.



Comme nous recrutons beaucoup, je m'occupe aussi de former les nouveaux arrivants en leur transmettant notre savoir-faire.



Kévin Lalouette, peinture

Je suis ancien cycliste professionnel au sein de l'équipe continentale française Roubaix Lille Métropole entre 2011 et 2013 puis en DN1 jusque 2018. Jusqu'en 2018 donc, je n'ai été que cycliste, j'ai vécu 100% vélo.

Cela fait un an et demi que je travaille chez Origine, j'y suis arrivé par hasard, j'ai entendu dire que la marque recrutait des passionnés de vélo et d'anciens coureurs, j'ai donc postulé. Gérald m'a recruté rapidement. J'ai commencé comme tout le monde à tous les postes, ponçage, expédition, pose de transferts, montage, jusqu'à la peinture aujourd'hui.

Je n'ai aucune formation en peinture, j'ai appris sur le tas avec Romuald et Gérald. Au bout de 15 jours, j'étais totalement autonome. Aujourd'hui, j'arrive à faire jusqu'à 50 cadres dans la journée, en fonction de la complexité des coloris.

C'est toujours gratifiant de peindre le cadre d'un client. Je fais toujours comme si c'était pour mon propre vélo, je veux toujours un vernis super tendu, sans aucun défaut.

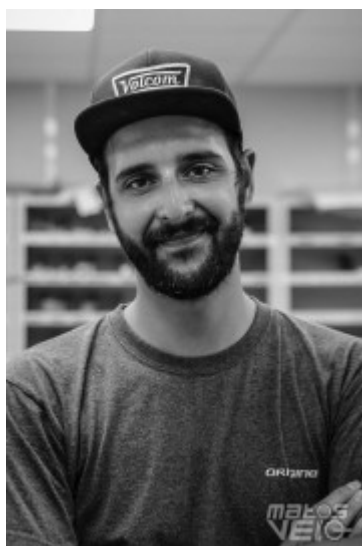




Aujourd'hui, je n'ai plus trop le temps de rouler comme avant, j'ai deux filles, alors je fais de la course à pied et quelques marathons.



Romuald, pôle production



Je suis arrivé dès les débuts d'Origine, peu après Gérald. Avant, je bossais dans la sécurité et j'ai bossé pour Origine en sous-traitance avant d'être embauché par l'entreprise.

Je suis passionné de vélo, j'ai fait beaucoup de BMX jusqu'à l'âge de 22 ans où j'ai failli me casser une cheville en pratiquant alors que j'avais mon premier emploi. J'ai donc décidé d'arrêter le BMX car nous sommes en plus dans une région où il est difficile de trouver du travail. Aujourd'hui, je fais un peu de VTT.

Je seconde Gérald au niveau de la production et je suis chargé de le remplacer quand il est en congés. Sinon, mon domaine, c'est tout ce qui se passe avant le montage. Préparation des cadres, contrôles qualités, mise en peinture, jusqu'à la pose des transferts.

Il faut que dès que le cadre sort pour partir au montage, on sache que tout soit parfait, que les techniciens n'aient aucune question à se poser sur la qualité.

Je forme désormais beaucoup de monde vu que l'entreprise grossit très vite. Le plus compliqué reste la pose des transferts qui est une opération très minutieuse qui demande de l'expérience et du doigté.



Je vois très vite ceux qui vont passer seulement 10mn à la pose des transferts car ils auront les bons gestes et ceux qui vont mettre bien plus longtemps. Parfois, ça met plus de temps chez certaines personnes. Pour la décoration la plus facile, on met environ 8mn par cadre + fourche, la plus compliquée approche 20mn.

On essaie de gagner du temps en améliorant les process avec diverses pistes pour tenter de passer au maximum 15mn sur la décoration la plus compliquée.

Je bosse aussi avec les gars du bureau d'étude et le fabricant de nos peintures pour tenter de supprimer les opérations de ponçage et déglacage qui sont des tâches qui prennent énormément de temps pour arriver à une super qualité de peinture. C'est un travail qui ne se voit pas quand c'est bien fait, mais qui fait toute la différence.





Maxime, logistique

Je travaille depuis 4 ans chez Origine. Après mes études, j'ai travaillé dans plusieurs magasins de vélo tout en faisant de la compétition en parallèle. Je suis donc un véritable passionné de la Petite Reine.

J'ai commencé comme tout le monde en préparation à la production, avec le ponçage, les transferts, montage des vélos et peinture. Depuis un an, je suis à la logistique.

La logistique comprend les commandes des cadres, roues et tous les composants nécessaires aux montages des vélos, commandes de peintures, relations avec les fournisseurs et on s'occupe aussi de l'approvisionnement de la production.

La production n'a pas à s'occuper de chercher tel composant ou telle pièce pour le montage, nous préparons tout en amont pour qu'ils aient tout sur un chariot. Pour chaque vélo, nous mettons sur le chariot tous les composants nécessaires au montage, dans les bonnes dimensions et bons coloris.

On s'occupe de l'expédition des vélos ensuite, mais aussi des pièces quand les clients commandent sur notre site des pièces détachées.





Vélo électrique Angell : "on a atteint en 3 mois le volume que l'on souhaitait faire en un an"

Par [Fabien Pionneau](#) ( @FabienPionneau)

Publié le 10/01/21 à 14h00

COMMENTER (9)

Partager :



10 **Après avoir fait beaucoup parler de lui au moment de son annonce en novembre 2019, le vélo électrique Angell a vécu un lancement mouvementé. Nous avons pu nous entretenir avec son cofondateur Jules Trecco pour en savoir plus...**



Angell, c'est le dernier projet de Marc Simoncini (créateur de Meetic) et Jules Trecco. Il s'agit d'un vélo à assistance électrique design, léger, urbain et connecté, qui vient chasser sur les terres des Cowboy et autres VanMoof. Présenté en novembre 2019 et initialement attendu pour la fin du printemps 2020, Angell a immédiatement séduit et rencontré un succès plus important qu'espéré, obligeant ses créateurs à revoir leurs plans et à décaler les livraisons. À tel point que l'on commençait à se demander si les premiers clients maintiendraient leurs précommandes et si l'on finirait par voir le vélo rouler dans nos rues. Des craintes rapidement levées par Jules Trecco, qui nous a expliqué comment se sont passés ces premiers mois quelque peu agités.

ARTICLE RECOMMANDÉ : **Angell, le vélo électrique du créateur de Meetic qui veut “*changer la ville*”, est en précommande chez la Fnac**

***Les Numériques* : Comment a démarré l'histoire d'Angell ?**



© Jules Trecco

Jules Trecco : Marc et moi, on se connaît depuis 10 ans. On a développé ensemble un vélo de course très haut de gamme sur mesure qui s'appelle Heroïn Bike. Concernés par les problématiques citadines de mobilité et d'écologie, nous souhaitons développer un produit innovant autour de la mobilité urbaine. On s'est rapidement tourné vers le vélo électrique en propriété individuelle, avec en tête un nombre d'attraits, de connectivités et de sécurités qui permettraient de démocratiser son usage. On a initialisé le sujet en décembre 2017 et recruté un directeur des technologies spécialiste des *soft*sembarqués. Notre point d'accroche était de se dire qu'aujourd'hui, il y a déjà 15 000 possibilités qui existent en termes de produits. Nous, ce qu'on veut, c'est faire un produit connecté qui soit entièrement autonome, avec son propre système d'exploitation et son propre algorithme d'assistance électrique pour pouvoir maîtriser toutes les parties du vélo et le faire évoluer en permanence.

Après 2 ans de R&D, nous avons réalisé une *keynote* le 19/11/2019 pour annoncer le lancement d'Angell, notre premier vélo à assistance électrique, avec la vocation d'avoir toutes les fonctionnalités que l'on peut retrouver aujourd'hui dans les automobiles ou sur certaines motos en termes de sécurité (alerte de chute, alarme, détection de mouvements, GPS...), le tout dans un cadre le plus fin et le plus léger possible. C'est pourquoi par ailleurs nous avons travaillé sur le concept avec le designer Ora-ïto, afin de designer un cadre avec des formes très épurées.

On est arrivé en février en ayant déjà atteint en 3 mois le volume que l'on souhaitait faire en un an.

Jules Trecco

On se lance donc en novembre 2019 avec une ambition qui est de vendre 1500 vélos la première année, 3000 l'année suivante et 6000 en année 3. C'est en tout cas ce qu'on se disait la veille de la keynote. Le jour J, avec l'entrain des différentes cibles et audiences, ce n'était déjà plus pareil. Se sont ajoutés la crise des retraites, les gilets jaunes et les grèves des transports qui en ont découlé, puis enfin l'épidémie de Covid, ce qui a créé une immense caisse de résonance. Ce qui fait qu'on est arrivé en février en ayant déjà atteint le volume que l'on souhaitait faire en un an, avec un outil industriel que nous avons dimensionné pour produire 2000 à 3000 vélos maximum la première année. Trop petit donc pour répondre à une telle demande. Avec en

plus une problématique de stock de produits, puisqu'on avait commandé de quoi faire 2500 vélos et non 10000.

Par qui aviez-vous prévu de faire fabriquer vos vélos initialement ?

Nous avons préparé un entrepôt et l'outillage en vue de les fabriquer par nos propres moyens. Notre cadre restait quoiqu'il arrive fabriqué en France. Sa particularité, c'est qu'il s'agit d'un cadre collé et non soudé. C'est un assemblage de tubes en aluminium extrudé. Toutes les autres pièces telles la colonne de direction, le boîtier de pédalier, le dock de la batterie, les pattes arrière sont des pièces en aluminium coulées en fonderie (dans le sud-est de la France, à Vitrolles) puis envoyées chez un usineur pour la finition avant d'arriver jusqu'à notre usine. Nous avons ensuite prévu de coller les pièces grâce à un marbre, avant de les peindre, toujours en France. Notre *process* est entièrement français, on ne commande pas de cadre qui nous arrive tout fait.

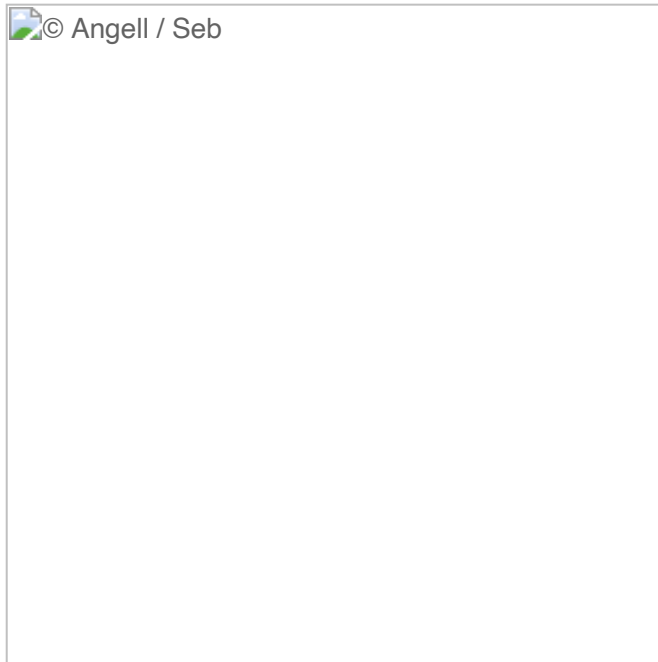
La cadence est ensuite passée progressivement de 20 vélos par semaine à plus de 80 par jour.

C'est finalement la marque Seb que vous avez choisie pour assembler votre vélo. Pourquoi ce choix ?

Dans ce contexte, Seb est un assembleur. Nous avons beau avoir les bons partenaires pour la fabrication, ce n'est pas la même chose d'assembler 2500 ou 10000 vélos. Nous nous sommes rendu compte que Seb avait déjà de nombreuses usines, ce qui nous permettait de passer d'une optique de fabrication en pré-série à pratiquement une production de masse. Le partenariat s'est donc fait de manière assez naturelle pour que l'on transfère tout notre outil de production et notre savoir-faire de création de vélos chez Seb pour pouvoir assembler chez eux.

Pendant ce temps, les ventes ont continué à progresser jusqu'à atteindre plus de 3600 précommandes vers l'été. Période qui correspondait à celle que nous avions fixée suite au décalage pour raison de Covid, pour livrer les premiers Angell en fin d'été. Nous avons hélas eu d'autres soucis relatifs à l'arrivée de certaines pièces en provenance d'Asie. Ce n'était même pas un problème de pénurie de pièces, mais de transport. Le secteur du fret étant très tendu, nous nous sommes retrouvés bloqués sur des composants stratégiques, nous empêchant de livrer les premiers vélos fin juillet. Nous avons finalement commencé les livraisons à partir de fin août 2020. La cadence est ensuite passée progressivement de 20 vélos par semaine à plus de 80 par jour.[/itw]

ARTICLE RECOMMANDÉ : Angell, le vélo électrique français sera fabriqué en France par le groupe Seb.



© Angell / Seb

Quel impact ce retard a-t-il eu sur les commandes du vélo ? Quels enseignements avez-vous pu tirer du lancement d'un tel produit ?

Nous avons eu plus de 1000 annulations de précommandes (30 %) à cause du délai de livraison rallongé.

Ce que nous avons appris par ailleurs, c'est que sur un produit innovant, connecté, mais également mécanique, il y a une nécessité d'assistance très forte. On a beau avoir énormément d'alternatives dans l'univers du cycle, comme Cyclofix, comme les ateliers Decathlon ou équivalents, il y a un besoin véritable de gérer l'assistance, l'entretien et la maintenance de son parc de vélos, même si ce n'est pas du *free floating*, mais de la propriété individuelle. C'est pourquoi dès la fin septembre, nous avons décidé d'internaliser ce service et de réaliser l'assistance et la maintenance de tous nos vélos. Aujourd'hui,

on gère donc à 100 % la maintenance et l'entretien.

Comment procédez-vous ? Envoyez-vous des transporteurs pour récupérer les vélos au domicile des clients ?

Cela dépend de la localisation. Sur l'Île-de-France, nous avons un atelier dédié. Après un diagnostic à distance en moins de 24h, on récupère le vélo chez le client pour le gérer en atelier, avec une promesse qui est qu'entre la demande d'assistance et sa résolution, on n'excède pas 6 jours. L'Île-de-France est un cas à part, car elle représente 51 % de notre flotte de vélos et nous avons donc plus intérêt à récupérer les vélos pour les réparer en atelier.

En province, nos dépanneurs se déplacent au domicile ou sur le lieu de travail du client, après le diagnostic à distance. La réparation par nos "*guardians*" peut se faire sur place. Ceux-ci ont toutes les pièces nécessaires à la réparation des vélos.



L'Angell est proposé en coloris noir ou argent. © Angell

Ce dépassement des prévisions de ventes n'engendre-t-il pas trop de problèmes techniques ?

Nous avons une équipe de 6 personnes dédiée à l'assistance client. Aujourd'hui, parmi les problèmes majoritairement rencontrés, nous avons eu le système d'éclairage intégré au bloc batterie et quelques soucis d'assemblage résolus avec Seb.

Nous portons une grande attention au taux d'assistance. Nous avons un taux de 35 % en septembre, quand nous ne sommes plus qu'à 2,5 % aujourd'hui. J'interviens par ailleurs beaucoup sur les forums pour échanger avec nos clients.

Nous avons aussi une capacité à réagir rapidement, pour faire évoluer le vélo en permanence dès que nécessaire. Nous savons réagir, car nous maîtrisons la maintenance et analysons directement les vélos.

C'est aussi la première fois que nous avons plusieurs milliers de vélos en circulation. C'est un peu l'épreuve du feu. Le vélo est très complexe d'un point de vue *software* : un *soft* dans le cockpit, un dans le contrôleur du moteur qui fait l'interface avec la batterie et est le pilier de l'assistance électrique, et un qui est dans la batterie pour la gestion de l'énergie et le contrôle des feux.

Comment gérez-vous les mises à jour de tous ces vélos ?

Toutes les mises à jour se font à distance, *over the air* (OTA), ce qui nous a bien servi. Nous en sommes à la dixième version depuis le lancement et nous avons déjà ajouté des fonctionnalités, comme le témoin de freinage, le démarrage par grand-froid avec une séquence spécifique (sans impact sur les performances de l'assistance électrique) pour ne pas avoir à attendre 20 minutes avant de rouler. Nos clients ont déjà parcouru peu ou prou 65 000 à 70 000 km. On suit cela pour continuer à optimiser le produit.

 © Angell

Où en êtes-vous de vos objectifs de vente ?

En termes de ventes, nous en sommes aujourd'hui à 5300 vélos vendus, avec une répartition qui est de plus de 2000 vélos vendus en *B2C* et le reste en *retail* (Fnac, Darty, Boulanger).

Quel délai avez-vous désormais sur les commandes ?

Nous étions au départ à 8 semaines, mais à la fin 2020, nous divisons le délai par deux. Le vélo est produit et immédiatement envoyé chez le client, nous n'avons pas de stock.

Pour les *retailers*, la situation est un peu différente, puisqu'ils peuvent stocker quelques vélos, ce qui peut permettre d'obtenir le vélo plus rapidement.

La seule différence en commandant en direct sur notre site web, c'est le financement en 36 mois à taux zéro ainsi que la présence de tous les accessoires dès la commande du vélo. Nous avons aussi l'assurance vol/casse à 9,90 €/mois.

On imagine que l'offre financement rencontre beaucoup de succès

Oui et non. Objectivement, cela doit représenter aujourd'hui 15 % de nos ventes. Nous pensions que ce serait beaucoup plus. Nous avons en revanche eu énormément de paiements par Paypal, qui propose lui-même des facilités de paiement et peut aussi prélever sur le compte bancaire enregistré par

le client, ce qui peut permettre de passer outre le seuil de CB (le vélo coûtant 2860 €, NDR).

 Des garde-boue et un porte-bagage en bois sont proposés en option. © Angell

Des garde-boue et un porte-bagage en bois sont proposés en option. © Angell

Quand on parle du vélo Angell, on voit beaucoup de commentaires qui s'accordent pour dire qu'il est élégant, mais peu pratique en raison de l'absence de garde-boue ou de porte-bagage par défaut. Est-ce que beaucoup d'acheteurs commandent le vélo avec ces accessoires ?

Aujourd'hui, 77 % de nos vélos (B2C et *retail* inclus) sont achetés avec des garde-boue, 60 % avec la béquille, 50 % avec le panier avant et 45 % avec l'antivol.

Contrairement à la grande majorité des fabricants, vous avez fait le choix de fabriquer votre cadre en France. Quels autres composants peuvent revendiquer le "*made in France*" ?

Il y a plusieurs fabricants pour les composants d'Angell. Toutes les cartes électroniques sont faites en France (designées et fabriquées). En provenance d'Asie, nous avons le capteur de couple, le moteur et les cellules de la batterie.

Pourquoi ne pas avoir mis l'accent sur le "*made in France*" comme d'autres fabricants qui vont jusqu'à en faire leur argument numéro un ?

Nous n'avons pas le droit de parler de "*made in France*" de par l'origine préférentielle, puisque le coût que représentent la batterie et le moteur est trop important d'un point de vue douanier.

D'un point de vue intellectuel et marketing, si l'on prend juste le nombre de produits faits en France et en Europe, on est clairement sur un produit franco-européen.

Nous sommes très fiers de pouvoir fabriquer autant de composants en France et nous indiquons cette particularité sur notre page produit. Cependant, cette caractéristique n'est malheureusement pas plus valorisée par le client que le poids d'un vélo ou ses compétences électroniques. Ainsi, même si le cadre est fabriqué en France et le vélo assemblé en France, nous n'appuyons pas fortement sur cet axe marketing.

Ardennes : les Cycles Mercier se relocalisent à Revin avec 270 emplois à terme

Les Cycles Mercier ont choisi les Ardennes pour relocaliser leur production en France. Ils s'installent à Revin avec à la clé 270 emplois, d'ici 5 ans. Les travaux débuteront en mars et l'usine devrait ouvrir à la fin de l'année 2021. Un bol d'oxygène pour l'emploi dans le département.

Publié le 01/02/2021 à 13h53

Mis à jour le 01/02/2021 à 21h29



Les Cycles Mercier s'installent dans les Ardennes avec 270 promesses d'embauche. (photo 2005 - Cycles Mercier à Andrézieux) • © Jean-Louis Dubois - Maxppp

Ardennes Charleville-Mézières Revin

C'est une bonne nouvelle pour l'emploi dans les Ardennes. Et l'entreprise qui va s'implanter dans le département ne le fait pas n'importe où ... Elle s'installe à Revin, sur l'ancien site de l'usine Porcher. Comme un symbole. Après des années noires, un combat sans fin de la part des ouvriers, c'est un espoir réel qui souffle dans la vallée de la Meuse.

Porcher faisait vivre des centaines de familles. Le site était installé sur 15.000 m² de terrain et fonctionnait avec plus de 1.200 salariés en 1960. Chaque mois, 16.000 baignoires en fonte en sortaient dans les années 70. Porcher était un des deux poumons économiques de la ville de Revin, avec Electrolux qui fabriquait des lave-linges à chargement par le dessus mais la production s'est arrêté le 8 décembre 2016, production transférée sur le site d'Oława en Pologne. Depuis, la commune n'a pas cessé de perdre des emplois et des habitants ...



Les cycles seront fabriqués sur cette friche • © Raphaël Doumergue - France TV

C'est donc dans ce contexte douloureux que les Cycles Mercier ont choisi Revin et d'y ouvrir une unité de fabrication au dernier trimestre 2021. Elle y produira des vélos mécaniques et électriques Premium sous la marque Mercier, ainsi que des cycles en Marque de Distributeur.

Face à l'engouement pour le Made In France et le dynamisme du marché de la mobilité douce en Europe, l'entreprise fait le choix stratégique de se réinstaller en France. Une décision prise dans un contexte international perturbé par la crise sanitaire et qui marque un tournant pour la marque centenaire.

Cycles Mercier - communiqué de presse

Devenir un acteur fort du Made In France

En termes d'emplois, l'ouverture de l'usine Mercier à Revin ambitionne ainsi de créer 270 nouveaux postes d'ici 5 ans, *"de véritables opportunités pour les jeunes diplômés et apprentis régionaux détenant un savoir-faire, en privilégiant la parité homme-femme"* indique le groupe. Accompagnés par Ardennes Développement et soutenus par l'Europe, l'État, la Région et la communauté de communes, les cycles Mercier s'établissent sur un foncier de 60.000 m², dont un bâti de près de 15.000 m² réhabilité en usine et showroom. Les travaux débuteront en mars 2021 pour une ouverture prévue en fin d'année.

"Si le choix de la localisation est motivé par le fort ADN industriel du département des Ardennes et sa facilité d'accès par l'autoroute, la réimplantation des Cycles Mercier participe sans nul doute à l'essor économique local" peut-on lire dans le communiqué de presse des Cycles Mercier.

L'entreprise souhaite faire travailler la sous-traitance locale. Le retour de Mercier en France ne se limite pas à sa réimplantation industrielle puisque *"l'entreprise projette aussi de signer des partenariats locaux pour la fabrication de composants pour vélos mécaniques et électriques."* L'objectif : offrir une optimisation des vélos Made In France qui répondent à la demande croissante du marché européen de la mobilité douce.



L'ancienne usine Porcher à Revin • © Raphaël Doumergue - France TV

"Une merveilleuse nouvelle pour les Ardennes"

Les réactions de satisfaction sont nombreuses. L'ensemble de la classe politique se réjouit de cette annonce. Le député Jean-Luc Warsmann remercie *"les responsables de cette entreprise et les assure qu'ils continueront à avoir un soutien maximal et coordonné de tous les acteurs ardennais. Relocaliser en France, c'est un signe pour l'avenir et un symbole, une fierté pour les Ardennes"* a-t-il déclaré à France 3 Champagne-Ardenne.

C'est une récompense pour les centaines d'ardennais qui permettent chaque jour la prise d'ampleur du pacte Ardennes pour que les ardennais relèvent la tête et que les Ardennes retrouvent leur attractivité.

Jean-Luc Warsmann, député (LR) des Ardennes

Bernard Dekens, le président d'Ardennes Rives de Meuse insiste sur la coordination entre toutes les entités : « *Cette installation est une merveilleuse nouvelle pour Ardenne Rives de Meuse, et plus globalement pour nos Ardennes. Le travail remarquable fourni par tous les partenaires dans ce dossier : services de la Préfecture, Région Grand Est, Ardenne Développe-ment, Ville de Revin ainsi que nos services, prouve que l'union fait toujours la force dans le combat pour la réindustrialisation de nos territoires. Non, l'industrie n'est pas morte dans les Ardennes et l'installation des Cycles Mercier le prouve !* »

Cette installation est une merveilleuse nouvelle. Non, l'industrie n'est pas morte dans les Ardennes et l'installation des Cycles Mercier le prouve !

Daniel Durbecq, maire de Revin

Même tonalité et même satisfaction dans le communiqué de presse de Pierre Cordier, député des Ardennes : *"l'officialisation de l'implantation des Cycles Mercier à Revin, avec la création de nombreux emplois, est une nouvelle que j'attendais depuis quelques jours.*

Je pense tout d'abord aux familles touchées par le chômage, qui voient une lueur d'espoir à leur galère. Revin, comme toute la Vallée de la Meuse souffre en effet du chômage et de la précarité, c'est donc une « bouffée d'oxygène » pour ce territoire. Je salue le travail des élus de la Communauté de Communes et de la Ville de Revin, qui ont mouillé la chemise sur ce dossier, l'Etat et la Région accompagnant le projet."



Les Cycles Mercier s'installeront dans cette ancienne usine. • © Raphaël Doumergue - France TV

Les Cycles Mercier, l'ancienne équipe de Poulidor

Les Cycles Mercier voient le jour en 1919 à Saint-Etienne. Son fondateur, Emile Mercier, se lance d'abord dans la fabrication de composants avant de s'étendre au montage de cycles dès 1930. Toujours à l'avant-garde, la marque se dote d'une équipe professionnelle en 1933, qui porte haut les couleurs de la manufacture. Elle connaît son apogée dans les années 60 grâce à la notoriété de son coureur ambassadeur, Raymond Poulidor. Toujours dans la tendance, les Cycles Mercier célèbrent leur 100 ans en 2019 avec la création d'une gamme de vélos à assistance électrique. En 2021, l'entreprise marque l'industrie française

du cycle en annonçant la relocalisation de son outil de production à Revin, dans les Ardennes.

Eric Normand

Accueil Pays de la Loire
Carquefou

Carquefou. Il invente une rame électrique

Alexandre Seux a mis au point une pagaie électrique. Ce propulseur portatif permet d'effectuer de petites distances entre un bateau au mouillage et la rive.



Alexandre Seux pilote une annexe avec Temo, le nouveau propulseur électrique, son invention est assemblée à Carquefou chez Sercel. | PHOTO BENJAMIN SELLIER

Presse Océan

Publié le 03/02/2021 à 05h05

Abonnez-vous

Alexandre Seux est un entrepreneur de 34 ans, innovant et heureux. Diplômé d'une école de commerce, après neuf ans d'expérience en Thaïlande, au Sri Lanka, un tour du monde de deux ans en voilier et des responsabilités dans des entreprises nautiques, il décèle une vraie problématique autour des transferts utilisant des annexes de bateau. Les moteurs thermiques sont lourds à transporter et les rames sont très sollicitantes.

En finir avec les moteurs thermiques toujours très lourds à transporter

Il pense alors à minimiser l'effort de propulsion tout en gérant de manière optimum le poids et la logistique des moteurs. Il crée il y a deux ans à Nantes la société Temo (du latin Temo), pour illustrer le timon, le long manche de la barre franche et le poste de pilotage du timonier. Alexandre Seux a mis au point une pagaie électrique, un propulseur portable avec 45 minutes d'autonomie pour remplacer un moteur thermique afin d'effectuer de petites distances entre un bateau au mouillage et la rive. Temo s'adapte à toutes les embarcations légères (annexes, petits voiliers, barques de pêche...) grâce à son interface de dame de nage intégrée. Avec son moteur électrique de nouvelle génération, sa taille télescopique de 130 à 170 cm et sa poignée ambidextre, il permet de contrôler toutes les situations. D'un poids inférieur à 5 kg et son design tubulaire, Temo est ultra-compact pour se ranger, se transporter et passer d'un support à l'autre instantanément. Un brevet international protège l'innovation qui est 100 % étanches et développe une puissance équivalente à trois rameurs bien entraînés.

Composé avec un seul élément miniaturisé pour le moteur, la batterie et le contrôle de puissance, assemblé à Carquefou chez Sercel, rechargeable en 12V ou 22V, Temo est dans l'attente du label « made in France ». La protection de l'environnement est aussi privilégiée pour les plaisanciers qui sont soucieux d'une navigation responsable et sécurisée. Si la décarbonisation de la plaisance est dans l'air du temps, Temo est aussi la seule marque de moteur hors-bord française.

Partager cet article [fermer](#)

 Alexandre Seux pilote une annexe avec Temo, le nouveau propulseur électrique, son invention est assemblée à Carquefou chez Sercel.

Carquefou. Il invente une rame électriqueOuest-France.fr



LE BLANC

Le Blanc : Eric Vanhaverbeke, la marque Dilecta au nom du père

Publié le 13/02/2021 à 06:25 | Mis à jour le 13/02/2021 à 06:25

Eric Vanhaverbeke a décidé de relancer les célèbres vélos Dilecta nés au Blanc en 1913. Son papa, coureur cycliste dans les années 1960, avait porté les couleurs de la marque.

On ne guérit jamais de son enfance. Celle d'Eric Vanhaverbeke s'est longtemps dessinée dans l'ombre protectrice de Jean-Pierre, son père, champion cycliste des années 1960 qui fut ensuite directeur technique régional. Décédé en 2015 à l'âge de 75 ans, Jean-Pierre possédait une maison dans le Sud de la France. C'est là qu'Eric décida de passer le premier confinement. Entre hasard et histoire familiale, devait alors débiter une étonnante aventure économique : la renaissance de la célèbre marque Dilecta, créée au Blanc en 1913.

« Je réfléchissais depuis un certain à reprendre une marque de cycles française. Mais laquelle ? La réponse m'a été fournie en découvrant un book, sans doute offert à mon père par un supporter, dans une vieille malle. Sur de nombreuses photos, il apparaissait en tenue cycliste avec des maillots dont un portait la mention Dilecta. » Le tilt devint une évidence après la découverte d'un vélo de cette marque dans le garage.

« Les Dilecta, c'était du solide et de la qualité. L'idée s'est imposée d'elle-même : s'appuyer sur l'ADN de la marque pour produire du haut de gamme, un vélo conçu par des Français et fabriqué en France », souligne Eric Vanhaverbeke. Une manière de continuer à écrire une histoire interrompue en 1968.

Un Paris-Le Blanc sur deux jours

L'été dernier, le chef d'entreprise est venu au Blanc comme les mystiques se rendent à Saint-Jacques-de-Compostelle. Il n'a pas été déçu. « Le maire, les Amis du Blanc, l'Écomusée de la Brenne, le vélodrome : de toutes parts, l'accueil a vraiment été chaleureux et il m'a conforté dans ma certitude d'avoir fait le bon choix. On sent un ancrage local très fort. Comme d'autres, j'aurais pu coller des stickers sur une machine fabriquée à Taiwan. Mais ce n'est pas comme cela que les choses vont se passer. »

Trois modèles fabriqués en région Centre-Val de Loire seront au départ proposés, dont un a été baptisé « Le Blanc ». Les amoureux de cyclisme pourront également prochainement découvrir une gamme textile de conception française et européenne, « parce qu'il n'est plus possible de tout fabriquer en France », précise Eric Vanhaverbeke.

Celui qui est un pratiquant assidu fourmille d'autres idées, dont l'une prendra forme dès que la situation épidémique le permettra : « Une randonnée de deux jours qui partira de Paris pour rejoindre Le Blanc. Nos premiers clients et notre parrain, Paul Belmondo, y participeront. » En attendant, le patron peaufine les moindres détails de la grande mise en route. Cette fois, c'est sûr, Dilecta est de retour.

ECONOMIE

Le vélo « made in France », une lente renaissance

Le succès grandissant de la bicyclette, électrique ou non, pousse certains fabricants à relocaliser une partie de leur production dans l'Hexagone ou en Europe.

Par Olivier Razemon

Publié le 13 février 2021 à 00h36 - Mis à jour le 25 février 2021 à 11h41 Lecture 5 min.

Article réservé aux abonnés



Chaîne d'assemblage de la Manufacture française du cycle, à Machecoul-Saint-Même (Loire-Atlantique), le 18 mai 2020. JEAN CLAUDE MOSCHETTI / REA

« Vélo fabriqué en France » : voici une promesse séduisante, gage de proximité, de qualité et de durabilité. Celui qui acquiert un vélo français non seulement ferait un geste vertueux pour la planète, mais se poserait aussi en protecteur de l'emploi local et en apôtre de la sobriété, soucieux de ne pas importer des marchandises du bout du monde, dans des porte-conteneurs

Plusieurs marques françaises jouent sur la localisation hexagonale de leur production, comme Mercier, qui vient d'annoncer son arrivée dans les Ardennes, ou l'usine de la Manufacture française du cycle située à Machecoul-Saint-Même (Loire-Atlantique).

Elles espèrent profiter de la forte expansion du marché du vélo, constatée avant même la progression de l'usage observée en 2020. Jusqu'alors, le nombre de vélos vendus, 2,6 millions par an, évoluait peu, mais le chiffre d'affaires du secteur, 2,33 milliards d'euros en 2019, progresse de 13 % depuis 2017. Le prix moyen d'un vélo neuf atteignait, en 2019, selon l'Union sport & cycle, qui représente les intérêts du secteur, 566 euros, soit 245 euros de plus qu'en 2015.

Cette hausse vertigineuse s'explique notamment par la part croissante du vélo à assistance électrique, qui constitue désormais 45 % des ventes en valeur. Pour autant, la part de la valeur créée en France, vélos et pièces confondus, ne dépasse pas le quart du chiffre d'affaires, selon une étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), parue en 2020.

Lire aussi « Après quatre à cinq mois de vélo électrique, les utilisateurs voient leur capacité cardiorespiratoire améliorée »

Marché en forte tension

Dès lors, dans un contexte de forte tension sur le marché, la course à la production de vélos « 100 % français » est lancée, bien aidé par les tarifs douaniers européens antidumping contre les vélos fabriqués par les groupes chinois, aujourd'hui tout-puissants sur le marché. L'opération est moins simple qu'il n'y paraît. Car l'objet vélo compte plusieurs centaines de composants, en métal, plastique, tissu, caoutchouc, sans oublier les batteries et l'électronique pour les modèles à assistance électrique.

La plupart de ces pièces, à commencer par le cadre, généralement en acier ou en aluminium, sont fabriquées en Asie. Dès lors, les marques françaises ne « fabriquent » pas un vélo de A à Z, mais en conçoivent le design, avant de l'assembler dans leur usine, à l'aide de pièces importées auprès de plusieurs dizaines de fournisseurs. « *Ce métier, assembleur, est parfois négligé. Mais il crée beaucoup de valeur ajoutée et contribue à la fondation d'un écosystème industriel* », assure Stéphane Grégoire, qui lance sa marque, Reine Bike, en partenariat avec le constructeur Arcade, en Vendée.

Il vous reste 65.25% de cet article à lire. La suite est réservée aux abonnés.

Le vélo électrique de fonction prend ses marques

Publié par Lisa Henry le 1 févr. 2021 - mis à jour à 16:02

© kasipat - stock.adobe.com



La crise sanitaire due à la Covid-19 a définitivement changé la vision de la mobilité dans les entreprises. Le marché du vélo électrique de fonction est en plein essor avec une hausse de 15% en 2020, et ne semble pas prêt de s'arrêter.

[Je m'abonne](#)

Avec une hausse record de 15% en 2020, la demande de vélos électriques de fonction dans les entreprises explose, résultat direct d'un mélange de crise sanitaire et écologique. Selon une étude publiée par Xerfi en octobre 2020, **cette demande devrait croître de 9% par an en valeur d'ici 2023 en France**, pour atteindre 3,4 milliards d'euros. Le vélo électrique permet de réduire les risques de contamination au virus des collaborateurs, tout en limitant l'impact sur l'environnement des déplacements professionnels quotidiens. La classique voiture de fonction n'étant pas toujours avantageuse, surtout en Ile-de-France, plusieurs acteurs arrivent sur ce marché prometteur.

[Lire aussi: Bee.Cycle, le vélo électrique de fonction et L'alliance Zenride-Déathlon pour généraliser le vélo de fonction](#)

La société Bee-Cycle propose, par exemple, des contrats de location de vélos électriques d'une durée de 36 mois, avec installation et gestion de parcs, livrés directement sur site. Une solution RSE et 100% made in France, déjà adoptée par près de 40 entreprises. selon Jean-Christophe Melaye co-fondateur de Bee-cycle, cette solution améliore la santé physique et réduit considérablement le stress chez les utilisateurs. Le stress des embouteillages et autres heures de pointes, mais aussi celui du risque de contamination à la Covid-19.

Lire aussi: [Les déplacements alternatifs bénéficient aussi du FMD](#)

ENTREPRENEURS

Les cycles Mercier relocalisent leur outil de production en France

Publié le 3 février 2021

W Par La Rédaction



2021 démarre sur les

chapeaux de roues pour les Cycles Mercier. Après une échappée internationale de quelques années, la marque française centenaire réinstalle un outil industriel dans les Ardennes avec pour ambition de devenir un acteur fort de la mobilité douce en Europe.

Une unité de production dans les Ardennes

Face à l'engouement pour le Made In France et le dynamisme du marché de la mobilité douce en Europe, les **Cycles Mercier** annoncent leur réinstallation en France en 2021. Une décision prise

dans un contexte international perturbé par la crise sanitaire et qui marque un tournant pour la marque centenaire.

L'entreprise ouvrira une unité de fabrication et de production à Revin, dans les Ardennes, au dernier trimestre 2021. Elle y produira des vélos mécaniques et électriques Premium sous la marque Mercier, ainsi que des cycles en Marque de Distributeur.

Accompagnés par Ardennes Développement et soutenus par l'Europe, l'État, la Région et la communauté de communes, les cycles Mercier s'établissent sur un foncier de 60 000 m², dont un bâti de 12 à 15 000 m² réhabilité en usine et showroom. Les travaux débiteront en mars 2021 pour une ouverture prévue en fin d'année.

Un acteur fort du Made In France

Si le choix de la localisation est motivé par le fort ADN industriel du département des Ardennes et sa facilité d'accès par l'autoroute, la réimplantation des Cycles Mercier participe sans nul doute à l'essor économique local.

En termes d'emplois, l'ouverture de l'usine Mercier à Revin ambitionne ainsi de créer 270 nouveaux postes d'ici 5 ans. De véritables opportunités pour les jeunes diplômés et apprentis régionaux détenant un savoir-faire, en privilégiant la parité homme-femme.

Le retour de Mercier en France ne se limite pas à sa réimplantation industrielle puisque l'entreprise projette aussi de signer des partenariats locaux pour la fabrication de composants pour vélos mécaniques et électriques. L'objectif : offrir une optimisation des vélos Made In France qui répondent à la demande croissante du marché européen de la mobilité douce.

Devenant ainsi le fer de lance de la relocalisation de l'industrie du cycle en France, les cycles Mercier aspirent à lui redonner ses lettres de noblesse. Propulsée par la hausse conjoncturelle de la filière, la marque s'installe déjà comme un acteur incontournable de la transition écologique et signe un coup de maître en annonçant son retour en France.

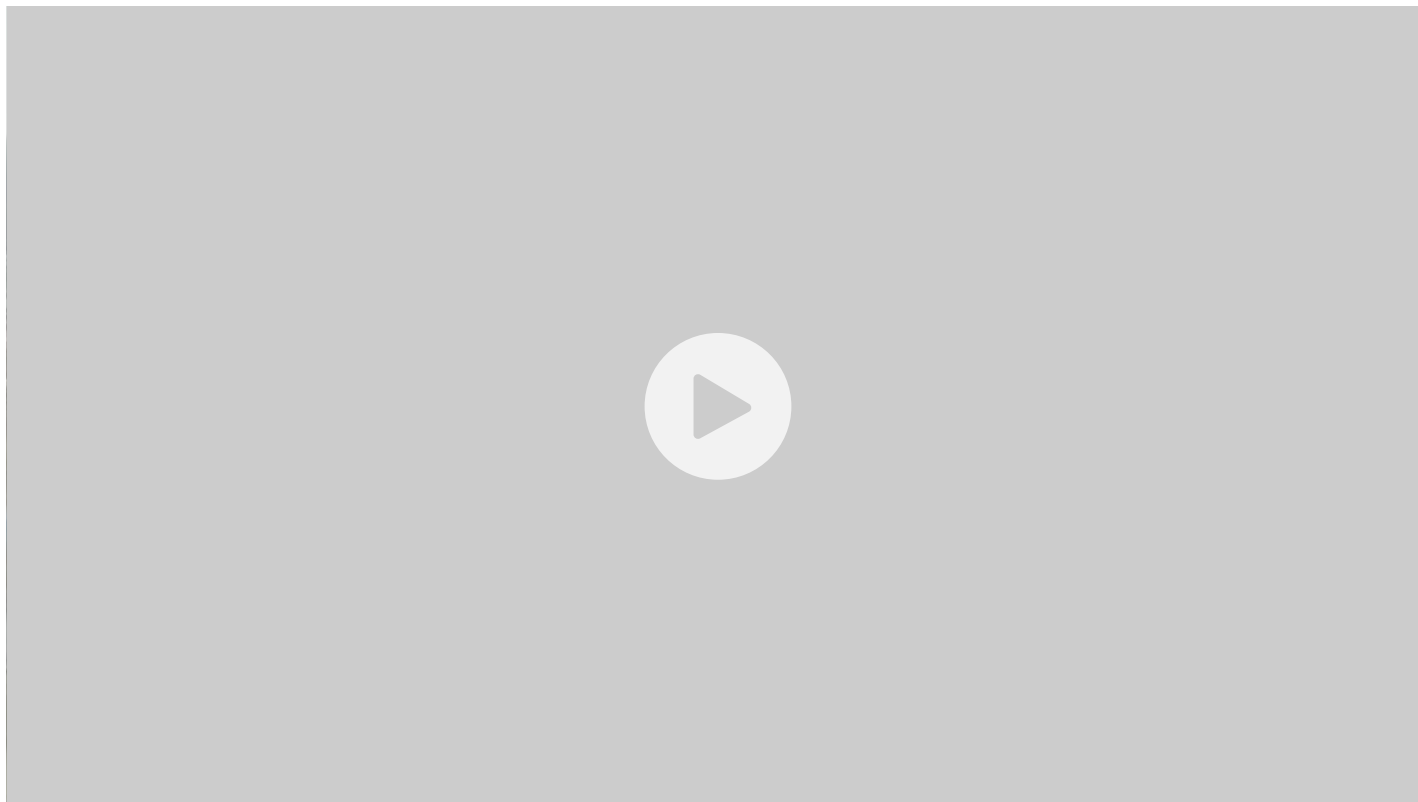
culture

[à la une](#) [musique](#) [cinéma](#) [séries](#) [arts-expos](#) [spectacles](#) [livres](#) [bd](#) [mode](#) [patrimoine](#) [jeux vidéo](#) [tout franc](#)

Made in France : les célèbres vélos Mercier s'implantent dans les Ardennes

Publié le 02/02/2021 16:04 Mis à jour le 02/02/2021 17:39

Durée de la vidéo : 2 min.



J. Bigard, France 3 Reims, Y. Saidani - France 2
France Télévisions



13 Heures
Édition du mardi 2 février 2021

Retour d'une légende française sur le territoire : les célèbres Cycles Mercier seront bientôt produits à Revin, dans les Ardennes.

C'est le retour d'un fleuron tricolore sur le territoire français : les célèbres vélos Mercier, disparus il y a 20 ans, seront bientôt produits dans les Ardennes, dans la commune de Revin. La future usine d'assemblage emploiera 140 personnes d'ici à la fin de l'année 2021. 270 emplois sont prévus pour 2026.

Un ballon d'oxygène

L'implantation de cette usine représente un ballon d'oxygène dans une région asphyxiée par la crise. Les Ardennes ont perdu successivement les entreprises Electrolux et Porcher. L'arrivée de Mercier redonne donc de l'espoir. L'entreprise, née à Saint-Étienne (Loire) au début du XXe siècle, a rayonné dans le monde entier dans les années 60 grâce au coureur [Raymond Poulidor](#). À la fin des années 70, Mercier disparaît de la circulation, jusqu'à sa réimplantation en France.

Près de Bressuire. À Rorthais, Art pro composite continue de grandir

L'entreprise installée sur la zone d'activités de Rorthais, qui évolue dans le secteur du nautisme, s'accroît d'année en année. Elle investit dans un nouvel outil.



La société Art pro composite à Rorthais, dirigée par Loïc Herbreteau, fabrique notamment des bateaux pour les bases de loisirs. | PHOTO CO – MICHEL FRADIN

Le Courrier de l'Ouest Michel FRADIN.

Publié le 14/02/2021 à 13h18


L'entreprise [Art pro composite](#) s'est lancée dans le secteur du nautisme avec la fabrication du Créatif boat : une barque avec

une plateforme surélevée pour la pêche en eau douce. C'était en 2012. Loïc Herbreteau, le gérant, travaillait alors dans un atelier à La Forêt-sur-Sèvre.

En huit ans, la société, spécialiste du polyester, a bien grandi. Loïc Herbreteau n'est plus seul et sa société a rejoint le groupe Ayroles, implanté également dans le nautisme. « **Je l'ai sollicité pour pouvoir évoluer et injecter de la trésorerie** », explique-t-il. Sa décision a été bonne puisque « **depuis 2015, nous sommes installés dans un bâtiment de 2 000 m² sur la zone d'activités de Rorthais** ».

...

Partager cet article [fermer](#)

 La société Art pro composite à Rorthais, dirigée par Loïc Herbreteau, fabrique notamment des bateaux pour les bases de loisirs.

Près de Bressuire. À Rorthais, Art pro composite continue de grandir Ouest-France.fr

Relocalisation : les Cycles Mercier vont de nouveau être produits en France

La marque de vélos Mercier, dont le nom est notamment lié à celui de Raymond Poulidor, va ouvrir une usine à Revin (Ardennes) d'ici la fin 2021. Née il y a un siècle à Saint-Etienne, elle entend tirer profit à la fois de l'engouement pour les mobilités douces et de l'attrait pour le « Made in France ».

La nouvelle usine devrait permettre de créer 270 emplois d'ici 5 ans.
(KENZO TRIBOUILLARD/AFP)

Par **Paul Turban**

Publié le 16 févr. 2021 à 17:46 | Mis à jour le 16 févr. 2021 à 18:23

Une marque emblématique et un nom qui ne manquera pas de parler aux amateurs de la Grande Boucle. Les Cycles Mercier, nés en 1919 à Saint-Etienne (Loire), vont de nouveau être produits en

France. Une usine va ainsi être ouverte d'ici la fin 2021 à Revin, dans les Ardennes. Les travaux doivent commencer en mars prochain pour transformer 12.000 à 15.000 m² de bâti en usine et showroom, la friche Porcher, où étaient produits jusqu'en 2011 des produits sanitaires en céramique. L'an prochain, entre 120.000 et 150.000 vélos mécaniques et 6.000 et 10.000 vélos électriques devraient sortir de ces nouvelles usines. 140 emplois devraient être créés dans un premier temps, puis 130 supplémentaires d'ici à 5 ans, même si, précise Jean-Marc Seghezzi, l'homme derrière ce projet, « aujourd'hui, on n'a aucune visibilité, car les

Égérie Vélo : un enduro en acier «made in France»

Dans le dernier numéro de Vélo Vert, le 340, la thématique principale se porte sur les matériaux utilisés dans le monde du VTT. De nombreuses informations sont à lire sur l'aluminium, le titane, le carbone et l'acier. À ce sujet, voici une rapide présentation de la marque Égérie basée en Haute-Savoie.

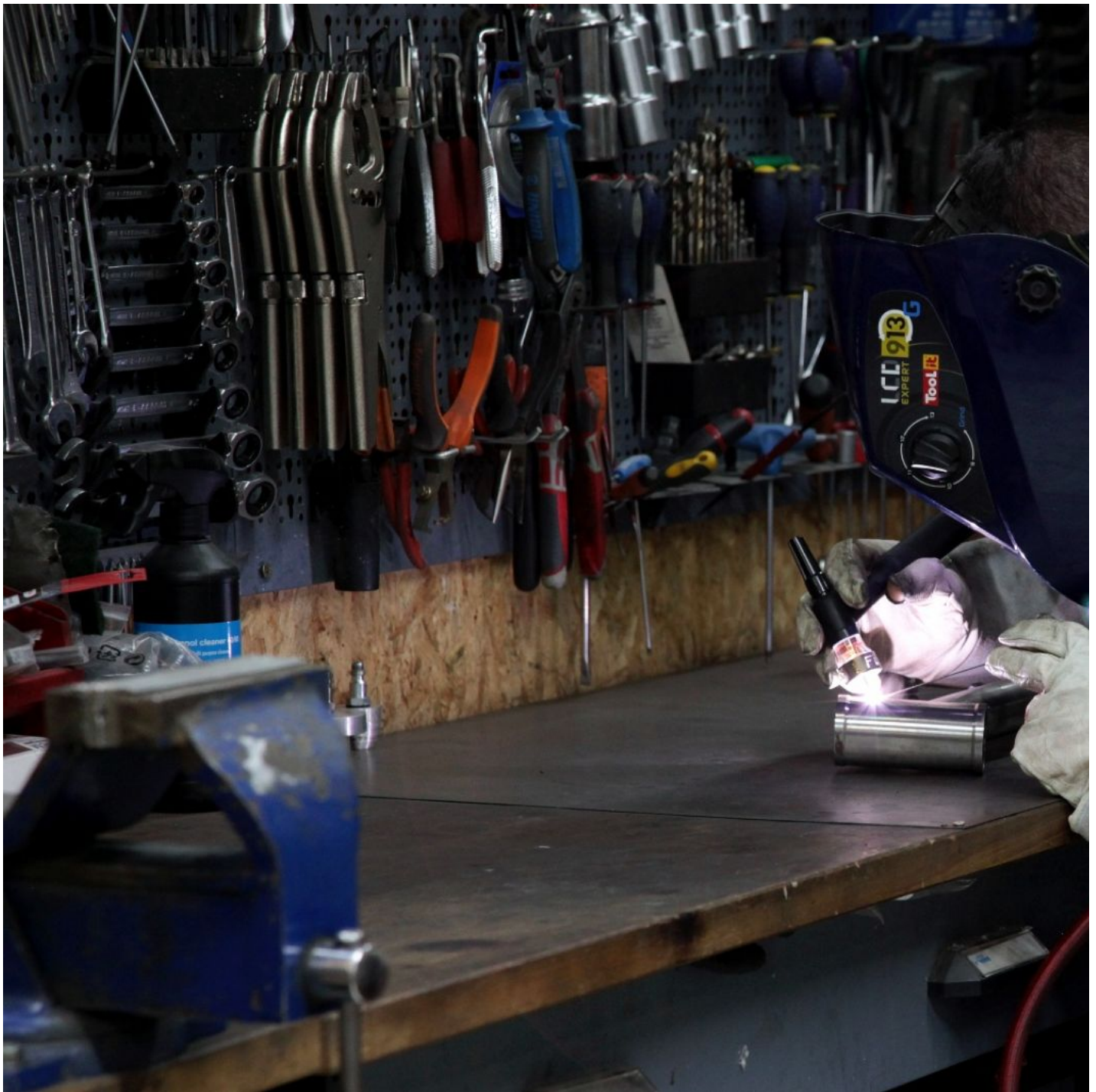
Publié le 01/03/2021 12:00 - par [Amaël Donnet](#) -
10824 vues - [15 commentaires](#)

- 1. [#Acier](#)
- 2. [#Made in France](#)

Texte : Amaël Donnet & Images : Richard Bord, Sandrine Masse

Égérie Vélo – l'histoire

Du spot de Cheptain à la Haute-Savoie, la vie de Nicolas Masse a été dictée par l'amour du ride. De la même manière, il est passé dans son parcours professionnel à des emplois en informatique avant de lancer un magasin de vélos, à Thonon, à sa marque située dans le Haut Chablais. À ce propos, l'auteur de la boulette (parlant d'une implantation en Suisse) dans le magazine a été lesté comme il le faut dans la Seine... Seuls les lingots d'or de Nicolas Masse se trouvent en Suisse ! Humour... Après avoir restauré des motos anciennes et avoir obtenu l'équivalent d'un CAP de soudeur, Nicolas, alias Meumeu pour les intimes, lance l'an dernier une activité de cadreur en optant pour l'acier comme matériau. Nico nous explique ce choix : *«On soude, on peint/vernit, on va rouler. Dans le cadre de la réalisation de protos, si tu veux faire des modifs, tu coupes, tu ressoudes, un coup de barbouille et tu vas rouler. C'est royal. La durée de vie est aussi bien plus accrue que tous les autres matériaux (hors titane), en cas de casse les réparations sont généralement facilement réalisables.»* Nico apprécie également les différentes nuances d'alliages et les comportements variés que cela implique ainsi que le fait de travailler des acteurs proches tels que Columbus ou Reynolds.



Meumeu en pleine soude au TIG.

Égérie –La Trapanelle

Le modèle qui a servi pour cet essai, qui s'apparente plus à une prise en main qu'à un essai habituel, est un des premiers prototypes sortis des ateliers Égérie Vélo. Il ne faut donc pas faire une fixation sur les finitions et sur la régularité des soudures.



Nicolas Masse a opté pour des tubes provenant de la série Columbus Zona. Le cadre a été conçu pour être suffisamment rigide. Les qualités intrinsèques de l'acier apporteront la tolérance nécessaire pour être en harmonie avec un ride agressif et engagé. Les tubes sont d'une section relativement importante et des renforts sont placés au niveau de la douille de direction, du tube de selle et sur le bras oscillant triangulaire. Après divers essais sur le terrain, Meumeu a opté au final pour une cinématique en direct, avec pour objectifs de maintenir le poids à un niveau raisonnable, de favoriser une ligne proche d'un semi-rigide et de proposer un VTT simple d'entretien. Chaque Égérie sera un vélo unique, il en va pour les finitions et la géométrie. Sur notre VTT d'essai, l'angle de direction affiche 64°, le reach mesure 475mm, le sloping est important, l'angle du tube de selle est redressé et les bases sont courtes avec leurs 430mm. Le support de l'amortisseur et les divers points d'ancrage permettent de rouler en 29" intégral ou en roues différenciées 29-27.5", le tout sans impacter la géométrie initiale. Avec plus de seize kilos sur la balance, prêt à rouler, cet enduro n'est pas léger. Il reste cependant très dynamique sur les sentiers descendants et il s'est montré honorable au pédalage. Sur ce point précis, il est plus efficace que notre VTT d'enduro personnel, un PP N°5. Il en va de même sur le grip offert au freinage.



La cinématique était annoncé linéaire, nous n'avons cependant pas ressenti une consommation trop rapide du débattement. Cette Trapanelle n'est pas légère et nous connaissons des modèles plus efficaces au pédalage, mais! c'est ludique, efficace, précis et tolérant, de plus c'est réalisé intégralement en France, finalement que vouloir de plus ?

La présentation complète et l'essai détaillé sont à lire dans le nouveau numéro [340, disponible ici](#). Un Spécial Matériaux et un nouveau mag collector !

Petit CV

- Cadre en acier Columbus Zona
- Compatible 29 – mulet
- 160-168mm de débattement
- Entraxes et courses de l'amortisseur : 200X63mm ou 230X65mm
- Géométrie sur-mesure, finition personnalisée
- 3k710 le cadre en taille M-L, sans amortisseur, mais avec toute la visserie
- Dès 1'600 euros sans amortisseur

- Fabrication et conception 100% haut-savoyarde
- Plus d'infos www.egerie-velo.com

Que vaut Vawo, le vélo électrique écologique et made in France ?

Par **Angelina Hubner** - 02/03/2021



Lancé en juillet 2018 par Jean-François Sanchez et Frédéric Marescaux, Vawo propose son premier modèle de vélo électrique, le RAW 250.

Le marché du vélo électrique est florissant, certes, mais trouver la machine alliant praticité, élégance, technologie, et écologie est beaucoup plus rare. C'est ce que propose Vawo avec son modèle phare, le RAW 250. Jean-François Sanchez et Frédéric Marescaux, passionnés de deux-roues, ont fondé Vawo en juillet 2018 et, très vite, Patrice se joint à l'aventure. Le concept est simple, retrouver les lignes des années 1970.

Un financement participatif

En 2020, Vawo, lance une campagne participative sur la plateforme Kisskissbankbank et obtient plus de 26 000 € sur les 25 000 € espérés. Cet argent va contribuer au lancement du produit, achat de pièces, processus de certification, fabrication et assemblage, le vrai début de l'aventure peut commencer !

Une fabrication épurée de haut niveau

Même si le vélo dispose d'énormes pneumatiques ballons, assurant définitivement un look du passé du modèle, il n'en reste pas moins conventionnel. Composé d'un petit moteur, positionné dans le moyeu de la roue arrière,

L'engin est original et fun à la fois, tout en offrant, à son futur acheteur, une technologie de qualité.

De nombreuses modifications peuvent être effectuées afin de rendre le vélo unique aux yeux de son propriétaire. Il est possible de choisir, parmi les 200 références proposées sur le site internet, la couleur du vélo, ou d'y intégrer plusieurs options comme le garde-boue ou le porte bagage.

Une autonomie record

En utilisation électrique, avec sa batterie Lithium 36V et son moteur MXUS 250W, le RAW 250 dispose de 70 kilomètres d'autonomie en conditions normales, ce qui représente 90% des activités de ce type de vélo.

Le RW 250 n'est disponible pour l'instant, que sur Paris et Région parisienne, en vente type circuit court, c'est-à-dire, sans intermédiaire, en passant commande directement par le site du constructeur. Cela permet de dynamiser l'activité locale et valorise, par la même occasion, le savoir-faire de nos artisans français. Dernier point positif de ce type de vente : son prix « serré » de 2 390 €.

Un avenir radieux

Aujourd'hui, la deuxième phase du projet est déjà bien lancé, avec les commandes en lignes et cerise sur le gâteau, il est tout à fait possible de bénéficier du « bonus vélo à assistance électrique » proposé par le gouvernement en se rendant sur le site : <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique>

Brétignolles-sur-Mer. Les deux jeunes passionnés créent des planches de surf 100 % made in France

Deux passionnés de glisse brétignollais lancent leur marque de planches de surf 100 % made in France, éco responsable, et en circuit court. La production vient de commencer.



Les trois artisans de cette nouvelle aventure, devant la nouvelle machine à commande numérique de fabrication de planches (de G à D) William le prestataire de service bientôt membre de la société, Anthony et Jimmy. Les deux cofondateurs de Squid Surfboards | OUEST-FRANCE

Ouest-France

Modifié le 03/03/2021 à 19h23

Abonnez-vous

Dans le [journal Ouest-France du 12 novembre](#), nous faisons état de la création de [Squid Surfboards](#), une entreprise de construction de planches de surf par deux jeunes Brétignollais. C'est chose faite, depuis deux semaines Jimmy Boissonnot et Anthony Havelin sont officiellement « shapers ». Ils ont enfin réceptionné la machine leur permettant de façonner des planches de surf dans leur local de la rue Gutenberg, dans la zone du Peuple.

L'histoire commence quand ceux qui allaient devenir entrepreneurs ont profité d'un plan de départ volontaire pour allier l'utile à l'agréable. « **Nous sommes des passionnés de sports de glisse** », explique Anthony Hervelin qui prend en charge la partie commerciale, marketing et communication de la nouvelle entreprise. Jimmy est le responsable conception numérique et gestion de la production.

Enfin pour finaliser les planches de surf, les deux compères se sont adjoint les services d'un prestataire de service chargé des finitions, mais qui « **devrait à court terme intégrer notre entité** », projette Anthony Hervelin.

Surfer sur des bouteilles recyclées

Pour assurer la production de leurs planches de surf Jimmy Boissonnot et Anthony Hervelin ont investi dans une machine de fabrication française permettant de produire des planches soit de séries, soit personnalisées. « **Nous travaillons déjà en sous-traitance pour des entreprises, des écoles de surf** », annonce Anthony Hervelin. Mais là où les associés innovent, c'est sur les matériaux utilisés pour sculpter leurs surfs : « **Nous avons deux nouvelles technologies utilisées pour réduire l'empreinte carbone de nos planches : une mousse issue du recyclage de bouteilles plastique, et une autre mousse issue de la bio-ressource, venant des Hauts de France.** » Cette écoconception est une première mondiale qui devrait être bien reçue par le monde du surf, très dépendant des changements climatique et attentif à la question environnementale. Mieux vaut surfer sur des bouteilles recyclées que de nager au milieu de déchets plastiques.

Comme la plupart de leurs réalisations sont effectuées à base de matières recyclables, Squid Surfboards souhaite établir un principe de consigne pour récupérer tout matériel usager et le recycler. « **Notre objectif est que pour une glisse alliant plaisir et écologie, nous concevions nos planches de surf innovantes 100 % made in France, recyclables à 99 % et accessibles à tous.** »

Sponsoriser pour communiquer

Squid Surfboards sponsorise actuellement huit jeunes compétiteurs régionaux. « **Nous tenons à être présents sur un maximum de compétitions pour présenter ce que nous faisons** », planifie Anthony Hervelin. Cette démarche permet aux entrepreneurs de gagner en visibilité mais surtout de recevoir les impressions des utilisateurs pour « **tendre à**

l'excellence afin de proposer des planches sur-mesure pour le client en fonction du poids, de la taille, du niveau ».

Bien entendu, Squid Surfboards propose des planches à l'essai pour se faire une idée de leurs créations avant de commander son surf.

Contact. contact@qsquid-surfboards.fr Tél. 09 83 75 92 34. Site web www.squid-surfboards.com

Partager cet article



Brétignolles-sur-Mer

Vendée

Saint-Gilles-Croix-de-Vie

Surf

Les trois artisans de cette nouvelle aventure, devant la nouvelle machine à commande numérique de fabrication de planches (de G à D) William le prestataire de service bientôt membre de la société, Anthony et Jimmy. Les deux cofondateurs de Squid Surfboards Brétignolles-sur-Mer. Les deux jeunes passionnés créent des planches de surf 100 % made in FranceOuest-France.fr

Insolite

Des Toulousains en passe de construire le drakkar le plus rapide du monde

Jeudi 11 mars 2021 à 8:40 - Par [Louis Fontaine](#), [France Bleu Occitanie](#), [France Bleu](#)

Toulouse



Quand une bande de copains se lance dans l'univers viking, ça ne rigole pas. Des ingénieurs passionnés ont créé en 2010 la Compagnie de Batar (bateau en islandais) pour construire leur propre drakkar et naviguer partout en Europe. Après deux drakkars, un troisième, très rapide, devrait voir le jour.



Le dernier drakkar de l'association toulousaine. - BATAR La Compagnie

Il y a 10 ans, des étudiants en prépa ingénieur se lancent dans leur passion commune, les drakkars. Ils fondent le collectif BATAR (*Bátar signifie bateau en islandais*) qui regroupe des passionnés, des bricoleurs et des ingénieurs. Ils forgent leur savoir aux côtés des professionnels du bateau scandinaves pour construire leur propre drakkar. Depuis 2010, la Compagnie Batar en a construit deux.

Dix ans d'expérience dans la construction et dans l'apprentissage du drakkar plus tard, le collectif s'est lancé un défi : **construire le drakkar le plus rapide du monde** pour faire la traversée de l'Atlantique en partant de Toulouse.

Toulouse - New York en drakkar

En partant de Toulouse au printemps 2024, l'équipage espère rallier la ville américaine de New York en un mois et demi en passant par le Nord comme les premiers Vikings l'ont fait en l'an mille. Il y aura aussi des escales en Islande, aux Îles Féroé, au Groenland ou encore au Canada allant de deux à six jours maximum.

Deux expéditions dans les pays nordiques dont une en drakkar ont soudé le collectif qui ne cesse de s'inspirer du savoir-faire scandinave en apportant la touche toulousaine des ingénieurs et en utilisant des matériaux plus modernes.

Vous aussi, participez à la construction du bateau

Un projet ambitieux d'une telle ampleur ne pouvait pas rester secret. Après la construction de deux drakkars et des voyages au Danemark et en Norvège, les neufs membres de l'association ne pouvaient pas construire ce troisième drakkar sans aide.

Il n'a pas encore vu le jour, mais on connaît déjà son nom : "Batar Orkan" (qui signifie ouragan en islandais). Thomas Devineaux, président de l'association Batar explique comment il a besoin de vous sur ce projet.

"Que vous soyez curieux, passionné, bricoleur, une entreprise avec un sponsor, nous avons besoin de vous. Ce projet à un coût, il s'élève à deux millions d'euros. Le drakkar sera construit au cœur de la ville, sur la Garonne, comme un chantier à ciel ouvert au public. Ce sera LE drakkar toulousain !"

Un drakkar Made in France avec des caractéristiques impressionnantes : *"Le drakkar le plus rapide du monde, avec lequel nous allons traverser l'Atlantique, fera **28 mètres de long et une vitesse allant de 16 à 26 nœuds**. La construction démarrera en été 2021 et s'achèvera en 2023. S'en suivra une phase de préparation d'équipage et des tests dans l'Océan Atlantique pour une traversée au printemps 2024".*

Vous pouvez suivre les péripéties de nos vikings toulousains sur [Youtube](#), [Facebook](#) et [Instagram](#).

11/03/2021 14:50

DILECTA : La marque de légende des années 20 ressuscite !



Cette marque 100% made in France annonce son retour fracassant pour ce début d'année...



Plus d'un demi-siècle après la fermeture de son site de production en 1968, DILECTA renaît de ses cendres sous l'impulsion d'Eric Vanhaverbeke, un homme qui a consacré sa vie professionnelle à la petite reine et dont le père a porté les couleurs de l'équipe KAMOME-DILECTA en 1966.

Marque historique du cyclisme français créée en 1913 dans la commune du Blanc, dans l'Indre, DILECTA renaît en 2021. Cette marque 100% made in France annonce son retour fracassant pour ce début d'année. DILECTA revient avec une équipe à taille humaine et une production artisanale française haut de gamme dans sa région d'origine : le Centre-Val de Loire.

DILECTA* OU LA MEILLEURE FAÇON DE CHÉRIR UN VÉLO 100% MADE IN FRANCE

Créé en 1913 par Albert Chichery, un passionné de vélo et ancien coureur, DILECTA a commencé sa fabrication dans la commune du Blanc (36) dont le fondateur est originaire. A son plus fort, la production atteindra 25 000 vélos en 1936. La marque DILECTA écrit ses plus belles pages dès les années 20 avec les frères Pélissier- Henri, Charles et François- ces forçats de la route du Tour formidablement décrits par le journaliste Albert Londres et restera jusqu'à la fin des années 60 une marque influente du monde du cyclisme professionnel avec André Darrigade, champion du Monde 1959 qui y finira sa brillante carrière au sein de l'équipe Kamome-DILECTA en 1966. En 1968, après plus de 36 saisons cyclistes professionnelles et de nombreuses victoires, la saga sportive et industrielle de la marque prend fin, confrontée à la concurrence de la production industrielle à grande échelle et l'arrivée du cyclomoteur qu'elle a produit en vain.

Après 53 ans d'absence, c'est donc en 2021 que la marque fait son grand retour sur le marché du cycle, grâce à Éric Vanhaverbeke : « C'est la concrétisation d'une ambition qui me tient à cœur depuis des années : faire renaître une marque historique avec une fabrication 100% française et la projeter dans l'avenir tout en respectant son histoire, son ADN. » explique Eric Vanhaverbeke.

Il est accompagné pour l'occasion de Paul Belmondo, le premier parrain officiel de la marque : « Ce qui m'a plu dans le projet DILECTA c'est justement la renaissance d'une ancienne marque historique avec du beau vélo, du beau matériel, conçu et fabriqué de façon artisanale

en France ».

UNE GAMME VARIÉE DE VÉLOS ROUTE, URBAINS ET GRAVELS

Pour cette renaissance, DILECTA commercialise ses premiers exemplaires dès ce mois de mars 2021 avec un modèle route, Le BLANC, du nom du lieu de naissance de la marque et un gravel, le FORÇAT, référence directe aux forçats de la route.

Un troisième modèle Urbain sport, Le PANAME, sera disponible à partir du mois de mai prochain.

- LE BLANC : le vélo de route élégant, confortable et endurant

Digne successeur du modèle de l'équipe Kamome-DILECTA de 1966, le modèle Le BLANC a été imaginé et conçu pour offrir un rendement et un confort optimaux, quelle que soit sa pratique. Son élégance, ses lignes épurées et fluides lui donnent une identité à la fois chic et performante.



Prix :

Kit cadre à 2 490€ / Vélos à partir de 4 990 € (disponible en 16 couleurs à la commande dès avril 2021)

- LE FORÇAT : l'élégance tout-terrain

Un gravel pensé et conçu pour les cyclistes d'aujourd'hui qui pédalent avec le panache et l'esprit de ceux d'hier. La géométrie est conçue pour une polyvalence extrême ; de la sortie plaisir, aux courses de bikepacking, elle propose une versatilité à toute épreuve.



Prix :

Kit cadre 2 490€

Vélos à partir de 4 290 € (disponible en 16 couleurs dès maintenant sur dilectacycles.com)

Une gamme de vêtements techniques est aussi disponible, en vente sur dilectacycles.com.

L'ART DE VIVRE LE VÉLO À LA FRANÇAISE

Au-delà de la performance, DILECTA ouvre la voie à un nouveau style de vie et de mobilité avec élégance, en harmonie avec l'environnement, quel qu'il soit.

La mission de Dilecta est d'offrir des vélos hauts de gamme, élégants et performants en petites séries pour partager un art de vivre le vélo à la française.

« Partager le plaisir de découvrir, explorer, respecter notre environnement et notre patrimoine en vélo » explique Eric Vanhaverbeke.

Chaque produit est fabriqué à la main, numéroté et personnalisable, avec exigence et passion dans la plus pure tradition artisanale française.

La fabrication s'inscrit dans la modernité avec des matériaux et techniques les plus élaborés et une finition de qualité.

Communiqué

Dilecta relance le vélo 100% made in France près de Tours

Par **Guillaume Fischer, à Tours** | 17/03/2021, 8:14 | 477 mots
Lecture 2 min.



Chaque vélo Dilecta, fabriqué en Indre et Loire, est numéroté. (Crédits : Reuters)

HOMMES (37). Eric Vanhaverbeke, ancien dirigeant de MBK, s'est adjoint comme parrain Paul Belmondo pour ressusciter la marque de cycles Dilecta. Elle sera 100% made in France. (Crédit: Kévin Métallier)

L'artisan de cycles sur mesure Cyfac, basé à Hommes à une trentaine de kilomètres de Tours, sortira en mai un troisième modèle de vélo haut de gamme estampillé Dilecta. Baptisée Le Paname, cette bicyclette urbaine et sportive viendra compléter la gamme renaissante de la marque fondée au Blanc dans l'Indre en 1913 qui a perduré jusqu'en 1968. Le modèle de route Le Blanc, référence à ses origines, et le Forçat, tourné vers le cyclocross, ont démarré leur commercialisation en début d'année. Un vélo en carbone est par ailleurs programmé pour 2022. L'ensemble de ses pièces seront également assemblées par Cyfac, à l'exception du cadre qui sortira de l'Atelier des composites, basé près de Nevers dans la Nièvre. Visant la cible haut de gamme, les tarifs des modèles se situent

entre 4.000 et 10.000 euros. Dilecta propose parallèlement une gamme textile technique fabriquée dans la région d'Aix en Provence, composée de maillots, de vestes, de collants et

La nouvelle plateforme Sportall va-t-elle révolutionner la diffusion du sport en France ?

HORS-TERRAIN Lancée en novembre, elle se positionne comme un moyen novateur de production et de diffusion pour les sports peu médiatisés (avant peut-être d'aller voir plus haut)



Nicolas Camus ● Publié le 11/03/21 à 14h05 — Mis à jour le 11/03/21 à 14h05



Les modes de captation et de diffusion sont en train d'évoluer (Illustration). — SAM GREENWOOD / GETTY IMAGES NORTH AMERICA / Getty Images via AFP

- Chaque jeudi, dans sa rubrique « hors-terrain », « 20 Minutes » explore de nouveaux espaces d'expression du sport, inattendus, insolites, astucieux ou en plein essor.
- Aujourd'hui, zoom sur Sportall, une nouvelle plateforme de vidéo en ligne qui permet via une application mobile de regarder des compétitions sportives.
- Impliquée de la production des images à la diffusion, elle cible des sports pas ou peu médiatisés. Pour l'instant...

Et si un Netflix du sport *made in France* venait de voir le jour ? La question est caricaturale autant que prématurée (ou l'inverse), mais l'idée générale de Sportall est là. Lancée fin novembre, Sportall est une plateforme de vidéo en ligne qui permet, via une application mobile, de regarder des compétitions sportives. Gratuitement pour la grande majorité du contenu, puis à terme par abonnement, selon des thématiques bien précises. Pour l'instant, elle cible des disciplines peu ou pas diffusées à la télévision, avant, peut-être un jour, d'aller voir plus haut.

L'idée de cette plateforme OTT est partie d'un triple constat : « Les progrès technologiques permettent une nouvelle façon de filmer et de voir le sport ; les modes de consommation ont évolué, avec des utilisateurs majoritairement sur leur smartphone ou leur tablette et de moins en moins devant leur télé ; et beaucoup de sports n'ont pas de valeur pour les chaînes de télévision, alors qu'elles en ont pour les fans », pose le cofondateur et PDG de la start-up, Thierry Boudard.

« On n'est pas qu'un diffuseur »

Ce dernier, présent dans le métier de la vidéo sur Internet depuis une vingtaine d'années et grand passionné de sport, a eu un déclic en 2019, alors qu'il suivait une régata à bord d'un zodiac. « Je devais faire des images avec un drone. Le rendu était super, avec des moyens extrêmement légers, raconte-t-il. Ensuite on les a envoyés sur les réseaux et on a fait un million de vues. Je me suis dit qu'il y avait quelque chose à faire. Ça m'a sauté aux yeux ! »

ADVERTISING

Il se lance alors dans la conception de son projet. La présence sur ce même créneau de la mise en valeur des « petits » sports de la chaîne Sport en France, lancée par le CNOSF et Media365 en mai 2019, n'est pas un problème. Lui propose aux ayants droit (clubs, Liges, Fédérations, organisateurs d'événements) quelque chose de différent. De plus complet. « On n'est pas qu'un diffuseur, on est une plateforme bout-en-bout, insiste Thierry Boudard. On peut produire du contenu, fournir des moyens de captation à prix abordable et de bonne qualité et former les ayants droit pour qu'ils les utilisent, les aider à valoriser leurs images, etc. On s'occupe de tout. »

Un joli coup sur le Vendée Globe

Cela fonctionne sur le principe d'un partenariat, grossièrement « images contre expertise ». Sportall et les détenteurs de droits se partagent ensuite les revenus générés, essentiellement la publicité pour l'instant. Le concept a séduit une quarantaine d'entités, dans des disciplines variées comme la boxe, le MMA, l'escalade, le canoë ou la voile. Sportall a d'ailleurs signé son premier gros coup avec le Vendée Globe, en proposant le grand départ en direct.

L'utilisateur pouvait passer d'un bateau à l'autre en un clic grâce à des caméras embarquées. « On a prouvé qu'on pouvait gérer plusieurs flux lives à l'intérieur d'un même événement sportif, et sans que la plateforme ne plante, savourez le PDG. Ça nous a permis de montrer à tout le monde ce qu'on savait faire. »

Il y a quelques jours, Sportall est passé à la vitesse supérieure en proposant sa première offre payante. La plateforme héberge « Fight Nation », le nouveau média dédié aux sports de combat lancé par l'éphémère président de la Ligue nationale de boxe professionnelle Arnaud Romera et des associés. L'abonnement coûte 30 euros par an. Voilà vers quoi tend le projet, et en quoi il diffère de DAZN, la plateforme anglaise de streaming présentée (on y revient) comme le Netflix du sport.

« Nous, on ne fera pas une offre à 10 euros par mois pour avoir plein de contenus. Notre application est gratuite, avec un maximum de contenus, et seulement par-dessus on aura des offres premium auxquelles le fan pourra s'abonner, explique Thierry Boudard. Mieux vaut dépenser 30 euros par an pour avoir accès aux sports qu'on aime, que 10 par mois pour un catalogue où tout ne nous plaît pas. »

Bientôt du handball, du basket, du volley ou de la gymnastique ?

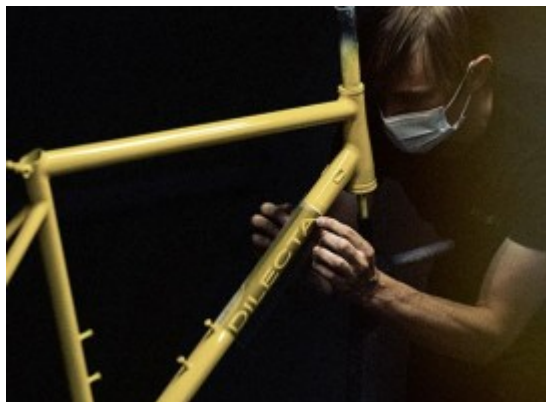
« Sportall occupe une place qui était à prendre, observe Arnaud Simon, président de la société In & Out Stories, qui accompagne les détenteurs de droits dans leur stratégie de distribution. C'est un espace ouvert, flexible, adapté aux nouveaux modes de consommation. Il répond à une urgence car de nombreux sports, sortis malgré eux des modèles télé classiques, cherchent comment rester visible pour leurs fans. C'est extrêmement pertinent. » Le moment est bien choisi, aussi, avec la perspective des JO 2024 à Paris.

Pour l'ancien patron d'Eurosport, il faut laisser à cette plateforme le temps de s'installer, « avant de passer aux étapes suivantes, à savoir attirer des sports avec une base de fans encore plus grande et réfléchir au développement à l'international ». Le processus est déjà enclenché. Sportall, qui emploie une douzaine de personnes et qui a accueilli en janvier l'ancien DG de RMC Sport François Pesenti, discute aujourd'hui avec les ligues de gymnastique, de handball, de basket ou de volley.

« On peut également être une opportunité pour les sports installés, qui ont leur place à la télé mais qui ont envie de se réinventer un peu », imagine Thierry Boudard, qui cite en exemple les images *inside* produites par les clubs de foot. « Elles ont une grande valeur et pourraient être mieux exploitées », constate-t-il. Le PDG ne manque pas d'ambition pour son bébé.

La renaissance de la marque française Dilecta

Par Guillaume ROBERT le mercredi 10 mars 2021 - Actualité - Cet article a été lu 13019 fois. Commentaires : 21 .



DILECTA est une saga industrielle et sportive démarrée dans la commune du Blanc (Indre) il y a plus d'un siècle, en 1913, et disparue en 1968.

Elle renaît en cette année 2021 sous l'impulsion d'Eric Vanhaverbeke, qui a fait "ses armes" dans l'industrie du cycle depuis plus de 25 ans chez MBK Industries d'abord, puis Hutchinson pneumatiques et LOOK Cycle, avec la fabrication française comme fil rouge. L'histoire d'une passion associée à la famille puisque le père d'Eric Vanhaverbeke courrait sous les couleurs Kamome-DILECTA en 1966.

Son ambition, faire revivre de la plus belle manière cette marque et de l'ancrer dans la modernité autour de talents et de passionnés souhaitant partager un art de vivre le vélo à française.

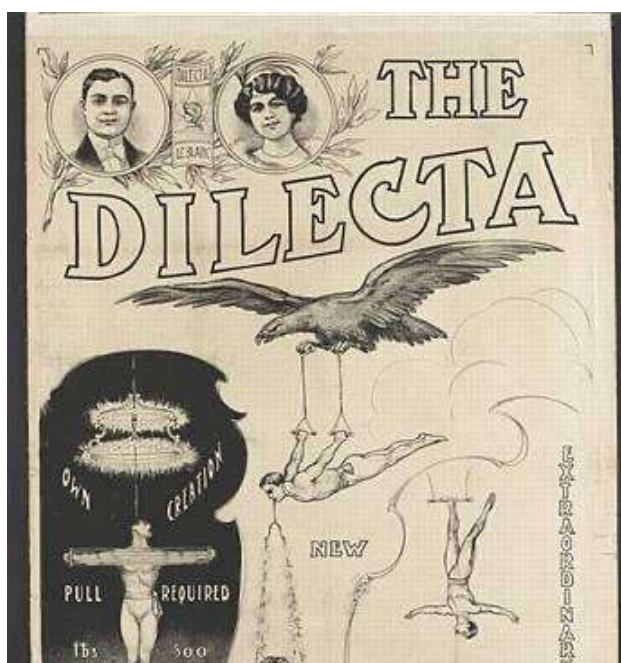


La marque présente du vélo de course au vélo de ville en passant par le tourisme et la randonnée. En 1936, ce sont jusqu'à 25 000 vélos qui sortent chaque année des ateliers de l'usine du Blanc où travaillent plus de 150 employés. La marque écrit les plus belles pages de son histoire avec les forçats de la route du Tour de France, dès les années 20, les frères Pelissier, légendes de l'époque, qui roulaient pour l'aventure, le dépassement de soi et la découverte.



Ces derniers font briller le maillot DILECTA aux emblématiques couleurs jaune et bleu sur les courses les plus prestigieuses. Ce sera ensuite au tour de l'équipe DILECTA-WOLBER de 1925 jusqu'à la fin des années 50 d'écumer les victoires sur le Tour de France, le Tour des Flandres, Bordeaux-Paris et Paris-Roubaix. En 1937, la marque évolue en se lançant dans le développement de cadres route sur mesure fabriqués sur un autre site

à Tours (37) puis des vélos porteurs à Chinon (37) à partir de 1950.





Élégance, partage & performance : la philosophie DILECTA



Un savoir-faire et une fabrication 100 % français. La volonté de DILECTA est de contribuer au maintien et au développement de la fabrication artisanale de tradition afin que se perpétue un savoir-faire unique. L'ancrage local est privilégié, en Touraine où étaient fabriqués les cadres sur mesure à partir de 1937.

Aujourd'hui, l'entreprise DILECTA se compose d'une équipe à taille humaine, de cyclistes pratiquants, enthousiastes et expérimentés. Tous les cadres et les vélos sont fabriqués à la main en petites séries, personnalisables. La fabrication s'inscrit dans la modernité avec des matériaux et techniques élaborés et une finition de qualité. Elle propose également une gamme de vêtements techniques d'origine française et européenne. DILECTA rassemble aujourd'hui une

communauté de passionnés souhaitant partager un art de vivre : « le vélo à la française ».



Au-delà de la performance, DILECTA ouvre la voie à un nouveau style de vie et de mobilité avec élégance, en harmonie avec l'environnement, quel qu'il soit. La mission de DILECTA est d'offrir des cadres et vélos haut de gamme, élégants et performants en petites séries pour partager un art de vivre le vélo à la française. Chaque cadre et chaque vélo est numéroté, unique et tous les modèles sont personnalisables.

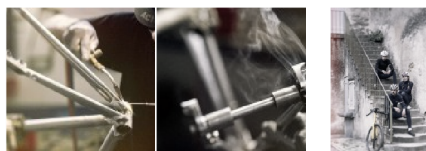


À qui s'adresse DILECTA ?

AUX SPORTIFS. Aux passionnés de cyclisme, aux pratiquants occasionnels, cyclos-sportifs, compétiteurs, à celles et ceux qui ont l'esprit d'aventure, d'exploration (qui trouvent leur bonheur avec le modèle Gravel)... pour le plaisir de rouler et de se dépasser.

AUX URBAINS ACTIFS. Hommes ou femmes pour qui, les déplacements quotidiens en vélo sont devenus un mode de vie.





Une gamme 100 % française



C'est au cœur de la vallée de la Loire, que la marque renaît. Les nouveaux propriétaires reprennent tout le process de la conception, au design en France jusqu'à la fabrication de vélos de route haut de gamme Gravel et urbains par des artisans du cycle partenaires. Les premiers produits DILECTA proposés sont des cadres et vélos haut de gamme route personnalisables (choix du coloris et de la déco), numérotés en acier mais aussi des modèles Gravel en acier léger.

Elle développe également une gamme de vêtements techniques pour les cyclistes, de fabrication française et européenne parmi lesquels : maillots (manches courtes et longues), vestes, collants et cuissards. Une collection textile sobre, chic, respirant et léger aux couleurs de DILECTA, idéale pour rouler dans toutes les conditions, déclinée pour

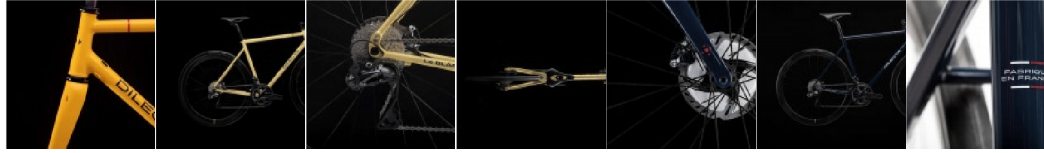
homme et pour femme.

Route

Le Blanc : outre l'hommage rendu à la ville du Blanc, c'est aussi le nom du nouveau modèle Route acier confortable, léger dans la couleur d'origine de la marque Jaune et bleu digne successeur du modèle 1966 de l'équipe KAMOMÉ-DILECTA.

Disponible en 16 couleurs dès Avril 2021 - À partir de 4990€





Gravel

Le forçat : c'est naturellement le nom du nouveau modèle GRAVEL acier, polyvalent, confortable, léger qui fait référence à l'histoire de la marque et ses forçats.

Disponible en 16 couleurs dès Avril 2021. À partir de 4290€



Textile

Le maillot 1913 fait référence à l'année de création de la marque de création de la marque Chic et performante, notre collection de vêtements du cycliste est conçue pour accompagner les cyclistes, masculins et féminines toute l'année, sur route et chemins.

Disponible dès Mars 2021 - À partir de 89€



L'humain au cœur de la marque DILECTA

[Eric VANHAVERBEKE, l'homme derrière la renaissance de DILECTA](#)

Pourquoi reprendre la marque DILECTA après plus de 50 ans d'absence ?

E.V. : Tout d'abord ma passion pour le cycle, avec une expérience de plus de 25 ans au sein de marques françaises, et mon intérêt pour cette industrie française en particulier. J'avais en tête depuis plusieurs années de faire revivre une belle marque française. Je me suis naturellement intéressé aux marques de Cycles françaises disparues. Mon père a roulé au sein de l'équipe DILECTA chez les professionnels dans les années 60. J'ai donc un lien affectif et émotionnel particulier avec cette marque. Je me suis alors plongé dans son histoire. DILECTA a écrit les plus belles pages de l'histoire du cyclisme hexagonal et international avec un fort ancrage local dans la région Centre Val de Loire. Ainsi, j'ai pris contact avec les Amis du Blanc (36), rencontré le maire M. Gilles Lherpinier pour leur présenter mon projet. Leur enthousiasme m'a convaincu que je faisais le bon choix.

Que souhaitez-vous apporter de nouveau à l'univers du cycle avec ce grand retour ?

E.V. : Un retour aux sources, aux origines du cycle français qui est né à la fin xixe / début du xxe siècle avec une fabrication française en petites séries. Ma volonté est de contribuer, à ma petite échelle, à pérenniser et développer l'artisanat du cycle français transmis de génération en génération. Je tiens surtout à respecter l'histoire de cette marque, son ADN, son ancrage local avec des productions qui se sont tenues dans les manufactures de Le Blanc, les ateliers de Tours et Chinon entre 1913 et 1968. Je souhaite faire rentrer DILECTA dans le présent et l'avenir avec de beaux produits fabriqués en France.

En quoi l'identité DILECTA est-elle unique ?

E.V. : C'est une des plus anciennes et glorieuses marques de cycles haut de gamme. Très peu de marques peuvent revendiquer un tel passé, une telle histoire. DILECTA est une aventure humaine, une saga industrielle et sportive unique. Nous sommes une équipe à taille humaine autour d'un projet qui rassemble une communauté de passionnés avant tout. Depuis que nous avons annoncé « la résurrection » de la marque, je reçois de nombreux témoignages de soutien de personnes locales ou non ayant connu les cycles DILECTA, heureux de voir renaître cette belle marque qui me confortent dans le choix de cette aventure.



Paul BELMONDO, ambassadeur officiel DILECTA

Quel est votre rapport au vélo ?

P.B. : Le vélo, c'est une véritable passion ! Addict au sport et à la compétition, c'est un sport que j'aime regarder. Lors de mes entraînements de pilote, je faisais régulièrement du vélo. J'apprécie les produits de qualité et les beaux matériaux, DILECTA est une marque qui comble mes attentes !



Qu'est-ce qui vous a plu dans le projet ?

P.B. : Ce qui m'a plu, c'est la renaissance d'une ancienne marque à tradition française du « beau vélo », du « beau matériel », notamment symbolisé par le vélo carbone. Le côté artisanal fait main avec une touche de modernisme comme les freins à disque et les soudures m'ont scotché.

Quels sont vos grands souvenirs de vélo ?

P.B. : Il y en a plusieurs... Tout d'abord, des choses personnelles avec la toute première étape du Tour de France à laquelle j'avais participé, avec un engouement spécial. Il y a aussi des souvenirs d'enfance quand je regardais la course avec mon père et que j'admirais des coureurs comme Merckx ou Poulidor... C'est de cette manière que j'ai découvert ce sport.



Guillaume de La Hosseraye, Gérant du magasin de cycles Kilomètre 0 (Paris XVII)

Avez-vous des souvenirs de DILECTA à ses débuts ?

G. de la H. : Pour moi DILECTA, c'est la marque de Darrigade et un beau vélo d'un voisin et qui me faisait rêver. C'était en Loire-Atlantique et j'avais 9 ans en 1966.

Pourquoi avoir choisi de distribuer la marque ?

G. de la H. : Chez nos clients, il y a de plus en plus l'envie d'avoir un vélo que l'on monte « à sa main » qui représente une histoire et permet de créer la sienne. Au Kilomètre 0, on ne vend pas un vélo, mais on fait naître un projet...

Le choix du haut de gamme de l'acier correspond à ce que l'on pense : l'acier, comme le vin de Bourgogne, ne souffre pas la médiocrité.

Qu'est-ce qui caractérise un vélo DILECTA ?

G. de la H. : Une marque française, une histoire, une légende. Puis l'objet en lui-même : sobre, pas ostentatoire, belle finition, une customisation possible, délais et prix raisonnables pour du haut de gamme de fabrication française.

Où trouver DILECTA ?

- [Magasin KM 0 Paris XVII](#)
- [sur dilectacycles.com](http://dilectacycles.com)

Source : communiqué de presse

Les cycles Mercier relocalisent dans les Ardennes

Par **Rédaction Entreprendre** - 16/03/2021



Située dans les Ardennes à quelques kilomètres de Charleville-Mézières, la friche Porcher va accueillir les cycles Mercier.

La marque iconique et centenaire, qui a notamment équipée Raymond Poulidor, va donc quitter son berceau stéphanois. C'est dans cette friche située dans la ville de Revin (Ardennes) que Mercier va relocaliser une partie de son outil de production et investir 2,4 millions d'euros. Selon le patron de Mercier, Jean-Marc Seghezzi, l'usine devrait voir le jour en fin d'année. Ce dernier est à la tête du propriétaire de la marque Mercier : le fonds d'investissement luxembourgeois Starship Investments.

Pas complètement « made in France »

Une centaine d'emplois pourraient voir le jour à court terme et plus de 250 d'ici 5 ans. Auparavant fabriqués en Asie, les vélos Mercier ne seront pas entièrement « made in France » : au début, seuls les cadres sortiront de l'usine de Revin. Mais à terme, Jean-Marc Seghezzi souhaite relocaliser la production de jantes et de guidons.

Chasse-sur-Rhône

le 04 mars 2021 - Sévim SONMEZ - Industrie



Trips est une marque déposée en 2019 par STTC, une entreprise de tôlerie et chaudronnerie industrielle. Spécialisée dans la conception et fabrication de triporteurs électriques, Trips prend son envol et intègre de nouveaux locaux dans la Zac des Platières.

Restaurateurs nomades, collectivités, artisans, logisticiens, ils ont été séduits par ce moyen de transport écologique et adapté à leurs besoins.

"Nous proposons cinq typologies de triporteurs à usage professionnel dont les châssis sont fabriqués à partir de tôles pliées et soudées, le vélo électrique est à 100 % made in France, tout comme le module adaptable que nous personnalisons à la demande du client, explique Faustine Tchakamian cheffe de projet Trips. La commercialisation a été lancée à l'été 2020 et aujourd'hui nous produisons près de 15 triporteurs par mois."

Alors que la question de la logistique du dernier kilomètre, plus vert et moins coûteux se pose, certains livreurs et logisticiens ont fait le pari de recourir à des vélos cargo, plus faciles à manoeuvrer et à garer en centre-ville. Si Trips adresse principalement une clientèle régionale, elle commercialise ses triporteurs à travers la France et ambitionne une montée en puissance de sa production.

"En 2020, le marché du cargo vélo a enregistré une croissance de 53 % qui devrait se poursuivre cette année, souligne Faustine Tchakamian. Notre production devrait passer à une trentaine de triporteurs par mois, raison pour laquelle nous avons besoin de locaux plus vastes de production, de stockage ainsi que d'un show-room." Un déménagement de Loire-sur-Rhône à Chasse-sur-Rhône qui permettra de tripler la superficie, offrant à STTC l'opportunité de regrouper ses deux sites (de découpe laser et de chaudronnerie), mais également de définir des espaces distincts pour son activité de triporteurs.

Trips qui compte trois salariés ambitionne de devenir une entité juridique à part entière et prévoit le recrutement de deux personnes en 2021. *"Nous aimerions adresser les marchés de la restauration et de l'évènementiel qui ont souffert de la crise sanitaire avec un produit spécifique, le module cuisine autonome. On y croit dur comme fer"*, conclut la cheffe de projet.

Sévim Sonmez

Loire-Atlantique : Avec ses ballons éco-responsables, la société

Rebond ne manque pas d'air

ÉCOLOGIE Mardi, la start-up nantaise lance une gamme de ballons pour les cinquante ans du PSG



David Phelippeau Publié le 15/03/21 à 07h05 — Mis à jour le 15/03/21 à 07h05



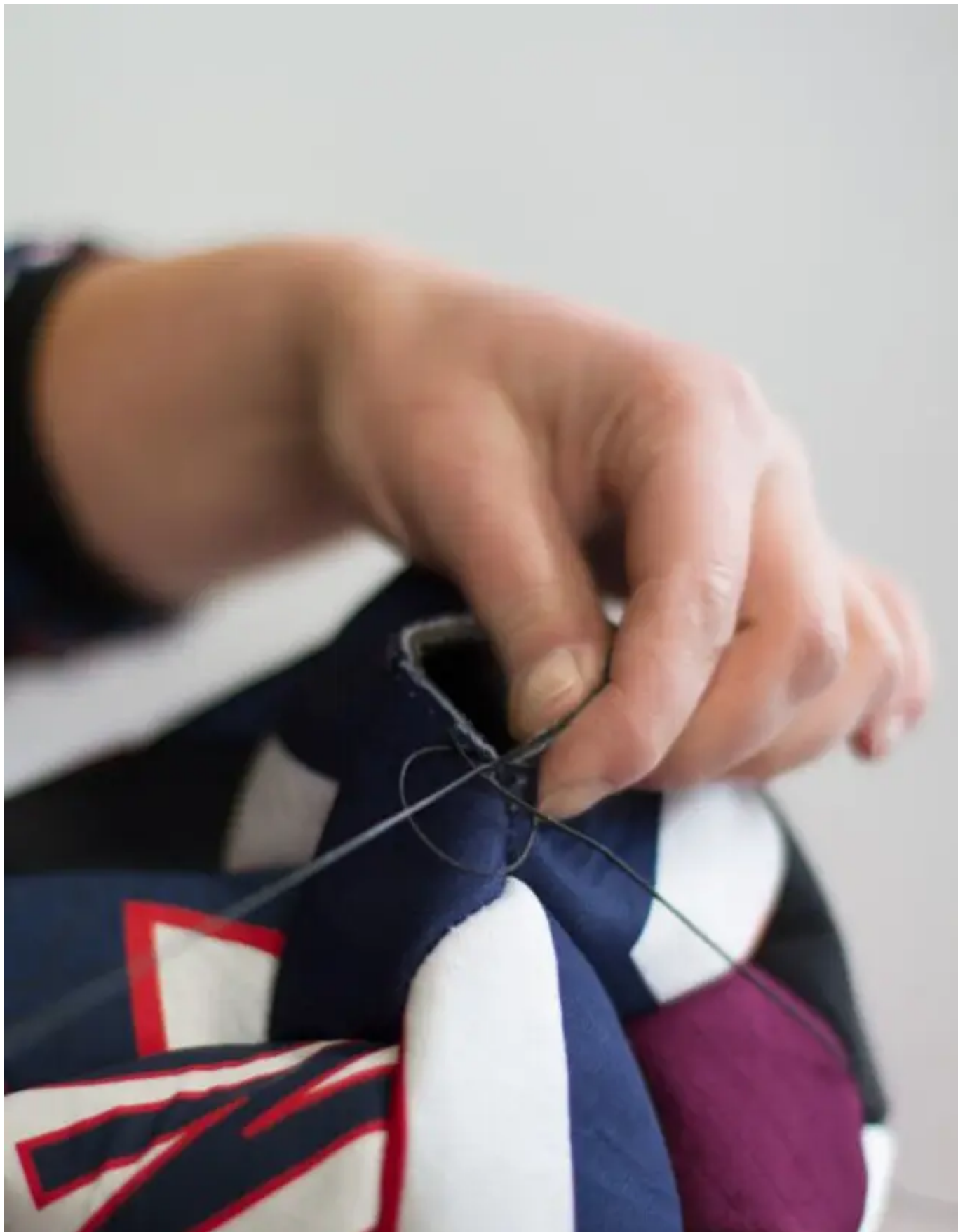
Un vrai travail d'orfèvre la conception d'un ballon. — *Rebond*

- La start-up nantaise Rebond sort, mardi, cinquante ballons originaux pour les cinquante ans du PSG.
- Deux Vendéens sont à la tête de cette entreprise depuis 2013 qui ne cesse de grandir.
- Leur credo : fabriquer des produits éco-responsables dans le respect des normes du commerce équitable.

Tout roule pour la société Rebond, installée à La Montagne près de Nantes, qui fabrique des ballons de football. Mardi, à l'occasion du cinquantième anniversaire du PSG, cinquante ballons *made in France*, réalisés grâce à la récupération de maillots historiques du club non vendables, sortent en édition limitée à la boutique officielle du PSG et sur store.psg.fr.

Derrière ce travail d'orfèvre, cette start-up de Loire-Atlantique, branche recherche et développement de l'entreprise SG Ball, fondée en 2013 par deux jeunes Vendéens, Simon Mutschler, 34 ans et Louis Guillizzoni, 35 ans. « Il faut 2 h 30 à 3 heures de travail sur chaque

ballon, explique Simon. Chaque morceau de maillot est cousu main sur le cuir qui est en dessous. Cela fait un patchwork de différentes époques du PSG. Chaque pièce est unique. » Et c'est à Gétigné, toujours en Loire-Atlantique, dans un atelier travaillant habituellement le cuir et confectionnant des sacs et des chaussures pour de grandes maisons de mode, que tout a été fabriqué.





Les ballons spéciales PSG seront en vente mardi. - Rebond

Le *made in France* et l'éco-responsabilité font partie des credo de ces deux jeunes entrepreneurs, pour qui tout a commencé en 2008 alors qu'ils étaient étudiants. « On était tous les deux sportifs et amateurs de foot pour Louis et rugby pour moi, raconte Simon. On s'est alors intéressés à la fabrication des ballons... » Avec leurs sacs à dos, ils partent alors dans la province du Pendjab, à la croisée de l'Inde et du Pakistan, une région dotée d'un savoir-faire historique en matière de fabrication de ballons. Simon et Louis observent, échangent, apprennent, partagent. « On a développé la manière de faire avec eux... »

Ils reviennent en France « avec des ballons désignés ». 300 pièces d'abord. Ils les commercialisent. Avec l'écho médiatique important, des clubs et des entreprises les contactent. Ils multiplient les allers-retours entre la France et le Pendjab. « On a appris le ballon au fur et à mesure, la fabrication, les matériaux qui le composent, les normes qui régissent sa production etc. » Ils se rendent vite compte que derrière le simili cuir, matière essentielle du produit, se cache tout simplement du plastique. « Une matière énergivore pour notre planète. »

Faire du ballon «un porte-parole» de l'éco-responsabilité

Les deux copains veulent alors « faire bouger les choses, bousculer les barrières et les limites du ballon ». Ils éliminent les phtalates, ces plastifiants toxiques, et autres encres nocives pour la santé et réfléchissent sur les matériaux externes du ballon, recyclés évidemment, toujours dans l'optique de fabriquer un produit sain dans le respect des normes du commerce équitable. « Le milieu du sport a un gros pouvoir de sensibilisation, on a fait du ballon un vrai porte-parole pour sensibiliser le plus grand de monde possible à l'éco-responsabilité », estime Simon.

Au sein de leur entreprise SG Ball, qui compte désormais huit salariés et fait aujourd'hui 1,5 million d'euros de chiffre d'affaires, les deux entrepreneurs foisonnent d'idées. En plus « des ventes éphémères » avec des clubs et des marques de vêtements, ils lancent fin 2019 un ballon éco-responsable qui retrace l'histoire du FC Nantes. 500 sont écoulés en quelques jours. 1.500 au final seront vendus. Avec toujours la même devise derrière la fabrication : « Des ballons bien goalés à l'extérieur mais aussi à l'intérieur. »

[ACCUEIL](#) > [NEWS](#) > Mercato : Justine Lemeteyer intègre le team Lokefoil (interview)

ACTU / 24 mars 2021 à 10:15 , par Nicolas Arquin

125
Partages

125

Mercato : Justine Lemeteyer intègre le team Lokefoil (interview)



Rideuse très prometteuse que nous avons [interviewée il y a quelques semaines](#), Justine Lemeteyer ne nourrit pas que des ambitions en slalom. Preuve en est, la Normande de 18 ans vient d'intégrer le team de la marque Lokefoil, entreprise basée à Saint-Malo (Bretagne). Justine Lemeteyer nous en dit plus !

- Justine, que représente Lokefoil à tes yeux ?

C'est une marque de référence dans le monde du foil, utilisée par les meilleures donc je suis super fière de faire partie de l'équipe !

- Comment s'est noué ce partenariat ?

J'ai contacté Lokefoil via leur site web en leur présentant mon projet sportif et mes besoins pour la saison à venir. S'en sont évidemment suivis quelques échanges téléphoniques avec l'équipe et je me suis rendue à l'usine de Saint-Malo pour rencontrer l'équipe en vrai et découvrir toute la chaîne de fabrication. C'était passionnant !

- De quel matos disposeras-tu ?

Pour les compétitions, je naviguerai sur le LKrace 2021 avec un mât de 95. Je changerai les ailes en fonction du format de course, c'est à dire upwind/downwind ou slalom. J'ai également à disposition un foil freerace LK1, que je pourrai faire tester sur les spots ! Pour visser mon foil, je disposerai du nouveau système de visserie à la main OTO.

- Quels seront tes objectifs en windfoil ?

En terme de compétition, les objectifs sont les AFF, les PWA selon le budget, les championnats de France de la fédération et d'autres compétitions internationales à définir. De manière beaucoup plus globale, l'objectif est de continuer à prendre de l'expérience sur ce nouveau support et de se mesurer aux autres filles avec du matos performant.

- Une chose à ajouter ?

Je suis super fière de représenter une entreprise « made in France », basée à deux heures de voiture de la maison ! Un immense merci à l'équipe de Lokefoil pour leur gentillesse et leur confiance dans mon projet ! Il n'y a plus qu'à tout donner sur les compétitions !

[B2 MARINE](#), [B2 MARINE CAP-FERRET](#), [ECO YACHTING](#), [MATINALE ECO YACHTING](#), [ECONOMIE - CHANTIERS - INVESTISSEMENTS](#), [BATEAU À MOTEUR - IN-BORD - HORS-BORD](#), [NAUTISME](#), [BASSIN D'ARCACHON](#), [INTERVIEW](#), [BERTRAND BADETS](#), [BORDEAUX](#)

Scoop - un nouveau hors-bord Cap-Ferret pour les 35 ans du chantier bordelais B2 Marine

17 MARS 2021

Rédigé par ActuNautique Magazine

Nautisme - B2 Marine, le spécialiste des vedettes familiales hors-bord de 4,50 à 7,50m, qui surfe sur la bonne tenue du marché nautique, va fêter cette année ses 35 ans, avec un tout nouveau modèle de bateaux hors-bord Cap-Ferret. Interview exclusive de son directeur, Bertrand Badets dans cette Matinale d'Eco Yachting d'ActuNautique.

A Bordeaux, le **chantier naval B2 Marine** surfe sur le succès, avec une production de bateaux qui avoisinera les 140 unités cette année, après un exercice 2019-2020 sur lequel la société aura produit 110 unités.

Basé à Latresne (Bordeaux), **B2 Marine** est un chantier familial spécialisé dans les unités hors-bord allant de 4,50m à 7,50m de long, les **Cap-Ferret**, mais propose aussi à son catalogue deux voiliers classiques les **Blue Djinn** et **Djinn 7**.

Cas sans doute unique sur le marché, **B2 Marine** est positionné sur ces unités de petite taille, transportables, accessibles financièrement, plutôt bien construites et échantillonnées, et entièrement réalisées en France, ce qui démontre que le **Made in France** est possible sur ce segment de marché.

Le chantier, dirigé par **Bertrand Badets** fêtera ses 35 ans cette année, avec le lancement d'un tout nouveau modèle...

Ecoutez sans plus tarder l'interview de **Bertrand Badets**, dans cette **Matinale d'Eco Yachting**...

ACCESSOIRES DE FOOT**UN BALLON DU PSG FABRIQUÉ AVEC D'ANCIENS MAILLOTS DU CLUB !****PUBLIÉ LE 16/03/2021**

Dans la continuité des festivités organisées par le PSG pour célébrer ses 50 ans, le club dévoile un ballon PSG x Rebond 100% made in France réalisé à partir de maillots recyclés.

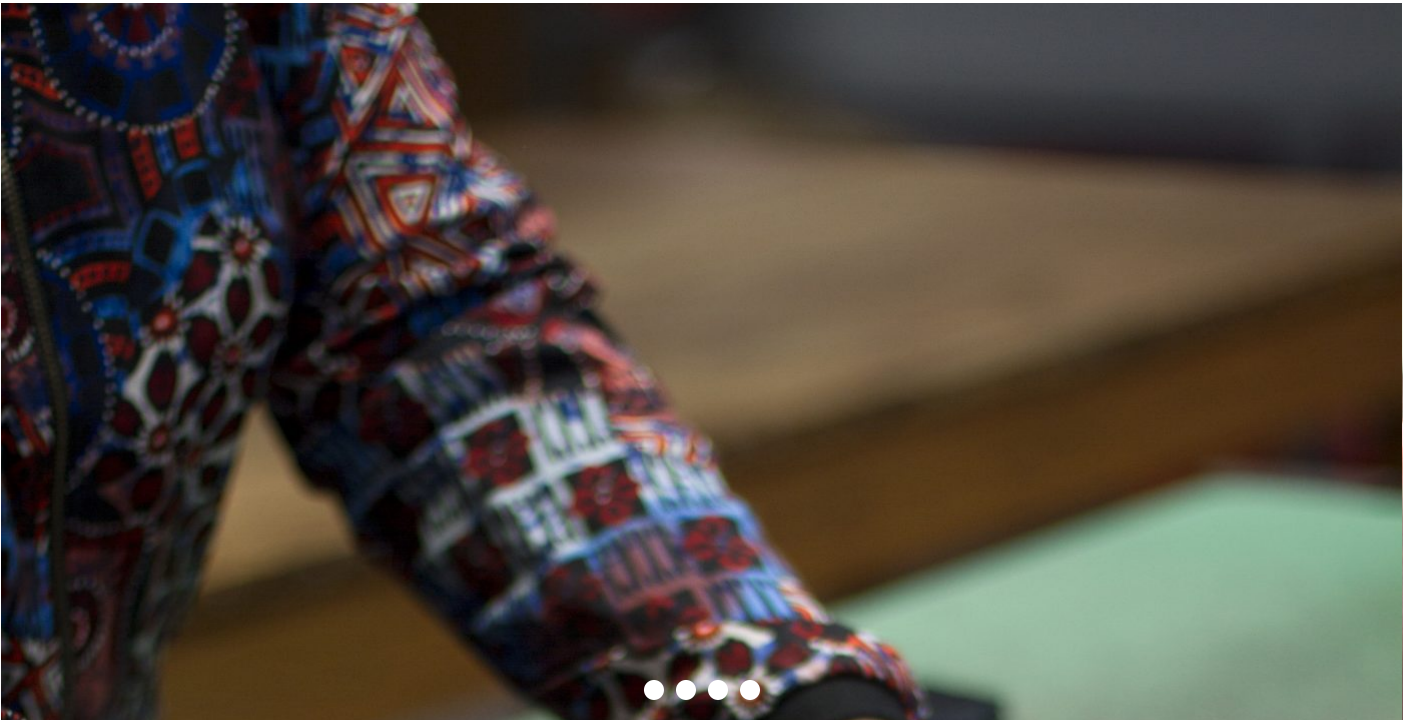
Faire un ballon autrement. C'est là toute l'ambition de Rebond qui souhaite développer des ballons de sport issus de matériaux recyclés, puis bio-sourcés. Pour cette collaboration avec le PSG, Rebond a imaginé un ballon à partir de maillots recyclés du club. Représentations iconiques, **les maillots du Paris Saint-Germain** sont les symboles de l'héritage laissé par les acteurs du club ayant porté ou portant encore ces tuniques. A travers ce ballon, une seconde vie a ainsi été offerte à ces pièces, témoins de la riche histoire du club de la capitale.



À travers les 32 panneaux composant le ballon, on retrouve donc les logos, couleurs et design qui ont fait l'histoire du club au cours des cinquante dernières années. Chaque ballon étant conçu via une composition aléatoire, tous les exemplaires sont donc des modèles uniques. Un numéro brodé sur un panneau spécial indique le numéro de production du ballon et renforce ce caractère d'unicité.



À travers ce produit d'exception dont la réalisation nécessite 2h30, le Paris Saint-Germain et Rebond mettent à l'honneur la couture française. En effet, la production de ce ballon a été réalisée par un petit atelier rural situé en Loire-Atlantique, travaillant habituellement le cuir et confectionnant sacs et chaussures pour de grandes maisons de mode. Quand le monde de la couture fait équipe avec celui du ballon rond, cela donne un ballon 100% français au savoir-faire évocateur. Un travail artisanal manuel.



Le ballon Rebond Project x PSG réalisé à partir d'anciens maillots du PSG est disponible sur le site du club à 380€.

VIDEO. Isère : les vélos artisanaux et sur mesure reviennent en force

En 2019, 2,6 millions de vélos ont été vendus en France. Parmi eux, beaucoup de vélos bons marchés proviennent d'Asie. Mais une nouvelle tendance se dégage : celle des vélos artisanaux. En Isère, une petite dizaine de fabricants se sont spécialisés dans la fabrication de vélos sur mesure.

Publié le 12/03/2021 à 15h16

Mis à jour le 12/03/2021 à 15h20



Avec les Vélos Papillon, Benjamin fabrique des deux-roues sur mesure à partir de pièces de récupération. • © F. Ceroni / France 3 Alpes

Isère Grenoble

Il faut patienter entre 5 et 6 mois pour acquérir l'un des vélos de Fabien Bonnet.

Dans son petit atelier, situé près du parc Georges Pompidou à Grenoble, chaque modèle est fabriqué sur mesure en fonction de la morphologie du client.

Ancien physicien, Fabien s'est reconverti il y a six ans lorsqu'il a racheté les Cycles Cattin, fabricant de deux-roues depuis 1955. L'entreprise est désormais spécialisée dans les vélos

de voyage, demandés par les amateurs de parcours longue-distance.

Seuls une trentaine de modèles sortent de cet atelier chaque année. *"Sur ce vélo par exemple, on va adapter la géométrie et les points d'appuis comme la selle, les pédales et le cintre en fonction de l'étude posturale du client"* précise le gérant.

La fin de la standardisation ?

Jusque dans les années 80, les vélos sur mesure étaient courants en France. Mais avec la mondialisation, beaucoup de fabricants ont délocalisé la production en Chine. Ce qui a provoqué la disparition de la plupart des artisans et l'uniformisation des modèles de vente.

Or, depuis une dizaine d'années, la tendance s'inverse. De plus en plus de passionnés préfèrent s'offrir un vélo artisanal et made in France, plutôt qu'un modèle importé d'Asie que l'on trouve dans tous les magasins de sports.

Ceux de Fabien coûtent en moyenne 3500 euros. Mais à ce prix, tout est personnalisé : même le cadre en acier fabriqué au sous-sol du magasin. *"Le revers de la médaille de la mondialisation, c'est une très grande standardisation où on est écrasé par le marketing,"* analyse Fabien Bonnet. *Tandis que nous, on propose une alternative aux gens dans la façon de concevoir un vélo".*

Des vélos artisanaux et écolos

Quartier Saint-Laurent, toujours à Grenoble, la boutique Vélos Papillon propose elle aussi des vélos de voyage artisanaux.

Ancien ingénieur, Benjamin Claudel s'est lancé dans ce projet il y a un an. Sauf que lui ne fabrique pas ses cadres : il les achète d'occasion sur des sites de petites annonces ou dans des brocantes. *"Celui-là, par exemple, c'est un vieux cadre Peugeot, explique-il en attrapant un cadre en acier suspendu au plafond. Je l'ai acheté à une dame qui voulait s'en*

séparer et qui n'en faisait plus rien. Je me suis dit que c'était parfait pour ce que je voulais faire, c'est un bon acier léger qui attend de trouver son propriétaire".

Fidèle à ses valeurs écologiques, il a déjà ré-assemblé plus de 20 vélos à partir de pièces de récupération. Là aussi, tout est adapté en fonction de la morphologie et des demandes du client. *"En France, il y a une demande croissante pour le vélo artisanal, ajoute Benjamin. Il y a plein de passionnés qui ont envie de répondre à cette demande et d'offrir aux clients la possibilité d'avoir un bel objet fabriqué sur mesure et localement".*

Composé en partie de pièces d'occasion, les vélos de Benjamin coûtent environ 2000 euros. Le prix à payer pour pédaler jusqu'au bout du monde en toute sérénité.

Isère : les vélos artisanaux et sur-mesure font de plus en plus d'adeptes

Portrait de chantier / B2 Marine, des bateaux accessibles et transportables Made In France



Fondé en 1986 dans le pays bordelais, le chantier B2 Marine fabrique des bateaux transportables et accessibles, qui démontre que le Made In France est possible dans cette catégorie de bateaux.



Maxime Leriche

Publié le 25-03-2021

[Suivre](#)

Un cru qui se bonifie avec le temps



Un des premiers bateaux du chantier

Lancé par Bernard Badets en 1986, le [chantier naval](#) B2Marine va fêter ses 30 ans en avril prochain. Mais a su conserver son ADN au fil des années malgré l'évolution du marché : *"Nous fabriquons des bateaux à voile familiaux, des bateaux à moteur simples et pratiques, tout en restant faciles à transporter"*, nous explique Bertrand Badets, le fils du fondateur et actuel directeur du chantier. *"C'est un segment de bateaux qui est très concurrentiel, mais les clients restent très attachés à notre marque. Nous produisons environ 150 unités par an."*

Une gamme de transportables très hétéroclyte



Le chantier girondin propose une vingtaine de modèles, qui partagent tous le même ADN. *"Nous produisons principalement des bateaux à moteur, mais nous proposons également une gamme de petits voiliers. La taille des unités à moteurs varie de 4,52 m à 6,95 m. La gamme Open est la plus demandée par les clients. Avec une vingtaine de modèles au catalogue, nous pouvons nous adapter au programme de chaque client. Nous proposons plusieurs possibilités d'aménagement : open, cruiser (avec une petite cabine), sun deck ou timonier."*



"En voilier, nous proposons deux modèles : le Blue Djinn (6,10 m) et le Djinn 7 (7,20 m), qui sont tous les deux des dériveurs."



Made In France Cocorico !



Malgré une concurrence très active sur ce type de bateaux, B2Marine a réussi à maintenir toute sa production sur le sol français. *"L'intégralité de nos coques est fabriquée dans notre Usine de Latresne, près de Bordeaux, les capotes et tauds viennent de Vendée, les inox et les balcons de Marans, les selleries de Clermond. Nous privilégions des circuits courts. Ce qui prouve qu'une production et des coûts maîtrisés, alliés à un bateau bien conçu, permettent de maintenir une production hexagonale"*, nous explique Bertrand.



Animé par un effectif d'une vingtaine de collaborateurs, le chantier s'appuie sur des distributeurs basés dans plusieurs pays d'Europe, aux Antilles et même en Nouvelle-Calédonie. Et le succès est au rendez-vous ! Toute la production de cette année est déjà vendue, et il faudra maintenant patienter une bonne année avant d'être livré.

Une classe de Blue Djinn hyperactive



L'[association](#) des propriétaires de Blue Djin organise chaque année de nombreux évènements, créant ainsi une dynamique et un esprit de classe inédit. Plusieurs dizaines propriétaires se rassemblent chaque année, ce qui en fait une des classes les plus dynamiques d'[Europe](#).

Interview : transformez votre vélo en cargo avec JoKer Bike

Publié par Morgane , le 29 mars 2021

Divers, Innovations, Matériel vélo, Matériel vélo transport

Partager



Avec **JoKer Bike**, transformez votre vélo en... biporteur ! L'entreprise française propose en effet le kit de conversion JoKer Mini pour que vous puissiez profiter des avantages d'un vélo cargo en continuant d'utiliser votre propre vélo ou VAE. Compatibilité, fabrication, avantages, maniabilité, accessoires..., on fait le point sur cet équipement malin en compagnie de Kervin. Président et cofondateur de JoKer Bike, il a répondu aux questions que vous vous posez sur la fourche-cargo JoKer Mini.

Kit de conversion JoKer Bike : découverte du concept

JoKer Mini est une solution idéale pour **transporter vos courses et affaires à vélo**. Il s'agit d'une **fourche-cargo à installer directement sur votre vélo**, à la place de votre ancienne fourche. Côté fonctionnalités pratiques : le système est équipé de freins à disque et également d'une béquille centrale. Sa plateforme de 50cm x 45cm est parfaite pour transporter des charges lourdes et des objets volumineux en ville.

>>> À LIRE AUSSI : [Notre test complet de la fourche-cargo JoKer Bike](#)

Moins encombrante et plus économique qu'un vélo cargo, **le kit de conversion JoKer Mini s'installe facilement sur la quasi-totalité des vélos, et même des VAE**. Lors de notre test, nous avons mis 30 minutes à la monter sur un vélo. Et le montage s'est révélé plutôt facile.

Pour compléter votre équipement, **la marque française JoKer Bike propose également différents accessoires** comme la board (une plateforme en bois), un panier en plastique reconditionné ou encore la caisse Wood Box qui possède une capacité de 70 litres.

L'histoire de JoKer Bike : naissance d'une idée

Comment est née l'idée de JoKer Bike ?

Kervin – À la base, je suis passionné par le vélo, j'en ai même 7 chez moi ! Et j'adore les vélos un peu spéciaux. J'ai voyagé à vélo à travers plusieurs continents, sillonné la France en long et en large. J'ai traversé l'Australie et j'ai voyagé en Amérique latine avec un vélo couché. Un petit montage perso sur la base d'un cadre acheté aux Pays-Bas.

À chaque retour de voyage, je me demandais comment continuer de me déplacer en ville à vélo et transporter de la charge. À l'époque, j'ai pensé au vélo cargo. Mais c'était trop encombrant pour mon appartement, et trop cher pour mon budget ! L'idée de développer une fourche-cargo m'est alors venue. J'ai appelé mon ami de longue date Jordan, qui est ingénieur en aéronautique. Je suis plutôt axé commercial et j'avais besoin de quelqu'un avec de vraies compétences techniques.

Qui se cache derrière JoKer Bike ?

Kervin – Nous sommes pour le moment deux : Jordan et moi. Il s'occupe de la partie technique, production et du retail. De mon côté, je m'occupe de la chaîne d'approvisionnement, des fournisseurs et grands comptes. L'équipe va bientôt s'agrandir car on a vivement besoin d'un coup de main !



Tout savoir sur la production du kit de conversion JoKer Mini

Comment avez-vous créé la fourche-cargo ? Pourriez-vous nous raconter les deux années de recherche et développement ? Combien de prototypes avez-vous faits ?

Kervin – Dans notre cas, on est parti de mon problème personnel. Pour nous assurer qu’il y avait une vraie demande, on a **sondé le marché grâce à une étude de marché et interrogé les professionnels du cycle, les vélocistes**. Nous avons fait un peu de micro-trottoir à l’abord des pistes cyclables et auprès de magasins de vélo. On a ensuite fait un cahier des charges et sorti un *proof of concept* pour voir si c’était réalisable.

Pour tout vous dire, nous avons effectué la soudure du premier prototype dans le garage du père de Jordan ! Nous nous sommes ensuite associés avec un très bon partenaire industriel pour la suite de la phase de prototypage.

Pendant la phase de recherche et développement, **on a finalement fabriqué 5 prototypes**. Pour nous assurer de la compatibilité de notre fourche-cargo avec tous les vélos, nous avons dû tester une centaine de mesures de vélo ! Nous avons utilisé les fiches techniques, mais nous avons frappé aux portes de beaucoup de magasins de vélo. Ils ont été les premiers à croire au projet et nous ont prêté des vélos pour nos tests. C’est grâce à cette co-crédation avec des acteurs du cycle que le produit a pu évoluer.

À quelles difficultés avez-vous été confronté ?

Kervin – Je dirais deux difficultés majeures :

- la conception du produit et trouver le meilleur rapport compatibilité/maniabilité pour que ça ne change pas la sensation de pilotage.
- trouver le bon partenaire industriel. On peut avoir l’idée, mais trouver quelqu’un qui peut physiquement réaliser et industrialiser le produit, c’est plutôt difficile. Le made in France est dans l’ADN de JoKer Bike. Si on peut tout faire en local, c’est mieux. Notamment pour des questions de praticité puisqu’on est à Lyon. Plus de rapidité, plus de proximité. Il fallait trouver un bon mix entre made in France et prix compétitif.

JoKer Bike : le made in France certifié

Où est fabriqué le kit fourche cargo JoKer Mini ?

Notre fourche-cargo est **fabriquée dans une chaudronnerie située juste à côté de Saint-Étienne (Loire)**. Saint-Étienne est très présente dans l’histoire du cycle. Elle en possède un héritage industriel riche.

La soudure reste manuelle. On est sur **un produit made in France**. Une grosse partie soudure est faite à la main. Il faut savoir que la soudure, c’est un savoir-faire recherché car les bons soudeurs sont rares. Nous sommes heureux de contribuer au savoir-faire français et de travailler avec une entreprise locale. La proximité, c’est important pour nous. Et c’est aussi plus simple de gérer une production locale !

Le JoKer Mini est certifié par la norme NF EN ISO 4210-6 (Cycles – Exigences de sécurité des bicyclettes). Comment on obtient ce type d’homologation ?

Kervin – Ce n’est pas si difficile que cela. Il y a des labos indépendants en France qui s’en occupent. On a déposé la fourche dans un labo qui a ensuite appliqué des cycles de test. À l’issue des tests, on a obtenu la certification. Sur cette fourche, on a passé **la norme la plus élevée, soit celle prévue pour les VTT**.

Les avantages et utilisation de la fourche-cargo JoKer Bike



Quels sont les avantages d'un kit de conversion de vélo en biporteur ?

Kervin – Les avantages sont multiples. C'est **un produit accessible et plus économique**, qu'on peut utiliser sur plusieurs vélos. Donc pas besoin d'acheter un biporteur complet. C'est aussi une solution plus compacte que le traditionnel cargo. La question du stockage était hyper importante pour nous. Nous voulions permettre à tous de pouvoir ranger leur vélo chez eux.

Le kit de conversion est enfin très maniable. On garde la sensation du vélo. Le pilotage est facile et ne nécessite pas de phase d'adaptation, comme un cargo. Comme vous gardez votre vélo, vous êtes habitué à son comportement. La hauteur est conservée.

Qui utilise le JoKer Mini ?

Kervin – Parmi nos utilisateurs, on a des coursiers, mais c'est clairement les citoyens qui l'utilisent le plus. Ceux qui se posaient la question du vélo cargo et qui souhaitent remplacer en ville leur voiture par un vélo. Il s'agit de personnes qui commençaient à voir les limites de leur vélo question transport d'objet.

>>> À LIRE AUSSI : [Nos conseils pour adopter la mobilité à vélo](#)

Compatibilité et installation du JoKer Mini

Le système est-il compatible avec [les sièges vélo enfant](#) ?

Kervin – Oui, absolument ! Il est compatible avec les sièges vélo enfant.

>>> A LIRE AUSSI : [Le vélo cargo pour transporter ses enfants](#)

Comment savoir si son vélo est compatible avec le kit de conversion JoKer Bike ?

Kervin – **Notre fourche-cargo est compatible avec la majorité des vélos du marché**, soit des vélos qui ont des roues entre 26 et 29 pouces. Il n'est pas compatible avec des vélos pliants ou un BMX qui possède des 20 pouces. Et deuxième point pour s'assurer de la compatibilité avec votre vélo : **avoir une fourche 1"1/8 ou avec un pivot conique**. La majorité des vélos du marché possèdent ce type de pivot de fourche.

Le JoKer Bike est équipé de freins à disque. Peut-on le raccorder avec un vélo avec frein à patin ?

Kervin – C'est tout à fait possible. Pourquoi ? Car les freins à patin sont installés sur la fourche. Aussi, quand on enlève la fourche, on retire également l'intégralité du système. Quand on ajoute ensuite la fourche JoKer Mini, on installe en même temps

le système de freins.

Le kit JoKer Bike peut-il se monter sur les VAE ? Le raccordement est-il plus compliqué qu'avec un vélo classique ?

Kervin – Oui, mais à une exception : le système n'est pas compatible avec les VAE qui ont un moteur dans la roue avant. Par contre pour les autres, c'est OK ! Le montage reste le même que pour un vélo classique.

Comment effectuer le raccordement du système de freinage ? Est-ce que c'est simple ou faut-il le confier à un vélociste ?

Kervin – Enlevez juste le levier de frein de votre guidon et remplacez-le par celui de notre fourche. Pour l'installation, ça dépend de votre niveau de connaissances. Je recommande toujours d'aller voir un vélociste en cas de doute, mais vous pouvez très bien le faire vous-même.

Est-ce que c'est facile de changer un pneu et une chambre à air en cas de crevaison ?

Kervin – C'est comme sur un vélo. Il faut juste prévoir **une chambre à air 20 pouces**.

La maniabilité de la fourche-cargo de JoKer Bike



Une fois monté, le kit ajoute 4 kg au vélo. Est-ce que ça reste maniable ?

Kervin – Oui, ça reste maniable ! Le centre de gravité est bas pour abaisser la charge, ce qui améliore la maniabilité. Le kit a une tête un peu différente des cargos avec un angle cassé et plus bas. C'est ça le secret de sa maniabilité. Nous avons légèrement avancé la roue par rapport aux autres afin de **conserver une sensation de pilotage agréable**, tant à vide que chargé. Si on avait laissé la roue à l'emplacement théorique, ça n'aurait pas été top à vide.

On peut charger jusqu'à combien de kilos ?

Kervin – Vous pouvez charger **jusqu'à 45 kg maximum**. Dans la vraie vie, on transporte rarement autant de poids. En moyenne, on constate que les utilisateurs transportent environ 20/25 kg.

Et maintenant ?

D'autres projets dans le futur ou en cours de développement ?

Kervin – Je vais vous dévoiler une petite exclusivité... Nous travaillons actuellement au **développement d'un JoKer Mini électrique** ! Il s'agirait d'un kit autonome équipé d'une assistance électrique. Nous sommes toujours en phase de test. Ce

Nantes. Des ballons faits main aux couleurs du PSG

La start-up nantaise Rebond vient de vendre cinquante ballons faits main, aux couleurs du club de foot parisien. Les premières pièces issues de sa chaîne de production made in France, à Gétigné.



Le ballon haute couture aux couleurs du PSG, produit par une start-up nantaise et cousu main à Gétigné, s'est vendu en un temps record. | PSG X REBOND

Ouest-France Marie COURVASIER.

Publié le 29/03/2021 à 15h54

Abonnez-vous

90 minutes. C'est le temps qu'il a fallu à [la start-up nantaise Rebond](#) pour écouler son stock de cinquante ballons de foot aux couleurs du PSG, lundi 15 mars.

Ces 50 exemplaires ont été cousus main dans un atelier de Gétigné, au sud-est de Nantes, à partir de vieux maillots recyclés donnés par le club parisien. Ils étaient vendus 380 € l'unité.


C'était la première « **vraie réalisation commerciale** » sortie de sa chaîne de production 100 % française, savoure le fondateur de Rebond, Simon Mutschler. Plusieurs séries limitées estampillées Rebond étaient déjà passées par les mains des artisans ligériens, notamment [un ballon contre la Covid-19, vendu au profit des hôpitaux](#), en avril dernier.

Seriez-vous prêts à revenir dans les stades alors que la pandémie de Covid-19 n'est pas maîtrisée ?

Débattez !

La start-up, qui ambitionne de « **réimplanter la production de ballons de sport en France** », prépare déjà d'autres collaborations inédites, pour fournir en ballons de foot certains clubs ou manifestations... et pourquoi pas l'Euro 2021.

Partager cet article [fermer](#)

 Le ballon haute couture aux couleurs du PSG, produit par une start-up nantaise et cousu main à Gétigné, s'est vendu en un temps record.

Nantes. Des ballons faits main aux couleurs du PSG
Ouest-France.fr

Reine Bike, un nouveau vélo électrique made in Nantes

Pour lire l'intégralité de cet article, [testez gratuitement L'Usine Nouvelle - édition Abonné](#)

La start-up Reine Bike se positionne sur le haut de gamme avec un premier vélo à assistance électrique connecté. La PME Arcade Cycles en assure l'assemblage.

Réservé aux abonnés

Julie Thoin-Bousquié

26 Mars 2021 \ 16:00

2 min. de lecture



La start-up Reine Bike a développé un vélo à assistance électrique connecté produit par Arcade Cycles.



Le dernier numéro

Moustache Bikes, Angell, Le Vélo Mad... L'offre croissante en vélos à assistance électrique (VAE) haut de gamme made in France – portée par de nombreuses start-ups – n'inquiète pas Stéphane Grégoire. En 2018, cet ancien dirigeant d'une société de télécommunications a décidé de se lancer sur ce marché en forte croissance en lançant une nouvelle marque en ligne et distribuée à domicile : Reine Bike.