

Revue de Presse Made in France

Contact : info@semioconsult.com

AUTOMOBILE

Avril 2021 – Juin 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

Société

A Château-Gontier, les gendarmes circulent aussi en voiture électrique

A Château-Gontier (Mayenne), depuis fin mars 2021, les gendarmes sont dotés d'une voiture électrique. Ils disposent d'une Renault Zoé qui leur sert de véhicule de liaison.



La compagnie de gendarmerie de Château-Gontier (Mayenne) a reçu une Renault Zoé fin mars 2021. (©Haut Anjou)

Par **Thomas Gourlin**

Publié le 11 Avr 21 à 9:24

Elle ne passe pas inaperçu. La compagnie de gendarmerie de **Château-Gontier (Mayenne)** a reçu une nouvelle voiture. Depuis **fin mars 2021**, les gendarmes peuvent utiliser une Renault Zoé pour effectuer certains déplacements.

À lire aussi

Covid-19. Un intermittent du spectacle dans le doute à Château-Gontier

« Cela participe au plan de relance du Gouvernement. L'idée est de participer à la relance économique en dotant la gendarmerie de véhicules produits en France. C'était déjà le cas avec la 5008 Peugeot reçue récemment », indique Raphaël Clochard, capitaine passé récemment chef d'escadron, toujours à la tête de la compagnie.

Pour les liaisons

Outre l'aspect made in France, ce nouveau véhicule vise aussi à « verdir le parc automobile de la gendarmerie en utilisant des véhicules plus écologiques ».

Bien entendu, il n'est pas question de voir des militaires effectuer des interpellations avec cet engin.

À lire aussi

Segré-en-Anjou-bleu : les équipements sportifs fermés jusqu'à nouvel ordre

Cette Zoé, même si elle possède toutes les options, n'a pas vocation à servir sur les missions de terrain.

Le commandant de la compagnie explique :

"Elle n'est pas équipée d'un gyrophare ou d'un haut-parleur. Il s'agit d'un véhicule de liaison. Ici, on fait souvent des trajets entre Château-Gontier et Laval. Cette voiture est parfaite pour ça."

En dehors du fait qu'elle va permettre de réaliser des économies de carburant et de verdir un peu l'image des hommes en bleu, cette Renault Zoé a pour objet de rénover le parc de voitures de la compagnie.

À lire aussi

A Château-Gontier, la population est invitée à choisir le nouveau nom d'une école

« L'idée, c'est de remplacer nos Clio phase 2. Elles sont assez âgées et affichent un fort kilométrage », note Raphaël Clochard.

Sur le plan esthétique, la Zoé a été décorée avec un logo de la gendarmerie plus vert. Elle est peinte dans un bleu un peu plus clair que l'ensemble des nouveaux véhicules des gendarmes.

DAB MOTORS LM-S 500 : DE L'ARTISANAT MOTO FRANÇAIS

le 27.03.2021

France

Scrambler



Voici la DAB Motors LM-S 500, un scrambler entièrement confectionné à la carte et fabriqué en France. Une moto de la tendance prépa garage qui a pour vocation le plaisir de conduite avant tout. Avec un mono husky de 501 cm³ et 127 kg, ça doit être le cas.

17 200 €, oui, c'est le prix de départ (hors options) de la DAB Motors LM-S 500. C'est le prix d'une belle moto grand public et déjà haut de gamme chez pas mal de constructeurs... Oui, mais la LM-S 500 ne répond pas du tout aux mêmes critères. Ca n'a rien à voir, ici, il s'agit plutôt d'une production artisanale, entièrement réalisée à la commande. Même si la marque souhaite bel et bien s'implanter durablement dans le paysage comme un véritable constructeur et ne s'en cache pas. S'il est toujours délicat de mesurer le prix de ces petites séries, nous aurions été plus enthousiastes si la DAB Motors avait embarqué un moteur plus moderne, le mono KTM de 690 cm³. Mais ce dernier est compliqué à avoir... Toutefois, souhaitons bon courage à l'équipe de DAB Motors située près de Bayonne (les veinards) dans leur projet.

» Lire aussi - [Suzuki annonce une nouvelle GSX-S 1000](#)



DAB Motors LM-S 500 : de belles pièces sur ce scrambler voulu fun, le trajet entre le bureau et le bistrot (hors Covid) promet d'être sportif...

- Moteur Husqvarna 501 cm³ mono, injecté, 6 vitesses, environ 55 ch.
- Réservoir 7 litres, bouchon Rizoma
- Habillage mini en fibres de verre
- Selle faite main
- Plaque phare AV avec éclairage leds
- Clignotants leds intégrés
- Jantes à rayons de 17 pouces, pneus Pirelli, Michelin, Continental, au choix
- Cadre et boucle arrière, en acier, démontable
- Bras oscillant en alu
- Suspensions AV/AR Kayaba ou Ohlins au choix
- Système de freinage Brembo, maître cylindre Magura, boccas en alu Rizoma
- Poids : 127 kg (non précisé à sec ou tous pleins faits)
- Hauteur de selle : 900 mm, modifiable
- Personnalisation entièrement à la carte
- Prix : à partir de 17 200 €

Eccity, 10 ans et des ambitions pour le pure player électrique



L'équipe d'Eccity, à Grasse

Entreprises
Lundi 19 avril 2021 à 09h29

Si le concepteur de scooters zéro émission se plaît à Grasse, Christophe Cornillon voit plus grand et plus loin pour la prochaine décennie.

Elle est encore, à dix ans d'âge, la seule entreprise française à s'être lancée **sur la niche du scooter exclusivement électrique**. Pari réussi pour Eccity malgré la conjoncture, qui aura eu le mérite de booster quelques tendances à haute vertu écologique ajoutée. Et c'est bien ce qui, au tout départ de l'aventure, avait motivé Christophe Cornillon : une mobilité douce et réactive, en autonomie suffisante, avec un véritable plaisir côté conduite.

Nouveaux locaux

A Grasse, où Eccity vient d'intégrer de nouveaux locaux, plus spacieux qu'aux Bois de Grasse, sur la zone d'activité du Carré (1.300m²), il aura fallu trois ans de développement avant que le premier scooter 125cm³ zéro émission ne soit commercialisé, en 2014. Depuis, les cadences augmentent régulièrement, qu'il s'agisse de modèles (cinq aujourd'hui, dont un trois-roues "cargo"), de production (actuellement une centaine d'unités annuelles assemblées sur place) ou de brevets déposés. L'autre credo pour Christophe Cornillon: le circuit court, tendance, qu'il pratique par conviction et par souci d'efficacité. *"Certains de nos partenaires industriels associés sont des locaux, comme Ameca ou Delta Industrie, basés à Carros. D'autres sont français, quelques-uns européens. Sans promouvoir à tout*

prix le made in France, c'est quand même plus facile, quand on parle technos, de le faire dans une même langue, ça évite les mauvaises interprétations, et c'est important quand on développe de nouveaux produits. Le made in France, ça n'est pas que du marketing, c'est surtout du bon sens technique."

C'est aussi un atout en termes de maintenance. Ainsi les batteries, françaises et brevetées pour leur bonne gestion des températures, sélectionnées pour équiper la gamme Eccity, sont-elles garanties quatre ans, et sont réparables à l'inverse de modèles chinois. *"Une petite équipe très réactive, au plus près des demandes du marché, c'est ça, notre force"*, confirme le fondateur.



Les collectivités en pole position

Et cette maintenance/SAV prend toute son importance quand on sait que la clientèle d'Eccity, pour l'heure, se concentre en grande majorité sur les collectivités. Parmi ses clients historiques et ses flottes les plus musclées, **conquises sur appels d'offres, la Métropole Nice Côte d'Azur**, Aix ou la ville de Paris. La décennie 2 sera-t-elle celle des particuliers? *"Nous avons la capacité, en l'état, d'aller jusqu'à 1.500 véhicules livrés par an. La cible des particuliers, c'est un de nos axes de développement en cours. Nous allons d'ailleurs ouvrir un espace de vente à Paris, nous l'avions prévu pour nos dix ans officiels, en mars 2021, la crise sanitaire a un peu perturbé le calendrier."*

Pas de fête en présentiel non plus, alors Christophe Cornillon s'est orienté vers une opération promo d'envergure sur ce mois d'avril, en attendant les jours meilleurs. Le site web a lui-aussi pris un coup de jeune, et les prévisions sont au beau fixe, à l'heure où se peaufine une levée de fonds de 200.000€ via Ayomi. Objectif : doubler le chiffre d'affaires dès l'an prochain (800.000€ en 2020) et s'attaquer aux marchés voisins porteurs, Suisse, Belgique, Espagne ou Italie.



Publié par
Isabelle Auzias

Automobile

Le projet Hopium Mächina d'Olivier Lombard carbure à l'hydrogène

Publié le 17/04/2021 à 15h15



Les objectifs techniques de l'Hopium Mächina : 1.000 km d'autonomie, 500 chevaux de puissance, 230 km/h de vitesse de pointe pour un prix aux alentours de 120.000 €. (Image HMC)

Le prototype de la première berline française haut de gamme 100 % hydrogène, l'Hopium Mächina, doit être présenté en juin, pour une commercialisation prévue en 2025. Derrière ce projet, un jeune homme aux origines auvergnates, Olivier Lombard, passé des circuits au rôle d'entrepreneur.

Olivier Lombard a fondé sa société (HMC pour Hydrogen motive company), sa marque (Hopium) et développe une voiture (la Mächina) qui serait la première berline haut de gamme roulant à l'hydrogène, made in France.

Après s'être distingué sur les circuits automobiles, il a donc posé sa combinaison pour enfiler le costume de chef d'entreprise. Et les regards du monde de l'automobile et de celui de l'innovation se braquent désormais sur ce jeune homme (il fêtera ses 30 ans le 25 avril).

Le parcours de ce natif des Yvelines est suivi depuis le Puy-de-Dôme d'où une partie de sa famille est originaire. « Je reviens plusieurs fois par an que ce soit du côté de Clermont ou d'Issoire », explique Olivier Lombard. S'il a déjà visité le circuit de Charade, il reconnaît ne pas « avoir eu la chance de rouler dessus ».

Des 24 Heures du Mans au projet Hopium

C'est sur un autre circuit qu'il s'est illustré. À l'âge de 20 ans, il a été le plus jeune vainqueur des 24 Heures du Mans, avec son succès dans la catégorie LMP2 en 2011 (8e au général).

Sur ce même tracé mythique de la Sarthe, son père et clermontois Jean Lombard a participé à trois reprises à la course d'endurance en 1988, 1989 et 1990. Jean Lombard a aussi été formateur de pilotes, manager de teams et patron d'écurie avec l'éphémère Lombard Racing en 2016.

Pas la peine de chercher bien loin d'où vient la passion de l'automobile dont a hérité Olivier Lombard. Le karting puis l'endurance comme circuit d'expression en compétition.

Mais Olivier Lombard a également été pilote d'essai pour GreenGT au volant notamment du prototype LMPH2G, un véhicule de compétition alimenté par pile à combustible hydrogène. Un prototype développé notamment avec Michelin, d'où la présentation de ce véhicule réalisée en octobre 2020 au centre de recherche et développement clermontois de Michelin, à Ladoux, en présence du ministre des Transports Jean-Baptiste Djebbari.



Pilote de karting puis sur des compétitions d'endurance et de GT, Olivier Lombard a été, pendant plusieurs années, pilote d'essai et de développement au sein de GreenGT sur le prototype LMPH2G de la Mission H24. (photo HMC)

Objectif : vendre 8.000 véhicules d'ici 2030

Même s'il est resté en contact avec GreenGT et qu'il suit l'évolution de ce projet, Olivier Lombard n'était pas du rendez-vous puisqu'en 2019, il a créé HMC.

Avec l'ambition non pas de lancer un véhicule à hydrogène sur un circuit mais sur la route. « L'objectif est de commercialiser la première berline française haut de gamme 100 % hydrogène en 2025 », annonce Olivier Lombard.

La phase de conception et de développement avance, « notamment pour la partie propulsion à hydrogène ».

« Nous n'avons pas de barrière technologique. Le nerf de la guerre, ce sont les ressources financières. Mais, aujourd'hui, nous avons les partenaires financiers pour une montée en puissance cadencée. »

OLIVIER LOMBARD (Patron de HMC)



Le premier prototype de la Măchina doit être présenté en juin. La fiche technique du véhicule affiche comme objectifs : **1.000 kilomètres d'autonomie, une puissance de 500 chevaux, un remplissage d'hydrogène en trois minutes et un prix de 120.000 euros.** Avec la volonté de vendre 8.000 véhicules d'ici 2030 et de parvenir à un chiffre d'affaires d'1 milliard d'euros.

Embarqué à 100 % dans cette aventure entrepreneuriale et technologique, Olivier Lombard a, pour l'instant, remis sa combinaison de pilote au placard. Mais une idée lui trotte tout de même en tête : « Pourquoi ne pas revenir au Mans avec une voiture hydrogène ? Le Mans, c'est une course exigeante, mais aussi un formidable laboratoire. »

Filiale de Michelin, Symbio (spécialiste de mobilité hydrogène) recrute, forme et construit une usine en Auvergne-Rhône-Alpes

Gilles Lalloz

Normandie. Premiers retours positifs pour les trains au colza du Paris-Granville

Jusqu'à début juillet, les trains de la ligne Paris-Granville vont rouler au colza. Il s'agit d'une expérimentation nationale pour réduire l'empreinte carbone des trains. Les premiers résultats semblent encourageants.



L'utilisation de B100 pour faire rouler les trains de la ligne SNCF Paris-Granville est une première en France.

Publié le 15 avril 2021 à 09h27
Par Thibault Deslandes

Depuis le mardi 6 avril, les 15 rames de la ligne SNCF Paris-Granville roulent au B100, un biocarburant à base de colza, fabriqué en France. Une expérimentation de trois mois et un premier pas vers des trains plus verts, avec une amélioration du bilan carbone de 60 % d'après la Région. Selon Olivier Choux, directeur de la ligne Paris-Granville, *"les utilisateurs et les voyageurs n'ont pas constaté de changements, la consommation est quasi-identique et l'utilisation du B100 n'a nécessité aucune adaptation des moteurs des trains"*. Coût de l'expérimentation : 500 000 euros, entièrement pris en charge par la SNCF.

Olivier Choux, directeur de la ligne Paris-Granville

0:00

0:00

À l'horizon 2030, la Région voudrait que cette ligne et la ligne Caen-Le Mans-Tours passent à l'hydrogène.

Toyota Yaris. L'atout de l'hybride made in France

Par Franck Boittiaux

Publié le 02/04/2021 à 21:42.



Lancée en septembre dernier, la Toyota Yaris de 4^e génération se veut plus séduisante tout en peaufinant ses atouts. Ses deux principaux arguments ? Sa version hybride plébiscitée par 90 % des clients et sa fabrication en France. Six mois après son lancement, L'argus fait le point.

Vendue à plus de 600 000 exemplaires en France depuis son lancement en 1999, , dont la 4^e génération a été lancée en septembre 2020, vient d'être élue "Voiture de l'année 2021". Elle est devenue une citadine largement diffusée dans nos villes et son succès ne cesse de se confirmer au fil des générations. Elle s'est ainsi encore écoulée à 378 918 unités dans le monde en 2020 malgré la pandémie, dont 33 455 en France, ce qui fait d'elle **la 17^e voiture la plus vendue de la planète, tandis qu'elle s'est hissée en 11^e position dans l'Hexagone.**

Mais si elle se révèle particulièrement plébiscitée en France, ce n'est pas seulement grâce à sa version hybride, qui fait ses beaux jours depuis qu'elle est disponible, c'est-à-dire depuis 2012. C'est aussi et surtout parce qu'il s'agit de l'une des voitures les plus produites sur le sol national !

À LIRE.

La fabrication en France, un argument de taille

a produit plus de 4 millions de Yaris depuis son installation à Onnaing, près de Valenciennes (59), en 2001. Pour Antoine Delacroix, chef de marque Yaris chez Toyota France, « *c'est une fierté que le 1^{er} constructeur mondial choisisse la France depuis 20 ans pour fabriquer un modèle qui représente environ 20 % des ventes de la marque en Europe.* » Il précise ainsi que l'usine d'Onnaing « *affiche un investissement cumulé*



Les clients déboursent en moyenne 22 000 € pour s'offrir une Toyota Yaris.

supérieur à 1,5 milliard d'euros et emploie 5 000 salariés ».

À une époque où la relocalisation revient sur le devant de la scène, la fabrication en France de la Toyota Yaris constitue un solide atout commercial pour séduire les clients. *« Cet argument d'actualité mais aussi écologique, surtout dans le contexte actuel, est un élément important pour nos clients »*, nous a déclaré Fabrice Tavernier, directeur de la concession STA 45 appartenant au groupe Bernier. *« C'est un vrai argument, les clients nous le disent souvent, car ils ont envie d'acheter français »*, confirment Alexandre Paillé, directeur de plaque Toyota (région Atlantique et Belgique) pour le groupe GCA, 1^{er} distributeur Toyota

et Lexus de France avec 15 000 unités vendues en 2020, aux côtés de Jean-Marc Figuié, directeur de la concession de Saint-Herblain (44). Toutefois, l'arrivée de la fabrication de la nouvelle Yaris Cross à Onnaing risque de remettre en cause cet argument commercial, puisque **Toyota sera bientôt obligé d'assembler une partie des Yaris dans son usine tchèque de Kolin pour répondre à la forte demande.**

À LIRE.

Très bon accueil dans les showrooms

et Citroën C3 fabriquées en Slovaquie, à une Renault Clio V assemblée en Slovénie et en Turquie, ou une Dacia Sandero produite au Maroc et en Roumanie, la Toyota Yaris possède un atout indéniable avec son étiquette "Made in France" ! Mais la 4^e génération, dont la production a démarré le 6 juillet 2020 pour un lancement en concession en septembre, ne compte évidemment pas uniquement sur cet argument, loin de là.

Alors que les commandes ont été ouvertes plusieurs mois en avance, les distributeurs que nous avons interrogés nous ont assuré que cette nouvelle Yaris avait été très bien accueillie dans les showrooms. *« Les clients l'attendaient avec impatience »*, selon Alexandre Paillé, tandis que Fabrice Tavernier souligne *« l'enthousiasme autour de ce modèle phare de la marque »*, autant de la part des clients que des collaborateurs. Tous deux citent comme **principaux atouts ses nouvelles lignes, sa polyvalence, sa compacité, son riche équipement de série, ou encore sa motorisation hybride performante, souple, réactive et sobre** pour expliquer ce bon accueil de la part des clients. Alexandre Paillé qualifie même ce nouveau modèle de *« révolution, tant sur les plans technique que stylistique »*, notamment parce que sa nouvelle plateforme lui permet d'être *« un peu plus courte que l'ancienne, alors que les autres modèles ont tendance à prendre de l'embonpoint »*.



Dans la famille Yaris, le modèle sportif GR joue la carte du sport auto à un prix accessible.

À LIRE.

Une clientèle plus jeune

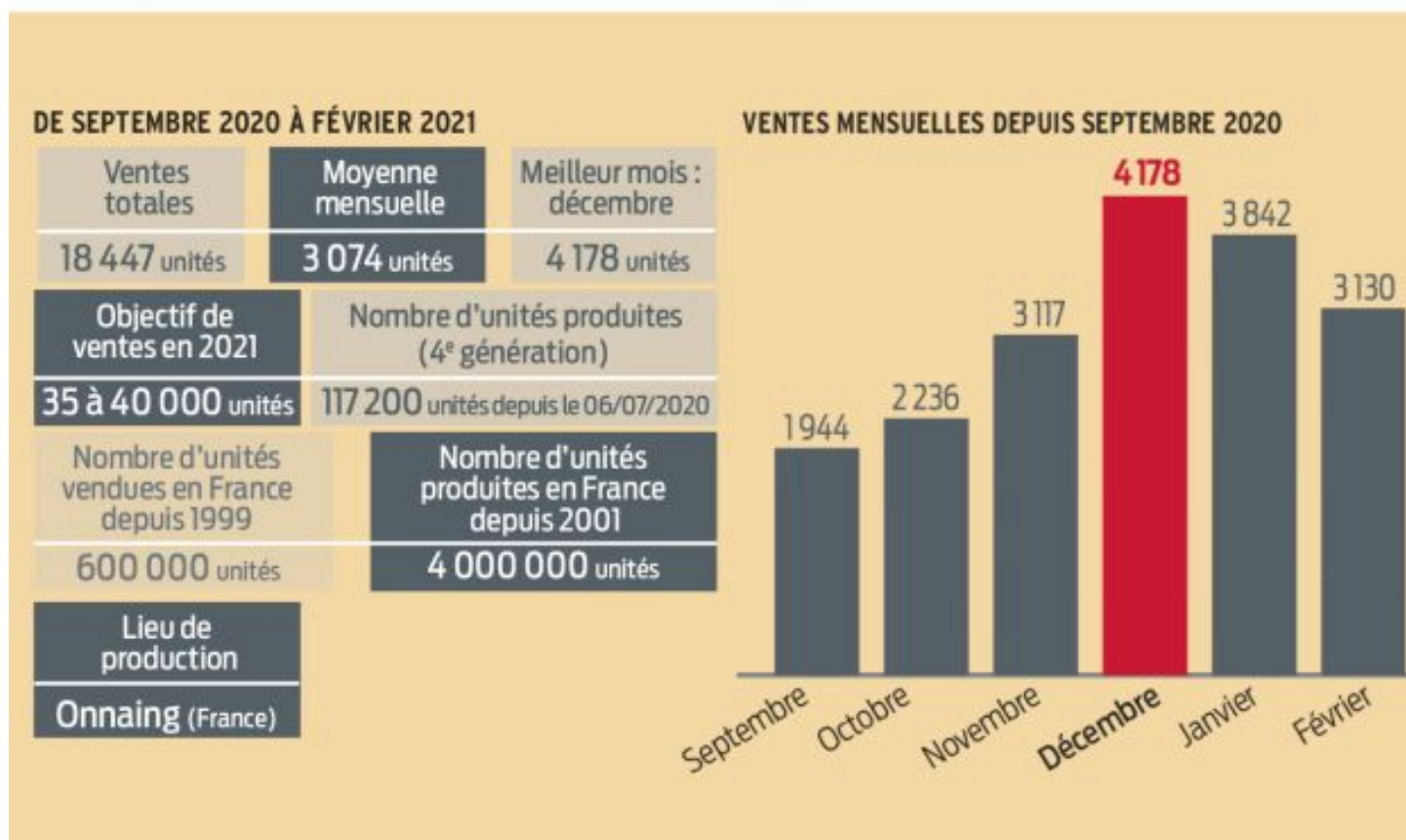


La 4^e génération de la Toyota Yaris permet de toucher des clients en conquête, à hauteur de 50 %.

Résultat, alors que les clients possédant déjà une Yaris n'hésitent pas à la renouveler, Antoine Delacroix indique que cette 4^e génération permet d'aller chercher de la conquête, qui représente 50 % des clients sur ce début de carrière. Ces derniers roulaient auparavant dans des voitures citadines de type 208, Clio ou Polo. Composée d'environ 2/3 de particuliers, avec une répartition à 50/50 entre le financement comptant et la solution Toyota Financement, **la clientèle de la nouvelle Yaris est également plus jeune**, si l'on en croît notre panel de concessionnaires. Alexandre Paillé précise que la citadine attire ainsi de plus en plus de jeunes âgés de 20 à 30 ans, contre une moyenne d'âge supérieure à 35 ans auparavant.

De même, il indique que « *de plus en plus de sociétés s'intéressent à la Yaris, notamment pour* », ce qui permet au groupe GCA de toucher plus de flottes qu'auparavant, phénomène observé « *depuis la 3^e génération* ». Alors que le panier moyen est plutôt stable d'une génération à l'autre, signalons enfin que l'hybride représente 90 % des commandes au niveau national, mais pas partout, puisque cette proportion n'atteint, par exemple, que 65 % à la concession de Nantes/Saint-Herblain. Les finitions Design, Collection et Iconic, qui représentent le milieu et le haut de gamme, sont quant à elles les plus demandées, mais comme elles sont très bien dotées en équipements, peu d'options intéressent la clientèle, mis à part les rétroviseurs électriques associés à un avertisseur d'angles morts, réclamé par 60 % des clients de la Yaris Design.

Les premiers mois de la Toyota Yaris en 2020



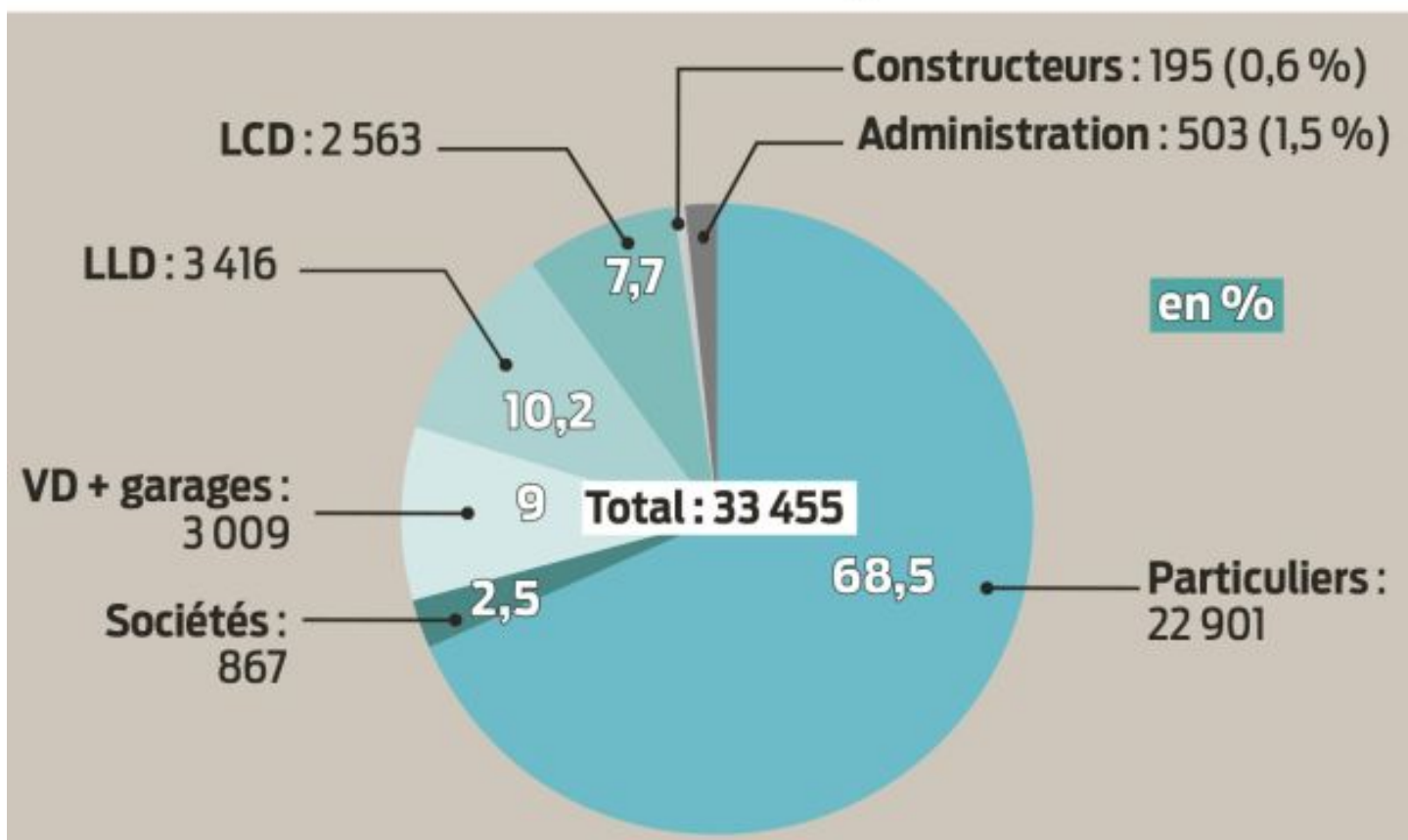
Sur les six premiers mois de sa carrière, la nouvelle Yaris s'est écoulée en moyenne à 3 074 unités par mois.

Un panier moyen stable

Alors que la Toyota Yaris est également disponible avec deux motorisations essence VVT-i de 70 et 120 ch, c'est qui attire, de loin, le plus de clients, puisqu'ils sont 90 % à opter pour cette technologie présente à bord de la Yaris depuis 2012. Cela se ressent forcément sur le montant du panier moyen, car les versions essence s'affichent à des prix allant de 17 750 à 20 450 €, tandis que la Yaris hybride est disponible à un tarif compris entre 21 450 et 25 950 €.

Ainsi, Toyota nous a indiqué que **le montant moyen dépensé par les clients atteignait environ 22 000 €**, ce qui concorde avec la fourchette de 21 à 23 000 € indiquée par les quelques distributeurs interrogés. Ce montant équivaut à celui qui était dépensé pour la précédente génération, déjà largement diffusée en version hybride. À noter qu'il s'agit d'un panier moyen après remise, puisqu'il est possible d'obtenir une ristourne de 1 000 à 1 500 € en ce moment si l'on en croît le constructeur, ce qui correspond aux 5 à 7 % indiqués par certains concessionnaires.

Les canaux de vente de la Toyota Yaris en 2020



En 2020, les particuliers représentaient 68,5 % des clients de la Toyota Yaris.

La famille Yaris, trois modèles au positionnement différent

Avec la Yaris "classique", la version sportive GR et , Toyota dispose d'une vraie famille Yaris composée de trois modèles aux positionnements différents. Ainsi, en tant que fer de lance, la Yaris s'impose comme une « *citadine polyvalente et efficiente* », selon les dires d'Antoine Delacroix, tandis que la Yaris Cross permettra à Toyota de faire une incursion sur le créneau des SUV de segment B. **Ce dernier modèle, qui sera proposé avec deux ou quatre roues motrices** et – bien entendu – une motorisation hybride « *s'adaptera à la fois à l'usage quotidien et aux week-ends en famille grâce à une belle habitabilité et un coffre de 400 litres* », selon le chef de marque officiant chez le constructeur au niveau français.

Enfin, est quant à elle « *une pure sportive avec l'un des trois cylindres les plus puissants du monde* », qui a été « *conçue pour des passionnés, avec l'idée de rendre accessible le pilotage à un prix qui reste accessible* », poursuit-il. Facturé environ 35 000 euros hors malus, ce modèle d'image « *destiné à faire le lien entre le sport auto et la route* » est toutefois diffusé à un volume limité, avec un système de réservation et de liste d'attente. **Il faut d'ores et déjà patienter un an si l'on souhaite s'offrir la lauréate du Trophée Sportive 2021 de L'argus !**

« L'hybride représente 90 % de nos ventes »

Antoine Delacroix, chef de marque Yaris, Yaris Cross, Gazoo Racing Toyota France



Antoine Delacroix, chef de marque Yaris, Yaris Cross, Gazoo Racing Toyota France.

Le lancement de la Toyota Yaris a-t-il été conforme à vos prévisions ?

Oui, car nous avons enregistré un peu plus de 20 000 commandes depuis le lancement. En janvier, la Yaris est la 3e meilleure vente à particuliers sur le segment B. C'est un bon début de carrière et elle a été très bien accueillie en concession. Les forces de ventes étaient très enthousiastes, notamment parce que l'hybride constitue la principale raison d'achat et la 4^e génération a bien évolué sur ce plan, elle est plébiscitée pour son efficacité, son confort, ou encore son insonorisation.

L'accueil a également été très bon de la part des clients, car ils sont attachés à la fiabilité et à la motorisation hybride, qui représente 90 % de nos

ventes. **Notre objectif consiste à rester dans le top 5 du segment B avec 35 à 40 000 unités en 2021.** En 2019, nous avons vendu environ 43 000 Yaris.

« La Yaris attire de plus en plus de jeunes »

Alexandre Paillé, directeur de plaque Toyota (région Atlantique et Belgique), groupe GCA

Comment la Toyota Yaris est-elle accueillie en concession ?

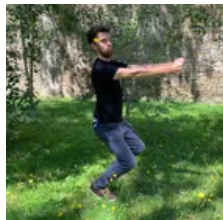
Les clients l'attendaient avec impatience, puisque nous avons pris les premières commandes en février-mars pour des livraisons qui ont démarré en septembre. Il y a beaucoup de clients qui possédaient déjà l'ancienne Yaris, ce sont les mieux placés pour juger le nouveau modèle et ils en sont très satisfaits. Nous sommes donc très contents. Toyota a fait appel à des ambassadeurs de la marque, possesseurs de plusieurs Yaris, pour améliorer cette quatrième génération. **Nous avons une clientèle très fidèle, qui renouvelle sa Yaris pour la deuxième ou la troisième fois**, mais nous avons également voulu séduire une clientèle plus jeune grâce à ses lignes plus typées sport. Avant, nos clients Yaris avaient en moyenne plus de 35 ans, aujourd'hui on attire de plus en plus de jeunes entre 20 et 30 ans.



Alexandre Paillé, directeur de plaque Toyota (région Atlantique et Belgique), groupe GCA.

Un avion made in France : l'Alérion

écouter (01min)



Le blog de la mobilité

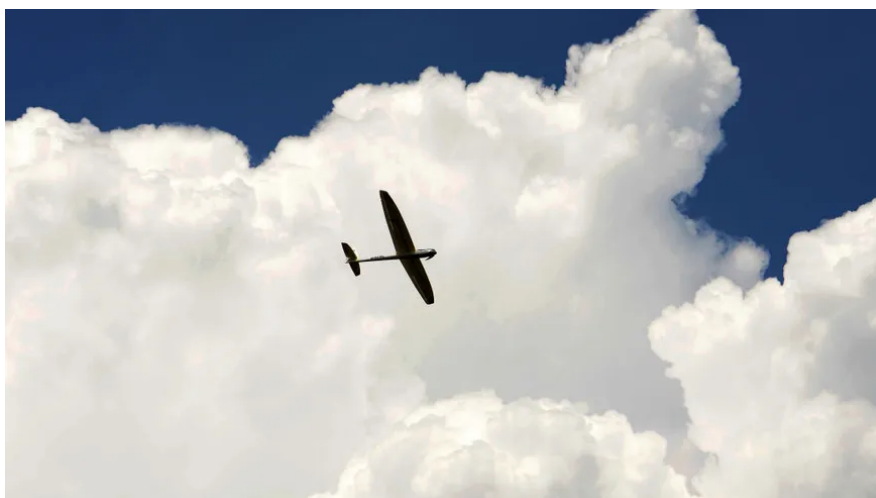
Info, trafic et mobilité en temps réel, entre 6h et 9h, 16h et 19h tous les jours sur France Bleu.

Par [Atelier de création Grand-Ouest](#), [Evan Adelinet](#)

France Bleu

Lundi 12 avril 2021 à 8:00 - Mis à jour le lundi 12 avril 2021 à 12:10

L'Alérion est un avion made in France. Il a pour ambition de révolutionner la mobilité aérienne.



Un petit avion pour se déplacer plus facilement © Getty - SOPA Images

Un petit aigle sans pied ni bec pour se déplacer plus facilement en volant ? Des irréductibles gaulois de Belfort l'ont imaginé sous le nom de l'[Alérion](#). La société [Avions Mauboussin](#) avec son Alérion M1H a pour ambition de révolutionner la mobilité aérienne. Ce petit biplace, avec son autonomie de 3 heures pour une distance de 600km sera, sans nul doute, le petit biplace de la mobilité du futur. Capable de décoller et de se poser sur une piste de seulement 100 mètres dans un silence total, l'Alérion a une motorisation hybride électrique et thermique, le moteur thermique ne servant qu'une fois l'Alérion en vol. 100 mètres effectifs pour décoller ou atterrir demande 300 mètres sur 50, au total, pour les nouvelles zones d'atterrissage ou des air-parks. Cette prouesse ouvre de nombreuses possibilités sur des aérodromes, même réduits, des bases ULM voire des parkings d'usines pour se déplacer en volant grâce à un biplace.

ALPINE PRÉSENTE L'A110 LÉGENDE GT 2021 : LIMITÉE À 300 UNITÉS

A la Une / Motors / 19/05/2021

Alpine vient d'annoncer l'arrivée d'une édition limitée de la toute nouvelle A110 Légende GT 2021. Un modèle fabriqué à 300 unités pour l'Europe et qui reprend la motorisation 292 chevaux de l'A110S. Une version d'ores et déjà disponible à la commande à partir de 71 600 euros.



Alpine A110 Légende GT 2021. Crédit photo : Alpine©

Une légende

Plus qu'une voiture, l'Alpine est une légende, made in France de surcroît. Élaborée par le génial Jean Rédélé, ancien pilote et créateur d'automobiles (fondateur de la marque Alpine), l'Alpine a été

produite de 1962 à 1977 à hauteur de 7 579 exemplaires.

Ressortie début 2018, la version 21ème siècle de l'Alpine s'est écoulée elle aussi à plus de 7 000 unités (7 167 exemplaires exactement), mais en seulement deux ans. C'est dire l'engouement des aficionados de la marque et du vintage pour ce modèle mythique. Aujourd'hui, le fabricant basé à Dieppe annonce une nouvelle édition limitée à 300 exemplaires (pour l'Europe) : l'Alpine A110 Légende GT 2021.

Un modèle qui réussit l'association des performances de la motorisation 292 chevaux de l'A110S avec le confort de l'A110 Légende. La voiture est disponible à la commande dès maintenant, au tarif de départ de 71 600 euros.

Basée sur l'A110 Légende

Au travers de cette interprétation, l'A110 LÉGENDE GT 2021 sublime l'A110 en lui conférant une élégance inédite. Basée sur la version Légende, l'A110 LÉGENDE GT 2021 réinterprète les codes du coupé GT en se dotant du moteur de 292 chevaux de l'A110S pour une association inédite entre confort et performances.

Après le succès de l'A110 LÉGENDE GT lancée en 2020, l'opus LÉGENDE GT 2021 se dote de nouveaux éléments de design spécifiques, et d'un haut niveau d'équipements en phase avec les attentes d'une clientèle haut de gamme. Il s'enrichit également de caractéristiques techniques soulignant le caractère sportif de l'A110 en reprenant le groupe motopropulseur de 292 chevaux de l'A110S. Au-delà de cette nouvelle interprétation design, c'est dans l'association moteur/châssis qu'Alpine présente sa combinaison la plus inédite.



Version blanche Alpine A110 Légende GT 2021. Crédit photo : Alpine©

Deux combinaisons design pour deux territoires d'expression :

- Modernité et technicité La teinte extérieure inédite Argent Mercure mat et les sièges baquets Confort Sabelt® en cuir noir avec surpiqûres grises confèrent à l'A110 LÉGENDE GT 2021 une ambiance résolument sportive, qui vous invite à prendre la route.

- Éléance et raffinement Le Bleu Abysses de la carrosserie et le cuir Brun Ambré exclusif des sièges Confort Sabelt® vous plongent dans un univers résolument GT. Inaugurant une nouvelle teinte Argent Mercure mat, l'A110 LÉGENDE GT 2021 est également disponible avec la teinte Bleu Abysses déjà présente dans la gamme. Les monogrammes Alpine de couleur or pâle et les jantes 18 pouces Grand Prix diamantées avec leurs étriers de frein or vif, offrent un contraste subtil avec ces deux couleurs de carrosserie. Les feux arrière à LED translucides apportent la touche finale différenciant l'A110 LÉGENDE GT 2021 des autres A110.

Dans l'habitacle, les sièges Confort Sabelt®, réglables sur 6 voies, présentent deux finitions : cuir brun ambré ou cuir noir, présent également sur les panneaux de porte. Les surpiqûres marron ou grises sont rehaussées par le marquage du point milieu sur le volant.

Parmi les autres éléments distinctifs, on trouve un ciel de pavillon microfibre Dinamica ainsi que des inserts en carbone brillant avec une trame tissée d'un fil cuivré sur la console centrale, la visière de planche de bord et les aérateurs. Les tapis de sol et le repose-pied aluminium côté passager complètent l'atmosphère accueillante et l'esprit Grand Tourisme de cette édition limitée A110 LÉGENDE GT 2021.

Sous la console centrale, une plaque numérotée souligne l'exclusivité de ce modèle. Argent Mercure mat avec une harmonie intérieure noire pour un look moderne et technique ou le Bleu Abysses associé au cuir brun ambré pour une ambiance élégante et raffinée tout est affaire de goût et de personnalité. L'expérience de conduite est assurément Alpine : agilité, confort et performance.



Sellerie cuir noir Titane avec surpiqûres grises. Crédit photo : Alpine©



Sellerie cuir brun ambré avec surpiqûres brunes. Crédit photo : Alpine©

Des spécifications techniques élevées

En plus de son design extérieur élégant et de son habitacle distinctif, l'A110 LÉGENDE GT 2021 se caractérise par une association châssis / moteur inédite. Basée sur la version Légende, elle reprend le groupe motopropulseur de 292 chevaux, l'échappement Sport et le système de freinage haute performance, jusqu'ici disponibles exclusivement sur l'A110S, pour offrir un équilibre confort/performance inédit.



Plaque numérotée de 1 à 300. Crédit photo : Alpine©

Comme toutes les Alpine, cette édition limitée repose sur une structure légère en aluminium, avec un moteur en position centrale arrière et une suspension à double triangulation (avant et arrière). Le moteur turbocompressé de 1,8 litres offre une puissance de 292 chevaux, pour un couple de 320 Nm, disponible de 2 000 à 6 400 tours/min. Son poids plume et sa transmission à double embrayage permettent à l'A110 LÉGENDE GT 2021 de passer de 0 à 100 km/h en seulement 4,4 secondes et d'atteindre une vitesse maximale de 250 km/h sur circuit.

En plus des finitions spécifiques à cette édition limitée, le véhicule est doté de nombreux équipements de série : capteurs de stationnement avant et arrière, caméra de recul et système audio Focal. Ainsi, l'A110 LÉGENDE GT 2021 propose un juste équilibre entre confort et comportement dynamique précis pour une grande facilité d'utilisation au quotidien. Garantie supplémentaire d'exclusivité et de distinction, l'A110 LÉGENDE GT 2021 sera limitée et numérotée à 300 unités seulement pour l'Europe.



Nouvelle Alpine édition limitée A110 Légende GT 2021. Crédit photo : Alpine©

Réservation avec l'application Alpine L'A110 LÉGENDE GT 2021

Comme toutes les autres versions de l'A110, l'A110 Légende GT 2021 est disponible à la réservation via l'application Alpine. Pour ce faire, téléchargez l'application depuis les stores iOS / Android puis créez votre compte. Une fois votre compte créé, vous avez accès à toutes les fonctionnalités de l'application Alpine, y compris la réception des notifications sur les dernières nouveautés de la marque ou la réservation de votre A110.

La réservation peut être réalisée en un clic et si vous changez d'avis, vous obtenez à tout moment le remboursement intégral de votre dépôt, sans frais. Ensuite, sélectionnez le Centre Alpine de votre choix dans lequel vous devrez vous rendre pour transformer votre réservation en commande. À ce stade, vous avez encore la possibilité de changer les caractéristiques de votre A110. Une fois la commande passée, vous devenez un nouveau membre de la famille Alpine.

Fiche technique Alpine A110 Légende GT 2021

A110 LÉGENDE GT 2021	
Moteur	
Nombre de cylindres	4
Nombre de soupapes par cylindre	4
Cylindrée	1798 cm ³
Puissance moteur maximale	292 ch (215 kW) à 6400 tr/min
Couple maximal	320 Nm de 2000 à 6400 tr/min
Carburant	Essence
Transmission	
Type de transmission	Propulsion
Boîte de vitesses automatique	7 rapports, double embrayage
Châssis	
Châssis	Structure aluminium (96%)
Essieux avant/arrière	Suspension à double triangulation
Type de carrosserie	Coupé à moteur central arrière
Diamètre de braquage entre trottoirs /murs	11,64 m/11,74 m
Liaison au sol / Freins	
Freins	Étriers de freins en aluminium avec frein de parking intégré
Diamètre des disques de freins AV	320 mm
Diamètre des disques de freins AR	320 mm
Pneumatiques AV	215/40 R18
Pneumatiques AR	245/40 R18
Poids	
Masse min. à vide en ordre de marche	1134 kg
Masse maxi autorisée en charge	1359 kg
Performances	
Vitesse maximale	250 km/h
0-100 km/h	4,4 s
0-400 mètres	12,6 s
0-1000 mètres	22,9 s
Consommation / Émissions ⁽¹⁾	
Émissions de CO ₂ (g/km) mixte (cycle WLTP)	153-158
Consommation en cycle mixte (l/100km)	6,8 -7

⁽¹⁾ La consommation de carburant, comme l'émission de CO₂, est homologuée conformément à une méthode standard et réglementaire. Identique pour tous les constructeurs, elle permet de comparer les véhicules entre eux.

Fiche technique Alpine A110 Légende GT 2021

Crédit photo : Alpine©



PHILIPPE PILLON

CAMPÉRÊVE CAP ROAD (2021) : UN VAN AMÉNAGÉ COMPACT FABRIQUÉ EN FRANCE

Par Tran HA Publié le 24 mai 2021 à 20:13 Mis à jour le 25 mai 2021 à 18:18

COMMENTER



Campérêve Cap Road (2021) : un van aménagé compact fabriqué en France

1/6 Grâce à son toit relevable, le Campérêve Cap Road peut accueillir 4 personnes à bord, et jusqu'à 6 personnes avec ses sièges optionnels
Crédit photo : Campérêve

Précédent

Suivant

Le fabricant français Campérêve propose le Cap Road, un van aménagé compact avec toit relevable reposant sur la base d'un porteur Peugeot Expert.

Lancée en 1978 dans les Pays de la Loire, **Campérêve** est l'une des marques leader sur le marché français, un spécialiste du fourgon aménagé destiné aux amoureux du voyage et des loisirs en plein air, qui a été racheté en 2010 par le groupe Rapido. Pour le retour des beaux jours, Campérêve propose un nouveau modèle baptisé **Cap Road**, reposant sur la base d'un Peugeot Expert L1H1 et fabriqué en France.

Campérêve Cap Road : de la place pour quatre à six personnes

Long de **4,96 mètres** sur 1,92 mètre de large et 2,00 mètres de haut, et proposé avec trois coloris de carrosserie issus du nuancier Peugeot (Blanc banquise, Gris Artense et Gris Platini), le **Campérêve Cap Road** affiche jusqu'à six places assises sur la carte grise, le tout étant modulable grâce à des sièges indépendants et amovibles. Mais dans sa configuration standard, ce sont **quatre personnes** qui pourront prendre place à bord, les deux sièges supplémentaires étant proposés en option.



Campérêve Cap Road (2021) : un van aménagé..



Neway Midnight (2021) : un camping-car brésilien..



Vidéo : il transforme un ancien avion en..



Land Rover Defender Eco Home : un mobil-home en..

#vanlife : notre sélection de 5 fourgons..

Les deux sièges avant sont pivotants et font alors face aux deux sièges arrière, autour d'une table amovible fixée dans le bloc cuisine. Celui-ci dispose de rangements, d'un évier avec robinet, un réchaud à deux foyers à gaz, ainsi que d'un réfrigérateur de 35 litres à compression. L'ensemble est complété par une douchette à l'arrière, des réservoirs de 40 litres d'eau propre et de 30 litres d'eaux usées, ainsi que d'un chauffage Webasto 2000 W en option. Les sièges arrière une fois rabattus laissent leur place à un couchage de 115×192 cm pour deux personnes, complété par un second espace de couchage de 115×191 cm pour deux dans le toit relevable.

Le Campérêve Cap Road est proposé à un tarif débutant à partir de **49.900 euros**, sa finition supérieure « City » étant affichée à partir de 53.900 euros et offrant un panel d'équipements de confort supplémentaires. Sous le capot, nous retrouvons le 2,0 litres Diesel BlueHdi du groupe Stellantis, dans sa version développant **120 chevaux**.

Accueil

MOVE IN VAN : UNE NOUVELLE MARQUE DE VANS AMÉNAGÉS

Par Tran HA Publié le 5 mai 2021 à 09:00 Mis à jour le 5 mai 2021 à 09:00

COMMENTER



Move in Van : une nouvelle marque de vans aménagés

1/3 Move in Van propose une gamme de 2 modèles clés en main, ainsi que l'aménagement de fourgons neufs et d'occasion
Crédit photo : Move in Van

Précédent

Suivant

Le marché des vans aménagés est en plein essor, et compte un nouvel acteur cette année : Move in Van, qui propose deux modèles ainsi que l'aménagement

de fourgons neufs et d'occasion.

Dans un contexte sanitaire contraignant et qui entraîne de plus en plus d'incertitudes quant aux possibilités de voyager, sans oublier les confinements successifs qui ont donné aux Français des envies d'évasion et d'autonomie, les vans aménagés et autres camping-cars gagnent du terrain.

DM Autos, un concessionnaire [Citroën](#) de Thionville, en Moselle, a lancé en ce début d'année sa nouvelle marque : « **Move in Van** », qui propose **deux vans compacts aménagés** clé en main, ainsi que l'**aménagement personnalisé de ludospaces ou de véhicules utilitaires**, neufs ou d'occasion. L'objectif est de rendre plus accessible la « van life », et d'offrir un service sur mesure pour les différents besoins des clients.

Move in Van : deux modèles compacts de vans aménagés

Les deux vans aménagés proposés par Move in Van sont dénommés **Mont Blanc** et **Everest**, basés respectivement sur un [Citroën Berlingo](#) (taille XL) et un [Citroën Jumpy](#) (taille M), et affichés à partir de 26.699 € : idéal pour mettre un premier pied dans l'univers des camping-cars.

Si vous disposez déjà d'un ludospace ou d'un véhicule utilitaire et souhaitez l'aménager, la prestation d'aménagement sur mesure est accessible à partir de 8.390 €. De **nombreux équipements** sont disponibles à la carte et comprennent notamment du mobilier fabriqué en France, une plaque de cuisson, une glacière, un réfrigérateur, une banquette qui se transforme en lit pour la nuit, sans oublier un toit relevable permettant l'ajout d'un couchage supplémentaire pour deux personnes.

Source : [Move in Van](#)

PUBLIÉ LE 11 MAI 2021 À 08:00 MIS À JOUR LE 11 MAI 2021 À 16:45 PAR ANDY DAVID



Avant même ses 30 ans, le pilote et entrepreneur francilien Olivier Lombard a posé les jalons d'une ambitieuse marque automobile nommée Hopium. Objectif : commercialiser en 2026 une luxueuse berline made in France, fonctionnant à l'hydrogène.



Vous avez présenté il y a quelques mois les premiers dessins de votre Māchina (voir ci-dessus). Mais où en est concrètement la marque Hopium ?

Notre équipe est constituée. Aujourd'hui, nous sommes une quinzaine de personnes : des experts de la pile à combustible et des spécialistes véhicule. Nos bureaux sont à Paris et les ateliers sont situés sur l'autodrome de Linas-Montlhéry.

=> **Hopium Machina : photos et infos officielles**

Toyota, Mercedes, BMW, Honda ou Hyundai développent des voitures fonctionnant à l'hydrogène mais peinent à commercialiser des véhicules en grande série. Pourquoi Hopium y arriverait ?

Jusqu'ici, ces constructeurs ont mis une technologie hydrogène dans des véhicules du passé. Nous proposons un véhicule entièrement pensé autour de la pile à combustible, avec une plateforme dédiée. Il y a toujours des idées préconçues autour de cette technologie : elle serait encore expérimentale ou dangereuse. Nous avons voulu la présenter de manière plus esthétique, plus séduisante.

Vous voulez détourner les technophiles de Tesla ?

Nous avons toutes les capacités pour le faire. La pile à combustible propose déjà des avantages par rapport aux véhicules électriques à batterie. Pour eux, les meilleures recharges s'effectuent en 20 à 30 minutes et sans obtenir la même autonomie qu'une voiture à hydrogène en 3 minutes à une station. Nous voulons offrir un package complet avec les performances, l'élégance et toute la technologie embarquée. Dans cinq ans, l'image de l'automobile ne sera pas forcément la même : elle sera davantage vue comme un salon que comme une voiture d'hier.

Vous allez donc davantage privilégier le confort et l'autonomie par rapport au plaisir de conduite ?

En tant que pilote, je peux me porter garant du plaisir de conduire et je participerai d'ailleurs personnellement à certains tests. La promesse est un véhicule de 500 ch avec un 0 à 100 km/h en 6 secondes et une vitesse de pointe de 230 km/h. Le but, c'est de proposer tous ces aspects.



Olivier Lombard

Même Elon Musk le reconnaît, concevoir et assembler une voiture n'est pas facile. Comptez-vous faire appel à des prestataires extérieurs ou tout réaliser vous même ?

L'aspect hydrogène est la clé. Il est donc normal que nous voulions disposer de notre propre technologie. Pour des éléments moins différenciants comme les trains roulants ou le châssis, nous pouvons établir des partenariats avec des industriels expérimentés.

De quelle enveloppe avez-vous besoin pour lancer ce véhicule ?

Nous avons planifié de lever 100 millions d'euros cette année pour financer notre première phase de développement, concernant les années 2021 et 2022. Ceci nous permet de lancer notre premier véhicule de pré-production, dans lequel nous comptons mettre un maximum de technologies, pour tester et développer. Ensuite, il y aura une deuxième phase plus industrielle, avec notamment la construction de l'usine. Pour cela, nous aurons besoin de montants de l'ordre de 300 millions d'euros. Ensuite, il y aura encore une autre phase pour le lancement commercial.

A l'automne dernier, le gouvernement a dévoilé un plan de 7 milliards d'euros à destination de la filière hydrogène. Qu'attendez-vous des pouvoirs publics sur cette question ?

Ce n'est jamais assez (rires, ndlr.) ! Je pense que c'est une très belle preuve de l'engagement du gouvernement français. La France promet 7 milliards, l'Allemagne 9 milliards... Il y a dix ans, les constructeurs essayaient eux-mêmes de lancer cette technologie avec moins de soutien. Aujourd'hui, nous avons des pouvoirs publics qui proposent des financements et appuient le déploiement des infrastructures. Pour moi c'est hyper positif.

Aujourd'hui, la France dispose d'une centaine de stations-services proposant de l'hydrogène. Quelle est votre prévision pour le lancement de votre voiture en 2026 ?

Nous avons six marchés cibles : France, Allemagne, Etats-Unis, Japon, Chine et Corée du sud. Dans tous ces pays, nous allons assister à un développement rapide des infrastructures. En France, nous devrions avoir environ 400 stations à l'horizon 2025. J'ajoute que la manière dont nous avons pensé le véhicule est lié au fait que le réseau sera moins étendu que pour les carburants traditionnels : l'autonomie suffisante pour relier Paris à Marseille.

5 choses à savoir sur l'Hopium Māchina

- L'Hopium Māchina sera une berline d'un peu moins de 5 mètres de longueur, fonctionnant à l'aide d'une pile à combustible.
- Elle sera capable de rouler 1 000 kilomètres sans « plein » d'hydrogène et ne rejettera directement que de la vapeur d'eau.
- La marque promet des performances : 0 à 100 km/h en moins de 6 secondes et l'équivalent de 500 ch pour un poids contenu à deux tonnes.
- Un premier prototype roulant sera présenté en juin prochain. La commercialisation est prévue fin 2025 – début 2026.
- Le prix de lancement sera situé autour de 120 000 euros.

L'hydrogène bientôt au Mans

Vainqueur des 24 heures du Mans en catégorie LMP2 en 2011, Olivier Lombard a également participé ces dernières années au projet Green GT, qui vise à engager un prototype électrique-hydrogène dans la classique sarthoise. Il y a quelques semaines, l'Automobile club de l'ouest d'ailleurs a annoncé la mise en place d'une nouvelle catégorie regroupant ces voitures en Championnat du monde d'endurance (WEC) à l'horizon 2024. Green GT fournira à l'ensemble des équipes les éléments périphériques (batterie, moteurs électriques et électronique de puissance, transmission...) tandis qu'Oreca et Red Bull Advanced Technologies feront équipe pour créer le châssis commun. En revanche, la pile à combustible, le logiciel de contrôle de puissance, le refroidissement et les compresseurs ouverts au développement des équipes. Ces derniers tournent à 120 000 tr/min. « On se plaint du silence des voitures de course électriques. Là, je peux vous dire qu'on aura une belle expérience sonore ! » affirme Olivier Lombard, impliqué dans le projet GreenGT depuis 2012.

Peugeot e-Expert Hydrogen (2021). Le fourgon à hydrogène du Lion

VOIR LES PHOTOS

Quelques jours après l'Opel Vivaro-e Hydrogen, voici son jumeau badgé Peugeot : l'e-Expert Hydrogen.

Quelques jours après Opel, Peugeot dévoile à son tour son utilitaire capable de rouler à l'hydrogène : le e-Expert Hydrogen. Commercialisée avant la fin 2021, cette collaboration franco-allemande associe pile à combustible et batterie lithium-ion de manière originale.

Opel a révélé son utilitaire fonctionnant à l'hydrogène quelques jours avant ses partenaires français. **Aujourd'hui, c'est au tour de Peugeot de dévoiler son e-Expert Hydrogen.** Seul Citroën manque donc à l'appel pour que le trio de fourgons de taille intermédiaire du groupe Stellantis soit totalement converti à la pile à combustible. Côté look, aucune surprise. Comme pour les versions thermiques ou électriques, seul le faciès fait vraiment la différence avec les Vivaro et Jumper. Une parenté qui n'est pas seulement esthétique, puisque la fiche technique est aussi identique à celle du [Vivaro-e Hydrogen](#).

Le meilleur des deux mondes ?



Fournis par l'équipementier français Faurecia, les trois réservoirs d'hydrogène sont épaulés par une batterie lithium-ion de 10,5 kWh.

On retrouve donc une petite pile à combustible de seulement 45 kW (61 ch), fournie par le spécialiste français Symbio, anciennement partenaire de Renault. Pour générer l'électricité nécessaire au moteur qui entraîne les roues avant, elle utilise l'hydrogène contenu dans trois réservoirs en fibre de carbone implantés sous le plancher. **Mais l'originalité de la solution Stellantis, c'est la présence en complément d'une batterie lithium-ion de 10,5 kWh sous les sièges.** Empruntée aux modèles hybrides rechargeables du groupe, elle permet à la puissance de grimper jusqu'à 90 kW (122 ch) si nécessaire, et offre jusqu'à 50 km d'autonomie quand elle est rechargée sur secteur. Si on est loin des 400 km annoncés à l'hydrogène, elle peut s'avérer utile compte tenu de la rareté des stations distribuant ce carburant "vert"... dont [la propreté de la production a été récemment remise en question](#).



Peugeot annonce un temps de 3 mn pour faire le plein d'hydrogène. De quoi faire pâlir de jalousie l'e-Expert à batteries.

Produit en France, transformé en Allemagne



Grâce à l'implantation des réservoirs sous le plancher, le volume utile peut grimper jusqu'à 6,1 m³ comme sur les autres variantes.

Fabriqué en France, à Valenciennes, comme le reste de la gamme, cet e-Expert Hydrogen est ensuite modifié chez Opel, à Rüsselsheim. La marque allemande s'occupe en effet du pôle de compétence consacré à cette technologie dans le groupe Stellantis. **Ce fourgon sera commercialisé dès la fin de l'année en deux longueurs, avec jusqu'à 6,1 m³ de volume de chargement** et jusqu'à 1 100 kg de charge utile. Peugeot semble ainsi avoir un peu d'avance sur son éternel rival Renault. Le Losange a en effet récemment remis à plat ses plans en changeant de fournisseur pour la pile à combustible et il privilégie la catégorie supérieure, avec un [Master E-Tech Hydrogen](#) vaguement annoncé pour fin 2021.

[L'industrie c'est fou] Urbanloop, le projet nancéien, bat le record de la plus faible consommation énergétique par kilomètre

Le démonstrateur français de capsule individuelle sur rail, Urbanloop, a battu vendredi 28 mai le record de la plus faible consommation énergétique par kilomètre. Le projet, réunissant étudiants, ingénieurs et urbanistes de Nancy, souhaite révolutionner les déplacements du quotidien et promouvoir la mobilité douce en ville.

Hubert Mary

31 Mai 2021 \ 07h30

3 min. de lecture



Le véhicule autonome a consommé 0,05 kWh par kilomètre.



Le dernier numéro

"Nous avons le plaisir de vous dire que nous avons battu le record", ont twitté vendredi 27 mai en fin de matinée les promoteurs du projet Urbanloop. Avec 0,05 kWh dépensé par kilomètre parcouru, ce mode de transport individuel made in France, qui se présente sous la forme d'une petite capsule bleu montée sur des rails, devient donc le "train" autonome le moins consommateur en énergie au monde. Les nombreux artisans du projet auront donc réussi leur pari, devant le ministre des Transports présent à Nancy, quatre ans après avoir lancé les premières études.

A LIRE AUSSI

Urbanloop, le rêve de mobilité des ingénieurs nancéiens

Projet collaboratif

A l'origine de cette idée un peu folle, Pascal Triboulot. En 2017, bloqué dans un embouteillage, le directeur de Lorraine INP, qui regroupe 11 écoles d'ingénieurs de Nancy et Metz (Moselle), imagine un mode de transport alternatif pour diminuer le nombre de voitures en centre-ville. Rapidement, trois laboratoires de recherche et quatre écoles d'ingénieurs nancéiennes (l'École nationale supérieure d'électricité et de mécanique (Ensem), l'École nationale supérieure de géologie, Télécom Nancy et

l'École des mines de Nancy), ainsi que l'université américaine de Cincinnati s'emparent du projet. Cinq contraintes sont définies : impact écologique et économique réduit, accessibilité pour tous, sécurité et faisabilité avec des briques technologiques.

Un an plus tard, le projet commence à prendre tournure. L'Urbanloop se présente sous la forme d'une capsule placée dans un tube en verre, qui circulera sur des rails formant entre-elles des boucles interconnectées. L'utilisateur renseignera son trajet sur une application mobile qui génère un QR code. Lorsqu'il se présentera à l'arrêt, ce scan déverrouillera les portes, puis le véhicule l'amènera directement à sa destination à la vitesse moyenne de 60 km/h. Une vitesse voulue à dessein pour parcourir 1 km en 1 minute. Quant au nom, il a été choisi en opposition à Hyperloop, le train supersonique imaginé par le milliardaire Elon Musk qui veut transporter sur grandes distances des passagers à plus de 1 100 km/h dans des tubes à basse pression.

A LIRE AUSSI

Du concept à la réalité : comment le projet Urbanloop veut révolutionner la mobilité urbaine à Nancy

Le rêve d'une mise en service en 2026

Les promoteurs du projet rêvent d'une première boucle en 2024 et d'une mise en service commerciale en 2026. Pour réussir ce pari, ils misent sur une intelligence artificielle "simple" et sur une réduction du coût des infrastructures et des matériaux. Mais aussi sur des investissements publics et privés, pour financer le montant du projet estimé entre 2 et 4 millions d'euros. Nul doute que le petit événement du 27 mai permettra de valoriser le projet avant le test grandeur nature en 2024, où des capsules nancéiennes transporteront des athlètes au sein du village olympique à Paris.

Alpes du Sud

Fabriqué en France : deux entreprises locales bientôt exposées à l'Élysée

Un ULM de la société G1 Aviation, de Tallard, et le fromage de chèvre Le Banon AOP de la Fromagerie de Banon dans les Alpes-de-Haute-Provence seront exposés les 3 et 4 juillet à l'Élysée.

Par Léa MEYER - 21 juin 2021 à 06:02 - Temps de lecture : 1 min



Un ULM de la société G1 aviation sera bientôt exposé à l'Élysée dans le cadre de la Grande exposition du fabriqué en France. Photo Le DL /Flavien OSANNA

La deuxième édition de la Grande exposition du fabriqué en France se

tiendra les 3 et 4 juillet prochains au Palais de l'Élysée. Cet événement a

pour but de mettre à l'honneur le savoir-faire des artisans, producteurs et

industriels qui s'engagent dans la fabrication française.

126 produits fabriqués en France et issus de tous les départements feront

ainsi leur entrée au Palais de l'Élysée parmi lesquels un ULM G1 SPYL-XL de

la société G1 Aviation originaire de Tallard, dans les Hautes-Alpes et le

fromage de chèvre Le Banon AOP Etoile de Provence de la Fromagerie de

Banon dans les Alpes-de-Haute-Provence. L'occasion pour les entreprises

sélectionnées de mettre en avant leur savoir-faire.

Auto / Moto

Bikle : le vélo électrique "made in France" qui rêvait d'être une motocyclette

Si vous êtes fan à la fois des motos et des vélos, il existe une marque française qui vous offre un beau compromis entre les deux : Bikle ! Mais en plus de proposer des vélos aux allures d'une moto, cette marque s'adresse également aux personnes au goût assumé ou qui ont juste soif d'originalité.

Arielle Lovasoa 29 mai 2021 Dernière mise à jour: 11 juin 2021 0 2 minutes de lecture



En voyant un vélo Bikle pour la première fois, vous y regarderez probablement à deux fois pour confirmer que vous êtes bien **face à un vélo original** qu'à une petite moto. Mais c'est aussi ce qui fait la grande originalité de **la marque française**

Bikle qui conçoit des vélos pratiques et performants au quotidien tout en y mettant une grande touche d'originalité.

A l'origine de ce projet se trouvent deux Français : *Tristan Burgaud* et *Cédric Collao*. Avant la naissance de la marque Bikle, tous deux ont travaillé dans l'industrie automobile, Tristan fabriquait des pièces pour des turbocompresseurs de voitures diesel et Cédric **travaillait sur des prototypes de motos**.

L'histoire de Bikle

Toutefois, les deux amis ont constaté que **les vélos sont devenus jetables** et sont souvent fabriqués très loin. Ils deviennent également de plus en plus sophistiqués et deviennent ainsi de moins en moins réparables. C'est là que Tristan et Cédric ont eu l'idée de remédier à cette situation en enclenchant « *la prochaine révolution du vélo* ». Leur objectif est ainsi de **proposer une gamme de vélos électriques** à la fois beaux, durables et personnalisables.

À LIRE AUSSI : [Montpellier : une aide allant jusqu'à 1150€ pour l'achat d'un vélo électrique](#)

Fabrication française ?

Pour ce faire, les deux hommes ont voulu concevoir un deux-roues motorisé qui soit non seulement accessible à tous et qui soit également en phase avec leurs valeurs. Autrement dit, « *une fabrication française et artisanale où le travail de chaque intervenant est respecté et mis en valeur* ».

Hormis les éléments de transmission et de freinage qui viennent d'Asie, les vélos Bikle sont produits en France. **Le cadre, la sellerie, la peinture, l'assemblage et**

les finitions sont effectués à Annecy, une ville des Alpes située dans le sud-est de la France.



Un gros phare rétro ! Crédit photo : Bikle

Il faut également savoir que le moteur moyeu arrière du vélo provient du **constructeur chinois Bafang**. Il présente un couple maximal de 80 Nm. Le vélo en lui-même pèse 30 kg et est doté de pneus de 20 pouces qui sont particulièrement larges.

Quid des modèles disponibles pour ces vélos Bikle et leur prix ?

Le modèle de base du vélo **Bikle est déjà disponible pour 2.500 euros**, ce qui est assez compétitif par rapport à d'autres marques de vélo comme Heritage qui commence à 5.900 euros. Ce modèle de base du vélo Bikle est doté d'un moteur de 36V et d'une batterie de 360 Wh, avec une autonomie maximale annoncée de 50 km.

À LIRE AUSSI : **Model B : un designer imagine un vélo électrique signé Tesla**



Un design vraiment original ! Crédit photo : Bikle

Vous avez aussi le modèle supérieur « R » à 3.199 euros contre 2.999 euros en précommande, qui est muni d'un moteur de 48V e d'une batterie de 640 Wh. Il dispose également d'un système d'éclairage avec **un gros phare à l'avant, un faux réservoir et des gros pneus** qui lui donne un air (très sympathique) de petite moto !

Enfin, la marque Bikle propose une version « S » de son vélo à 3.499 euros contre 3.299 euros précommande. Ce vélo est doté d'une batterie de 1.041 Wh qui peut vous fournir jusqu'à 120 km d'autonomie. Vous aurez droit à une selle, des poignées de couleur marron et des pneus à flancs blancs. Si vous souhaitez avoir un aperçu de ce vélo original, **cliquez sur la vidéo ci-dessous**.

Plus d'info :

- Concept : **Vélo électrique Bikle**
- Constructeur / Designer : Bikle
- Site officiel : bikle.fr
- Page Instagram : [@bikle_europe](https://www.instagram.com/bikle_europe)

vélo électrique

Dans les Hauts-de-France, le pôle industriel électrique de Renault se bâtit

Le constructeur a signé un accord social permettant la création d'ElectriCity, un complexe de production de voitures électriques entre le Nord et le Pas-de-Calais.

Par Eric Béziat

Publié le 09 juin 2021 à 10h30 Lecture 3 min.

Article réservé aux abonnés



Devant l'entrée de l'usine Renault de Douai (Nord), le 20 mai 2020. DENIS CHARLET / AFP

Voilà qui devrait conforter son image de mécano du « made in France ». Luciano Biondo, le directeur industriel du pôle électrique et véhicules utilitaires de Renault, dans le nord de la France, a mené à bien les négociations qui ont abouti à la signature, mardi 8 juin, d'un accord avec l'ensemble des partenaires sociaux pour la création d'un grand complexe de production de véhicules électriques, « *le plus important et compétitif d'Europe* », selon l'entreprise, et baptisé Renault ElectriCity.

Lire aussi [Les chiffres de Renault sont dans le rouge foncé, à cause de la crise sanitaire et, surtout, de sa dépendance à Nissan](#)

Le groupe au losange va regrouper, au 1^{er} janvier 2022, ses usines de Douai, Maubeuge (Nord) et Ruitz (Pas-de-Calais) au sein d'une seule entité juridique, filiale à 100 % du groupe, d'après le texte signé – fait rare – avec l'ensemble des syndicats, y compris SUD et la

CGT. Ce sont donc près de 5 000 emplois des trois usines qui sont sauvegardés et, aux termes de l'accord, 700 postes supplémentaires qui seront créés entre 2022 et 2024, dont la moitié à Maubeuge (véhicules utilitaires) et l'autre moitié à Douai (véhicules particuliers) et Ruitz (usine de mécanique).

Le complexe industriel nordiste revient de loin. Fin mai 2020, alors que Renault annonçait un plan de suppression de 4 600 postes en France, l'avenir des trois sites n'était pas garanti. Aujourd'hui encore, la santé économique du groupe, qui a affiché 8 milliards d'euros de perte nette en 2020, est fragile. La situation sociale dans les fonderies travaillant pour le constructeur, qu'elles soient filiales ou sous-traitantes, est catastrophique. A Douai, l'usine produisant des Talisman, Scénic et Espace, qui est « *conçue pour fabriquer 300 000 véhicules par an, tourne tout juste à 10 % de sa capacité* », note Mariette Rih, déléguée syndicale FO. « *Il fallait agir et réagir. L'accord trouvé est une vraie bonne nouvelle.* »

DBT invité à l'Elysée pour La Grande Exposition du Fabriqué en France 2021

[PDF \(100 Ko\)](#)[Back](#)

Le groupe DBT (Euronext Growth - ALDBT), expert européen des bornes de recharge rapide pour véhicules électriques, est heureux d'annoncer sa sélection à la deuxième édition de la Grande Exposition du Fabriqué en France qui se tiendra au palais de l'Elysée les 3 et 4 juillet prochains. A l'occasion de cet événement, qui réunit le fleuron de la fabrication française, DBT présentera le chargeur rapide Ultra made in France.

Une exposition qui met en avant le made in France et la transition écologique

Initié par le Président de la République en janvier 2020, ce rendez-vous annuel rassemble des produits de tous les départements et territoires de métropole et d'Outre-Mer. Sur les 2325 candidatures reçues, le comité de sélection notamment composé de la ministre déléguée chargée de l'Industrie et du ministre délégué chargé des Petites et Moyennes Entreprises, a retenu 126 produits fabriqués en France. Le Président de la République sera présent au vernissage de l'exposition qui aura lieu le 2 juillet, veille de l'ouverture au public.

L'exposition a vocation à mettre en lumière l'excellence française à travers les entreprises, les artisans, les producteurs et les industriels qui œuvrent pleinement pour la fabrication française.

DBT, ambassadeur du département du Pas-de-Calais

Acteur impliqué du Made In France, DBT s'inscrit pleinement dans la volonté du Gouvernement de favoriser la localisation des activités d'avenir en France.

Pour cette deuxième édition, DBT présentera un produit issu de 25 années d'expertise, inconnu en termes d'innovation: le chargeur rapide Ultra. Conçu dans son centre R&D et fabriqué dans les usines du Groupe en Hauts-de-France, le chargeur permet la recharge simultanée jusqu'à 3 véhicules électriques en moins de 20 minutes, et délivre jusqu'à 150kW de puissance.

« Nous nous réjouissons de participer à cette exposition qui véhicule des messages forts et chers à DBT que sont le made in France, l'écologie et l'innovation. Dans notre secteur, nous sommes la seule PME en France qui puisse se féliciter de concevoir et de produire dans les Hauts-de-France et de sous-traiter dans l'Hexagone. Notre Groupe œuvre tous les jours pour améliorer la fiabilité et la performance énergétique de ses solutions. Nous espérons que cet événement sera une opportunité d'inciter le plus grand nombre à s'intéresser à notre

activité et à prendre part à la transition écologique. » déclare Alexandre BORGOLTZ, Directeur Général de DBT

À PROPOS DE DBT

Fondé en 1990, DBT est un groupe industriel spécialisé dans la maîtrise de l'énergie de l'aménagement de l'espace urbain et de systèmes de recharge pour tous les véhicules électriques. A l'origine fournisseur de transformateurs de courant électrique, le groupe propose désormais 3 gammes d'activités :

La filiale DBT Ingénierie propose des solutions de contrôle d'accès et de distribution d'énergie, ainsi que des transformateurs de courant basse tension.

La filiale DBT-CEV, est un acteur reconnu depuis 25 ans des infrastructures de recharge innovantes pour les véhicules électriques. L'entreprise a créé une large gamme de bornes de recharge normale (3 à 8h), accélérée (1 à 3h), rapide (- de 30 minutes) et ultra-rapide (- de 20 minutes). En 2018, DBT-CEV a renouvelé 100% de sa gamme de coffrets 7kW, de bornes 7/22kW et de chargeurs rapides dernière génération de 50 à 150kW pour tous les véhicules du marché, et les chargeurs du futur 350kW à dispenser, et 150kW/900V pour les camions et bus électriques. Avec plus de 2.500 chargeurs rapides installés dans 37 pays, DBT-CEV est un acteur majeur du marché de la mobilité électrique en Europe. Découvrez notre gamme de chargeurs sur www.dbt.fr/dbt-cev

La filiale Educare by DBT, créée en 2016 est spécialisée dans la formation des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques (IRVE) et dans la formation de techniciens de maintenance agréés VE.

Implanté à Brebières dans les Hauts-de-France, le groupe DBT est coté sur Euronext Growth depuis décembre 2015.

CONTACT DBT

Service Communication

communication@dbt.fr

CONTACT AGENCE RP

dmorin@capvalue.fr

01 80 81 50 04

Hauts-de-France: Renault compte produire 500.000 véhicules par an sur son pôle ElectriCity

Le pôle ElectriCity de Renault, qui va rassembler trois usines dans les Hauts-de-France, devrait produire 500.000 voitures par an à horizon 2025, a indiqué son directeur mercredi après la signature d'un accord avec les syndicats.

mis à jour le 9/06/2021 à 17:14

"La capacité de production est de 550.000 entre Douai et Maubeuge", a expliqué Luciano Biondo lors d'une conférence de presse. Entre voitures électriques et thermiques, "on se rapprochera de 500.000 en 2025", a-t-il souligné.

Présenté par le directeur général de Renault comme la "plus grande usine de voitures électriques d'Europe", le pôle "ElectriCity" aura pour mission de fabriquer "des voitures électriques Renault performantes en termes de qualité et de coût", a souligné M. Biondo.

Douai (Nord), qui fabrique les véhicules haut de gamme de Renault, devrait lancer fin 2021 la production de la Mégane électrique ("eVision"). L'usine devrait également assurer la production de deux autres véhicules électriques dont, potentiellement, la nouvelle R5 présentée en janvier.

En parallèle, Maubeuge (Nord) poursuivra la fabrication de la nouvelle version du Kangoo en différentes versions, dont une électrique.

Via des partenariats, Douai devrait également accueillir la deuxième usine de batteries de France, et Ruitz (Pas-de-Calais) la fabrication de bacs de batterie (environ 60 kilos d'aluminium par voiture).

"Le travail vise surtout à l'optimisation de l'outil industriel", a précisé Luciano Biondo: le site de Douai notamment est amené à rétrécir. "L'objectif est de ramener les coûts de production à 3-4% du prix de la voiture", avec une moyenne de 17 heures au total pour l'assemblage d'un véhicule.

Le groupe a indiqué avoir "déjà investi plus d'un milliard d'euros ces trois dernières années sur les sites de Douai et Maubeuge", et "de nouveaux investissements sont en cours de finalisation". La politique environnementale du site devrait être précisée dans les prochaines semaines.

Les syndicats ont signé mardi à l'unanimité un accord prévoyant une harmonisation du cadre social sur les trois sites. Cet accord devrait aider Renault à attirer des partenaires autour de son ElectriCity, selon M. Biondo, qui avait piloté la politique de

"Made in France" de Toyota avec la production de la petite Yaris à Valenciennes.

"Très souvent on a une mauvaise image du climat social en France et on pense que ce n'est pas possible. Là, on démontre que le climat social est maîtrisé, responsable et bienveillant", a-t-il souligné.

"Fabriqué en France"

Le Cinémobile, construit par l'entreprise loirétaine Toutenkamion, sera exposé à l'Elysée

Publié le 31/05/2021 à 10h45



Un produit signé Toutenkamion, à Ladon. © Aurélie RICHARD

Le Cinémobile représentera le Loiret à la prochaine Grande exposition du Fabriqué en France, souhaitée et organisée par le président de la République, qui se tiendra les 3 et 4 juillet à l'Élysée.

Le Cinémobile, une conception et réalisation signées Toutenkamion, représentera le Loiret à l'**Elysée**, pour sa **Grande exposition du Fabriqué en France**. La précédente exposition, début 2020, avait retenu un plat de la Faïencerie de Gien.

Toutenkamion est une entreprise implantée à Ladon, à l'est d'Orléans, depuis 1936. **C'est le seul carrossier constructeur européen** à concevoir et à fabriquer (entre autres aménagements de camions) une salle de cinéma de 80 à 100 places déployée et installée, en moins de 45 minutes, sur une base de semi-remorque.

Le Cinémobile est une **salle de cinéma itinérante**, dotée des équipements numériques les plus récents pour la diffusion de films, même en 3D et Dolby Surround 11.1.



Une salle de cinéma dotée d'équipements récents.

Les trois Cinémobile sillonnent la région Centre-Val de Loire depuis plus de 30 ans, traversant, actuellement, 46 communes de cinq départements, éloignées d'une salle fixe. Ils accueillent entre 55.000 et 60.000 spectateurs par an, en temps normal.



Trois salles itinérantes sillonnent la région.

Ces salles itinérantes sont également **exportées** sur différentes routes d'Europe, du Moyen-Orient et d'Asie.

Le bureau d'étude de Toutenkamion travaille actuellement au lancement d'une nouvelle version embarquant sa propre station de production d'énergie décarbonée pour l'alimenter, voire le déplacer.

Carole Tribout.

Bénéficiaire du plan de relance

Le groupe Toutenkamion (235 salariés et 23 millions d'euros de chiffre d'affaires sur trois sites), dirigé par Stéphane Girerd, a été retenu, en mai dans le cadre du Plan de relance pour l'automobile par le ministère chargé de l'Industrie et recevra une subvention de 800.000 euros sur un investissement de 2,3 millions.

Il a pour objectif d'être plus compétitif sur les marchés actuels, en France et à l'export, d'améliorer les conditions de travail des salariés grâce à l'automatisation des tâches les plus répétitives et physiques, et de réduire la consommation d'énergie dédiée à la production des unités mobiles.

Le groupe prévoit le recrutement d'une vingtaine de salariés à horizon fin 2025.

Renault ElectriCity : une nouvelle société dédiée à l'électrique made in France

Dans [Ecologie / Electrique](#) / [Véhicules électriques](#)

[Florent Ferrière](#)

Le 06 Juin 2021 à 15h00

15



Cette nouvelle entité va regrouper les activités liées à la production des voitures électriques de Renault dans le Nord de la France.

Cette semaine, [Renault](#) doit annoncer la création d'une nouvelle entité, nommée "Renault ElectriCity". Celle-ci va regrouper ses activités dédiées aux véhicules électriques en France, plus précisément dans le nord du pays. Elle sera dirigée par Luciano Biondo, qui a rejoint le Losange en 2020 après avoir été patron de l'usine Toyota de Valenciennes.

Avec ce regroupement, Luca de Meo souhaite créer un pôle de l'électrique made in France compétitif. Il doit notamment faciliter les synergies entre les différents sites. La base

névralgique sera l'usine de Douai, qui assemble actuellement les Scénic, Talisman et Espace. Douai va basculer vers le 100 % électrique, avec pour commencer la Mégane-e, commercialisée début 2022, puis la R5.

C'est aussi à Douai qu'une usine de batteries doit être implantée en partenariat avec la société chinoise Envision. En plus des sites de Douai, ElectriCity intégrera l'usine de Maubeuge, où est assemblé le Kangoo, ainsi que l'usine de Ruitz, dédiée aux boîtes de vitesses.

La création d'ElectriCity va être soumise à la signature des syndicats. La CFDT et la CFE-CGC ont déjà fait savoir qu'elles signeraient l'accord, visiblement satisfaites d'un projet qui va assurer l'avenir de ces grosses usines du nord. L'objectif serait de produire 400 000 véhicules par an, ce qui est quasiment le double de la production 2020 (certes perturbée par la pandémie). Les électriques doivent notamment booster Douai, où à peine 50 000 véhicules ont été assemblés en 2020. Actuellement, les sites représentent un peu moins de 5 000 emplois. Ce pourrait être à terme 6 000.

Renault ElectriCity, nouveau pôle électrique des Hauts-de-France

Par

Publié le 07/06/2021 à 11:39.



En regroupant trois usines du nord de la France, le groupe automobile Renault a donné naissance à une entité dédiée à la fabrication de véhicules électriques baptisée Renault ElectriCity. Ce pôle d'activité qui sera dirigé par Luciano Biondo, a été validé par les syndicats.

Le *made in France* est plus que jamais tendance. Renault veut regrouper ses trois usines implantées dans les Hauts-de-France **sous une seule et même société nommée Renault ElectriCity**. Le but de ces fusion et création de filiale est de faciliter les synergies locales entre ces sites, notamment en termes de gestion des emplois et des compétences, ainsi que l'arrivée de partenaires, pour en faire un pôle d'activités performant et compétitif consacré aux véhicules électriques. Un pôle d'excellence français en quelque sorte impulsé par , ce qui fait bien entendu écho à son plan Renaulution.

Renault ElectriCity prévoit 700 embauches

Celui qui prendra les rênes de ce projet 100 % Renault ouvert dès le 1^{er} janvier 2022 est logiquement , fraîchement nommé directeur industriel du pôle électrique et véhicules utilitaires légers du Nord de la France pour le groupe Renault.

La nouvelle structure Renault Electricity concerne ainsi les actifs des usines de Douai (assemblage des Scénic, Talisman, Espace et les futures Mégane et R5 électriques) et de Maubeuge (assemblage de véhicules utilitaires comme le Kangoo) dans le département du Nord et de Ruitz (boîtes de vitesses) dans le Pas-de-Calais, à l'exception des actifs immobiliers. Pour permettre le développement des usines concernées, lesquelles emploient à elles trois environ 5 000 personnes, **700 embauches seraient prévues d'ici fin 2024.**

Rappelons qu'à . Elle viendra compléter les ressources et savoir-faire de ce nouvel outil industriel *made in France* et concernerait 1 000 emplois supplémentaires.

Les syndicats saluent la création française de ce pôle électrique

Alors que la création de ce pôle électrique est soumise à la signature des syndicats cette semaine, la CFDT-Renault, tout comme la CFE-CGC, ont déjà partagé leur enthousiasme, confiants pour l'avenir des usines du nord. Le syndicat, qui « *va signer cet accord mardi à Douai, s'engage pour ce nouveau chapitre à écrire* » et pour « *la défense des salariés* », a souligné auprès de l'AFP Lionel Langlais, délégué syndical central (DSC) adjoint de la CFDT de Renault. L'industrie automobile, qui « *a perdu 30 % de ses emplois depuis 2008, doit se tourner vers l'avenir pour enrayer un tel déclin et donner de l'espoir aux salariés des bassins d'emploi des Hauts-de-France en grande difficulté* », relève le syndicat.

Selon les organisations syndicales, **au moins 400 000 véhicules seront produits et répartis sur les sites de Douai et Maubeuge à terme par an**, soit le double de la production en 2020, année de pandémie.

Industrie et économie / Renault, des modèles électriques fabriqués en France

Renault va ériger une unité autonome dédiée à la production de véhicules électriques en France pour renforcer sa position sur le marché européen. Ce nouveau pôle sera appelé Renault ElectriCity.

Renault Group ElectriCity

[6 photos](#)

Sommaire :

Sous l'impulsion de son nouveau patron, Luca de Meo, Renault a lancé une vaste stratégie de relance appelée **Renaulution**. Élément central de ce plan, l'électrification de la gamme du constructeur français nécessitera une nouvelle approche qui limite la dépendance vis-à-vis de fournisseurs externes ou non exclusifs et augmente la flexibilité de production. C'est pourquoi Renault va créer un pôle dédié en France appelé Renault ElectriCity.



3 en 1

Renault Group et les organisations syndicales représentatives des trois sites industriels de Douai, Maubeuge et Ruitz, soit près de 5000 salariés, ont signé un accord qui donne naissance à Renault ElectriCity.

Douai se verra attribuer la production de la nouvelle génération de Mégane, exclusivement électrique, ainsi qu'un nouveau véhicule du segment C basé également sur la nouvelle plateforme CMF-EV, alors qu'une nouvelle plateforme électrique dédiée au segment B sera installée (pour la Renault 5 électrique ?).

Maubeuge produit déjà la variante électrique du Kangoo utilitaire. Elle poursuivra avec le nouveau Kangoo, le nouveau Kangoo van ainsi que d'autres variantes du Kangoo.

Ruitz accueillera une nouvelle activité de fabrication de composants électriques.



Renault 5

Surtout, la création de ce pôle et la renégociation avec les syndicats et les fournisseurs doit permettre d'**assurer la production de la future Renault 5 électrique en France**, comme annoncé et voulu par Luca de Meo, afin d'éviter le scénario en cours pour la Dacia Spring, produite en Chine pour être vendue en Europe.

Une « configuration » problématique car bien trop à la merci de restrictions de voyages commerciaux en période de pandémie mais également tributaire de fournisseurs asiatiques non exclusifs qui profitent actuellement de leur quasi-monopole sur le marché des batteries et des puces électroniques pour faire la pluie et le beau temps au détriment de l'indépendance et de la flexibilité des constructeurs.

Pression présidentielle

En grandes difficultés après avoir accusé 8 milliards € de pertes en 2020, Renault s'est vu octroyer un prêt de 5 milliards d'euros garanti par l'État pour traverser la pandémie. En contrepartie, le Président Macron fait pression sur le constructeur français pour qu'il veille à préserver l'emploi en France et maintiennent ses usines ouvertes.

Luca de Meo et ses troupes doivent donc repenser leur stratégie d'économie structurelles en évitant au maximum les licenciements massifs en France et en réaffectant ces emplois onéreux à une réelle plus-value en termes de compétitivité. Ce qui passe par un contrôle global sur la production de ses modèles électriques – en interne et au niveau des fournisseurs externes qui devraient être majoritairement voir exclusivement européens, français dans l'idéal.

En outre, s'il vise une capacité de production de 400.000 véhicules électriques par an, ce pôle dédié devra également apporter la flexibilité nécessaire pour s'adapter à un marché qui évolue en profondeur et rapidement, tout en restant à la merci de décisions politiques nationales et européennes hors du contrôle des constructeurs.

Stellantis. FO réclame un label Véhicule électrique fabriqué en France

Par

Publié le 16/06/2021 à 17:37.



Le syndicat Force ouvrière du groupe Stellantis (fusion de PSA et FCA) entend promouvoir une transition énergétique « made in France » via la création d'un label « Véhicule électrique fabriqué en France ».

L'organisation syndicale FO Métaux soutient la création d'un label « Véhicule électrique fabriqué en France », une démarche relayée et appuyée par FO via un communiqué diffusé le 16 juin. « *Pour FO, c'est en plaçant l'emploi au cœur de nos politiques publiques que nous réussirons à réconcilier industrie et écologie. La révolution technologique en cours est une opportunité pour toute la filière* » résume Olivier Lefebvre, délégué syndical central FO Stellantis.

C'était l'un des principaux objectifs avancés dans le plan de soutien à l'automobile dévoilé par le Gouvernement le 27 mai 2020 : investir et innover pour produire les véhicules de demain. La filière automobile s'est notamment engagée à « *amplifier sa stratégie tournée vers la transition environnementale et à faire évoluer sa gamme de véhicules en cohérence avec les objectifs fixés par la réglementation européenne en matière de réduction des émissions de CO₂* ». L'État a fixé pour objectif la production en France de 1 million de d'ici à 2025. De premiers avancements ont été concrétisés dans la fabrication de batteries (le projet ACC d'usine de production de batteries à Douvrin...), ainsi que dans l'hydrogène (Renault et Plug Power...), mais le chemin est encore long. Dans une étude publiée récemment, Transport & Environment s'attend à ce que **55 % des véhicules produits en France à compter de 2030 soient équipés de moteurs 100 % électriques** (contre un peu plus de 20 % pour les thermiques).

À LIRE.

La 308 électrique produite en France ?

Selon FO Stellantis, sur les 400 000 véhicules électrifiés vendus en France en 2020 et 2021 (toutes marques confondues), **85 % sont fabriqués en dehors de l'Hexagone.** « *Nous importons beaucoup plus de véhicules électriques ou hybrides que nous n'en exportons. Ce déficit structurel est inquiétant, et il faut corriger le tir au plus vite. Dans un marché automobile où l'électrification s'accroît de mois en mois, les bénéfices sur l'emploi industriel automobile en France se font attendre* », souligne le syndicat. Dans les faits, le groupe Renault est peut-être le mieux placé pour revendiquer la création d'un tel label. En effet, la , produite dans l'usine de Flins (jusqu'en 2024), est de loin la voiture électrique la plus vendue en France.



La nouvelle Peugeot 308 aura une version électrique en 2023.

À ce jour, Stellantis produit les et Mokka-e (Poissy), ainsi que les fourgons compacts e-Jumpy et e-Expert (Hordain) sur le sol français. « *Nous fabriquons des moteurs électriques à Tremery dans le cadre de la coentreprise Nidec-PSA emotors et des batteries avec ACC à Douvrin. Par conséquent, envisager la production de voitures électriques en France s'inscrit dans la suite logique*, juge Olivier Lefebvre. À travers cette proposition de label, c'est un appel lancé à la direction du groupe en vue des futures affections de véhicules. Je pense notamment à la prochaine 308 électrique, qui doit absolument être fabriquée en France. Ne pourrait-on pas non plus affecter sur une plate-forme comme celle de Poissy des volumes de production supplémentaires de e-208 ? » **La version électrique du futur 3008 sera fabriquée fin 2023 dans l'usine de Sochaux.**

À LIRE.

Une filière tricolore

Selon FO, la création d'un label baptisé « Véhicule électrique fabriqué en France » permettrait de « *garantir que la majorité des composants soient fabriqués en France et que les véhicules soient assemblés dans nos usines. Cerise sur le gâteau, cette filière tricolore contribuerait à réduire sensiblement l'impact environnemental de tous les véhicules estampillés. Ce label est aussi attendu par les automobilistes, qui peinent à s'y retrouver et à identifier clairement la provenance des véhicules proposés à la vente* ». L'organisation syndicale souligne que les investissements dans les pôles de compétitivité et la constitution de coentreprises constituent des axes de déploiement à promouvoir.

Tenue de route impeccable pour Record France



Les représentants de Record France, de l'Etat et de l'UIMM lors de la visite de l'entreprise.

Entreprises

Mardi 01 juin 2021 à 09h20

Le fabricant d'amortisseurs antibois est le dernier lauréat en date de France Relance, catégorie "Industrie du Futur". Un fier représentant du savoir-faire tricolore sur le segment auto.

Ce n'est pas tous les jours que l'on voit une sous-préfète déambuler dans une usine parmi les pistons, clapets et autres tiges métalliques. Et si la représentante de l'Etat à Grasse, Anne Frackowiak-Jacobs, a tenu à se rendre dans les locaux de Record France le 25 mai, c'est parce que l'entreprise fait partie des lauréates de l'appel à projets France Relance "Industrie du Futur". A la clé, un financement de 100.000€ pour l'achat d'un nouvel outil de production. En l'occurrence, une machine à commande numérique (coût total 230.000€) pour fabriquer des tiges, l'un des 40 composants du produit star de la maison, l'amortisseur. Un équipement *made in France* (et sérigraphié comme tel) dont le mécanisme a été breveté par Roland Cudon, fondateur de l'entreprise en 1957. *"France Record est le dernier survivant parmi cette frange de sous-traitants qui alimentaient la chaîne française de l'automobile après guerre. Tous les autres ont été rachetés ou ont disparu"* indique le patriarche qui a depuis délégué à sa fille et à ses petites-filles la gestion de cette belle PMI aux 13M€ de chiffre d'affaires.

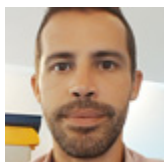
3.800 amortisseurs par jour

Une entreprise 100% familiale, certifiée ISO 9001, installée à Antibes depuis 1976 sur 10.000m² de bâtiments couverts et organisés selon les six étapes du méticuleux process de fabrication. Sur site, 130 salariés (dont 30% de femmes, rare dans l'industrie) s'affairent pour sortir quotidiennement 3.800 amortisseurs pour 40 applications différentes. Environ 15% feront partie des pièces d'origine de remorques, véhicules sans permis, industriels ou agricoles, le reste partant en "rechange" pour des véhicules légers, à 55% pour le marché export. Du Maroc au Chili en passant par l'Australie ou l'Italie. *"Le made in France marche bien, c'est ce qui nous a permis d'exporter, note Anne-Marie Meyer-Warnod, directrice générale. Il nous est arrivé d'ailleurs d'être copiés. Ce qui nous*

différencie sur le marché ? Une qualité optimale et un comportement de l'amortisseur personnalisé selon le véhicule et la conduite." Un savoir-faire salué par le plan France Relance. Livrée en septembre prochain, la machine à commande numérique permettra à Record France d'optimiser sa production et d'éviter tous risques de sortie de route face à ses compétiteurs internationaux.

12

le nombre d'entreprises déjà lauréates de France Relance sur la Côte d'Azur, pour un total de 14M€ d'aides



Publié par
Pierre-Olivier Burdin

Toulouse : une start-up met au point un gilet chauffant et rafraîchissant pour les motards

A Toulouse, la jeune société Chill Ride met au point un gilet thermorégulé pour les motards, capable de produire de la chaleur en hiver comme de la fraîcheur en été. Chill Ride lance une campagne participative afin de lancer la production.

Publié le 12/06/2021 à 18h13



Le prototype du gilet Chill Ride. • © Nathalie Fournis/FTV

Haute-Garonne Toulouse

Les températures extrêmes sont une des préoccupations des utilisateurs de deux-roues et particulièrement les motards. L'été, le dilemme est le suivant : rouler jambes et bras nus au mépris de sa propre sécurité ou privilégier cette dernière au risque de suffoquer sous l'effet de la chaleur.

C'est précisément pour ne plus avoir à faire ce choix que la start-up Chill Ride, sous la houlette d'un ancien élève ingénieur passionné de moto, David Stas, s'est lancée dans la conception d'un gilet thermorégulé pour les motards, capable de rafraîchir jusqu'à 18°

l'été et de chauffer jusqu'à 38° l'hiver. Une technologie similaire à celle d'une climatisation réversible.

Parmi les avantages que Chill Ride met en avant : la simplicité. Sans manches, le gilet peut être porté sous le blouson habituel. La température est personnalisable et surtout, pas de batterie et pas de charge, un simple branchement suffit.

"Un boîtier sera branché sur la moto", explique Alek Vals, responsable de la conception, "il aura le rôle de chauffer ou refroidir le fluide qui viendra ensuite circuler dans le gilet".

Chill Ride lance une campagne de financement participatif à tarif préférentiel pour entamer la production. Le positionnement de ce gilet high tech fabriqué en France et en Europe se veut en effet haut de gamme : il devrait être commercialisé à hauteur de 1 200 euros l'unité.

Mais avant production et mise sur le marché, il sera testé, cet été, par les principaux intéressés, les utilisateurs de deux-roues. Leurs retours permettront peut-être quelques aménagements, voire une extension de la gamme. David Stas, confondateur de Chill Ride, espère un lancement au printemps prochain.

À ce sujet, la rédaction vous recommande

- **[Toulouse : une entreprise prépare une levée de fonds pour produire son invention, un pantalon airbag pour les motards](#)**

Marie Martin

Woody Van, les nouveaux vans éco-responsables du Pays-Basque



Par [Sarah Parot](#)

le 14 juin, 2021

Sommaire

- [Le voyage en mode *slow*](#)
- [Des vans en bois 100% éco-responsables](#)
- [L'évasion de proximité](#)
- [Le road-book sur mesure](#)
- [Combien coûte un séjour en Woody Van ?](#)
- [Van trip au Pays Basque : nos 3 itinéraires coup de cœur](#)
- [- L'arrière-pays basque : d'Ascain à Saint-Jean-Pied-de-Port](#)
- [- La côte basque : de Biarritz à Saint-Jean-de-Luz](#)
- [- Virée espagnole : de Hondarribia à Zumaia](#)

Partez à l'aventure lors d'un road-trip en van au plus près de la nature, au cœur du Pays Basque !

Envie de se mettre au vert ? Passez en mode écolo avec Woody Van, une jeune entreprise de [location de vans aménagés au Pays Basque](#). Sur un concept *slow*, les amateurs de road-trip voyageront au plus près de la nature, et en toute liberté !

Adeptes du surf, amoureux de l'océan et des grands espaces verts : l'évasion est à portée de main avec les locations de vans éco-responsables Woody Van. Cette société propose des vacances insolites au Pays Basque avec sa flotte de vans aménagés. Plus petit qu'un camping-car, cet icône de la vie nomade permet de voyager autrement, loin des sentiers battus.

Surf à Biarritz, visite de vignobles, rando dans l'arrière-pays : on vous livre les clés d'une aventure en van au cœur des terres basques.

Le voyage en mode *slow*



Crédit photo : Woody Van

Entre océan et montagnes, Woody Van a vu le jour aux pieds de La Rhune, dans le beau village d'Ascain. C'est ici que Mathieu Bessou, basque d'adoption depuis plus de quinze ans, a imaginé son entreprise de location de vans dans le Sud-Ouest. Pour ce défenseur d'un tourisme durable, le voyage en mode *slow* était une évidence. Sa passion pour la nature, et l'envie de la transmettre aux autres, l'ont mené tout naturellement à la création de son entreprise.

Avec Woody Van, il propose des vans intimistes, conçus avec des matériaux de qualité, pour une expérience immersive dans le tourisme vert au Pays Basque. Sa philosophie ? Voyager loin des foules, dans une démarche plus authentique et respectueuse de l'environnement. Pas de séjour surbooké, donc, mais un retour à l'essentiel, à la simplicité, avec ce qu'il faut d'évasion pour oublier nos quotidiens surchargés !

Des vans en bois 100% éco-responsables



Crédit photo : Woody Van

Deux modèles Volkswagen pour quatre personnes sont proposés à la location : le woody van « authentique », et le woody van « atypique ». Le premier est le compagnon de route idéal pour partir à l'aventure dans des régions tempérées. Le second, aménagé en vieux bois issu d'anciennes granges ou de chalets d'alpage, possède en plus l'eau chaude et le chauffage pour voyager en toutes saisons.

L'aménagement en bois des vans est un pur produit *made in France*, issu d'une collaboration avec la société haute savoyarde CamperVans Mont-Blanc. Le résultat ? Un intérieur *cosy* et chaleureux né d'une démarche responsable. Le bois utilisé provient de coupes sélectives, tandis que l'aménagement est réalisé par des artisans locaux, perpétuant un savoir-faire de grande valeur.

L'évasion de proximité



Crédit photo : Woody Van

Nul besoin de parcourir le monde pour vivre de grandes aventures ! En misant sur l'évasion de proximité, Woody Van fait le pari d'une nouvelle façon de voyager plus éthique, plus authentique. Les véhicules sont neufs, et donc moins énergivores. Mais surtout, ils invitent à redécouvrir l'art de bivouaquer, tout en réduisant naturellement notre empreinte carbone. Car par définition, la vie en van invite à moins consommer et à produire moins de déchets. Éliminer le superflu en quête de l'essentiel.

L'engagement écologique de Woody Van est visible dans les moindres détails des véhicules. La vaisselle, par exemple, composée d'éléments en fibres naturelles ou en acier inoxydable. Les tissus pour la literie, aussi, qui sont issus de production de coton certifié durable. Et même les « kits » de nettoyage sélectionnés pour leur faible impact environnemental. Tout est pensé pour que la préservation de la nature soit au cœur de l'expérience.

Le road-book sur mesure

Vous souhaitez découvrir les grands espaces du Pays basque mais vous n'avez pas envie de plancher sur votre itinéraire ? Pas de panique, Woody Van a une nouvelle fois tout prévu pour vous offrir un road-book sur mesure, afin que vous puissiez préparer au mieux votre voyage.

Pour cela, rien de plus facile. Deux options s'offrent à vous :

- **Le road-book basque** : Woody Van vous propose six road-books différents pour aller à la rencontre du Pays basque français et espagnol. Faites le choix de la durée de votre séjour (3, 5 ou 7 jours) et l'itinéraire idéal pour voir du pays sans vous presser vous sera transmis. Le tout pour 29€.
- **Le road-book personnalisé** : comme son nom l'indique, vous aurez cette fois-ci affaire à un itinéraire personnalisé, étudié avec soin selon vos envies. Vous souhaitez voyager en-dehors du Pays basque vers la destination de votre choix : Woody Van réalise votre itinéraire détaillé pour vivre pleinement votre aventure en van ! Le tout à 69€.

Combien coûte un séjour en Woody Van ?

Vous cherchez une location de vans à Biarritz ou dans les environs ? Les Woody Vans vous offrent une évasion de proximité lors d'un road-trip au Pays Basque. Pas besoin de réservation d'hôtels, ni de vols long-courrier pour retrouver le frisson du voyage ! À bord de votre van, vous aurez tout l'essentiel pour partir à l'aventure.

Les tarifs des Woody Vans varient en fonction de la saison et du modèle choisi.

- **Basse saison** (du 2 novembre au 31 décembre 2021) : comptez à partir de 99€ par jour pour le modèle Authentique et 119€ pour le modèle Atypique ;
- **Moyenne saison** (du 14 avril au 2 juillet et du 11 septembre au 1er novembre 2021) : à partir de 119€ pour l'Authentique et 139€ l'Atypique ;
- **Haute saison** (du 3 juillet au 10 septembre 2021) : à partir de 159€ l'Authentique et 189€ l'Atypique. Durant cette période, les locations sont proposées exclusivement à la semaine, du samedi au vendredi.

Des formules d'accompagnement sont également proposées, notamment pour le transfert depuis la gare de Saint-Jean-de-Luz ou l'aéroport de Biarritz, ainsi qu'une multitude de services en supplément : barbecue portatif, porte-vélos, box de rangement...

Van trip au Pays Basque : nos 3 itinéraires coup de cœur

Vous rêvez de vacances insolites au Pays Basque ? Grimpez à bord de votre Woody Van pour un séjour en toute liberté ! Des petits villages basques de l'arrière-pays aux spots de surf les plus prisés, voici nos itinéraires coups de cœur pour un van trip dans la région !

L'arrière-pays basque : d'Ascaïn à Saint-Jean-Pied-de-Port



Crédit photo : Shutterstock – peapop

Un condensé de culture basque, avec des arrêts dans les beaux villages d'Ascaïn et de Sare, points de départ vers l'emblématique sommet de La Rhune. À Espelette, les célèbres piments basques sont accrochés en guirlande sur les façades des maisons à colombages. Un peu plus loin, à Ixassou, c'est la cerise noire qui ravit les gourmands !

La route, pittoresque, mène jusqu'à la petite cité médiévale de Saint-Jean-Pied-de-Port, lieu de passage séculaire sur le chemin de Compostelle. Pour passer la nuit, n'hésitez pas à consulter Park4Night, une appli qui recense les lieux

où garer son van en toute sécurité !

La côte basque : de Biarritz à Saint-Jean-de-Luz



Crédit photo : Shutterstock – Boris Stroujko

Berceau du surf européen, la « Californie française » est un peu la Mecque de l'aventurier en van ! Sa côte déchiquetée, ses spots de surf réputés, et bien sûr ses villes et villages de caractère sont autant de bonnes raisons pour sillonner en van le littoral basque. À Biarritz, le mythe des « tontons surfeurs » n'a pas pris une ride ! Le souvenir nostalgique de ces pionniers du surf perdure dans la mémoire des locaux. Faites un tour sur la plage de la Côte des Basques pour vous en imprégner...

Chic et plus confidentiel, le village de Guéthary est l'endroit rêvé pour un apéro face à l'océan à l'heure du coucher de soleil ! Du côté de Saint-Jean-de-Luz, les belles maisons à colombages et les boutiques du centre-ville invitent à la flânerie... Ne partez pas sans avoir goûté au fameux gâteau basque de Chez Adam !

Virée espagnole : de Hondarribia à Zumaia



Crédit photo : Shutterstock – Zumaia

L'aventure continue de l'autre côté de la Bidassoa ! Le Pays Basque espagnol regorge de pépites, à commencer par la petite ville fortifiée d'Hondarribia et son château de Charles Quint. Au pied des murailles, l'ancien quartier des pêcheurs est pittoresque à souhait ! À quelques encablures, San Sebastián se déploie autour de l'emblématique Concha, magnifique baie bordée d'une agréable promenade. Pour une tournée des bars à tapas, direction les ruelles animées de la Parte Vieja.

Du côté de la plage de la Zurriola, les surfeurs sont légions tout au long de l'année. La route du littoral vous mènera ensuite à Getaria, joli port de pêche réputé pour ses restaurants de poissons et ses vignobles de txakoli. À Zumaia, la route du flysch dévoile des paysages de falaises spectaculaires. Sur le chemin du retour vers la France, n'hésitez pas à faire une halte chez Casa Julián à Tolosa pour goûter à la meilleure côte de bœuf du Pays Basque !

Comment avez-vous trouvé cet article ?

1 avis (5/5)