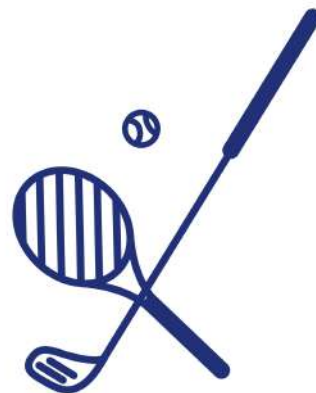


Revue de Presse Made in France

Contact : info@semioconsult.com

ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

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

[À L'ORIGINE] DE 1919 À AUJOURD'HUI, LES LÉGENDAIRES VÉLOS MERCIER REVIENNENT EN FRANCE

Ils faisaient partis du patrimoine français. Les Cycles Mercier, la marque de Raymond Poulidor dont il arborait le maillot violet lors du Tour de France de 1964, a connu son heure de gloire dans les années soixante mais n'a pas résisté à la concurrence étrangère des années quatre-vingt. Plus de 100 ans après sa naissance, la légendaire marque se remet en selle, en France, en relocalisant une partie de sa production dans les Ardennes. Tout un symbole.



C'était
en
1960.

Raymond Poulidor était l'ambassadeur des Cycles Mercier dans les années soixante.
Cycles Mercier

Raymond Poulidor pédalait sur son vélo Mercier, âge d'or de la célèbre marque. À cette époque, les Cycles Mercier, nés en 1919, faisaient partie intégrante du patrimoine français. Dans la manufacture de Saint Étienne dans la Loire, berceau de la révolution industrielle française, les ouvriers ne chôment pas. Les vélos Mercier, assemblés entièrement en France depuis les années trente, sillonnent les routes de l'Hexagone.

En 1975, c'est l'apogée. L'entreprise enregistre une production de 150 000 vélos à l'année. Mais le succès ne dure pas. Comme tout le tissu industriel français, les Cycles Mercier font face à la concurrence étrangère, américaine et asiatique surtout. Passés entre les mains de Cycles France-Loire et d'un groupe néerlandais, les Cycles Mercier vivotaient jusqu'à récemment.

Réindustrialisation de la France

Depuis les années 2000, la société a été rachetée par l'entrepreneur Jean-Marc Seghezzi. Jusqu'ici les vélos étaient construits en Asie et une faible partie au Portugal. Mais les Cycles Mercier entament un virage et ont annoncé leur grand retour en France. L'entreprise se remet en selle dans les Ardennes, à Revin, aidé par la volonté de réindustrialisation de l'État via notamment, les aides du plan de relance et le Fond d'accélération des investissements industriels. Au total, l'entreprise investit 2,5 millions d'euros et promet la création de 270 emplois d'ici cinq ans.

"Face à l'engouement pour le Made In France et le dynamisme du marché de la mobilité douce en Europe, l'entreprise fait le choix stratégique de se réinstaller en France. Une décision prise dans un contexte international perturbé par la crise sanitaire et qui marque un tournant pour la marque centenaire", note dans un communiqué l'entreprise. Il faut dire que tous les astres sont alignés.

Explosion des ventes de vélo

Le marché du vélo en France a bondi de 25 % en un an, selon l'Union sport et cycle. Au total, le secteur a enregistré un chiffre d'affaires de trois milliards d'euros, un record. *"Avec la crise sanitaire, il y a eu un désamour des transports en commun au profit du vélo en tant que mode de déplacement",* explique Joseph d'Halluin secrétaire générale de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB). *"On constatait déjà un petit boom du vélo en région parisienne notamment, là, c'est une hausse vertigineuse".*

Les ventes explosent à tel point que la pénurie guette la chaîne d'approvisionnement. Si l'arrêt de certaines usines en Asie explique en partie le phénomène c'est le passage d'un marché de niche à celui d'un marché de masse qui se joue. Les Cycles Mercier ne sont pas les seuls à avoir choisi la piste de la relocalisation pour mieux s'adapter à la demande, [c'est aussi le cas du fabricant O2Feel](#).

Marina Fabre, [@fabre_marina](#)

Cinquante ans après, les vélos historiques Dilecta renaissent

Les premiers exemplaires de vélos Dilecta sont disponibles à la commande depuis quelques semaines. Dilecta ? Une marque française historique disparue en 1968 qui avait accompagné les « Forçats de la route » chers à Albert Londres dans les années 1930, les frères Pélissier, André Darrigade un peu plus tard, et le père d'Éric Vanhaverbeke. Ce dernier a décidé de relancer cette aventure en misant sur le 100 % made in France, profitant d'un marché qui avance avec un petit vent dans le dos.



Éric Vanhaverbeke a décidé de relancer la marque légendaire des vélos Dilecta, ceux des frères Pélissier dans les années 1920 puis d'André Darrigade dans les années 1960, convaincu que son projet 100 % made in France a sa place dans le marché actuel. | DR

Ouest-France Mathieu COUREAU.

Modifié le 07/04/2021 à 21h55

Il y a plusieurs types de consommateurs, comme les décrivent les connaisseurs en marketing. Il y a les « innovants », ceux qui se ruent sur les dernières technologies même si elles ne fonctionnent pas ; les « adoptants précoces », ceux qui veulent être les premiers à bénéficier d'une nouveauté qui fonctionne ; la « majorité précoce », monsieur et madame tout

le monde, les basiques ; la « majorité tardive », ceux qui vont attendre que la technologie soit fiable et déjà adoptée par une majorité avant d'acheter ; enfin, les « retardataires », ceux qui disent que c'était quand même mieux avant.

Quid des amateurs de vélo ? **« Les consommateurs de vélos de route sont surtout des personnes de la « late majority », les traînants. »** Ces mots sont ceux de quelqu'un qui sait de quoi il parle, en l'occurrence Vincent Holterboch, responsable Recherche et Développement chez Look, l'emblématique marque française. **« Il faut dix ans pour impulser une nouvelle technologie sur route. Les plus geeks sont des personnes récemment arrivées sur le marché, qui jouaient au foot il y a encore deux ans. Ceux-là sont déjà sur des freins à disque. Mais je trouve que ceux qui sont vieux jeu, il faut les respecter aussi car ils achètent une histoire, un environnement, un écosystème, une communauté, une image, une atmosphère. Ils ne veulent pas entrer dans la bagarre à l'armement de la haute performance. Ils achètent un bel objet, classieux, old-school. »**


LIRE AUSSI. [Enquête : Le vélo, nouvelle pratique tendance pour tous](#)

LIRE AUSSI. [Émile Mercier : « Le sport m'a sauvé et m'a permis de me construire »](#)

LIRE AUSSI. [Mercier, Dilecta, ou le retour des marques de cycles d'antan](#)

Il appuie sa démonstration : **« Si vous demandez à cinquante cyclistes de vous donner cinq mots qui leur évoquent ce sport, le mot « histoire » reviendra souvent. Demandez à un adepte de Samsung ou...**

Partager cet article [fermer](#)

 Éric Vanhaverbeke a décidé de relancer la marque légendaire des vélos Dilecta, ceux des frères Pélissier dans les années 1920 puis d'André Darrigade dans les années 1960, convaincu que son projet 100 % made in France a sa place dans le marché actuel. Cinquante ans après, les vélos historiques Dilecta renaissentOuest-France.fr

Lundi 05 avril 2021 07:01

Cyclisme. Dilecta, Mercier : « Les Français et les Européens ont besoin de ces marques » ...



6

Dilecta ? Une marque française historique disparue en 1968 qui avait accompagné les « Forçats de la route » chers à Albert Londres dans les années 1930, les frères Pélissier, André Darrigade un peu plus tard. Éric Vanhaverbeke a décidé de relancer cette aventure en misant sur le 100 % made in France, profitant d'un marché qui avance avec un petit vent dans le dos. © DR

C'est l'une des conséquences de la pandémie mondiale de Covid-19. Les vélos sont sortis des garages, les fabricants débordent de commandes. Et d'anciennes marques reviennent sur le devant de la scène profitant d'un marché en pleine explosion. Mais avec, en filigrane cette fois, une approche raisonnée et raisonnable pour certains, comme chez Mercier pour la partie textile revisitée et chez Dilecta. Ces patrons misent sur le haut de gamme avant tout, fabriqué en France et en Europe.

C'est Émile Mercier qui le dit, avec son franc-parler et son énergie dévastatrice : « **Ce que l'on met en avant avec Alexis, mon gendre, ce sont les valeurs humaines. On ne fera sans doute pas fortune, mais on s'en fout.** » Émile Mercier, 60 ans, l'un des fils du fondateur de la marque éponyme qui atteignit des sommets jusque dans les années 1980 avec des ambassadeurs tels que Raymond Poulidor ou Joop Zoetemelk, plante le décor d'une aventure qui a commencé il y a huit ans mais dont les premiers fruits sont **en vente depuis juillet dernier**.

LIRE AUSSI. **[Tout le contenu de Prolongation : portraits, reportages...](#)**

LIRE AUSSI. **[Émile Mercier : « Le sport m'a sauvé et m'a permis de me construire »](#)**

LIRE AUSSI. **[Dilecta, la marque légendaire de vélos, renaît de ses cendres](#)**



Depuis l'été dernier, Émile Mercier (photo) et son gendre Alexis Descollonges perpétuent la tradition de la marque familiale de cycles. Ils ont relancé la partie textile de la marque emblématique. © DR

La marque Mercier était passée de main en main depuis qu'elle avait mis la clé sous la porte en 1985. Elle est détenue depuis le début du XXI^e siècle par le fonds luxembourgeois Starship Investments, dirigé par Jean-Marc Seghezzi, qui l'a fait réapparaître en Asie et en Europe de l'Est grâce à des montures électriques. Émile Mercier s'est, lui, battu pour racheter la partie textile.

Deux canaux bien distincts désormais, ce qui n'empêche pas Émile d'apprécier les annonces de Jean-Marc Seghezzi de relocaliser la fabrication de **vélos** mécaniques et électriques, à la fin de l'année, à Revin, dans les Ardennes. Le site s'implantera sur une friche anciennement occupée par Porcher, 15 000 m², dédiés autrefois aux baignoires en fonte et qui faisait rayonner la région, durement touchée depuis par désindustrialisation. Starship Investments promet de créer 140 emplois cette année, 270 d'ici cinq ans.

« Il y a dix ans, le marché n'était pas encore mature »

Émile Mercier, soixante ans, s'est donc lancé dans une aventure plus modeste avec son gendre, Alexis Descollonges, responsable commercial et marketing. Que l'on écoute : « **Je viens de l'industrie de la mode, des salons de mode. J'aime beaucoup les marques, leur pouvoir symbolique, les histoires qu'elles racontent. Émile, lui, est plus tourné vers le produit. J'avais passé des entretiens il y a dix ans chez Rapha qui voulait s'ouvrir à l'Europe. J'ai découvert le vélo dans Paris par le Fixie il y a dix ans. Et je suis tombé dans le cyclisme. J'ai trouvé ça canon, passé 30 ans, de pouvoir rouler comme un dératé, à l'air libre. »**



Alexis Descollonges, qui gère la manufacture Mercier avec son beau-père, Émile Mercier. © DR

Alexis Descollonges a donc nourri un intérêt, petit à petit. **« Et à part Rapha, je ne trouvais rien de bien côté textile, le marché n'était pas encore mature. Ce que j'aimais dans la pratique du vélo, c'était de revenir fatigué, de voir de beaux paysages, de faire un bon gueuleton. Quand Émile m'a parlé de son projet, je me disais que c'était un peu pour lui le parcours classique du sexagénaire qui a gagné un peu d'argent dans sa vie et voulait se reconnecter. Mais chemin faisant, je me suis dit pourquoi pas se lancer dans cette aventure. J'ai commencé à travailler dessus il y a cinq ans. Ça a pris du temps entre le développement, le rachat de la marque, un accord de coexistence avec nos amis des cycles. »**

LIRE AUSSI. [Enquête : Le vélo, nouvelle pratique tendance pour tous](#)

Et ils ont pu, finalement, se lancer en 2020, juste après le centenaire de la marque. Les maillots et cuissards sont en vente depuis juillet, il y aura bientôt des gants, des casques. **« Ce sont des projets qui prennent quelques années pour s'installer. Mais on va le faire et veut le faire bien. »**Entendez à leur rythme, en misant sur le haut de gamme et une fabrication française, européenne. Émile Mercier : **« On n'a pas eu un seul retour de produit. On a reçu des commentaires élogieux sur les tissus, la qualité des coupes et le confort des cuissards. On veut faire du beau, vraiment, du beau produit. On a redonné vie à Mercier, un peu, à notre façon, avec rigueur, sérieux, prudence, intuition. On a fait quelque chose de chouette, on en est très heureux. »**

Faire les choses bien. C'est aussi ce qui mène Eric Vanhaverbeke, ancien de MBK et Look notamment. Il a relancé depuis quelques semaines la marque légendaire, elle aussi, des [cycles Dilecta](#), ceux qui équipaient les frères Pélissier chers à Albert Londres (« *Les Forçats de la route* ») dans les années 1920 jusqu'à André Darrigade à la fin des années 1960 avant que la marque ne sombre, rongée par la concurrence. Comme Mercier, d'ailleurs, quelques années plus tard.

Retour à certaines valeurs



Éric Vanhaverbeke avec entre ses mains un cadre de vélo Dilecta, une marque historique française qu'il vient de relancer. © DR

Eric Vanhaverbeke a pris le parti d'une marque de vélo 100 % *made in France*, haut de gamme, raffinée. Il croit en ce changement de paradigme du marché et de la consommation. **« Il y a une recherche aujourd'hui, avec la pandémie, d'authenticité. Un retour à des valeurs. J'avais moi-même sous-estimé l'impact émotionnel que la marque Dilecta pouvait avoir avant de la relancer. Pareil pour Mercier. La partie cycles de Mercier qui va fabriquer à nouveau dans les Ardennes, est un projet différent de Dilecta, car nous ne sommes pas sur les mêmes segments de marché. Eux sont sur la grande distribution, nous sur la fabrication artisanale, française, haut de gamme. En revanche, Emile Mercier, que je ne connais pas, est probablement plus dans la même démarche que nous avec la partie textile de sa marque. »**

Il n'en pense que du bien : **« Tout cela est une bonne chose car cela témoigne d'un vrai engagement authentique sur de la fabrication française. Ce n'est pas du marketing, il ne s'agit pas de racheter une marque et d'y coller un sticker sur un cadre chinois. Je crois que, plus que jamais, la France, les Français et les Européens ont besoin de ces marques. »**



Un maillot de la collection Mercier. © DR

Alexis Descollonges : « **Les gens ont conscience de l'importance de leur consommation. Entre mettre 400 euros dans une tenue Mercier contre 100 euros, aucune marge n'est mieux que l'autre. Sauf qu'il y en a une qui fait vivre des familles et entretient un tissu industriel en France et en Europe. »**

Eric Vanhaverbeke parle d'un avant et d'un après pandémie : « **On a tous vécu cette fuite en avant où, d'un seul coup, tout est parti très loin, les fabrications délocalisées. On vit peut-être une petite marche arrière. Ça va prendre un peu de temps mais j'ai envie d'y croire, de fédérer au sein de cette petite filière qui existe et qui ne demande qu'à se redéployer. Faisons des choses bien, belles et bonnes en interaction directe avec nos acheteurs. »**

« On n'attend pas un retour sur investissement immédiat »

Alexis Descollonges abonde : « **On n'attend pas un retour sur investissement immédiat. On le fait parce que ça nous éclate de communiquer sur des valeurs de partage, d'hédonisme, de plaisir. C'est assez sain je trouve, plutôt que de penser à faire des coups financiers. On n'est pas du tout là-dedans, on est animé par un projet qui nous excite. »** Et lui d'étayer : « **Par exemple, on travaille sur des gants. Ça fait un an qu'on est dessus, on n'est toujours pas satisfait donc on ne les sort pas. Là, on va sortir dans les prochains jours une veste très technique, qui a demandé un an de travail, quatre prototypes. Notre niveau d'exigence est élevé. »**



Dilecta ? La marque, notamment, qui équipait André Darrigade dans les années 60. © DR

Un esprit presque artisanal. Eric Vanhaverbeke : « **On voit aujourd’hui une foulditude de petites marques, de petits ateliers, qui sont en train de se créer. C’est un signe de dynamisme, de passion. Ce qu’il faudra réussir à faire, c’est de bien accompagner, de bien dissocier la vraie fabrication française du simple coup de peinture ou du simple assemblage en France.** »

Les deux se sont évités, si l’on peut dire, avec Mercier et Dilecta, des coûts marketing, en misant sur des marques installées dans l’inconscient collectif. Alexis Descollonges nuance : « **On ne gagne pas tant de temps que ça. Peu de gens finalement connaissent ces marques. Et nous, on veut accompagner le rajeunissement de la génération qui se met au vélo de route. Ça donne un coup de pouce, certes, mais dès qu’on sort des frontières, il faut tout faire. Ce qui n’est pas plus mal car on n’est pas prisonnier d’un territoire de marque trop fort, trop prégnant.** »

Les prévisions de croissance du marché du cycle annoncent cinq belles années à venir, *a minima*. Petit vent dans le dos, donc. « **J’ai vu, dès que le déconfinement avait été annoncé l’année dernière, deux fois plus de monde à**

vélo en vallée de Chevreuse, dit Alexis Descollonges. **C'est partout le même constat. La production mondiale n'arrive pas à suivre, les détaillants sont débordés, les ventes sont multipliées.** » Il dit que s'ils sont sincères dans leurs démarches, s'ils font de beaux produits, ils trouveront « **des gens à qui ça parlera** ».

LIRE AUSSI. [Émile Mercier : « Le sport m'a sauvé et m'a permis de me construire »](#)

LIRE AUSSI. [Dilecta, la marque légendaire de vélos, renaît de ses cendres](#)

Mathieu COUREAU. Ouest-France

Des maillots de foot made in France 100% recyclés et recyclables

Publié le 08/04/2021 10:59

Durée de la vidéo : 1 min.



 franceinfo
France Télévisions

Deux jeunes entrepreneurs ont lancé une marque de sport éco-responsable. Les équipements, comme les maillots et les shorts, sont fabriqués avec du plastique récupéré dans la mer. Une fois usés, ils sont de nouveau recyclés. Un cercle vertueux. #IlsOntLaSolution

Mettre un coup de pied aux idées reçues et démontrer que le sport peut rimer avec protection de l'environnement, voilà le défi relevé par deux entrepreneurs installés à Nice. Ces jeunes équipementiers éco-responsables fabriquent des maillots de sports avec des bouteilles en plastique récupérées dans la Méditerranée, comme l'explique Olivier Guignonis, cofondateur de la marque Phénix Sport : "On va en faire des granulés, des paillettes, on va faire fondre ces paillettes, ça va devenir filandreux, puis du fil de tissus. Il faut 12 bouteilles pour faire un maillot".

La fabrication de ces maillots permet d'économiser 59% d'énergie et de réduire les émissions de CO2 de 32% par rapport aux traditionnels équipements en polyester. Une cinquantaine de structures sportives seraient déjà intéressées et le club amateur du

FC Cimiez à Nice équipe déjà une partie de ses licenciés avec ces produits.



Maillots de football éco-responsables du club de Cimiez à Nice (France Télévisions / France 3 Côte d'Azur)

Des équipements pour d'autres sports

Depuis sa création lors du premier confinement, la marque a étoffé son offre. Elle propose non seulement des équipements de foot mais aussi de rugby, volley, handball, basket et badminton. Il faut dire que l'un des fondateurs de l'entreprise maîtrise bien le sujet puisqu'il a été chef de produits chez des équipementiers sportifs de renom.

Une fois usés, ces maillots, shorts et chaussettes sont à leur tour recyclés. Les textiles abîmés sont de nouveau broyés, fondus et transformés en matériel pédagogique comme des coupelles d'entraînements, des cônes et des cerceaux.

Cette marque s'est imposée comme le premier équipementier éco-responsable et avec le nombre de clubs de sports. Et les perspectives sont énormes. La France compte notamment 18 000 clubs de football et 2 millions de licenciés. Reste à faire évoluer les mentalités... Une autre paire de manches.

ACCESSOIRES DE FOOT

RANNA, FOURNISSEUR OFFICIEL DE CHAUSSETTES DE PERFORMANCES POUR LES JOUEURS DU TOULOUSE FC

PUBLIÉ LE 11/04/2021

Marque française spécialisée dans les chaussettes antidérapantes de performances, Ranna devient le fournisseur officiel du Toulouse Football Club et fournira des chaussettes pour l'ensemble de l'effectif.

Il y a quelques semaines de cela, le Toulouse Football Club avait surpris tout le monde en s'engageant avec **la marque Craft comme nouvel équipementier** officiel. Dans la continuité de ce nouveau partenariat, c'est une association pour le moins inédite qui vient d'être officialisée puisque **Ranna**, marque française spécialisée dans les chaussettes antidérapantes de performances, devient l'un des fournisseur officiel du TFC et fournira ainsi des chaussettes de performances à l'ensemble de l'effectif. Une grande première pour un club professionnel et une étape importante dans le développement de cet accessoire qui ne cesse de faire du bruit depuis quelques années maintenant.

RANNA, FOURNISSEUR DE CHAUSSETTES DE PERFORMANCES AU TFC

Depuis le milieu des années 2010, l'utilisation des chaussettes de performances se démocratisent dans les sports collectifs. Dans le football, le moment charnière a probablement été la Coupe du Monde 2014 durant laquelle la marque TRUsox estimait avoir équipé près de 100 joueurs. Depuis, les acteurs comme Ranna se multiplient dans le but d'apporter de nouvelles solutions qui limitent les glissements et qui apportent des réponses pour améliorer la relation pied-chaussures. Acteur français né en 2018, Ranna a fait du Made In France sa spécialité et peut aujourd'hui compter sur des joueurs comme Olivier Giroud, Steve Mandanda ou encore Moussa Sissoko pour porter haut les couleurs de son produit phare : la R-One Grip. Mais si le nombre de joueurs qui utilisent les produits ne cessent de grandir, la petite marque originaire de Strasbourg s'est lancée dans une nouvelle grande aventure, devenir le fournisseur officiel d'un club de foot ! Une association surprenante mais qui est pourtant tellement logique d'un point de vue marketing et commercial.



Car si le marché de la chaussette de performances est en pleine expansion depuis quelques années, selon les chiffres d'une de nos études que nous publierons dans les semaines à venir, le pourcentage de joueurs de Ligue 1 qui utilisent des chaussettes antidérapantes est encore très faible, autour des 20%. Si la très grande majorité coupe ses chaussettes de foot, elle utilise aussi une simple paire de chaussette de sport et le port de la chaussette technique n'est donc pas encore totalement démocratisé. En s'adossant au TFC à partir de la saison 2021-2022, Ranna va donc apporter une solution à cela en proposant à l'ensemble de l'effectif des paires de chaussettes antidérapantes et aux couleurs du club.

Ainsi, chaque membre de l'effectif professionnel, du staff mais aussi probablement de la réserve et des jeunes pourra tester et utiliser à sa guise les chaussettes Ranna et plus précisément la R-One Grip. *« Le Toulouse FC se félicite d'être le premier club professionnel à s'associer à la marque française, Ranna, spécialiste en matière de chaussettes antidérapantes. Convaincus par la qualité des produits proposés, nous sommes persuadés des bénéfices apportés par cet équipement technique qui répond entièrement aux exigences relatives à l'amélioration de la performance. Ce partenariat est un pas supplémentaire dans notre volonté de nous associer aux entreprises innovantes, partageant les mêmes valeurs et ambitions que le Toulouse FC »* explique Olivier Jaubert, Directeur Général du Toulouse FC.



UN PARTENARIAT FACILITÉ PAR L'ARRIVÉE DE CRAFT

Mis en place à partir de 2021-2022 et pour les trois saisons à venir, ce partenariat entre Ranna et le TFC s'impose comme une grande première entre une marque de chaussettes et un club de foot et pourrait bien faire jurisprudence dans les années à venir. Mais si cela est devenu possible entre les deux entités, c'est aussi et surtout grâce à un magnifique alignement des planètes. En effet, outre le fait qu'elle soit originaire de Strasbourg, la marque Ranna fait aussi partie du groupe B.D.E. Sport qui détient également ... la marque Craft, le nouvel équipementier du TFC. C'est donc en toute intelligence et avec quelques facilités de contact que ce partenariat innovant à pu se mettre en place. *« C'est une grande fierté pour toute la team de participer au nouveau projet du club, nous nous inscrivons parfaitement dans les ambitions affichées par l'équipe dirigeante du TFC pour les saisons à venir. C'est la première fois qu'un partenariat comme celui-ci voit le jour, un club de renom et une jeune start-up aux valeurs communes, l'innovation ou encore l'esprit d'équipe. Cela vient surtout valider le travail effectué depuis 2017 avec mes associés Cédric (Kanté) et Steven (Delavau), tout en marquant un tournant dans le développement de Ranna »* témoigne Alexandre Adler, co-fondateur de la marque Ranna.

Si Alexandre Adler nous a confié que Ranna n'a aucune garantie de visibilité aux pieds des joueurs du TFC dans les mois et les années à venir, le seul fait de proposer une solution alternative et différente des chaussettes aujourd'hui plébiscitées par les joueurs devrait forcément avoir un impact et nul doute que la signature visuelle de Ranna (un hexagone visible sur le talon) s'affichera de manière conséquente la saison prochaine. Mais outre le fait qu'elle soit portée par les joueurs du club toulousain, la marque française profitera de son statut de fournisseur technique officielle pour vendre ses produits à l'effigie du club sur le site du TFC et dans les boutiques officielles. On pourrait également la voir durant les actions menées par le club au sein du football amateur local. Une chose est sûre, ce partenariat pourrait bien être le premier échelon d'une nouvelle stratégie de Ranna. À en croire Alexandre Adler, d'autres clubs français sont dans la ligne de mire de ce nouveau type de partenariat.

Running. Raidlight sort un nouveau sac à boucles micrométriques pour les trails courts

Fondée en 1999, l'entreprise Raidlight, implantée à Saint-Pierre-de-Chartreuse (Isère) depuis 2014, vient de commercialiser le Sac-vest Responsiv 6L. Il s'adresse aux coureurs de trails classiques, allant de 30 à 100 kilomètres.



Le Sac-vest Responsiv 6L s'adresse aux coureurs de trails classiques, allant de 30 à 100 kilomètres. | RAIDLIGHT

Ouest-France Pierre LÉZIART.

Publié le 06/04/2021 à 12h31

Abonnez-vous

La marque française Raidlight a été fondée en 1999 par Benoît Laval, ingénieur textile de formation. **« Je suis passionné de course à pied, de course en montagne, de trail. J'ai fait une traversée des Pyrénées en solitaire, avec mon petit sac à dos, j'ai plusieurs Marathons des sables à mon actif...**

», dit-il pour contextualiser, avant d'évoquer, plus bas, [le nouveau sac de la marque.](#)

[» Toute l'actualité du running : conseils, portraits, records](#)

« Ça me passionnait de concevoir des produits pour pouvoir les commercialiser »

Historiquement, le site se trouvait dans le Pilat, près de Saint-Etienne. **« J'ai fondé Raidlight de façon modeste, le trail n'était pas ce qu'il est devenu aujourd'hui. Ça me passionnait de concevoir des produits pour pouvoir les commercialiser. On a mis une petite dizaine d'années pour arriver à une dizaine de salariés. Quand on a déménagé à Saint-Pierre-de-Chartreuse (au cœur des Alpes) en 2011, on était quinze salariés. »**

En chemin, la marque a repris l'entreprise Vertical (en 2010), spécialisée dans les vêtements et sacs à dos de ski de randonnée. Elle a aussi conçu un outil pour les traileurs, Station de trail, qui vise à labelliser des parcours. En 2016, Raidlight a fait son entrée dans le groupe Rossignol, avant d'en sortir en 2020.

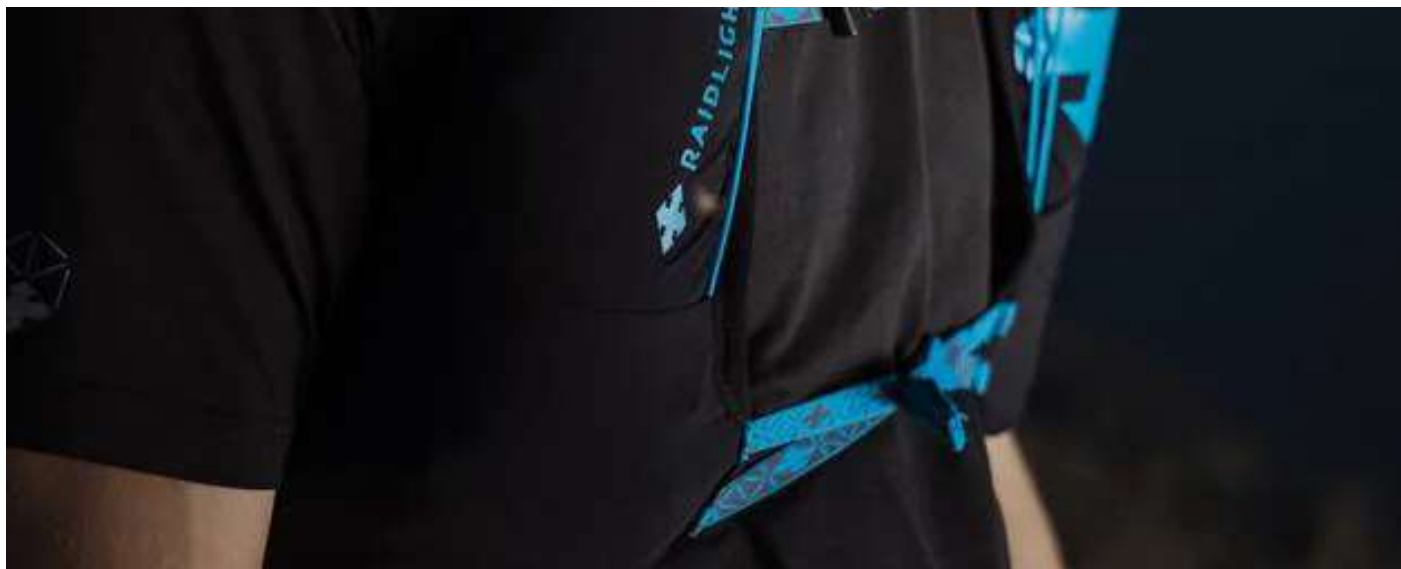
26 salariés, 4 millions d'euros de chiffre d'affaires

Un temps à 55 salariés, l'entreprise Raidlight compte, depuis août 2020, 26 salariés. Avant le Covid, le chiffre d'affaires annuel était de 8 millions. Il a été réduit de moitié avec la pandémie. **« Il n'y a quasiment plus de courses donc les traileurs qui renouvelaient habituellement leur matériel pour le Marathon des Sables, pour l'UTMB, etc. ne le font pas, forcément ! »**, justifie Benoît Laval.

En 2014, la marque a également ouvert un atelier textile pour développer le Made in France, toujours à Saint-Pierre-de-Chartreuse. **« On voulait fabriquer des sacs à dos, des shorts, des maillots en France**, explique Benoît Laval. **On a donc monté cet atelier avec une vingtaine de machines et on a recruté une dizaine de salariés. On a fabriqué, entre**

2016 et 2019, environ 25 000 produits par an, en France. Cela vient en complément de ce qu'on fabrique en Asie, car on ne peut pas imaginer faire des produits trop complexes en matière d'assemblage en France, car les prix de vente s'envoleraient... »





Le Sac-vest Responsiv 6L contient deux gourdes souples (« Eazy Flaks ») de 600 mL à l'avant. | RAIDLIGHT

Un nouveau sac pour des trails de 30 à 100 kilomètres

Le Sac-vest Responsiv 6L est commercialisé depuis début mars 2021 par Raidlight. Fabriqué en Asie, il est léger (195 g), contient huit poches, dont deux zippées (une à l'avant, une à l'arrière). Un système de porte bâtons à l'avant du sac a été imaginé, et il est possible de le ranger au dos grâce à la poche cousue au milieu.

« On est sur un modèle pour des trails classiques, de 30 à 100 kilomètres, informe Benoît Laval, fondateur de la marque. C'est un sac de petite contenance (6L) pour partir sur une course à la journée ou pour s'entraîner. Vous avez

la place pour l'équipement type veste, gants, bonnet, casquette, de quoi manger en plus de ce qu'il y a sur les ravitaillements... Avec les deux « EazyFlasks » (des gourdes souples), il y a de quoi porter 1 litre d'eau entre les ravitos... » La marque conçoit des modèles des sacs pour des trails plus conséquents, bien sûr.

« Depuis 1999, on essaie de faire le sac le plus abouti. Tous les deux ans, on modernise le produit. En termes de poids, d'ergonomie. Celui-là a un système de réglage innovant, avec des boucles micrométriques. Quand on tourne la boucle, les bretelles du harnais se réduisent et viennent épouser le corps facilement. Et on peut tourner dans l'autre sens pour desserrer. »





Le Sac-vest Responsiv 6L a un système de réglage innovant, avec des boucles micrométriques. Quand on tourne la boucle, les bretelles du harnais se réduisent et viennent épouser le corps facilement | RAIDLIGHT

Toulouse : comment l'entreprise ThirtyOne, fabricant de vélos électriques, a réussi son financement participatif

C'est un réel succès. En deux mois, l'entreprise ThirtyOne qui fabrique des vélos électriques près de Toulouse a levé plus de 200 000 euros de fonds grâce au financement participatif. Des particuliers engagés, qui deviennent à leur tour banquiers pour assurer la réussite de la société.

Publié le 26/04/2021 à 15h52

Mis à jour le 26/04/2021 à 16h07



"Christophe Baeza, fondateur de l'entreprise ThirtyOne qui fabrique des vélos électrique à Villeneuve-de-Rivière près de Toulouse • © ThirtyOne

Haute-Garonne Toulouse

Christophe Baeza, fondateur de l'entreprise ThirtyOne est un chef d'entreprise "*heureux*". Le lancement de la campagne de financement participatif appelée "Love Money" est un réel succès. Pour financer la production de vélos électriques, la société a besoin de fonds de roulement. Elle propose à sa clientèle de devenir banquier par le biais d'une campagne de financement participatif. Avec l'envie d'investir dans une économie plus responsable, les clients de l'entreprise

deviennent les banquiers de la société. Un investissement citoyen dans l'air du temps, à dimension écologique et citoyenne.

"C'est de la folie", explique le fondateur de l'entreprise "il y a un réel engouement. En deux mois on a levé 200 000 euros de fonds alors que les sommes ne dépassaient pas les 100 000 euros par an, on n'a jamais vu ça !"

Depuis 2013, l'entreprise basée à Villeneuve-de-Rivière près de Toulouse en Haute-Garonne, conçoit et fabrique des vélos électriques qui se rechargent à la décélération. L'activité a littéralement explosé pendant la crise sanitaire, les ventes ont été multipliées par deux et vont tripler voire quadrupler d'ici la fin de l'année. La demande est forte et pour financer la production en forte croissance, l'entreprise fait appel aux particuliers et propose à sa clientèle *"de devenir banquier de Thirty One"*.

"Love money", les clients deviennent aussi des banquiers

Ancien assureur, Christophe Baeza a tout plaqué pour vivre de sa passion, le vélo. Il fonde en 2013 ThirtyOne, un pari sur le vélo électrique. Quelques mois plus tard il devient le premier fournisseur du vélib électrique mis en place à Vannes. *"Quand on a commencé on n'avait même pas de garage", se confiait-il à nos équipes de France 3 en 2015, l'année ou "le petit poucet qui voulait devenir grand", avait participé au Best Of France de New York, qui réunit la crème de la crème du made in France. Récemment, le magazine américain "Brain" le qualifie de "Haute Couture" du vélo électrique Français.*

"Ce modèle économique de financement participatif a été mis en place en 2017, on levait 100 000 euros par an en moyenne mais depuis la crise sanitaire nos ventes s'envolent et pour assurer la production nous avons besoins de financement", explique Christophe Baeza. "Pour anticiper l'augmentation de la production et la financer nous avons recours au love money", une campagne de financement participatif qui permet d'avoir un fond de roulement. Une manière d'assurer la pérennité du développement économique de la société. Mais pourquoi, alors que les commandes sont là, 500 à 1000 vélos à fabriquer en un an, faire appel à sa clientèle plutôt qu'à un banquier ?

Le marché est là, nous sommes sur le quai de gare et nous avons bien l'intention de prendre le train de la croissance. Avec les banques, le problème est que les délais sont

très longs et l'issue incertaine. En revanche avec les particuliers, en deux semaines ils prennent position, c'est tout l'avantage.

Christophe Baeza

Ce modèle économique permet à l'entreprise d'être réactive sur le marché. *"Pour répondre à la demande on doit aussi stocker un maximum de pièces qui serviront à la fabrication, car tout est assemblé dans nos ateliers à Villeneuve-de-Rivière. Et pour avoir du stock il faut avoir des moyens financiers"*.

Financement et taux d'intérêt à 8%

Le vélo a le vent en poupe, ce mode de déplacement est de plus en plus utilisé par les Français et les ventes de vélo électrique s'envolent. *"C'est vrai il y a un changement des mentalités, les gens se déplacent davantage en vélo, il y a une prise de conscience écologique mais citoyenne aussi, d'où l'intérêt pour des particuliers de soutenir davantage des entreprises comme la nôtre"*, précise le fondateur de ThirtyOne. *"Ils savent pour qui et pourquoi ils investissent, ils peuvent mettre un visage sur leur financement"*.

Les financeurs ont envie d'investir dans une économie plus responsable. Chez nous, il n'y a pas de produit financier, ce sont les clients qui financent un produit. Un modèle économique fondateur chez nous, nous y croyons depuis le début et la crise sanitaire nous donne raison.

Le financement participatif semble être un investissement plus intéressant qu'un livret d'épargne. Le seuil minimum d'investissement est de 1000 euros. L'argent servira à acheter des pièces nécessaires à la fabrication des vélos. Ce montant est calculé sur 60 mensualités, le taux d'intérêt est fixe à 8% par an sur cinq ans. *"C'est comme un crédit immobilier, tous les mois on rembourse une partie en capital investi et une autre partie en intérêt"*, explique Christophe Baeza.

Croissance et recrutement

Le risque existe toujours, précise Christophe Baeza, *"un risque à mesurer en cas de liquidation judiciaire de l'entreprise. Dans d'autres cas, cela reste une créance, le prêteur a l'assurance d'être remboursé. Mais pour le moment on n'est pas du tout sur ce créneau-là, puisque la société surfe sur une vague de croissance depuis le début de la crise sanitaire et crée de l'emploi"*.

L'entreprise n'a pas de magasin, les ventes s'effectuent en direct uniquement via internet. Actuellement l'entreprise emploie 5 salariés et pour faire face à la demande elle cherche à recruter 15 personnes, notamment des assistants commerciaux.

Cette année, 1000 vélos devraient sortir des ateliers de l'entreprise située au sud de Toulouse à Villeneuve-de-Rivière. Grâce au financement participatif, l'entreprise peut commander les pièces qui serviront à la fabrication de ces vélos électriques.

“MAMAN LES P’TITS BATEAUX QUI VONT SUR L’EAU ONT-ILS DES JAMBES ?” LE REFRAIN DE CETTE COMPTINE FAIT Désormais partie du passé ! A LANNION, NON LOIN DE LA SUPERBE CÔTE DE GRANIT ROSE, LE TRINGA T650 PREND RÉGULIÈREMENT LA ROUTE POUR REJOINDRE, EN PRESQUE MOINS DE TEMPS QU’IL NE FAUT POUR L’ÉCRIRE, LA MANCHE. VOICI UN ESSAI PAS COMME LES AUTRES, CELUI DU TRÈS INNOVANT PREMIER “BATEAU ROUTIER” HOMOLOGUÉ POUR ROULER SUR LA ROUTE. CET ENGIN EXTRAORDINAIRE RÉVOLUTIONNE, TOUT SIMPLEMENT, LA MOBILITÉ DES ZONES CÔTIÈRES, LACS INCLUS...

C’est un rêve et une idée folle qui sont devenus réalité pour Guirec Daniel, l’inventeur du “bateau routier” Tringa T650. Il y a 10 ans, les proches de cet ingénieur breton l’ont pris pour un fou lorsqu’il leur a évoqué son envie de créer un bateau capable de rouler. Aujourd’hui, Guirec peut être fier car, comme vous allez pouvoir le constater grâce à notre reportage, le Tringa T650 peut clairement être considéré comme un véhicule routier et marin high-tech extrêmement abouti.

Notre voyage en Bretagne débute ainsi à l’atelier de l’entreprise TRINGAboat. A notre arrivée, nous plongeons, sans jeu de mots ou presque, dans un nouveau monde, celui qui fait le lien entre les industries automobile et navale. Dans ce lieu, il règne une ambiance particulière car, le moindre boulon est parfaitement à sa place comme chez **Aston Martin**, **Ferrari** ou, encore, **McLaren**.





Guirec Daniel souhaitait un vrai bateau aux capacités de navigation de haut niveau mais, également, un “objet flottant et roulant” au design attrayant. C’est pourquoi il a confié le **dessin** du Tringa T650 à l’émérite architecte naval Pierre Delion. Avec ses optiques à LED (phares et clignotants), le Tringa “prend vie” tel un requin à quatre œils. A noter que notre modèle d’essai est en finition “Exclusive” soit la plus complète après les “Armoric” et “Premium”.



La teinte bleue du Tringa T650, inspirée par celle de la couleur historique de la marque de Dieppe, nous permet, de nouveau, de faire le lien entre l’automobile et la navigation, deux plaisirs de l’Art de Vivre à la française mais, attention, c’est loin d’être le seul point commun entre ces deux véhicules “made in France”

française mais, attention, c'est loin d'être le seul point commun entre ces deux véhicules made in France ...

Une Alpine A110 Première Edition nous a donc accompagnés tout au long de notre essai. Elle nous rappelle notre formidable essai de l'**Alpine A110S** réalisé fin 2020.



Venons-en à la structure du Tringa T650... Elle est composée d'un châssis en Sealium dont la structure est en treillis, le Sealium étant un alliage d'aluminium à la fois hyper-résistant et léger. Sur cette plateforme pensée dans les moindres détails, comme l'ensemble du "bateau routier", par le génie Guirec Daniel, repose une coque moulée en polyester grâce à la technique de l'infusion sous vide.





Pour faire simple, cette méthode offre deux principaux avantages : le meilleur des performances mécaniques, comprendre un minimum de déformation tout en étant très légère. Alors, combien pèse un Tringa T650 à la sortie de sa chaîne de montage ? Seulement 1 526 kilos (avec moteur hors-bord de 150 ch – 1 463 kilos à vide). Avec un moteur Mercury de 175 ch, cela donne un rapport poids/puissance de 8,72 kg/ch.

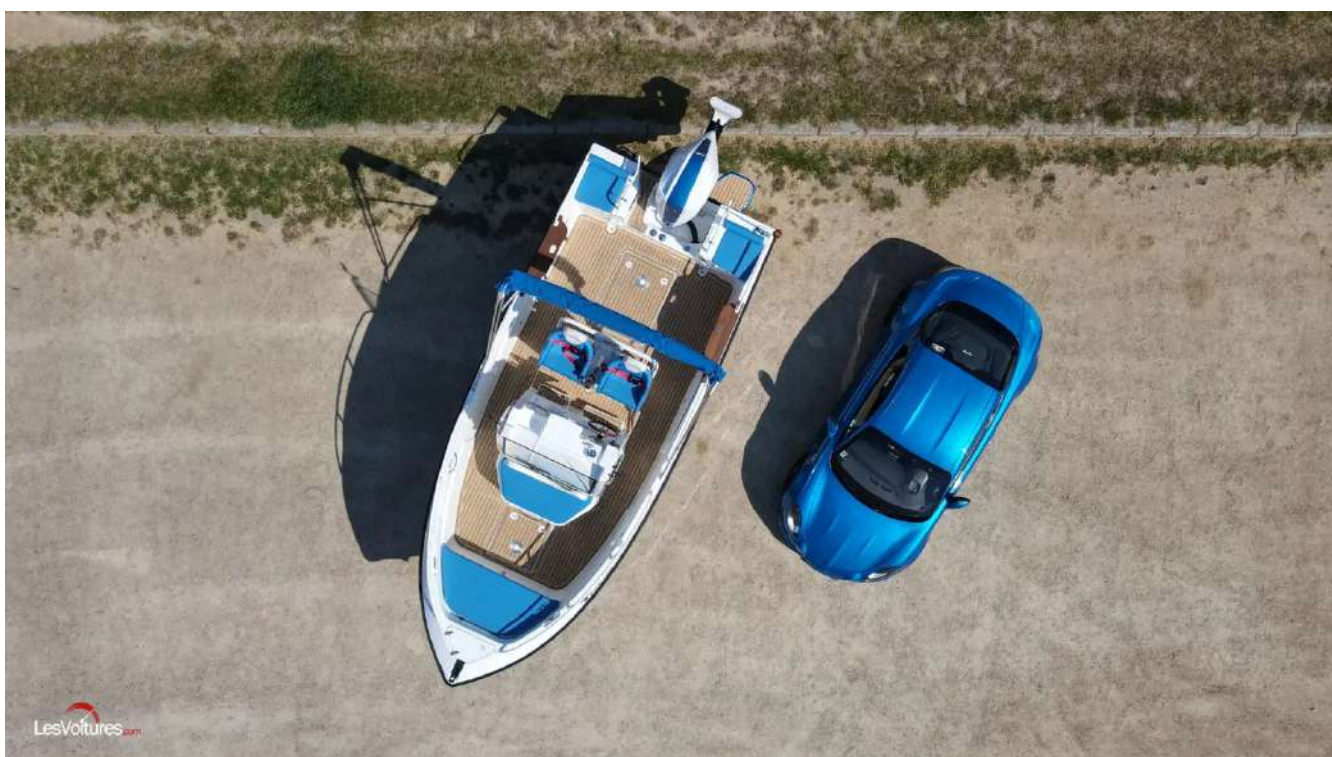


Nous étions impatients de monter à bord du Tringa T650. Avant de prendre la direction de la fantastique Baie de Sainte-Anne de Trégastel, prenons le temps, comme lors d'une croisière, d'évoquer la législation qui fait de ce "bateau routier" une exception à plus d'un titre sachant qu'il est protégé par de nombreux brevets internationaux. Guirec Daniel s'est battu pendant des années pour obtenir son indispensable sésame à la commercialisation de son bateau à trois roues. Le Ministère de la Transition écologique, chargé des Transports et le Ministère de la Mer avaient bien donné leur accord mais, il a fallu attendre, au final, que le Ministère de l'Intérieur autorise le Tringa à circuler.





Alors quelles sont les contraintes pour rouler et impressionner les automobilistes et autres passants ébahis au passage du "bateau routier" ? La réponse est simple car, le propriétaire d'un Tringa devra déclarer, en préfecture, trois itinéraires de 10 km : le premier pour rejoindre la cale d'un port ou d'une plage, le second pour faire le plein d'essence à la station-service et, le troisième, pour l'entretien et dépanner éventuellement le moteur hors-bord auprès d'un spécialiste du domaine. Rien n'empêche alors de passer à la boulangerie le matin pour aller acheter sa baguette ou un bon Kouign-amann avant de prendre le large !



Pour cela, un décret spécifique a été publié, ce qui fait du Tringa T650 un véhicule répondant à sa propre et unique catégorie. Au-delà, des feux évoqués précédemment, le "bateau routier" dispose donc de rétroviseurs, de ceintures de sécurité, d'un frein à main, d'un essuie-glace, etc.. Alors, comme le dirait Michel Chevalet : « *Comment ça marche ?* »





Le Tringa T650, d'une longueur de 7,23 m (moteur hors-bord en place – 6,36 m hors-tout), roule sur ces trois roues montées de pneus tout-terrain à basse pression, grâce à un système hydraulique, ce dernier étant actionné par un bicylindre essence en V (cylindrée d'environ 700 cm³) d'une puissance de 25 chevaux. Quant aux trois roues, elles disposent donc de leur propre dispositif hydraulique. Ainsi, à l'identique des voitures les plus haut de gamme, l'intelligence électronique du Tringa T650 est capable de répartir le couple sur chacune d'entre elles en fonction des conditions de roulage. Cela s'avérera particulièrement pratique sur le sable, un système d'antipatinage étant aussi au programme.



Quand à la suspension du Tringa T650, elle est munie d'amortisseurs hydrauliques qui offre trois niveaux : bas, intermédiaire et haut. De quoi rentrer plus facilement le "bateau routier" dans son garage ou passer au-dessus des rochers. Précisons qu'en position basse, le T650 roule tout droit car, sa seule roue directionnelle est quasiment entièrement cachée sous la coque.





A bord du Tringa, à une vitesse de 16 km/h sur la chaussée située le long du Port de Ploumanac'h, les bateaux qui baignent dans ce paysage de carte postale nous apparaissent alors comme des embarcations d'un temps révolu. Imaginez-vous alors sortir votre "bateau routier" par votre jardin comme vous pourriez le faire avec votre Alpine A110. On touche ici à l'un des nombreux avantages du Tringa qui peut accueillir un maximum de 6 occupants sur l'eau (4 sur la route) !



Plus besoin d'une place au port ou, même d'un service d'hivernage hors saison estivale. De plus, monter à bord du "bateau routier" après avoir fermé les portes de sa maison bretonne, c'est quand même beaucoup plus pratique que de jouer à l'équilibriste sur un embarcadère souvent glissant et lorsque la mer fait bouger le bateau à l'arrivée à bon port.



Conduire le Tringa T650 se révèle être un jeu d'enfant. Sa tablette tactile offre l'accès à toutes les fonctionnalités du véhicule alors qu'un grand écran tactile de 12" ne servira pas qu'à la navigation GPS en mer ou à afficher une instrumentation numérique car, le "bateau routier" breton est résolument high-tech. Il est notamment équipé d'une direction assistée et de plusieurs caméras.



A cela s'ajoute un rayon de braquage de seulement 7,5 m. Sur route, on évolue uniquement en position

intermédiaire. Cela suffit amplement à rendre jaloux ceux qui ne jurent que par les **SUV** pour “dominer” les autres usagers de la route. Il est même possible d’équiper le “bateau routier” d’un Tringa Sound System : enceintes, amplificateur et connexion audio en Bluetooth.



De retour à la Baie de Sainte-Anne, on passe du bitume au sable avec une facilité déconcertante. Direction la “grande bleue”. On en vient au grand moment de notre essai après avoir circulé sur la plage et être passé tout près du château de Costaérès.



Lorsque le bateau commence à flotter, on ressent alors une sensation assez extraordinaire, les termes “liberté” et “mobilité” pouvant alors être le plus naturellement associés, ce qui est loin d’être le cas ailleurs en France, surtout à Paris... bref ! A cet instant, on met à l’arrêt le moteur routier et on enclenche le système qui remonte les roues. Puis, l’eau est vidée du caisson avant étanche par une pompe. Entre-temps, on met en

marche le moteur hors-bord. Selon les modèles, plusieurs configurations sont possibles, de 115, 150 chevaux en Honda et de 175 chevaux en Mercury. Cette fois, sur notre droite, ce sont « la maison Eiffel » et son « Chapeau de Napoléon » qui nous proposent un fantastique décor.



Sur l'eau, face à la houle, le Tringa T650, en breton qu'il est, n'a peur de rien et fend la houle efficacement. D'une maniabilité de haut niveau, ce bateau en est bien un digne de son nom dans le sens noble et efficace du terme. Pierre Delion a créé une embarcation qui génère un maximum de plaisir tout en assurant le confort de ses "marins". Pour exemple, après notre balade en mer, le pare-brise avant n'était sali que de quelques gouttes. A l'avant du Tringa, on ne reçoit d'ailleurs pas une seule projection d'eau ! Christophe Le Bitoux, notre hôte, Directeur Commercial chez TRINGAboat, a pourtant bien essayé de nous arroser, sans succès, le Tringa T650 pouvant atteindre une vitesse de 35 noeuds voire 40 noeuds avec un moteur hors-bord Mercury de 175 ch.



On en vient à un autre terme utilisé pour parler d'une automobile : polyvalence ! Le Tringa répond aussi à une polyvalence maritime car, il peut être configuré en bateau de plaisance, de pêche, de plongée avec une multitude d'options au choix et selon les modèles : pont au rendu en teck (T650 Exclusive), bimini, taud, bain de soleil, échelle de plongée, mât de ski nautique, bac de pêche, etc... Les possibilités de personnalisation sont pléthores, le Tringa pouvant évoluer en mer mais aussi en eau douce comme sur le lac d'Annecy.



De retour vers la plage, des touristes ont bien cru que nous allions nous échouer jusqu'au moment où, le bateau est sorti de l'eau sur ses roues... L'agent secret James Bond 007 n'aurait pas fait mieux !





En conclusion, Guirec Daniel révolutionne bel et bien l'univers de la plaisance avec son "bateau routier" qui commence à faire parler de lui jusqu'aux Etats-Unis. On en revient au plaisir ressenti au volant d'une Alpine, une voiture que l'on doit, bien sûr, à l'origine, à un autre génie français, Jean Rédélé. En partant de Dieppe par la route, après un road-trip le long des côtes normandes et bretonnes, on aurait alors adoré observer une bonne poignée de main entre Jean Rédélé et Guirec Daniel ou... de la route à la mer en France. Ils auraient alors pu échanger les clés de leur engin à sensations fortes. Enfin, un Tringa T650 s'offre à partir de 132 500 € (finition "Armoric").

Texte et essai : Frédéric Lagadec

Vendée : Mais qui est Imi, la trottinette électrique éco-responsable ?

ÉCOLOGIE La start-up vendéenne Célériefère s'appuie majoritairement sur l'industrie locale pour fabriquer des trottinettes électriques avec des matériaux recyclables



David Phelippeau Publié le 28/04/21 à 08h35 — Mis à jour le 28/04/21 à 08h35



Karim Tarzaïmet Imi, la trottinette éco-responsable. — Célériefère SAS

- Célériefère, une start-up vendéenne (à Dompierre-sur-Yon), a conçu une e-trottinette éco-responsable, baptisée Imi.
- Les mairies de Vertou, près de Nantes, et La Roche-sur-Yon en Vendée en ont commandé pour leurs collaborateurs.

Les mairies de Vertou en Loire-Atlantique et La Roche-sur-Yon en Vendée en ont déjà commandé pour leurs collaborateurs. Célériefère, une start-up vendéenne (à Dompierre-sur-Yon), a conçu une trottinette éco-responsable, baptisée Imi. Cet engin « fun et responsable » est fabriqué en circuit court par des prestataires locaux et est surtout éco-responsable.

L'idée de créer Imi – qui signifie « bon sens » en japonais – a commencé à germer dans la tête de Karim Tarzaïm (porteur du projet et co-fondateur de Célériefère) en 2011 alors qu'il désespère de ne plus pouvoir avancer dans des bouchons parisiens lors d'une journée neigeuse. Il essaie différents moyens de déplacement pendant plusieurs années et se résout finalement à investir dans une trottinette électrique en 2015. « J'ai alors découvert Paris en faisant tous mes déplacements avec elle. Je me suis vite rendu compte que cet engin avait un potentiel énorme. » Mais, sa trottinette « chinoise fabriquée par des Roumains » lui cause

aussi pas mal de désagréments sur le plan technique. « Beaucoup de soucis pas toujours réparables... »

Une rencontre fortuite avec un fabricant sablais de planches de surf

Soutenu par son patron Charles Barreau, à la tête de DSO (entreprise de gestion de projet d'industrie) et président de l'association environnementale Ruptur Vendée, et entouré d'Amandine Tilmont pour le marketing et Laurent Buffet, fabricant de skates et planches de surf en bois aux Sables-d'Olonne, Karim Tarzaïm imagine alors un produit dont la priorité est l'éco-responsabilité. « Tout ce qui n'est pas éco-responsable, on le vire... », insiste-t-il. Avec une idée en tête : « Pouvoir la démonter facilement pour qu'elle soit réemployée, recyclée et revalorisée. »

Pour la conception, Karim bannit alors la colle, les soudages et la peinture. Il choisit de l'aluminium et l'inox, matériaux recyclables. C'est une usine aux Epesses en Vendée qui s'occupe de « tout l'usinage et la tôlerie ». Les poignées sont fabriquées avec des chutes de cuir d'un fabricant d'un produit de luxe, situé dans la région. Le plateau (deck) est en bois et fabriqué à Chantonay (Vendée). L'anti-dérapant (sur le deck) est aussi respectueux avec « des microbilles en sable », et non du caoutchouc ou du plastique comme sur les trottinettes traditionnelles.

Plus chère oui, mais réparable

« On fait le maximum qu'on peut faire au niveau de l'éco-responsabilité et de la durabilité, mais le produit parfait n'existe pas », reconnaît toutefois Karim. La batterie est en effet fabriquée en Chine. « Il n'y a pas d'autres producteurs qu'eux », regrette-t-il. Elle est néanmoins démontable, rechargeable (avec une autonomie de 15 km) en trois heures et réparable en fin de vie. « Seules 15 % de la batterie ne sont pas recyclables. »



Voici Imi, debout. - Célériefère SAS

Le prix de cette trottinette électrique de 12,5 kg s'élève à 1.500 euros hors taxes. Plus chère forcément qu'un produit chinois ou américain. Mais, Imiest « réparable et respectueuse de l'environnement ». Destinée aux salariés des entreprises et collectivités, cette trottinette éco-responsable plaît aussi du côté des universités (Nantes et Le Mans). Depuis sa commercialisation en début d'année, une vingtaine a été vendue.

VIDÉO. Face aux mastodontes du secteur, l'équipementier sportif RaidLight mise sur sa gamme «Made in France»

Dans son usine implantée au cœur du massif de la Chartreuse dans les Alpes, le fabricant de matériel de course à pieds RaidLight, conçoit une ligne de vêtement 100% française. Malgré des charges plus élevées pour concevoir les produits, l'entreprise a trouvé d'autres atouts au made in France.

Le 4 avril 2021 à 10h20

Saint-Pierre-de-Chartreuse, son petit village d'à peine 1 000 habitants, ses falaises qui font la joie des grimpeurs... Et son usine de vêtements de courses à pied. C'est ici en Isère que la marque RaidLight conçoit et fabrique une ligne de vêtements et de sacs entièrement pensée et fabriqué sur place. Au premier étage, les vêtements sont conçus, dessinés, en bas ils sont découpés, cousus, confectionnés et emballés pour être envoyés aux clients.

[Si les charges du made in France](#) sont évidemment plus élevées, produire en France permet des avantages vantés par Benoit Laval. « Il faut faire d'une contrainte, un point positif, s'enthousiasme-t-il. On optimise la production en circuit court. Notre force en produisant ici c'est la réactivité. Le cycle de conception et de fabrication en Asie, c'est un ou deux ans, explique l'ancien champion de Trail. Ici notre objectif c'est de commercialiser les nouveaux produits sous un mois ». Reprendre la main sur la rapidité de la chaîne de fabrication permet par exemple à l'entreprise de promettre des lignes exclusives qui pourraient être commercialisées rapidement, ou des modèles personnalisables pour des clubs par exemple.

Reste que pour que cela fonctionne, il faut que le produit soit compétitif. Non seulement doté de qualités qui déclenchent l'achat mais aussi d'un prix proche de celui confectionné à l'étranger. Le T-Shirt 100 % français que nous avons testé coûte 55 € avec la technologie coolmax qui permet de rester au frais malgré la chaleur. Le T-Shirt fabriqué à l'étranger, pour le même poids, coûte, lui, une quarantaine d'euros, sans cette technologie coolmax. Benoit Laval concède que pour produire français, il fait concéder à faire un peu moins de marge pour rester à un prix compétitif. Avec des assemblages plus complexes, tous les produits ne peuvent pas être manufacturés sur le territoire. « Une veste étanche, par exemple, c'est impossible » assure le patron de l'entreprise. RaidLight qui ne fabrique qu'encore 10 % de sa production en France entend faire doubler ce chiffre en 2021.

VOLTAIRE, LE VÉLO ÉLECTRIQUE FRANÇAIS ET VINTAGE IMPOSSIBLE À VOLER

Partager

Partager

Tweeter

Épingle

Par Alexandre G. · Photos par Alexandre G. · Publié le 8 avril 2021 à 19h06 · Mis à jour le 8 avril 2021 à 19h06

Un nouveau modèle de vélo électrique débarque sur le marché de la mobilité douce en ville : le Voltaire. Conçu par une jeune pousse tricolore depuis un peu plus de deux ans, ce vélo à assistance électrique 100% fabriqué en France s'adapte parfaitement aux problématiques du quotidien des cyclistes citadins, avec un système antivol connecté diablement efficace. Tout en restant vintage grâce à un design épuré et une maniabilité exemplaire. On l'a testé pour vous, et on adore !

Avec le "boom" du vélo, difficile de savoir à quelle paroisse se fier avant de passer à l'achat.

Les Parisiens veulent un vélo pratique, souvent électrique, et surtout sécurisé ! Ça tombe à pic : un nouveau vélo idoine débarque sur le marché de la mobilité douce en ville. Baptisé "Voltaire", ce nouveau vélo à assistance électrique entièrement fabriqué en France profite d'un design vintage, alliant l'élégance à la fiabilité et la maniabilité. On l'a testé, et on adore !

Sur le papier, le vélo Voltaire est à l'image du slogan de la marque : "beau, pratique, électrique". Les fondateurs de la jeune pousse à l'origine du projet, Gabriel Ecalte et Grégoire Lieurade, travaillent sur la conception de ce premier modèle depuis 2019. À première vue, le Voltaire ressemble à beaucoup d'autres vélos de type hollandais : un large guidon avec des protections en cuir, des garde-boues, un cadre plus relevé, sans aucun changement de vitesse. La couleur chromée du cadre redonne de la modernité au modèle à forte tendance vintage. Et ce n'est que le début du retour vers le futur.

Après quelques minutes d'essai, on comprend vite que le **Voltaire** dépasse très largement le cadre du simple **vélo hollandais** mécanique. **Assistance électrique** qui s'adapte en fonction du coup de pédale, tableau de bord numérique rectangulaire discret (avec compteur), maniabilité parfaite : au volant, oubliez le **vintage**, bienvenue dans la modernité ! Côté sécurité, Gabriel Ecalte nous explique qu'une "*alarme se déclenche automatiquement quand le vélo est secoué*" alors qu'il est verrouillé. Ultra connecté, le **Voltaire** peut même prévenir directement son propriétaire par une notification push reçue sur son smartphone. Pratique, non ?

Au niveau des performances, le **Voltaire** peut se targuer de posséder une **batterie électrique** de 250 watts amovible, intégrée directement dans la tige de selle, et facilement rechargeable. Deux modes d'**assistance électrique** sont disponibles : vif, et éco. Avec une vitesse de pointe avoisinant les 25km/h, et surtout des freins à disque hydrauliques Tektro, à l'avant et à l'arrière. En termes d'autonomie, le co-fondateur nous explique que le Voltaire peut tenir entre 50 et 80 km. Tout dépend du poids du cycliste, comme souvent ! Le vélo pèse 21,5 kg. Aussi, on adore les trois design proposés par la marque : bleu foncé, vert et noir.

Au niveau du prix, le **Voltaire** se situe selon son co-créateur "à peu près dans la même gamme de prix" que ses principaux concurrents sur le marché du **vélo électrique citadin haut de gamme**, à savoir Angell et Cowboy.

Après une première phase de précommande réussie -stock écoulé-, Gabriel Ecalte nous explique avoir une clientèle composée à 80% de femmes, et à 20% d'hommes. Pourtant, il nous le confirme : le **vélo** est bien entendu mixte ! Comptez 2390€ pour vous offrir le **Voltaire**, ou 75,50€/mois pendant trois ans. D'ailleurs, la jeune pousse propose une livraison gratuite sous 4 semaines, avec un essai de 2 semaines. En bonus, on peut même s'offrir le panier Pelago, à l'avant ou à l'arrière, pour 110€ supplémentaires.

Alors, ça vous dit ? Sur le [site de la marque](#), vous pouvez réserver dès maintenant un essai dans leurs bureaux du 17e arrondissement.

Bikle, un vélo français aux allures de petite moto

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

Publié le 25/05/21 à 17h34

COMMENTER (25)

Partager :

3 **essemble à une petite moto, mais il s'agit bien d'un vélo, à assistance électrique plus précisément.**

Fabriqué en France, à Annecy, le Bikle joue la carte de l'excentricité.

Le modèle S de Bikle. © Bikle

25

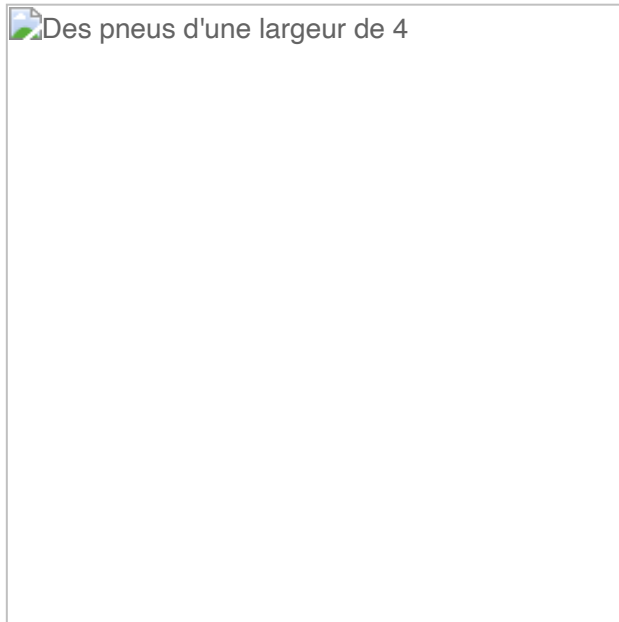
Le modèle S de Bikle. © Bikle

Si certains sont à la recherche d'un vélo pratique au quotidien ou performant, d'autres sont plutôt en quête d'un look

unique et d'une originalité accrue, quitte à être moins rationnels. C'est plutôt à ce second type d'utilisateurs que se destinent les vélos de la marque Bikle, qui prennent des airs de petite moto à pédales.

Ce type de vélo n'est certes pas nouveau, puisque d'autres marques s'inspirent de l'univers de la moto pour leurs vélos à assistance électrique : Super73, Ruff Cycles, HeritageBike... Il n'est d'ailleurs pas surprenant d'apprendre que les deux créateurs de Bikle, Tris Burgaud et Cédric Collao, ne sont pas issus de l'univers du cycle, mais de l'automobile et de la moto. Leur idée : *"Concevoir un deux-roues motorisé, à la fois accessible à tous, et en phase avec nos valeurs. Une fabrication française et artisanale, où le travail de chaque intervenant est respecté et mis en valeur."*

Les vélos Bikle ont en effet la particularité d'être produits en France. Cadre (cintrage, découpe, soudure...), sellerie, peinture, assemblage et finitions sont ainsi réalisés à Annecy. Les éléments de transmission et de freinage proviennent néanmoins d'Asie, comme pour majorité des vélos du marché. Le moteur moyeu arrière, notamment, provient du constructeur chinois Bafang. Il développe un couple maximal de 80 Nm, ce qui ne sera pas de trop pour propulser cette imposante bécane de 30 kg munie de pneus de 20" particulièrement larges.




Des pneus d'une largeur de 4". © Bikle

Pour alimenter l'engin, une batterie est disposée sur le tube horizontal du vélo, faisant ainsi penser au réservoir à essence d'une moto. Un choix stylistique assumé par ses créateurs qui ont préféré cette solution à un positionnement à la base du vélo, malgré l'impact sur le centre de gravité. Une décision économique également, nous ont-ils précisé, car la création d'un faux réservoir, qui aurait pu faire office de coffre de rangement comme sur les vélos du fabricant HeritageBike, aurait eu un impact trop important sur le prix.

Le modèle de base démarre en effet à 2500 €, ce qui est déjà une belle somme, mais reste raisonnable en comparaison des vélos Heritage, qui eux démarrent à 5900 €. Pour ce tarif, il faut se contenter d'une batterie de 360 Wh (50 km d'autonomie maximale annoncée) et d'une fourche rigide en acier. Comptez 300 € de plus pour grimper à 560 Wh. Le modèle supérieur "R" profite pour sa part d'un

moteur 48 V (contre 36 V) et d'une batterie de 640 Wh. Il gagne également un système d'éclairage avec un gros phare à l'avant, le tout pour 3199 € (2999 € en précommande). Quant à la version "S" à 3499 € (3299 € en précommande), elle passe à une batterie de 1041 Wh (jusqu'à 120 km d'autonomie), profitant d'une selle et de poignées de couleur marron et de pneus à flancs blancs.



Le modèle original n'est pas doté du phare des modèles supérieurs. © Bikle

Le modèle original n'est pas doté du phare des modèles supérieurs. © Bikle

À la vue de son design et de ses spécifications, on peut se demander pourquoi ne pas avoir conçu une moto plutôt qu'un vélo. *"Le vélo à assistance électrique s'est avéré être la solution pour proposer à la fois un véhicule stylé, accessible, et capable de vous emmener dans la plupart de vos déplacements du quotidien"*, expliquent ses géniteurs. Il est vrai que le vélo garde pour lui la facilité d'accès à des terrains variés (pistes et voies cyclables...), là où les cyclomoteurs sont la plupart du temps cantonnés à la

route. L'utilisation d'une transmission de vélo permet également de soulager le moteur, ce qui évite d'avoir à surdimensionner ce composant principal ainsi que sa batterie. Bikle étudie néanmoins la possibilité de lancer un modèle plus performant, de type speedbike, qui se rangerait donc bel et bien dans la catégorie des cyclomoteurs. À pédales donc, mais plus proche encore d'une petite moto.

CADDIE S'ASSOCIE À UN FABRICANT DE VÉLOS POUR CRÉER DES PORTE-BAGAGES "MADE IN FRANCE"

Pascal Samama Le 16/05/2021 à 16:02



Manivelle, un fabricant de vélos de randonnée sur mesure, a proposé à Caddie, le spécialiste des chariots de supermarchés, de concevoir des accessoires pour vélos robustes et abordables.

La vague de la bicyclette se répand au-delà de ce qu'on pouvait imaginer. Caddie, le célèbre créateur des chariots de supermarché, s'est associé à Manivelle, un fabricant de vélos sur-mesure créé il y a seulement trois ans à Strasbourg par deux jeunes ingénieurs en mécanique, Silvin Kutsch et Thomas Kieber.

Leur spécialité: les vélos d'aventure, de randonnée et de longue distance. Il faut compter au moins 5000 euros pour un modèle bien équipé. Un prix très compétitif pour des modèles artisanaux de cette facture.



Les fondateurs de Manivelle ont travaillé avec Caddie pour créer ce panier en acier (David (De g; à d. David Kuntz, Caddie, avec Silvin Kusch et Thomas Kieber). © Manivelle

L'idée d'un porte-bagage Caddie est venue très simplement. Manivelle réalise déjà des accessoires sur mesure et cherchait un partenaire pour faire des séries. L'idée était de

proposer un produit réalisé en France, à un prix abordable. Il est produit à Drusenheim par les Ateliers Réunis Caddie et vendu 90 euros.

On voulait donc travailler avec une entreprise locale en sachant qu'il n'y en a même pas en France. On a pensé à Caddie. Ils sont Alsaciens et spécialisés dans les pièces en acier cintrés. On leur a soumis l'idée et ils nous ont suivi tout de suite", explique à BFM Business Thomas Kieber.

Le porte-bagage n'est qu'un début. Une série d'accessoires est en cours de conception. Vont suivre, un porte-bidon et un porte-bagage de fourche. Pour Caddie, c'est presque un retour aux sources. L'entreprise a été créée par Raymond Joseph en 1922 en commençant par produire des chaînes pour bicyclettes. Le fameux Caddie qui a fait sa réputation jusqu'à devenir un nom générique -comme Frigidaire ou la fermeture Eclair- n'est apparue qu'en 1957.

Manivelle n'en est pas à son coup d'essai dans les accessoires produits en région. L'artisan a conçu une gamme de bagages produits par Libre Objet, un atelier d'insertion strasbourgeois.

"Nous tenons à faire travailler avec des entreprises françaises et autant que possible avec des entreprises de notre région. Nos vélos sont made in France à 90% et made in Alsace à 80%. Nos selles sont produites à Toulouse par Idéale ou en Bourgogne chez Berthoud", indique Thomas Kieber.



Manivelle crée des vélos sur mesure à 80% made in Alsace © Manivelle

Les seuls éléments presque impossibles à trouver en France restent les tubes d'acier pour les cadres et les fourches et les transmissions. Les tubes sont des Columbus italiens et les transmissions sont des Shimano ou des Sramm.

Pour ces éléments, nous n'avons pas beaucoup de choix. Columbus est une référence internationale depuis des décennies et difficile de trouver ailleurs qu'en Asie des dérailleurs et des pédaliers de qualité à des prix abordables", reconnaît Thomas Kieber.

SUR LE MÊME SUJET

Comment Maison Tamboite produit les vélos de luxe de Louis Vuitton

Les tubes arrivent bruts d'Italie. Ils sont découpés, soudés et peints à Strasbourg aux mesures et goûts des clients qui conçoivent avec Manivelle une monture capable d'avaler les kilomètres sur les routes et chemins du monde pendant de longues années.

Pascal Samama

Journaliste BFM Éco

La Ferté Macé

Economie à La Ferté-Macé : après la moto, les scooters, Bagster vise le vélo

La société Bagster de La Ferté-Macé (Orne) a quitté le groupe 2RH, leader français de l'équipement moto. Son dirigeant Emmanuel Kratz l'a rachetée avec un associé Benjamin Grosset.



Emmanuel Kratz et Benjamin Grosset se sont associés pour racheter Bagster.

Par **Michel Moriceau**

Publié le 10 Mai 21 à 14:26

Le Publicateur Libre

[Mon actu](#)

Suivre

Reportage du lundi 10 mai 2021.

Spécialiste des articles de sellerie, de **bagagerie** et de protection pour **motos** et **scooters**, [l'entreprise Bagster](#) de **La Ferté-Macé (Orne)** connaît un nouveau tournant de son existence en 2021.

Alors que fusions et regroupements sont davantage dans l'air du temps, Emmanuel Kratz, son dirigeant depuis octobre 2012, a choisi d'aller à contre-courant et de relever un véritable challenge. « Quand je suis arrivé voilà 9 ans, l'entreprise appartenait déjà au groupe 2RH », explique-t-il. Auparavant, elle avait intégré en 2006 le groupe Holding Trophy de Bering et Segura.

Passionné par ce métier, j'ai eu l'envie un jour de pouvoir la racheter. Je constatais aussi que, si le groupe auquel nous appartenions était axé sur la protection des pilotes, avec les casques, les blousons, de notre côté, nous étions davantage tournés vers le voyage et la mobilité

Emmanuel Kratz

Co-directeur de Bagster SAS

Co-direction

L'idée a fait son chemin et à 49 ans, Emmanuel Kratz a décidé de franchir le pas avec Benjamin Grosset, 36 ans, qui a œuvré pendant près de 15 ans aux achats et à la logistique de Cardy, de Motoblouz, un site de vente en ligne d'équipements de motards, pièces et accessoires.

« Cela fait 15 ans que j'étais amené à distribuer des produits Bagster, confie ce dernier. J'avais aussi en tête un jour de pouvoir racheter une PME, avec un savoir-faire made in France. Et nos deux projets se sont donc rejoints avec Emmanuel ».

Depuis le 23 avril, Bagster a donc officiellement quitté le groupe 2RH propriétaire des marques Shark, Bering, Segura, Cairn et Nolan. L'entreprise fertoise a repris son autonomie pour devenir Bagster SAS.

Les deux co-directeurs se partagent les missions : Emmanuel Kratz, la problématique industrielle ; Benjamin Grosset, le commercial, le marketing et la communication, la structuration de l'offre.



Empiècements housse de selle (photo Bagster SAS).

À lire aussi

Sortie : une fête de printemps sous le signe de la gastronomie à La Ferté-Macé

Présente à La Ferté-Macé depuis 1984, après le rachat de Plasti Confection, la marque mondialement connue emploie 50 salariés dans ses 5 000 m² de locaux, zone Beauregard. « Nous avons à la fois une activité de négoce et de fabrication, avec des produits fiables, pratiques et durables, rappelle Emmanuel Kratz. L'export représente 40 % de notre activité avec l'Europe, le Japon, la Corée. Notre chiffre d'affaires est d'environ 5,5 M€. Comme pour beaucoup, l'année 2020 a été très difficile avec l'entreprise fermée plusieurs fois et une perte de 13 % du chiffre d'affaires ».

S'élargir au vélo

Cette évolution ne va pas pour autant bouleverser l'activité de la société. L'ensemble des produits qui constitue l'offre et la renommée actuelle de Bagster sera maintenu : bagagerie pilote et moto, sellerie, tapis de réservoir, tabliers et manchons.

Afin de satisfaire leur clientèle, les dirigeants entendent : maintenir la production de selles et de tapis de réservoir Made in France à La Ferté-Macé tout en améliorant les délais de fabrication en haute saison ; continuer à étoffer le catalogue selles, tapis de réservoir, tabliers en intégrant les dernières sorties véhicules ; proposer une gamme bagagerie revisitée ; développer le digital avec un nouveau site réservé aux professionnels.

« Avec ce rachat, nous nous projetons dans les 5 à 10 ans, explique Emmanuel Kratz. En continuant à nous appuyer sur le savoir-faire reconnu de nos salariés, l'idée est d'agrandir le terrain de jeu de Bagster. On est en train de réfléchir à pouvoir développer notre gamme, en dépassant l'univers de la moto et du scooter, et en ciblant également celui du vélo qui est en plein développement, que ce soit au niveau des selles, des sacoches ». Un développement qui pourrait s'accompagner à terme de création d'emplois.

Contact : Bagster SAS, rue des Peupliers, zone Beauregard,
02.33.30.71.71, www.bagster.com.

Installés à Biarritz, les fondateurs de cette aventure, autour d'un séduisant vélo électrique, regardent vers l'Europe. De belles perspectives pour ce modèle Made in France...

En 2012, le vélo électrique était encore marginal, avec seulement 50.000 unités produites par an (500.000 aujourd'hui). Audrey Lefort et Thibault Halm fans de la Petite Reine n'étaient pas convaincus par les modèles proposés.

« Sur ce marché en plein essor, il nous a semblé qu'il y avait beaucoup mieux à faire notamment sur le plan du design et de l'esthétique des modèles. D'où la décision de créer notre propre marque de vélos électriques haut de gamme », raconte Thibault Halm.

La startup Coleen est officiellement née en 2014 à La Rochelle, avant de rejoindre la Technocité à Bayonne, puis de déménager à Biarritz dans un atelier de 340 m², situé 27 rue Chapelet. Audrey Lefort et Thibault Halm sont à ce moment-là rejoints par Pierre Bigard, spécialiste des vélos de compétition et ancien ingénieur chez Look Cycle.



Des vélos électriques conçus et fabriqués en France...



Alors que chez ses concurrents, près de 95% des composants (batteries, pédales...) viennent d'Asie, Coleen a misé sur la fabrication de modèles qualitatifs au design vintage, simple et aérien, presque entièrement fabriqués et assemblés en France (80%), et dont les trois quarts des pièces n'appartiennent qu'à eux.

En effet, la sellerie est toulousaine, les poignées sont faites à Bidart, les cadres et fourches sont conçus dans l'atelier biarrot de Coleen, tandis que l'électronique, la batterie lithium de 529 Wh et l'écran sont fabriqués près de Bordeaux ; quant aux pneus, ils sont allemands et les freins anglais. Seules quelques pièces aluminium et les pédales proviennent d'Asie.

« Nous sommes la seule entreprise française à concevoir et fabriquer nos vélos électriques en France. C'est important pour nous de pouvoir maîtriser la conception de nos modèles de A à Z », souligne le cofondateur de l'entreprise.

Coleen produit deux types de vélos électriques : le traditionnel VAE, qui ne dépasse pas les 25 km/h et offre une autonomie de 100 km, et le speed bike, plus répandu en Europe, qui peut monter jusqu'à 45 km/h et remplacer la voiture ou le scooter. « Actuellement, 80% de nos ventes se font en dehors de la France : en Suisse, en Allemagne, en Belgique ou encore au Luxembourg », explique Thibault Halm.

Ces vélos se veulent « unisexes, intemporels et minimalistes », tout en répondant aux exigences d'une certaine clientèle en termes de design, de technologie et de performance. Des modèles dont le prix de départ avoisine les 6.800 euros pour un VAE et 8.000

euros pour un speed bike. Un prix qui n'est pas à la portée de toutes les bourses, mais qui resterait compétitif par rapport à ses concurrents.



Une deuxième ouverture de capital pour se développer...



Une première levée de fonds en 2018 a permis au duo d'amorcer tout le processus de production et la partie Recherche et Développement. Après plusieurs prototypes, Coleen a finalement commencé la production et la commercialisation de ses vélos hauts de gamme à la fin du premier confinement.

Si sa capacité de production avoisine actuellement une dizaine de vélos chaque mois, Coleen entend profiter d'une deuxième ouverture de son capital pour accélérer la cadence. « *Nous la lançons en juin prochain pour mobiliser de nouveaux investisseurs. Notre but est d'amorcer le développement commercial de Coleen, de faire connaître nos produits et d'augmenter la production pour atteindre rapidement 25 vélos par mois, puis 100 et 200 à terme* », confie le chef d'entreprise.

IZIBoat | Nouveauté

IZIBOAT : DES BATEAUX ULTRA-ACCESSIBLES ET MADE IN FRANCE

Un bateau accessible, qui se monte et se démonte en 15 minutes, et 100% Made in France ? C'est ce que propose le concept IZIBoat pour apporter la voile à la portée de tous. Focus.

Men's UP TV Live

PAS MOINS DE 400 MILLIONS DE VACANCIERS D'AMATEURS SOUHAITENT PRATIQUER LA VOILE DANS LE MONDE, MAIS SEULS 4 MILLIONS D'INITIÉS PEUVENT EN PROFITER. UN PEU DOMMAGE, VOUS NE TROUVEZ PAS ? Bonne nouvelle : vous pouvez désormais compter sur IZIBoat pour en profiter, grâce à ses bateaux innovants et accessibles.

IZIBoat : la voile « plug and sail » en 15 minutes chrono



Navigation accessible au joystick !
Credit Photo - IZIBoat

Le concept IZIBoat, ce sont des catamarans « nouvelle génération » à la fois accessibles -aussi bien à l'achat qu'en location- et faciles à utiliser en toute sécurité. Ceci grâce à un concept de bateau qui peut se transporter

en toute simplicité, et dont le montage ainsi que le démontage peuvent se faire en à peine 15 minutes ! Après une première levée de fonds réussie, la marque 100% Made in France (les bateaux sont produits en Aquitaine, et les flotteurs, châssis, mâtures, et textiles proviennent de la région) poursuit son développement vers la voile responsable, durable, et solidaire. Les premiers IZIBoat sont fin prêts, et sont vendus à un prix accessible à partir de 8 990€. De quoi profiter de la slow-life et s'éclater sur l'eau -à plus de 14 noeuds !- dès ce printemps. La promesse, c'est un bateau accessible même pour les personnes n'ayant jamais pratiqué la voile, avec une prise en main rapide et une sécurité optimale grâce à des risques très limités comparés à un bateau classique. Il n'y a plus qu'à !

Jean Fourche, un vélo urbain simple comme bonjour Made in Europe



Par **Xavier CADEAU**

FABRICANT

Le 26 Mai 2021

"**Jean Fourche**" - Un nom simple et désuet, que n'auraient pas renié les organisateurs de l'Anjou Vélo Vintage pour baptiser l'un de leur parcours. Cela aurait pu être le nom d'un grand-père féru de vélo, qui aurait transmis à ses petits-enfants sa passion pour la bicyclette. Lui, narrant au coin du feu ses exploits à La Cipale et ses vacances à vélo avec mamie en 36. Mais il n'en est rien. Jean Fourche¹, c'est tout simplement le nom de marque qu'ont choisi, après un brainstorming arrosé, Benoît Maurin, Mathieu Courtois et Maël Le Borgne, trois bordelais qui se sont mis en tête de concevoir et fabriquer un **vélo urbain** grand public, simple et pratique.

Jean Fourche, une marque vélo vintage ?

Ne voyez pas là-dedans de l'opportunité post-crise sanitaire, pour surfer sur la vague vélo. Tous trois officiaient dans un atelier solidaire de réparation vélo, L'Étincelle à Bordeaux, membre du réseau l'Heureux Cyclage. Le projet de concevoir un vélo remonte à 2018. À l'époque, c'est Benoît - fidèle lecteur de Weelz! - qui, par hasard, est tombé amoureux d'une ancienne marque de vélo Clermontoise : Favor Cycles². Il tente, avec son associé de l'époque, Thierry Le Guénic, de relancer la marque. Mais le timing n'est pas bon, et le projet est laissé en hibernation.



Jean Fourche, un vélo sobre et robuste, pour vous déplacer d'un point A à un point B

Jean Fourche arrive

L'abandon du projet Favor Cycles ne démoralise pas Benoît. Il conserve l'ambition de lancer sur le marché un vélo qui portera des valeurs partagées par lui et ses nouveaux associés. Le passif des trois compères va aider. Benoît est ingénieur de formation, issu des Arts & Métiers, Matthieu est designer produit et enfin Maël s'occupe de la partie commerciale et marketing. Le trio se lance dans l'aventure Jean Fourche. Un premier prototype en acier voit le jour, réalisé à Bordeaux même.



"Oui are Jean Fourche - Le vélo pas fast, pas furious", l'identité française et décalée est assumée par l'équipe bordelaise

Jean Fourche, un vélo bordeloeuropéen

C'est justement ce qui motive l'équipe, comme nous l'a expliqué Benoît : être en capacité de produire un vélo le plus localement possible, sans avoir à sourcer un obscur produit sur catalogue asiatique. C'est Matthieu qui a réalisé le design 3D du Jean Fourche. Bien sûr, difficile de fabriquer un vélo 100% **Made in France**. Mais Benoît et ses acolytes mettent un point d'honneur à aller chercher les différents composants au plus proche, dans le but de réaliser un vélo à minima **Made in Europe**.

Le pari est pratiquement réussi : l'ensemble cadre et fourche en aluminium seront fabriqués au Portugal, les roues, tout comme les garde-boue, proviennent de Saint-Etienne (Mach1 et Stronglight), l'éclairage AXA vient également de France, le moyeu à

rétropédalage de République Tchèque, la selle est italienne, le cintre Ergotec allemand. Seuls quelques éléments comme les leviers de freins, les pédales ou les moyeux Nexus arrivent de Taiwan. Au final, on obtient un vélo Jean Fourche de conception bordelaise, de fabrication européenne et d'assemblage français (dans la Loire).

Sur le même sujet [Velotafeur.fr](#), l'e-commerce mobilité du monde d'après

Inspiré du Jopo finlandais

Le premier modèle Jean Fourche a des faux airs de **Jopo**, le célèbre vélo de ville finlandais³. Il en reprend les mêmes codes: un vélo musculaire accessible, facile à enjamber. Ses créateurs ne recherchent pas l'effet waouh, mais ont plutôt l'envie de produire un vélo sobre et robuste, pour vous déplacer d'un point A à un point B sans recherche de performance quelconque.





e
e
s



J'enfourche mon Jean Fourche

Le vélo Jean Fourche existe dans quatre versions : monovitesse (690€), 7 vitesses en transmission classique (790€), 3 ou 7 vitesses en moyeu intégré Shimano Nexus (890€ ou 990€, avec éclairage dynamo). Il sera disponible en six coloris différents. En réservant votre Jean Fourche dès maintenant, vous serez, selon la marque, membre officiel du JFCC, le *Jean Fourche Cycling Club*, le club "*pas fast, pas furious*". Les précommandes sont ouvertes le mois prochain avec comme objectif un premier batch de 50 vélos. A terme, les trois associés envisagent un modèle économique hybride. D'un coté de la vente directe via le web, et de l'autre, des vélos déposés en démo en magasin physique. Cela permettra au futur acheteur de pouvoir essayer le vélo, et au revendeur de toucher une commission.

[!\[\]\(c3d993ca47bfe2a953c700506ce31fa0_img.jpg\) Plus d'infos sur **JeanFourche.fr**](#)



JetCycle, le pédalo du 21ème siècle « Made in France »

Par **Angelina Hubner** - 19/05/2021

La Startup Haut-Savoyarde JetCycle invente une embarcation qui permet de voler sur l'eau tout en pédalant, à la manière des catamarans actuels.

Voici la version moderne du pédalo, une invention innovante qui s'actionne à la force des jambes et qui est dotée de foils, qui permet à l'embarcation de s'élever au-dessus de l'eau. Inventée et conçue à Annecy, grâce à des recherches menées par l'Université de Savoie Mont-Blanc, cette invention est écoresponsable.

Un pédalo révolutionnaire

Pascale Balland et Christophe Deprès, deux enseignants de l'Université Savoie Mont-Blanc, sont à l'origine du projet.

Le projet a pris forme avec l'aide des étudiants de l'IUT Génie Mécanique en 2013.

Pascale Balland, est diplômée ENSEM (Ecole Nationale Supérieure d'Electricité et de Mécanique), puis elle obtient un Doctorat, Mécanique et Energétique, à l'Institut National Polytechnique de Lorraine. Quant à Christophe Deprès, il est Agrégé DEA, Mécanique Ecole Normale Supérieure de Cachan, et obtient un doctorat Sciences de matériaux à l'Institut National Polytechnique de Grenoble.

C'est en 2020 qu'ils fondent leur société, JetCycle avec l'aide de Nicolas Picard, qui prend alors la tête de la startup, basée à Annecy. Nicolas Picard, diplômé Masters2 expertise socio-économique, à l'Université de Grenoble est un spécialiste de la création de startup et PME.

Le produit est en commercialisation autour des lacs alpins (Rhône-Alpes) et en Suisse auprès des clubs nautiques et des établissements hôteliers premiums. Des essais pour le grand public seront disponibles cet été au Lac Léman et au Lac d'Annecy.

Le JetCycle Max, est un vélo nautique, 100% énergie humaine

Nommée JetCycle Max, cette embarcation est à propulsion 100% humaine, silencieuse et non polluante. Grâce à la force des jambes, une hélice automatique permet de propulser le JetCycle Max et deux foils lui permettent de s'élever à vingt centimètres au-dessus de l'eau. Pour un usage sportif ou amateur, le JetCycle déjauge dès 8 km/h, et peut atteindre 15, voire 20 km/h.

L'embarcation est fabriquée en France dans l'Allier pour la coque et en Bretagne pour les foils. La commercialisation est pilotée depuis Annecy. Le JetCycle Max est composé de quatre éléments principaux, une coque à l'aérodynamique, un pédalier, une hélice automatique et deux foils en carbone.

Suivant le modèle, le prix de vente est fixé entre 5 000 et 10 000 €, le prix d'un beau vélo à assistance électrique. Le marché visé est clairement celui des professionnels du secteur, loueurs de pédalos, ou clubs de vacances, recherchant un produit innovant, pour une clientèle de plus en plus exigeante. Pour 2021, la jeune startup envisage la fabrication de 30 JetCycle. Un projet qui décolle !

La Rochelle

La Rochelle : Reine Bike, le vélo électrique haut de gamme et connecté débarque en ville

Le 19 mai prochain, la start-up nantaise pose ses valises à La Rochelle avec son "Reine Bike" à l'occasion d'une journée test de 12h à 17h30.



Reine Bike, ce nouveau vélo électrique connecté sera en démonstration à La Rochelle mercredi 19 mai. (©reinebike)

Par **Corentin Cousin**

Publié le 13 Mai 21 à 19:10

Actu La Rochelle

[Mon actu](#)

Suivre

C'est un vélo à la silhouette on ne peut plus traditionnelle, mais « **Reine Bike** » est plus qu'un simple **vélo**. Créé par une **start-up Nantaise**, ce vélo **made in France** fait escale à **La Rochelle** pour se présenter.

À lire aussi

La Rochelle : visiter la ville tout en mangeant, c'est possible grâce aux visites « sandwich »

Un **vélo électrique connecté** haut de gamme, nouvelle génération, au look néo-rétro. Conçu pour un usage urbain et péri-urbain, Reine Bike se distingue par ses innovations en matière de connectivité.

Intéraction et sécurité

Avec un équipement 2.0 dans le but de proposer des services de sécurité et d'accompagnement des utilisateurs dans leurs déplacements.

« On est parti de l'idée qu'il y avait des personnes qui n'avaient plus fait de vélo depuis des années », explique Florent Ardouin, chargé de communication « Reine Bike ».

De ce fait, un système électronique et une application mobile permettent de gérer 5 fonctions à distances pour plus de sécurité.

« On a incorporé une géolocalisation du vélo sur une carte, un détecteur de mouvements qui envoie une alerte si le vélo se déplace sans son propriétaire, mais aussi une alarme directement installée sur le vélo, à l'instar des alarmes des voitures ou encore un blocage de l'assistance électrique du moteur en cas de vol », énumère Florent Ardouin.

Ajouter à tous ces services, une fiche d'identité complète du vélo avec son positionnement qui est directement transmis aux forces de l'ordre.

Outre la sécurité, la technologie de ce « Reine Bike » est également au service de l'expérience utilisateur. Autonomie, parcours, santé, empreinte

environnementale mais aussi maintenance et prévention, ce nouveau vélo vous dit tout.

« Par exemple, votre vélo peut vous prévenir de la prochaine échéance d'entretien, ou alors vous indiquer qu'il va bientôt falloir regonfler les pneus ou changer des plaquettes de frein usées ».

Des caractéristiques bien à lui

Avec une autonomie de 130 km pour une recharge en 6 heures, sa vitesse ne dépasse pas les 25 km/h.

« Nous aimerions, d'ici 2022, réduire le temps de recharge pour passer d'une à deux heures au lieu de six pour le moment », affirme Florent Ardouin.

70% des utilisateurs de vélo ne changent pas de vitesse.

Florent Ardouin

Communication - Reine Bike

Ce « Reine Bike » ne dispose pas de dérailleur. Il est remplacé par un moyeu à variation continu qui permet, à l'aide d'une simple poignet, de plus ou moins moulinet en fonction du relief. « Le fait qu'il n'y ait pas de dérailleur, l'entretien est par conséquent très limité et il est impossible de dérailler », précise Florent.

Muni d'une prise usb, ce vélo électrique, fabriqué et conçu à Nantes, possède des barres afin d'y accrocher deux portes bagages d'une capacité de 27 kg.

En revanche, pour devenir propriétaire d'un Reine Bike, deux choix se proposent. Une version classique à 2 990 euros et une version connectée à 3 490 euros. Un tarif élevé reconnaît Florent, mais justifié en raison du placement du moteur en position centrale.

« Nous restons, tout de même, 700 euros moins chères pour la gamme classique et 600 euros en dessous pour la gamme connectée ».

Pour venir voir et essayer cette innovation, il faudra se rendre au pied de la Grande Roue, place de la Motte Rouge à La Rochelle, mercredi 19 mai, de 12h à 17h30.

Site internet : [Reine Bike](#)

NOUVEAUTÉS HIVER 2022 Dynastar prévoit du nouveau sur la piste

Quoi de nouveau pour l'hiver prochain chez Dynastar ? La marque originaire de la vallée du mont Blanc lance pas mal de nouveautés en piste avec les Speed chez les hommes et e-Line chez les femmes. Mais ce n'est pas tout...

Il y a du changement dans les gammes Dynastar 2022 ! La marque haut-savoyarde divise son offre en deux univers avec la S-Line d'un côté (race, piste et piste polyvalent) et la M-Line de l'autre (all mountain, freeride, freerando, freeski).

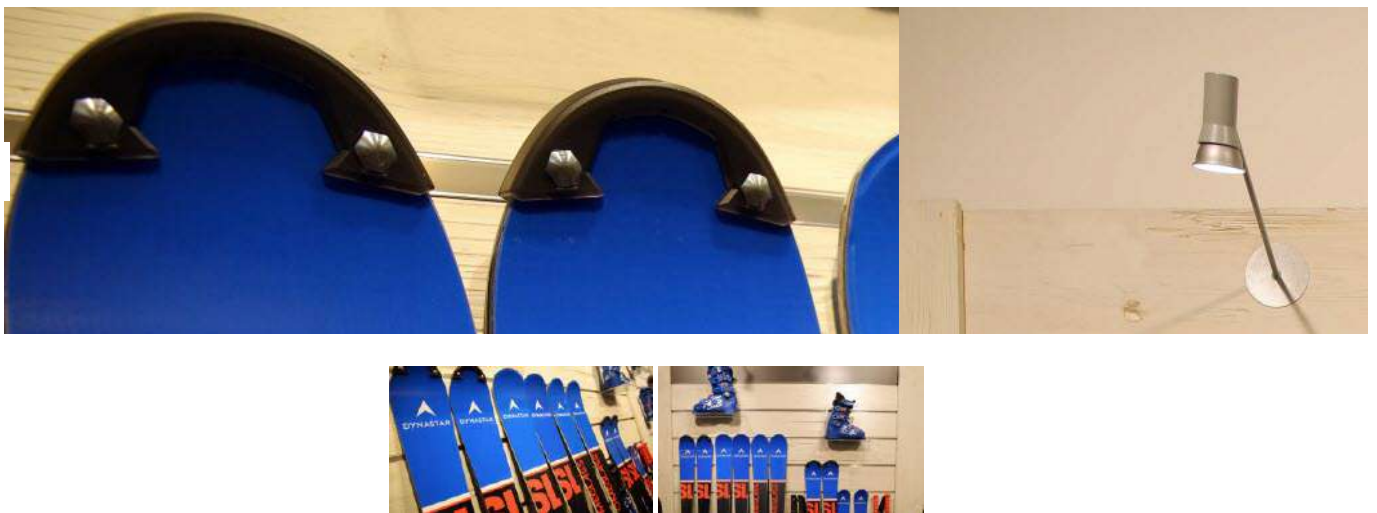
Profondément renouvelée l'an dernier, la M-Line évolue peu pour 2022. C'est du côté S-Line qu'il faut se tourner pour voir pas mal de nouveautés. La gamme piste Speedzone cède sa place à la gamme Speed avec des modèles totalement revus.

Made in France

Mais avant de rentrer plus en détail, il y a une info importante au niveau de la construction : le noyau Hybrid Core, qui associe du bois et de l'injection polyuréthane (PU) pour le ratio poids / performance, est étendu à toutes les gammes Dynastar. Selon les modèles, ce noyau peut utiliser du peuplier ou du paulownia avec le polyuréthane. Il s'agit là d'une technique propre au site de Sallanches, on retrouvera donc logiquement une grande majorité des modèles Dynastar estampillé de la mention "Made in France".

Dans la famille S-Line donc, il y a trois sous famille : la Speed Race, la Speed et la Speed 4x4.

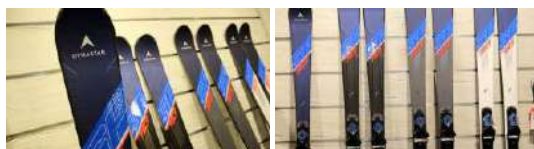
Speed Race 2022



Dans la gamme racing, le Master Speed Course est reconduit mais le Speed Omeglass est quant à lui remanié avec le noyau Hybrid Core et la technologie V Tech, une couche de titane évidée vers l'intérieur du ski pour concentrer les efforts sur les longueurs de carres. Et comme chez Rossignol avec les fixations vertes d'Henrik Kristoffersen, il sera possible de trouver des fixations Look bleu pour matcher avec la cosmétique de la ligne haute performance et adopter le total look de Clément Noël.*

*Mention légale : attention rien ne garantit que vous soyez aussi rapide entre les piquets !

Speed 2022



Au rayon piste, la gamme Speed fait son apparition avec pour fer de lance le Speed (ou SP) 963. Noyau hybride peuplier / PU, V Tech (titane), 11 à 14 mètres de rayon selon les tailles, une touche de bleu pour la référence à la race, il sera vendu 800€ avec fixations. En-dessous on trouve le SP763 (qui reprend les caractéristiques du Speedzone 12), puis le SP 563 et le SP 363 avec des nuances dans les constructions et technologies employées.

Speed 4x4 2022



Dans la gamme piste-polyvalent, les Speed 4x4 reprennent les mêmes shapes que les Speed avec les 963, 763, 563 et 363. C'est au niveau de la construction que ça change avec notamment l'utilisation d'une fibre basalt supplémentaire pour contenir les vibrations liées à la pratique toutes neiges / tout terrain.

Mais au fait, c'est quoi cette obsession pour le chiffre 63 ? Tout simplement parce qu'il s'agit de l'année de naissance de Dynastar...

eLite 2022



Pour les femmes aussi les modèles pistes évoluent avec la gamme eLite qui remplace la gamme Intense. La construction se veut assez similaire aux modèles Speed mais adapté aux femmes, c'est-à-dire plus légère. On compte quatre modèles : les eLite 9, 7, 5 et 3. Les eLite 9 et 7 s'appuient sur un noyau hybride et la technologie V Tech (titanal).

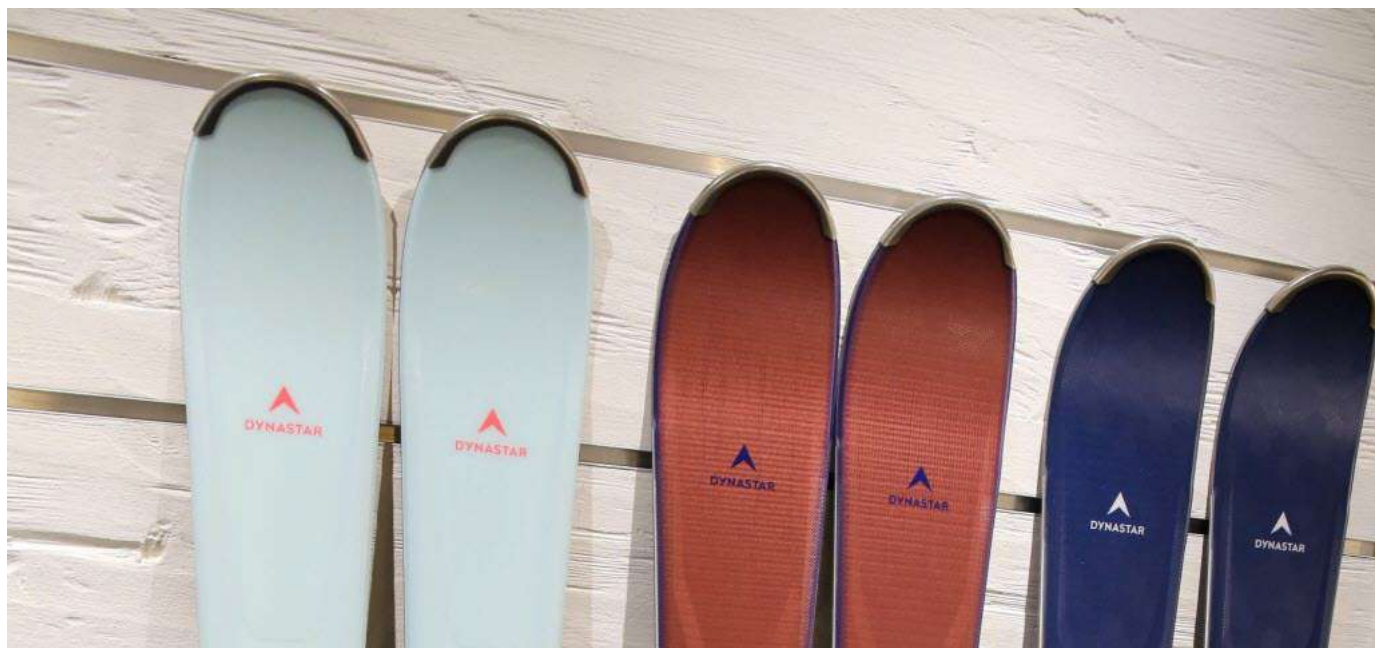




Photo J.G. / Ski Chrono

Idem dans la catégorie piste polyvalent avec le e4x4 qui seront déclinés en trois versions : 7, 5, 3 et 2. Il s'agit surtout d'un relooking pour cette gamme et de l'ajout comme chez les Speed 4x4 de la fibre basalte et noyaux hybrides sur les 7, 5 et 3.

Quoi de neuf pour les M-Line ?

On bascule sur le versant hors domaine avec la gamme M-Line qui contient quelques nouveautés.

M-Free & Menace





Le nouveau M-Free 99 entre les M-Free 108 et 118 à gauche et les Menace 80 et 90 à droite. Photo J.G. / Ski Chrono

Ainsi, la ligne freeski M-Free se voit enrichie d'un M-Free 99, annoncé comme joueur et léger avec un noyau hybride peuplier / PU pour un prix (sans fixations) de 550 €. Il s'agit d'un compromis inspiré par Richard Permin, plus polyvalent et accessible que les M-Pro. Le reste de la collection reste inchangé par rapport à 2020-2021.



En rando, la gamme M-Tour accueille une version 86 avec noyau hybride paulownia / PU chez les hommes et un eVertical chez les femmes avec 82 mm au patin, noyau Hybrid Core et carbone. Pour le reste, les autres skis Vertical et M-Tour restent identiques à ceux de cet hiver 2021.

Vidéo : The New Era, le premier bateau de plaisance au monde qui navigue à l'hydrogène

Par [Maroïne Jit](#) 26 mai 2021



© M.J.

L'entreprise Hynova développe un projet d'avant-garde de construction de bateaux de plaisance propulsés à l'hydrogène vert. L'entrepreneuse marseillaise Chloé Zaïed a officiellement lancé ce matin à Marseille, le premier bateau de plaisance au monde utilisant de l'hydrogène stocké à bord pour naviguer sans polluer. Reportage.

En septembre dernier, nous vous parlions de cette petite innovation maritime imaginée par l'entrepreneuse marseillaise [Chloé Zaïed](#). Hynova est la première marque de bateaux au monde à propulsion électro-hydrogène de série. Ce matin, sa conceptrice a officiellement lancé son démonstrateur made in France, le Hynova 40 baptisé « The New Era », dans les chantiers navals de Palumbo, où il est actuellement en phase d'essai.

« *Un rêve de gosse* » qui devient réalité pour la jeune femme. « *Aujourd'hui, je pense que je ne touche pas terre, je suis aux anges* », s'enthousiasmait-elle ce matin, après le fameux geste inaugural d'une bouteille de champagne brisée sur le bateau pour baptiser « The New Era ». D'ores et déjà homologué navire de plaisance, ce navire est un « day boat » de 12,65 m de long, qui bénéficie de la solution REXH2 développée par le partenaire technologique du projet [Energy Observer](#) Developments.

Hynova a remporté, au mois de mars, l'appel à projets La Ciotat Shipyards qui lui permet de s'installer sur le site naval de La Ciotat. « *On a récupéré les clés la semaine dernière, ça veut dire une production en série annoncée pour la fin d'année 2021, début 2022* ».

Suite à ce lancement officiel, un road trip prenant la forme d'un "sea show" aura lieu de Marseille à Monaco jusqu'au 10 juillet en passant par Cassis, La Ciotat, Toulon, Hyères (et ses îles), St Tropez, Cannes et Nice.

À cette occasion, Hynova et ses partenaires présenteront leurs solutions de propulsion électro-hydrogène et de rendement énergétique, et mettra en lumière des associations partageant les mêmes valeurs éco-responsables. Des ateliers de sensibilisation à l'environnement seront également proposés ainsi que la découverte de la navigation zéro émission.

[Made in France] Bénéteau renforce son usine Jeanneau de Cholet

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

Dans un contexte qui redevient favorable, le groupe vendéen Bénéteau réinvestit 5 millions d'euros dans son usine Jeanneau de Cholet (Maine-et-Loire) pour gagner en capacités et en flexibilité.

Réservé aux abonnés

EMMANUEL
GUIMARD

05 Juin 2021 \ 15h00

2 min. de lecture



Bénéteau augmente la capacité de production de voiliers sur le site Jeanneau de Cholet.



Le dernier numéro

Bénéteau va engager un investissement de 5 millions d'euros pour transformer l'organisation de la production de son site Jeanneau de Cholet dans le Maine-et-Loire, qui compte actuellement 290 salariés.

2 produits "Made in Loire" exposés à l'Elysée les 3 et 4 juillet

26 Juin 2021

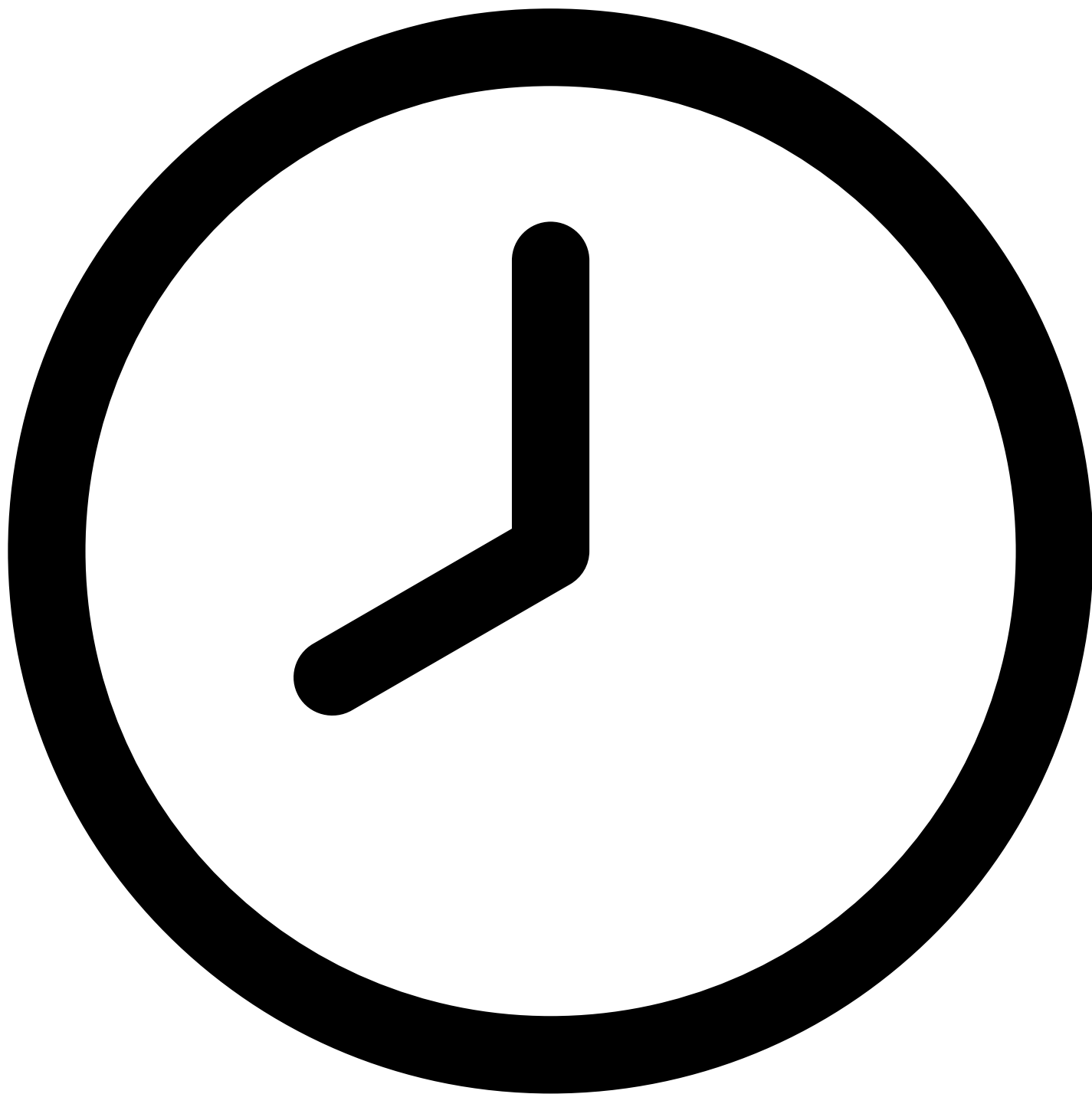
L'Elysée accueillera les 3 et 4 juillet la deuxième édition de "la grande exposition du fabriqué en France". Chaque département sera représenté avec au moins un produit emblématique des savoir-faire locaux.

L'Elysée se transformera les 3 et 4 juillet 2021 en vitrine du "Made in France". Le palais accueillera durant 2 journées ouvertes au grand public (sur réservation) une exposition de produits fabriqués en France. Chaque département sera représenté par (au moins) une production phare. Ce sont au total 126 objets sélectionnés par un jury de personnalités qui seront présentés, créés par des entreprises de toutes tailles : start-up, PME, ETI, grands groupes. L'accent a été mis pour cette 2e édition (la première post-crise du Covid) sur la relance et la relocalisation.

La Loire sera représentée par SAM outillage de Saint-Etienne et Ferriol-Matrat-Joëlette and Co de Roche-la-Molière.

- SAM outillage présentera son dispositif de démarrage intelligent de véhicule 12 volts, KAP'SAM
- Ferriol-Matrat-Joëlette and Co présentera son dernier matériel de sport-loisir développé et fabriqué à Roche-la-Molière : la Joëlette Kid (photo)

Anglet : Wyve surfboard fabrique des planches de surf bio sourcées en impression 3D



Lecture 2 min

[Accueil Pyrénées-Atlantiques Anglet](#)



📍 Sylvain Fleury, Léo Bouffier © Crédit photo : Lapegue Bertrand / SUD OUEST

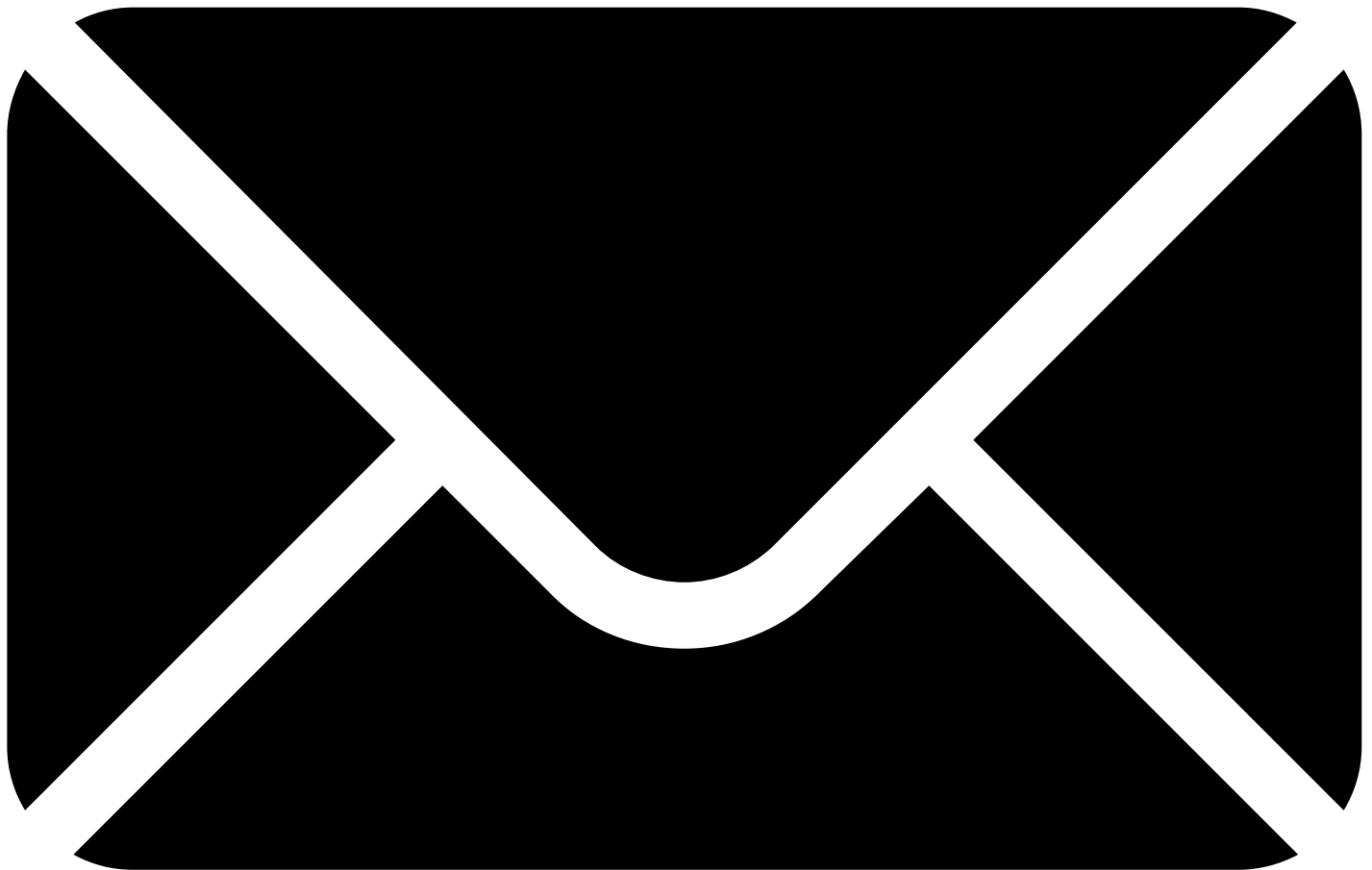
Par Jean-Pierre Tamisier - jp.tamisier@sudouest.fr

Publié le 11/06/2021 à 12h15

Mis à jour le 15/06/2021 à 15h00

[S'abonner](#)

○ ○ ○



➡ Sylvain Fleury et Léo Bouffier ont créé Wyve Surfboards et réalisent dans leur micro usine des planches de surf sur mesure et eco responsables à l'aide d'imprimantes en trois dimensions

Sylvain Fleury, ingénieur diplômé de l'école centrale de Lyon et Léo Bouffier, ingénieur de l'école nationale supérieure de techniques avancées de l'Institut polytechnique de Paris, surfent ensemble depuis plus de dix ans. Une fois diplômés, tous les deux sont passés par l'Estia, à Bidart en 2018 pour structurer leur projet, lancé il y a plusieurs mois, depuis la pépinière d'entreprises Olatu Leku à Anglet, sous le nom de [Wyve surfboard](#).

Le duo d'ingénieurs surfeurs est parvenu à lier compétences techniques et passion du surf. Dans une mini usine à deux pas d'Olatu Leku, ils réalisent, avec trois imprimantes 3D, des planches de surf à l'aide de plastiques bio sourcés issus d'amidon de maïs. La stratification est ensuite assurée par un [bio-epoxy](#), fabriqué en France et qui a obtenu la certification Gold d'[Ecoboard](#), programme indépendant de certification des planches de surf destiné aux consommateurs.

Huit critères spécifiques

« L'élaboration de la planche commence par le paramétrage numérique de toutes les données pour obtenir une planche qui aura les meilleures performances par rapport à son utilisateur. « Huit critères sont pris en compte, précise Sylvain Fleury. On peut même intégrer la forme physique. »

Une fois ces données paramétrées, l'imprimante tisse la planche à partir d'une bobine de fil de 8 kilos, qui permettra la réalisation de sept ou huit modèles. La forme, constituée d'alvéoles, est ensuite recouverte de résine bio époxy, de façon traditionnelle. Les plugs de dérive sont eux aussi classiques. « Nous développons des recherches pour parvenir un jour à les réaliser », confie Sylvain Fleury, « nous donnons la priorité à la recherche et au développement. Nous ne sommes encore qu'au début de notre démarche pour faire du sur mesure à grande échelle. »

Plusieurs dizaines de planches ont déjà été commandées sur le site de Wyve. De quoi assurer l'activité des trois imprimantes 3D jusqu'à la fin du mois d'août 2021, et de nouvelles commandes arrivent.



📍 Sylvain Fleury, cofondateur de Wyve surfboard, dans la micro usine où sont installées les imprimantes 3D qui confectionnent les planches de surf en résine bio epoxy.
Bertrand Lapègue

Sur le meme sujet

[📺 Surf : à Biarritz, c'était la bande de la « Grande »](#)

[Surf : à Biarritz, c'était la bande de la « Grande »](#)

Le film documentaire "Biarritz Surf Gang" s'attarde sur l'histoire mouvementée d'un groupe de surfeurs déjantés et sans limites de la Grande Plage dans les années 80. Il sort en VOD ce lundi 24 mai

Une solidité renforcée

« Avant de nous lancer, nous avons interrogé beaucoup de surfeurs pour lister les problèmes qu'ils rencontrent. La fragilité des planches est arrivée en premier, commente Sylvain Fleury. Nous avons beaucoup travaillé cet aspect. On peut parvenir à jouer de façon précise sur la mécanique des forces pour rendre la planche plus résistante. Il est aussi possible de faire des réparations. Toutes les cellules de la structure communiquent entre elles. Ce qui permet, en cas d'infiltration, d'évacuer l'eau, là où les pains de mousse traditionnels vont s'imbiber. »

Sur le meme sujet



[Surf : Pauline Ado qualifiée pour les Jeux olympiques de Tokyo](#)

La surfeuse basque a décroché son sésame pour les JO nippons, ce samedi 5 juin, lors des Mondiaux ISA au Salvador

Le concept développé par Wyve lui, a valu d'être finaliste [du concours international d'innovation de BASF](#). Le duo d'ingénieurs surfeurs poursuit ses recherches et travaille avec plusieurs laboratoires universitaires. . Des tests de fatigue sur ses planches sont notamment réalisés par la [Seatech](#) de l'Université de Toulon. « Il y a soixante ans, on inventait le pain de mousse. Depuis, on fabrique toujours de la même façon, pointe Sylvain Fleury. Grâce à l'impression 3D, un nouveau champ de recherches s'est ouvert. »

Annecy : Comment le « pédalo volant » JetCycle compte-t-il conquérir les lacs alpins?

INNOVATION Conçue en partie par des étudiants, cette étonnante embarcation va être officiellement lancée à Annecy



Jérémie Laugier Publié le 18/06/21 à 10h15 — Mis à jour le 18/06/21 à 14h21



Enseignant-chercheur à l'université Savoie-Mont-Blanc, Christophe Déprès a testé à de nombreuses reprises le JetCycle. — *Louis Nauche*

- La start-up annécienne JetCycle présente ce mois-ci sa bluffante embarcation.
- Développé durant plusieurs années par une quinzaine d'étudiants de l'IUT génie mécanique et productique d'Annecy, le projet de *foil cycling* se destine à un public sportif.
- Des essais gratuits seront proposés à partir du 30 juin au club nautique de Veyrier, sur le lac d'Annecy.

Une course de pédalos sur le lac d'Annecy ? L'idée lancée en 2012 par Xavier Louy, ancien directeur du Tour de France, pouvait alors paraître surprenante. Neuf années plus tard, une embarcation innovante, et inédite dans le monde, « à propulsion 100 % humaine », est prête à relever ce défi. « Le problème du pédalo, c'est qu'il plafonne à 4 km/h, ça n'est pas très sexy en vue d'une compétition sportive », résume en souriant Nicolas Picard. Celui-ci est devenu en octobre 2020 le président de la start-up annécienne JetCycle.

Pour en arriver là, il a fallu que Bernard Accoyer, maire d'Annecy-le-Vieux de 1989 à 2016, soit sollicité par Xavier Louy, et qu'il songe immédiatement à l'IUT génie mécanique et productique de sa commune pour initier la folle pratique de *foil cycling*. « On cherchait alors

un projet en fil rouge pour fédérer nos étudiants, raconte Christophe Déprès, enseignant-chercheur à l'université Savoie-Mont-Blanc. On a travaillé longtemps sur un vélo couché caréné qui a battu en 2019 un record de vitesse, avec 137 km/h. Donc Bernard Accoyer s'est dit qu'on serait aussi capables de faire un pédalo rapide, et même volant. »

Titouan Galea et Jean-Eudes Demaret comme ambassadeurs

Durant cinq ans, « avec des moyens plus que limités », une quinzaine d'étudiants travaillent sur un prototype. Une mise à l'eau en 2016, un premier envol grâce à des *foils* en 2018, et l'arrivée d'un deuxième prototype plus abouti en 2019, présentant 10 kg de moins (de 45 à 35 kg), sont autant d'étapes majeures. L'année 2019 marque aussi l'incubation de ce projet par la société d'accélération du transfert de technologies (SATT) de Grenoble, avec une subvention d'environ 100.000 euros à la clé. De quoi faire décoller pour de bon le projet, d'autant que la start-up JetCycle assure dans la foulée son développement technique. Le résultat de ce « pédalo volant », qui compte pour ambassadeurs les sportifs Titouan Galea (pratiquant de *wing foil*) et Jean-Eudes Demaret (champion de France longue distance de triathlon en 2016), est bluffant.

On peut choisir de ne pas pédaler, sans que l'engin non-électrique ne risque de se retourner. Si on parvient au contraire à pédaler à 8 ou 9 km/h, on peut choisir de décoller en poussant un levier. L'embarcation se retrouve alors à 20 cm au-dessus de l'eau. On a la sensation d'être en équilibre sur les *foils*, des « ailes marines », et on peut s'amuser à multiplier les décollages et retours sur l'eau. Finalement, quels sont les profils destinés à piloter un JetCycle ? « Ça marche quand même à la pédale, résume Christophe Déprès. Outre les cyclistes, les amateurs d'aviron, de *foil* et de kite se montrent intéressés et vite à l'aise, comme la plupart des fans de sport *outdoor*. »



Président de JetCycle depuis octobre dernier, Nicolas Picard présente la troisième version de l'embarcation.
- Louis Nauche

« Le foil est en plein boom »

100 % made in France, avec les *foils* fabriqués en Bretagne, et les coques à Moulins (Allier), JetCycle se consacre, pour sa sortie ce mois-ci en France, à des démonstrations sur les lacs alpins. « Le foil est en plein boom, insiste Nicolas Picard. Le marché d'activités sur les

lacs était jusque-là classique entre pédalo, canoë et paddle, avec un manque de dynamisme constaté. » Du dynamisme, JetCycle n'en manque pas, comme les curieux vont vite pouvoir le constater lors de journées d'essais, programmées à partir du 30 juin au club nautique de Veyrier, sur le lac d'Annecy, avant une visite dans le quartier de Confluence (Lyon 2e), le 22 juillet.

La nouvelle start-up, qui compte trois salariés et deux stagiaires, souhaite produire une cinquantaine d'embarcations d'ici l'été 2022 à destination de grosses structures nautiques sur lacs, entre France, Suisse et Italie, qui les proposeraient à la location. Les 11 et 12 septembre, JetCycle organise aussi un week-end de compétition pour promouvoir la pratique du *foil cycling* sur les eaux du lac d'Annecy. Avec un format vitesse de 500 m départ arrêté, et une épreuve de régates de près d'1 km, cette compétition inédite sera l'une des grandes curiosités de la rentrée. Nicolas Picard constate : « C'est la preuve que l'idée de Xavier Louy en 2012 n'était pas si folle que ça ». Mais juste assez foil...

Pour la pratique, le tarif conseillé est de 50 euros l'heure.

CDN Horse continue sur sa lancée vers la réussite



Les territoires ruraux abritent parfois des entreprises innovantes et pourvoyeuses d'emplois trop peu connues. C'est probablement le cas de CDN Horse qui développe des produits dans le domaine du bien-être et de l'hygiène dans les écuries, les activités de plein air ou pour les pompiers.

Le finaliste du salon Fabriqué en France, qui emploie aujourd'hui 15 personnes, dispose de nombreux atouts ! C'est ce qu'il entend exposer à ses partenaires, et plus largement aux habitants de son territoire, à l'occasion d'une journée événement qui s'est tenue le lundi 21 juin.

Cette entreprise créée en 2013 et située à Valdivienne à proximité de Poitiers ne cesse d'étendre son activité. Son produit phare, My Groom, une machine à laver les équipements pour chevaux et cavaliers n'a cessé de faire la renommée de la PME. Aujourd'hui, cette même machine est utilisée pour d'autres secteurs, tels que le football, la spéléologie, le canoë-kayak ou encore le moto cross.

Aujourd'hui, plus de 3500 écuries sont équipés, dans plus de 10 pays partout en Europe.



crédits photo : Sophie Guitonneau

Les machines concurrentes sont vite mises au tapis, avec un prix qui peut parfois avoisiner les 8000€, elles ne peuvent rivaliser.

A son lancement, My Groom a été testée et approuvée par ses utilisateurs. C'est le cas des écuries de Vernon, qui ont été parmi les premières à pouvoir tester cette machine, comme le dit le gérant Sébastien Moreau : « *Nous avons eu la machine à l'essai pendant 15 jours. Nous l'avons testée avec quelques unes des couvertures que les propriétaires des 40 chevaux en pension nous laissent à laver. Nous avons très vite été convaincus par ses performances et son prix (800€). En plus, le fait qu'elle puisse entretenir les cuirs nous permet de gagner du temps en ne mobilisant pas une personne sur cette tâche.* »

Une croissance et une réussite exponentielles

My groom connaît depuis sa création un succès retentissant : plus de 3800 machines vendues et une clientèle qui se fidélise sans cesse. Des partenaires de renom font également partie de cette réussite : Kevin Staut et Philippe Rozier notamment, champions olympiques de saut d'obstacles.

La reconnaissance vient avec la réussite puisqu'en 2014 My Groom a été primée aux trophées de l'innovation du salon du cheval. Sébastien Nominé, le dirigeant de l'entreprise, a par ailleurs été élu homme de l'année dans la catégorie commerce par le magazine L'Eperon en 2018. Toujours via le magazine L'Eperon, CDN Horse a fait son entrée dans le top 100 des entreprises équestres en 2018 et a été lauréate de la catégorie Top Création des entreprises de la Vienne, récompensée par la Nouvelle République et la CCI de la Vienne.



crédits photo : Sophie Guitonneau

Aujourd'hui, CDN Horse peut aussi compter sur ses autres produits, simples, durables et économiques, développés autour du monde équestre : un séchoir pour le matériel, de nombreux produits de nettoyage, que ce soit pour les infrastructures ou les équipements, des textiles ou des cuirs, des appareils à Mash (nourriture riche en fibre pour les chevaux) ou encore de nombreux compléments alimentaires. De plus, un service de réparation est proposé aux clients dont les produits, usés par le temps ont besoin d'une remise en état.

Dernièrement, la reprise d'une activité voisine de vente de vans a ajouté de la croissance à l'entreprise.

Chiffres clés :

15 emplois en 7 ans

80% des produits sont développés en interne

3800 machines vendues

Un chiffre d'affaires de 850 000 € en 2020

L'export représente 10% du chiffre d'affaires

Samantha Diot

Plus : www.cdnhorse.fr

ACCESSOIRES

Coureur du dimanche, une marque textile made in France

PAR LA RÉDACTION | 10/06/2021

Coureur du dimanche lance sa collection printemps – été 2021

Confectionnés à partir de bouteilles plastiques recyclées et fabriqués en France. Coureur du Dimanche habille les runners et runneuses du tee-shirt à la chaussette, en quête de produits français et responsables, sans pour autant négliger leur style.



Source: DP Image Bertrand Laigner



Idéals pour courir, les tee-shirts et les débardeurs apportent toute l'élégance à la française. Leur matière confortable et technique régule la transpiration et sèche rapidement. Dessinés, tricotés, teintés, confectionnés et brodés en Rhône-Alpes, ils valorisent le savoir-faire et soutiennent l'emploi et l'économie locale. Le tissu éco-responsable de ces maillots a été fabriqué à partir de 12 bouteilles plastiques recyclées.





Coureur du dimanche présente un ensemble 100% recyclé Made in France

Une brassière 100% recyclée made in France ? On l'adopte ! Du tricotage de la matière à la confection, elles sont fabriquées en circuit court à moins d'une heure de leurs locaux lyonnais. Sa matière douce et extensible à 360° vous assurera maintien, liberté et respirabilité nécessaires pour toutes vos activités, tant douces qu'à haute intensité. Son système de serrage 3 points à l'arrière vous permettra d'ajuster le niveau de maintien. Conçue pour vous offrir un maximum de flexibilité et de légèreté, la

brassière 100% recyclée vous accompagnera lors de toutes vos activités sportives.

Prix de vente de la brassière tricolore noir: 65€



Tout comme pour la brassière, le legging Coureur du Dimanche provient de matières recyclées, soient 72% de bouteilles plastiques et 28% d'élasthanne recyclé afin de limiter son impact carbone et l'emploi de nouvelles ressources. Sa matière douce, extensible à 360° et respirante vous offre confort, liberté et performances remarquables durant l'effort.

Contrairement à vos leggings classiques, celui-ci opte pour une alliance entre confort et praticité. De part sa ceinture taille haute et sa grande poche zippée, vous pourrez transporter téléphone, carte ou clés en toute sérénité. Un tissu qui ne laisse aucune place à la transparence pour un effet seconde peau assuré. Ce legging polyvalent vous accompagnera ainsi dans toutes vos pratiques sportives.



Prix de vente du Legging tricolore noir: 89€



CyclOptim, un capteur de puissance made in France

28 juin 2021 Mis à jour le 30 juin 2021 à 11h40 capteur de puissance, CyclOptim, gravel, made in france, pédales, route, vtt
Temps de lecture : 2 minutes

À l'heure où de nombreux fabricants lancent leur capteur de puissance, on commence à avoir une belle diversité même s'il faut encore rester prudent, car tous les capteurs ne se valent pas. CyclOptim est une Start-up bordelaise qui propose un capteur de puissance dans les pédales, et elle fait appel au financement participatif pour boucler son projet.

Par David Polveroni – Photos : DR

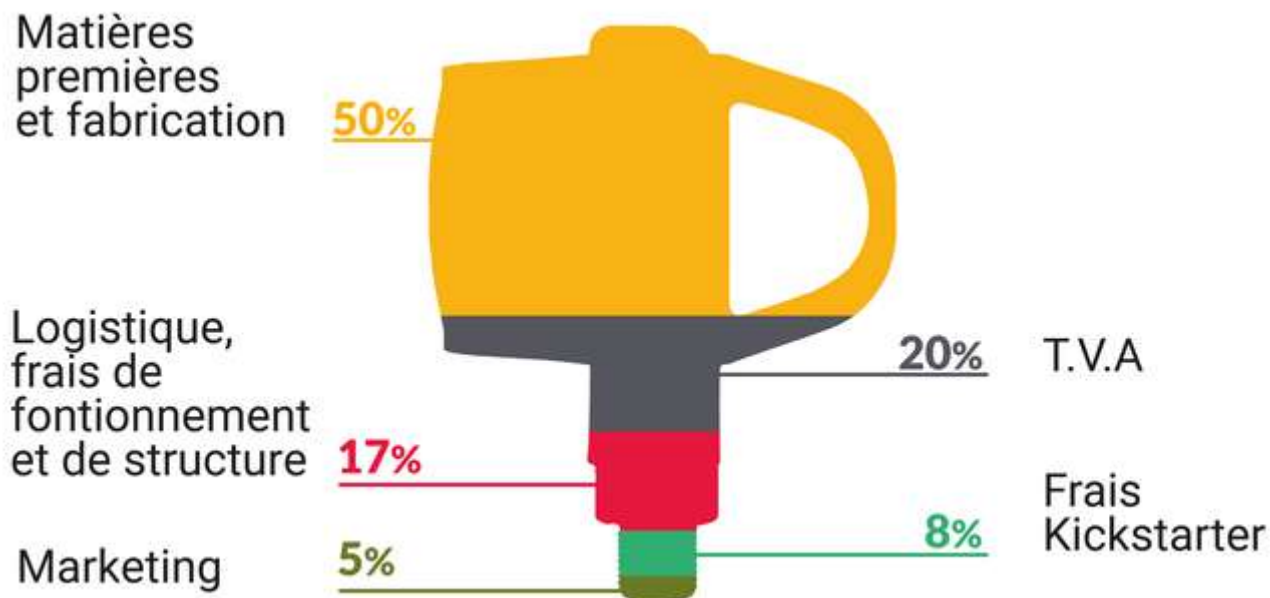
Sous l'impulsion de Simon Dousset, l'initiateur du projet, l'équipe CyclOptim lance une pédale route et VTT/Gravel équipée d'un capteur de puissance très précis, annoncé avec +/- 1 % de précision, mais aussi léger, avec 175 g par pédale, soit 350 g la paire. On se situe ainsi à +50 g par rapport aux Assioma, qui sont leur concurrentes directes. Les CyclOptim sont compatibles ANT+ (le bluetooth LE ne sera pas disponible au début, mais rapidement une mise à jour interviendra pour ajouter cette fonctionnalité), ont une autonomie de plus de 30 h, ce qui laisse une semaine de vélo pour un mordru, et elles s'installent facilement avec une clé plate de 15 mm.

Les CyclOptim ont surtout comme avantage d'être compatibles route + VTT avec le même axe. C'est très ingénieux et permet aux pluridisciplinaires de ne pas avoir 50

capteurs... D'autant que d'un capteur à l'autre, on trouve souvent des différences, car cela reste de l'électronique.

Une paire de pédale qui, comme tout capteur de puissance, demande à faire ses preuves, même si le produit a été rondement testé. À noter que les axes à capteurs disposent de 4 jauges de contrainte, pour garantir une précision de mesure de +/- 1 %.

⇒ **VOIR AUSSI** : [La puissance en cyclisme](#)



L'équipe CyclOptim lance un financement participatif pour finaliser le bouclage de la production. Si les pédales vous intéressent, vous bénéficierez de tarifs avantageux, par exemple les Macadam, le modèle route, à 520 € au lieu de 590 €.

[LIEN VERS LE SITE DE FINANCEMENT PARTICIPATIF](#)

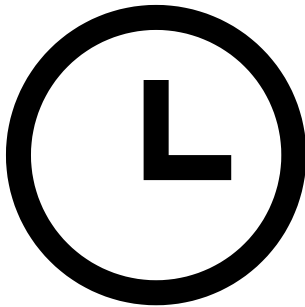
Pour le grand public, les CyclOptim devraient voir le jour au 4ème trimestre 2021 aux tarifs suivants :

- Massif Lite (capteur d'un seul côté) : **490 €**
- Massif : **690 €**
- Macadam Lite (capteur d'un seul côté) : **390 €**
- Macadam : **590 €**
- Combo Massif / Macadam (2 axes connectés, 4 plateformes) : **790 €**

Contact : <https://www.cyclooptim.fr>

GANCE

Gance façonne le sportswear à la française dans des tenues inspirées et éthiques



31/05/2021 à 09h47 | par Publi-communicé | Crédits

photos : Gance façonne le sportswear à la française dans des tenues inspirées et éthiques



Gance est une nouvelle griffe portée par deux passionnés de mode et de sport, chacun habité par des valeurs éco-responsables. Pleins feux sur cette élégante marque sportswear et made in France.

Depuis quelques années et particulièrement ces derniers mois, la pratique sportive s'accélère à tous les âges : yoga, running, renforcement... Les balbutiements des **tenuessportives** ont donné lieu à de curieuses sapes conçues dans des coupes parfois douteuses, trop colorées et de mauvaise facture. A l'heure de la préservation de l'environnement et de la démocratisation du sport au quotidien, on recherche des **tenuesplus inspirées** ! **Gance** brille par une soif d'éthique et d'esthétique qui se traduit par des **tenues sportives haut de gamme**, aux courbes **féminines** et taillées dans des **tissusresponsables**. Son inspiration ? Une femme libre et sûre d'elle.

Le **prêt à porter activewear** de chez Gance se veut simplement chic mais d'une **qualité irréprochable**. Les **vêtements de sport sont élégants, minimalistes** sans être simplistes mais s'expriment fièrement dans des **valeurs made in France** et dans le **respect de la nature**.

Activewear responsable

Dans la droite ligne du "**consommer différemment**", Gance a choisi une confection 100% réalisée en France en puisant dans la richesse du **savoir-faire français** pour proposer un **vestiaire** alliant performance et **confort**. Gance est fier de proposer une production confidentielle faite de **petites séries** réalisées dans des **matériaux de grande qualité** comme des hoodies et des tee-shirts en coton et en jersey issus de **l'agriculture biologique**. Pour plus d'**élasticité et de confort**, les **pièces techniques** comme les leggings et les brassières sont conçues à partir de fibres de nylon recyclées et recyclables, produites en Italie à partir de vieux filets de pêches et de bouteilles récupérés dans les océans (Econyl). Le résultat ? Un **confort** unique pour des pièces plus **greens et durables** !



@oliviermerzoug (photos) Gance façonne le sportswear à la française dans des tenues inspirées et éthiques

Collections sportswear haut de gamme

L'e-shop de Gance dévoile une belle collection de tenues aux couleurs noires et blanches. Deux **ensembles techniques** sont composés d'un **legging** et d'une **brassière**. L'un au design **yogawear** assurant un **maximum de maintien** pour les plus beaux étirements et l'autre pensé pour vous accompagner dans vos **sorties running**. Un **parfait hoodie** conçu sans poche et légèrement oversize, viendra assouvir vos besoins de **cocooning** par son extrême **douceur**. Adoptez également le **tee-shirt léger** parfait pour le **sport** et suffisamment **élégant** pour être porté au quotidien avec un jean. On notera la présence de petites touches originales venant éveiller avec virtuosité des **lignes sobres et épurées**, à l'instar de la **brassière zippée** ou du subtil jeu de couleurs sur les cordons des **hoodies**. Gance Paris se fond naturellement dans les codes de la **mode française** par une subtile alliance de grâce et de **minimalisme** pour vous permettre de vous sentir belle et chic au sein d'un **quotidien actif**.

<https://ganceparis.com>

Haute-Savoie

Tringa, le premier bateau routier amphibie sur le lac d'Annecy

Conçu par la société Tringa Boat basée à Lannion (Côtes d'Armor) et entièrement fabriqué en France, le Tringa 650 est le premier bateau routier amphibie homologué pour se déplacer par voie terrestre. Il a commercialisé en 2020 et depuis samedi 19 juin, l'un des vingt spécimens déjà vendus a fait son apparition sur le lac d'Annecy. Ce joujou de haute technologie coûte, selon les modèles, entre 135 et 165 000 euros. Démonstration avec Christophe Le Bitoux, directeur commercial de Tringa Boat.

Nouveauté : CyclOptim, des pédales à capteurs de puissance made in France !

Cette startup bordelaise propose des pédales à capteurs de puissance et fait appel au financement participatif. Êtes-vous prêts à les soutenir ?

Publié le 16/06/2021 13:48 - par [David GUILLOT](#) - 4949 vues - [1 commentaire](#)

- Originaire de Bordeaux, CyclOptim est une jeune entreprise spécialisée dans les pédales à capteurs de puissance. Après 18 mois de développement, la startup a besoin de soutien pour franchir une étape critique afin de proposer ces produits au plus grand nombre. Pour cela, la marque a choisi le financement participatif, mais commençons par parler un peu des produits !



Le marché des capteurs de puissance est en pleine ébullition actuellement et CyclOptim apporte une solution 100% française, avec des tarifs très intéressants.

Deux pédales sont au programme :

- Le modèle Massif pour le VTT cross-country, le cyclocross et le gravel, avec des cales au format SPD,
- Les pédales Macadam pour la route, avec des cales format Look Keo ou SPD-SL.

Les deux modèles sont disponibles en version Lite (une seule pédale dispose de capteurs) ou en version "complète", permettant une mesure indépendante de la puissance de chaque jambe.



Les axes à capteurs disposent de 4 jauges de contrainte permettant de garantir une précision de mesure de +/-1%. Les pédales communiquent avec un terminal compatible grâce au protocole de communication ANT+. L'autonomie annoncée est un minimum de 30h et un câble de charge USB est livré pour chaque pédale disposant de capteurs. Toute la technologie est encapsulée dans les axes de pédales, qui sont interchangeables entre les versions route et VTT. Avec deux axes et deux types de plateformes (route et VTT), vous êtes équipé pour tout type de pratique !



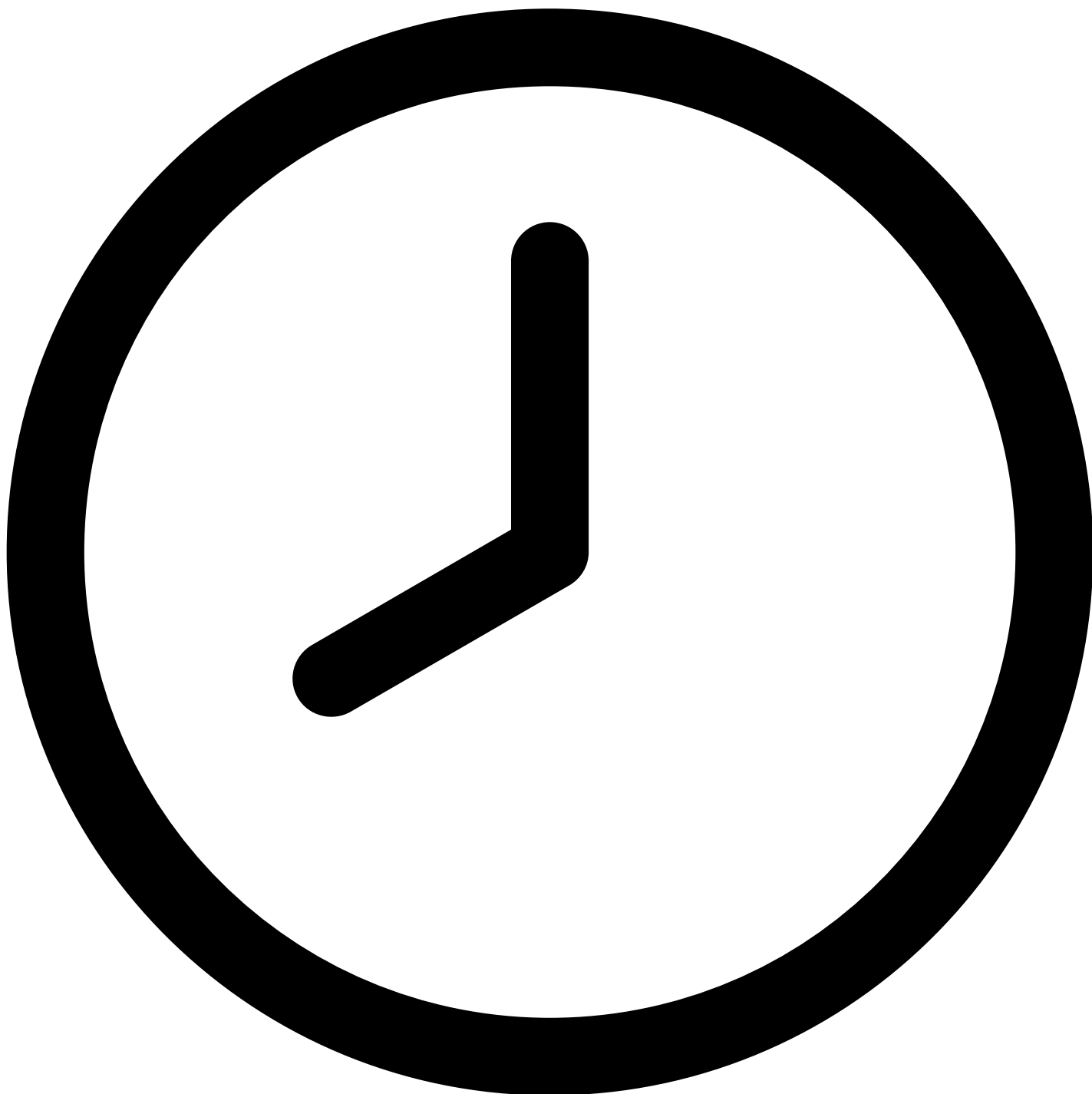
CyclOptim cherche actuellement du financement pour industrialiser ses produits. Une campagne est en cours sur une [plateforme de financement participatif](#) pour que les produits ne restent pas à l'état de prototypes. Pour remercier ceux qui soutiennent le projet, CyclOptim offre jusqu'à 20% d'économie sur les tarifs publics envisagés pour les pédales Massif ou Macadam. Ceux qui choisissent de soutenir la marque bénéficieront de leurs pédales avant le grand public, évidemment.

Les tarifs annoncés pour le public sont ci-dessous :

- Massif Lite (capteur d'un seul côté) : 490€
- Massif : 690€
- Macadam Lite (capteur d'un seul côté) : 390€
- Macadam : 590€
- Combo Massif / Macadam (2 axes connectés, 4 plateformes) : 790€

Plus d'informations sur www.cyclooptim.fr

Landes : deux entreprises du département à l'honneur à l'Élysée



Lecture 1 min
[Accueil Landes Saint-Sever](#)

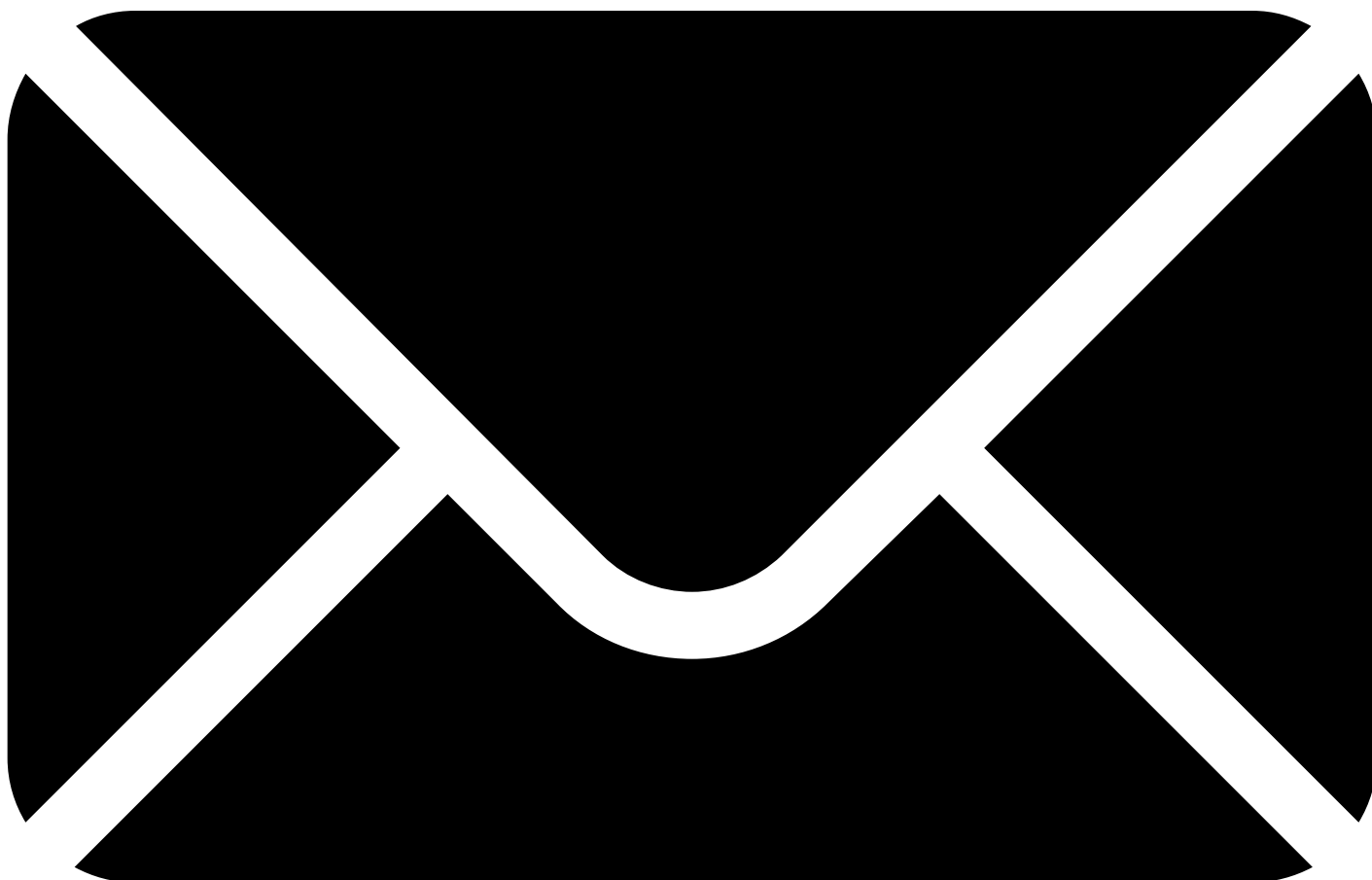


📍 L'usine Castex, fabricant de couette en plumes de canard à Dax. © Crédit photo : Philippe Salvat

Par SudOuest.fr

Publié le 15/06/2021 à 19h02

[S'abonner](#)



Pyrenex (Saint-Sever) et Castex (Dax) vont participer à la Grande exposition du fabriqué en France, les 3 et 4 juillet prochains

La Grande exposition du fabriqué en France est de retour à Paris, le samedi 3 et le dimanche 4 juillet. Pendant deux jours, entreprises, artisans, producteurs et industriels pleinement engagés dans la fabrication française seront mis à l'honneur au Palais de l'Élysée.

Un vélo électrique haut-savoyard, des cornichons de l'Yonne, un mini lave-vaisselle vendéen, un cinéma mobile conçu dans le Loiret, mais aussi, pour les Landes, la doudoune Tamara de [Pyrenex](#), de Saint-Sever, et l'édredon duvet Collection 150 ans par la Manufacture [Castex](#) de Dax seront mis en avant lors de l'événement.

Économie

Le vélo de piste T20 de Look Cycle International représentera la Nièvre à l'Élysée

Publié le 21/06/2021 à 18h00



Le T20 est un concentré de technologie. © Christophe MASSON

Initiée par le président de la République en janvier 2020, la grande exposition Fabriquée en France valorise les entreprises, artisans, producteurs et industriels qui s'y engagent. Pour cette nouvelle édition, la Nièvre sera représentée par l'entreprise neversoise Look Cycle International.

À la grande exposition Fabriquée en France, la Bourgogne-Franche Comté sera représentée par neuf entreprises, dont une de la Nièvre, Look Cycle International, implantée à Nevers depuis 1951.

Spécialiste du vélo pour champions et le grand public, elle est reconnue mondialement pour ses innovations et sa maîtrise du carbone. Elle détient 550 brevets et consacre 5 % de son budget à la recherche et au développement. Depuis les Jeux olympiques d'Atlanta 1996, elle détient 14 titres olympiques et 43 médailles.

Le T20, qui sera aux prochains Jeux olympiques, concentre tout notre savoir-faire.

À l'Élysée, c'est un modèle exceptionnel qui sera présenté : le vélo de piste T20, notamment utilisé par les Français pour les compétitions internationales. Conçu et fabriqué à Nevers, il ne pèse que 6,8 kg, soit la limite autorisée par l'Union cycliste internationale. Il a demandé quatre ans de recherche et de développement.

[La start-up Gutenberg & Co, implantée à Nevers, représentait la Nièvre à l'Élysée en 2020](https://www.lejdc.fr/nevers-58000/actualites/le-velo-de-piste-t20-de-look-cycle-international-representera-la-nievre-a-l-elysee_13969977/)

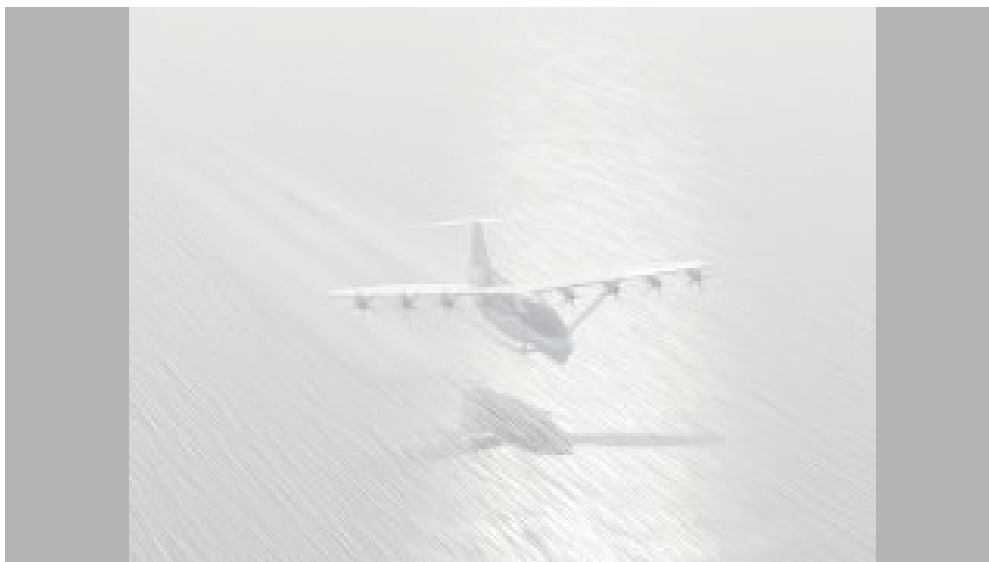
« C'est une fierté pour les salariés et les athlètes », souligne Federico Musi, P-DG de l'entreprise. « Quant au T20, qui sera aux prochains Jeux olympiques, il concentre tout notre savoir-faire. »

Auto / Moto

Lili : ce bateau "volant" file à 100km/h et consomme trois fois moins de carburant

Une invention française qui équipe déjà la principauté de Monaco... Il s'appelle Lili et c'est un bateau qui vole au-dessus de l'eau, réduisant de moitié sa consommation de carburant et la pollution que cela engendre !

Nathalie Kleczinski 27 juin 2021 Dernière mise à jour: 26 juin 2021 0 2 minutes de lecture



En matière d'innovation, il existe un domaine dont on parle assez peu mais qui se développe à vitesse grand V ! C'est un peu le cas de LILI, un bateau aérodynamique fabriqué en France qui défie toutes les lois de la physique ! Propulsé à 100km/h, Lili promet à ses clients, de leur faire **faire des économies de carburant** exceptionnelles !

10 mètres de long et 3.5 tonnes de plastique et de fibre de verre, LILI vole littéralement au-dessus de l'eau ! Grâce à sa très **faible portance sur l'eau**, le bateau limite sont tirant d'eau et file comme l'éclair !

Une technologie de pointe !

Mis au point par **une start-up nantaise**, A2V (Advanced Aérodynamique Vessels), son directeur général **Lionel Huetz** explique dans une interview accordée à LCI. *“On a vraiment une forme d'aile d'avion qui permet non pas de lutter contre l'air, mais de l'utiliser pour alléger le bateau”*. Ainsi, **l'écoulement de l'air qui passe de part et d'autre de l'aile crée une portance qui empêche tout retournement de l'engin.**

Grâce à son aérodynamisme, le bateau « Lili » est également plus léger et donc évidemment plus rapide. Plus il va gagner en vitesse, moins il s'enfoncera dans l'eau et donc moins il consommera de carburant. Selon son concepteur, il consommerait environ 50% de carburant de moins que des engins similaires.

À LIRE AUSSI : [Un élu écolo refuse la subvention du Yacht Club évoquant « des sports polluants » alors qu'il s'agit d'un club de voile...](#)

Mais cela a un prix !

Le constructeur promet une consommation de carburant deux à trois fois inférieure que les bateaux actuels. Mais comparé à un hélicoptère, c'est 10 fois moins de carburant pour la même distance. Bien entendu, il s'agit des hélicoptères qui oeuvrent sur les plateformes pétrolières offshore... Pour utiliser un bateau

quel qu'il soit, il faut de l'eau ! **1.2 million d'euro, c'est le prix qu'il faudra déboursier pour profiter de cette étonnante innovation.**

Quelques clients conquis !

Lili a déjà rejoint quelques grandes entreprises comme un groupe d'hôtels de luxe du lac Léman ou une entreprise offshore du Golfe de Guinée. La principauté de Monaco vient également d'acquérir le « Lili » pour relier le port Hercule à la Marina de Cala del Forte à Vintimille... 15 minutes de trajet contre 30 par la route !

Les privilégiés qui utiliseront cet engin presque supersonique pourront compter sur le confort des sièges en cuir à l'intérieur ! **Il faut cependant compter 100€ pour effectuer le trajet de 15 minutes !** N'est pas monégasque qui veut !



Un bateau bus innovant et très luxueux. Crédit photo : A2V – Advanced Aerodynamic Vessels

Outre **le luxe**, la principauté de Monaco souhaitait également un produit écologique ! Ce type de transport est souvent décrié pour la pollution des mers. Avec Lili, le problème ne se pose presque plus ! En divisant par deux la consommation de carburant par rapport à un bateau traditionnel, la pollution est également diminuée.

À LIRE AUSSI : [Un jeune couple de passionnés va lever les voiles pour un transatlantique destiné à sensibiliser à la pollution au plastique](#)

A2V (Advanced Aérodynamique Vessels) imaginent déjà un futur modèle fonctionnant à l'électrique ou à l'hydrogène... Encore plus économique et aussi plus écologique ! A suivre donc !

Bateau

taxi

Look Cycle va relocaliser sa production de pédales à Nevers

30 MAI 2021 15 h 00 min 2 0



L'entreprise Look Cycle, spécialisée dans la fabrication de pièces de vélo en carbone, va relocaliser une grosse partie de sa production de pédales à Nevers. Un moyen pour l'entreprise de préserver un savoir-faire Français et par la même occasion de bénéficier du plan de relance mis en place par le gouvernement.

Look Cycle se recycle. L'entreprise basée à Nevers (Nièvre) va relocaliser la partie asiatique de sa production de pédales. Un choix important pour l'entreprise qui tente de séduire la clientèle française en promettant une qualité supérieure à la moyenne. La production de ces pédales devrait désormais être 100 % française, ce qui ravit le directeur du groupe Look Cycle, Frederico Musi. « Look n'est pas seulement une marque qui développe, mais une marque qui fabrique. » À l'origine, le site historique de Nevers permettait de produire 80 % des pédales de la marque. Désormais, ce chiffre va s'élever à 100 %. Un effort onéreux puisque, selon l'entreprise, l'opération de relocalisation coûtera tout de même plusieurs millions d'euros. En effet, la main-d'œuvre chinoise était moins chère pour ce fabricant de vélos haut de gamme. Mais produire des pédales en France est une vraie stratégie commerciale. Ce choix va permettre à la marque de promettre une meilleure qualité à ses clients et d'investir dans le « made in France ». De plus, le groupe devrait être bénéficiaire du

plan de relance mis en place par le gouvernement français afin de lutter contre la crise économique liée à la pandémie. Look Cycle savait que 9,5 millions d'euros avaient déjà été accordés dans le département de la Nièvre pour soutenir 19 projets. De ce fait, l'entreprise a décidé de tenter de bénéficier de ces aides. Une réussite puisque le projet Look Cycle devrait être soutenu à hauteur de 4 millions d'euros de subvention d'État, pour un investissement global de plus de 16 millions d'euros. Soit, un quart du coût de cette relocalisation pourrait être financé par l'État.

ABONNEZ-VOUS À SPORTMAG

et devenez membre

de **SPORTMAG Club**

Bénéficiez d'1 an
d'abonnement au
service **SPORTMAG**
et ses archives en
version digitale
+ ses nombreux
avantages

pour **22,80€/an**

A retrouver sur

www.sportmag.fr

rubrique **SPORTMAG Club**

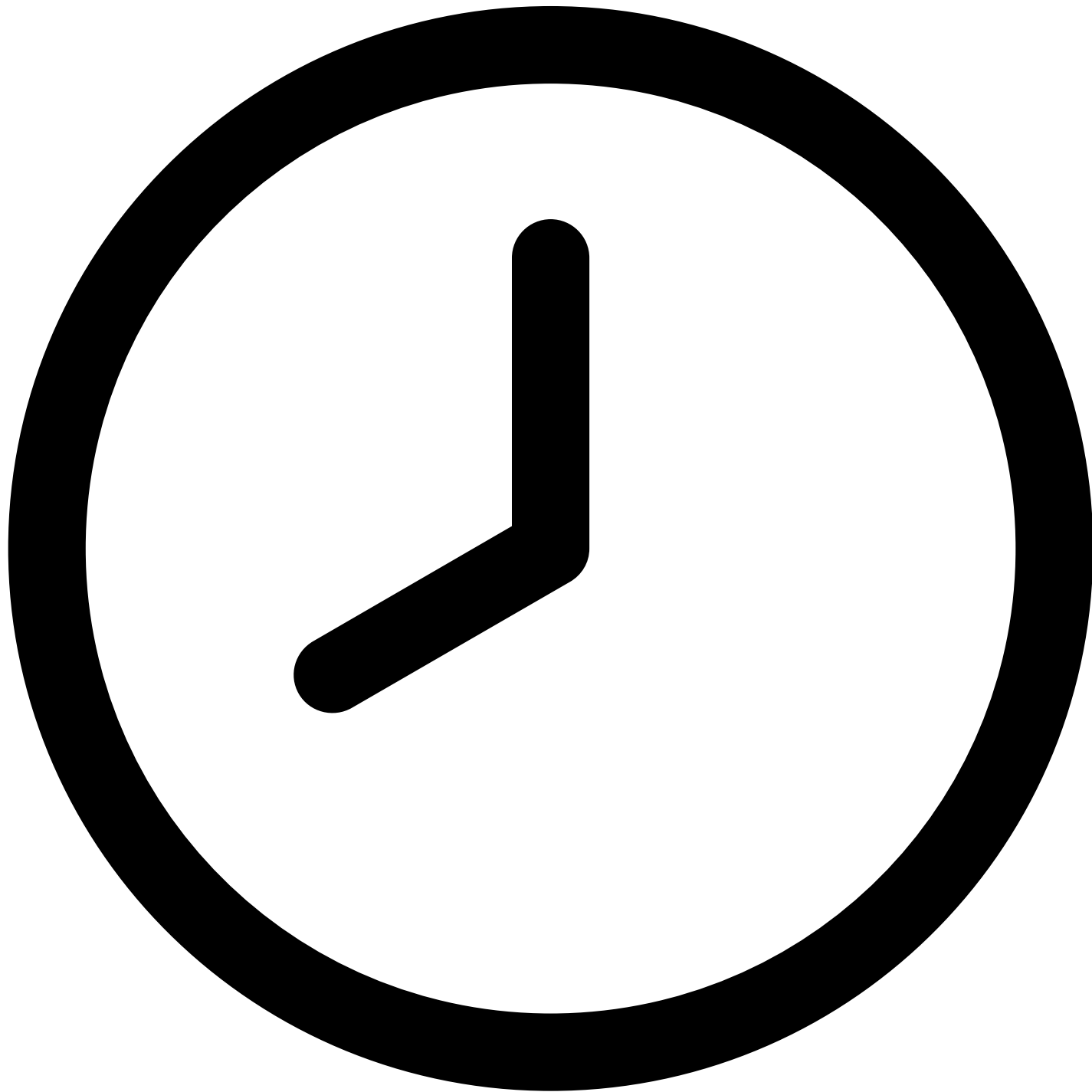


compétitivité, que ce soit en termes de ventes ou d'accès aux composants, est bien plus importante en Asie. Nous sommes obligés de travailler avec des prestataires asiatiques. Mais chez Look Cycle, on cherche à conserver le savoir-faire français à 100%. Alors je ne peux que féliciter l'administration publique pour ses efforts », a déclaré Frederico Musi. Et outre le fait que la marque Look Cycle a décidé de produire Français, ce choix va créer de nouveaux postes à pourvoir au sein de l'usine de Nevers. La direction aimerait accueillir une dizaine de salariés supplémentaires pour travailler à leurs côtés.

Mattéo Rolet

Crédit photos : Icon Sport et

Lot-et-Garonne : Rotomod sélectionné à l'Élysée pour y exposer son dernier kayak



Lecture 1 min

[Accueil](#) [Lot-Et-Garonne](#) [Bon-Encontre](#)

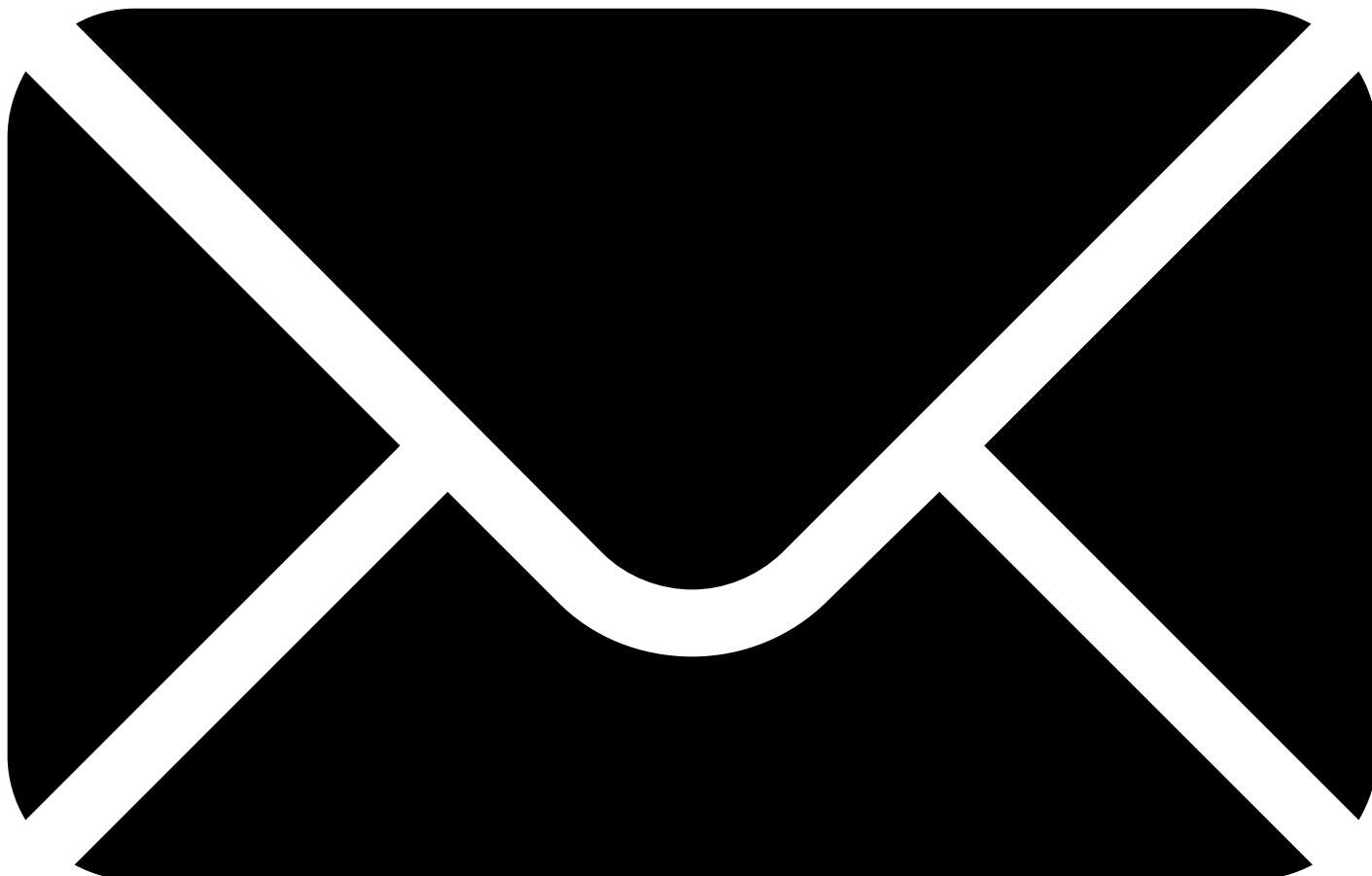


Rotomod a développé un nouveau kayak de pêche, qui sera présenté au salon du Fabriqué en France.

Publié le 01/06/2021 à 17h46

Mis à jour le 03/06/2021 à 10h07

[S'abonner](#)



L'entreprise bon-encontre expose son kayak destiné aux pêcheurs

L'entreprise Rotomod a été sélectionnée pour représenter le Lot-et-Garonne au salon du Fabriqué en France à l'Élysée, parmi plus de 2 300 candidatures nationales étudiées par le comité de sélection, annonce l'entreprise, basée à Bon-Encontre. Elle y exposera son nouveau kayak de pêche, le Hiro, les 3 et 4 juillet prochains.

Dévoilé en mars 2020, le kayak Hiro, propulsé à la pagaie ou par un pédalier et hélice, est proposé tant en France qu'à l'international.

Sur le meme sujet

 [Lot-et-Garonne. Pêche : Rotomod développe un nouveau kayak "à la force des mollets"](#)

Lot-et-Garonne. Pêche : Rotomod développe un nouveau kayak "à la force des mollets"

Plus mobile que les lourds float tubes, l'embarcation développée par Rotomod devrait ferrer les amateurs

Vincent Mas, président de l'entreprise sise à Bon-Encontre, se félicite de cette sélection et voit là « une reconnaissance du savoir-faire de la société qui fêtera ses 50 ans en 2023. Notre expertise dans le secteur de la plasturgie, du rotomoulage et dans le secteur du nautisme est ici reconnue. J'associe les 65 collaborateurs de l'entreprise, situés en Lot-et-Garonne et en Ardèche, à cette reconnaissance et je les en félicite », déclare-t-il.

Rotomod conçoit et produit près de 18 000 canoës et kayaks chaque année. Ces embarcations sont fabriquées en polyéthylène par la technique du rotomoulage. Elle intègre dans sa fabrication depuis 2020 du polyéthylène régénéré issu de sa propre production.

Maillots de bain menstruels pour ado : lequel choisir ?

par **Elise Poiret**

Ces dernières années, certaines marques se sont lancées dans la fabrication de maillots de bain menstruels. Idéal pour se baigner même en cas de règles, ils rencontrent un vrai succès auprès des femmes. Voici notre sélection pour les adolescentes.



Avoir ses règles lorsque l'on est à la piscine ou à la mer peut gêner. Beaucoup de jeunes filles s'empêchent d'ailleurs de se baigner au moment de leurs menstruations. Notamment si elles hésitent encore à mettre un tampon ou une cup menstruelle.

Heureusement, certaines marques se sont lancées dans la fabrication de maillots de bain menstruels. C'est-à-dire, des maillots qui remplacent les protections hygiéniques traditionnelles (sur le même principe que les culottes menstruelles)... pour patauger en toute tranquillité, sans craindre de fuites. Bonne nouvelle ! Ces maillots ne sont pas uniquement disponibles pour les femmes adultes. Il existe en effet des modèles pour les adolescentes. Découvrez notre sélection de maillots de baignement menstruels pour adolescentes, à l'approche des vacances d'été.

Un maillot de bain menstruel : comment ça marche ?

Comme indiqué ci-dessus, le maillot de bain mensuel fonctionne sur le même principe que la culotte menstruelle. Il est composé d'un cœur absorbant (avec plusieurs couches) et d'une membrane imperméable afin que le flux sanguin puisse se résorber. Ces couches absorbantes sont très fines et discrètes : on n'y voit que du feu ! Qui plus est, les matières ont été pensées de sorte qu'il n'y ait pas de fuite ni d'odeur. Ils sont également très confortables.

À noter qu'en cas de flux légers, il n'y a aucun risque de tâche. En revanche, en cas de flux abondants, il faut penser à changer le maillot de bain menstruel toutes les 2 à 3 heures. Il peut aussi être complété d'une cup menstruelle - qui devra aussi être nettoyée toutes les 4 heures. Pourquoi une cup et pas un tampon ? Car à la différence du tampon, qui absorbe l'eau et engendre une sensation

d'inconfort, elle ne laisse pas passer l'eau. Il est néanmoins nécessaire de s'habituer un peu à porter une cup avant de se baigner.

Les maillots de bain menstruels une pièce

Le maillot de bain une pièce noir de « Dans ma culotte » : il est idéal pour les flux légers, en début ou en fin de cycle, ou en accompagnement d'une protection interne. Grâce à sa membrane intérieure absorbante, imperméable et respirante, le risque de "petite fuite" est écarté. Il respecte le label OEKO-TEX. Taille : à partir du 36 et jusqu'au 52. Prix : 69,00 euros.

Ce qu'on préfère : son design noir épuré avec un petit nœud adorable. En plus d'être un maillot de bain de règles, il est stylé !



Le maillot de bain menstruel enfant recyclé Palaos de « Petites culottées » : ce modèle est tout à fait adapté aux adolescentes et aux préadolescentes. Il est

entièrement doublé, avec dos nu apparenté d'une coupe épurée et de jolies bretelles fines dotées de petits volants. Il est idéal pour les flux légers et moyens. Il respecte le label OEKO-TEX ainsi que le label ECONYL (fibre 100% recyclée) et Made in France. Taille : 12-14 ans. Prix : 95 euros.

Le plus ? Il est fabriqué en France - en Normandie pour être précis. On consomme donc local et on aide les marques françaises à se développer.



Le maillot de bain Red Swimwear Raceback One Piece de « Modibodi » : ce maillot de bain est également idéal pour les préadolescentes et les adolescentes. Il est adapté aux flux légers et moyens. Il est disponible en bleu marine ou en noir. Attention, il s'agit d'une marque australienne (des frais de livraison sont à prévoir). Taille : du 8 ans au 16 ans. Prix : 44,75 dollars.

L'avantage : il fait partie de la gamme RED Natation, spécialement conçue pour les plus jeunes. Sa forme et son design ont également été pensés pour les adolescentes qui participent à des compétitions sportives de natation.



Les maillots de bain menstruels deux pièces :

Le bas de maillot de bain menstruel de « Fempo » : La culotte maillot de bain menstruel est un peu échancrée pour une superbe silhouette. Elle est très confortable, avec une doublure 100% coton, qui est en contact avec la peau et les muqueuses. Il n'y a aucune sensation d'humidité. Elle est adaptée aux flux légers, c'est-à-dire qu'elle peut se porter en début ou en fin de règles ou en complément d'une protection hygiénique interne pour les flux abondants. Elle respecte label Tissus OEKO-TEX® | STANDARD 100, elle ne contient aucune substance nocive pour la peau ou pour la santé. Taille : à partir du 34 et jusqu'au 52. Prix : 49 euros.

Le plus ? Elle peut se matcher avec le haut vendu par la même marque, ou avec un haut complètement différent pour un tout autre style.



Le bas de maillot de bain antifuite pour règles de « Swim'Plim » : La partie en contact avec les muqueuses sensibles, à l'entrejambe, est 100% en coton bio certifié GOTS et sans toxiques. Sa membrane imperméable & respirante est certifiée OEKO-TEX® | STANDARD 100. Il est adapté aux flux légers. C'est un maillot de bain made in France, confectionné en Poitou-Charentes. Vous pouvez aussi acheter le haut qui va avec la culotte menstruelle. La marque propose aussi des modèles une pièce. Prix : 42 euros.

L'avantage : ce bas de maillot de bain est adapté à toutes les morphologies puisqu'il taille du 32 au 52. Que demander de plus ?



Le bas de maillot de bain Double Tie Period Swim de « Ruby Love » : cette marque américaine propose des bas de maillots de bain sous plusieurs formes : avec des petits nœuds, version hipster ou culottes classiques. Par ailleurs, les modèles sont disponibles en plusieurs coloris. Il est adapté aux flux légers et moyens et peut être porté en plus d'une protection hygiénique interne. Les tailles juniors vont du XS au XL. Prix : 49,99 dollars.

Ce qu'on préfère : les modèles sont variés, colorés ou unis, ce qui laisse un large choix aux adolescentes (et surtout aux fashionistas). Avoir ses règles n'empêche pas d'être à la mode.



L'ensemble maillot de bain 2 pièces Miami de chez « Loop » : cet ensemble imaginé par une marque française est idéal pour être stylée sur la plage, avec une brassière et une culotte taille haute pailletée. Il est adapté pour les flux légers à modérés et a une capacité d'absorption de 1 à 2 tampons. De quoi nager sans craindre une fuite et faire bronzette sans se préoccuper d'une protection hygiénique. Sa texture douce le rend confortable. Les tailles vont du XS au 3XL pour correspondre à toutes les morphologies. Prix : 49,90 euros l'ensemble.

Le plus ? Pour tout achat d'un maillot de bain, une jolie pochette vous sera offerte pour pouvoir ranger votre maillot de bain au retour de la plage.



Vous n'avez plus qu'à faire votre choix pour passer un été en toute tranquillité !

Maillot de bain menstruel : il y a-t-il une technique de lavage particulière ?

Le maillot de bain menstruel se lave en machine à 30° (ou moins). Il n'est pas recommandé d'utiliser des adoucissants ou même le sèche-linge, par risque de détériorer la qualité du produit. Utilisez de la lessive classique et laissez-le sécher à l'air libre.

En rentrant de la plage ou de la piscine, rincez-le à l'eau puis laissez le sécher avant de le laver. Évitez de le mettre pendant plus de 24h.

Reverso | Nouveauté

REVERSO AIR : LE VOILIER MADE IN FRANCE QUI SE GLISSE DANS LE COFFRE

L'entreprise Reverso nous dévoile sa petite embarcation ultra-pratique, et ultra-compacte : le Reverso Air. Voici le dériveur pliable en 3 minutes qui tient dans le coffre de votre voiture.

Men's UP TV Live

Se décontracter en glissant entre les vagues ? C'est ce que nous propose aujourd'hui l'entreprise Reverso avec son dériveur compact et pratique, parfait pour partir en toute décontraction et sur un coup de tête ! 100% Made in France, le Reverso Air associe simplicité et légèreté.

LIRE AUSSI : LE BATEAU ÉLECTRIQUE VOLANT CANDELA C-7

Reversi Air : 3 minutes, 57 kilos



Des sections de 8 à 17 kilos
Credit Photo - Reverso

Certains aventuriers veulent aller toujours plus loin, toujours plus vite. C'est le cas d'Antoine Simon, concepteur de Reverso, qui solutionne les contraintes économiques et pratiques autour de cette belle pratique qu'est la voile. En 2021, l'instructeur de voile et pilote d'avion nous dévoile (sans jeu de mots !) la toute dernière version de Reverso Air : une embarcation pliable qui se monte et se démonte en à peine 3 minutes, dont la compacité et le poids contenu de seulement 57 kilos permettent de l'embarquer (toujours sans jeu de mots !) dans le coffre de votre voiture. Plus besoin de trouver une place au port, ni de transport en remorque. Conçu en Occitanie et fabriqué en partie en Bretagne, le Reverso Air accueille désormais un mât en carbone ainsi qu'une voile en Black Membrane. Vendu à partir de 9 600€, le Reverso Air se monte en 3 minutes sans outils, et mesure 3,40 m de long pour 1,45 m de large. Une fois assemblées, ses sections de 8 à 17 kilos peuvent accueillir jusqu'à 160 kilos. C'est beau, c'est pratique, c'est intelligent, et c'est français !

Saumur. La Sellerie Butet vit le Covid à bride abattue

Privés de concours hippiques, les cavaliers se sont consolés en pratiquant l'équitation loisir. Par ricochet, à Saumur, la sellerie haut de gamme Butet connaît depuis un an une période faste.



Nominatives, les selles, à la sortie de l'atelier, une fois huilées, vont être livrées à leurs propriétaires. Le succès du made in France | FRANCK DUBRAY / OUEST FRANCE
Ouest-France Eric de GRANDMAISON.


Publié le 07/06/2021 à 06h57

À deux pas du Cadre Noir et de l'École nationale d'équitation, la Sellerie Butet tourne à plein régime. Les cuirs Gold, Cachou et Noirs, venus pour certains des vaches de Bellac (Limousin) défilent méticuleusement sous les mains habiles. Les peaux sont inspectées, taillées, collées et cousues dans une culture du beau et du parfait. Les mains façonnent et caressent les arrondis de véritables objets d'art sportifs : il faut près de 70 pièces pour fabriquer une selle, du cuir au feutre, à la mousse au fer et au bois de hêtre de l'arçon.

4 000 € pièce

Au cœur de la capitale française du cheval,...

Partager cet article **fermer**

 Nominatives, les selles, à la sortie de l'atelier, une fois huilées, vont être livrées à leurs propriétaires. Le succès du made in France
Saumur. La Sellerie Butet vit le Covid à bride abattue [Ouest-France.fr](https://www.ouest-france.fr)

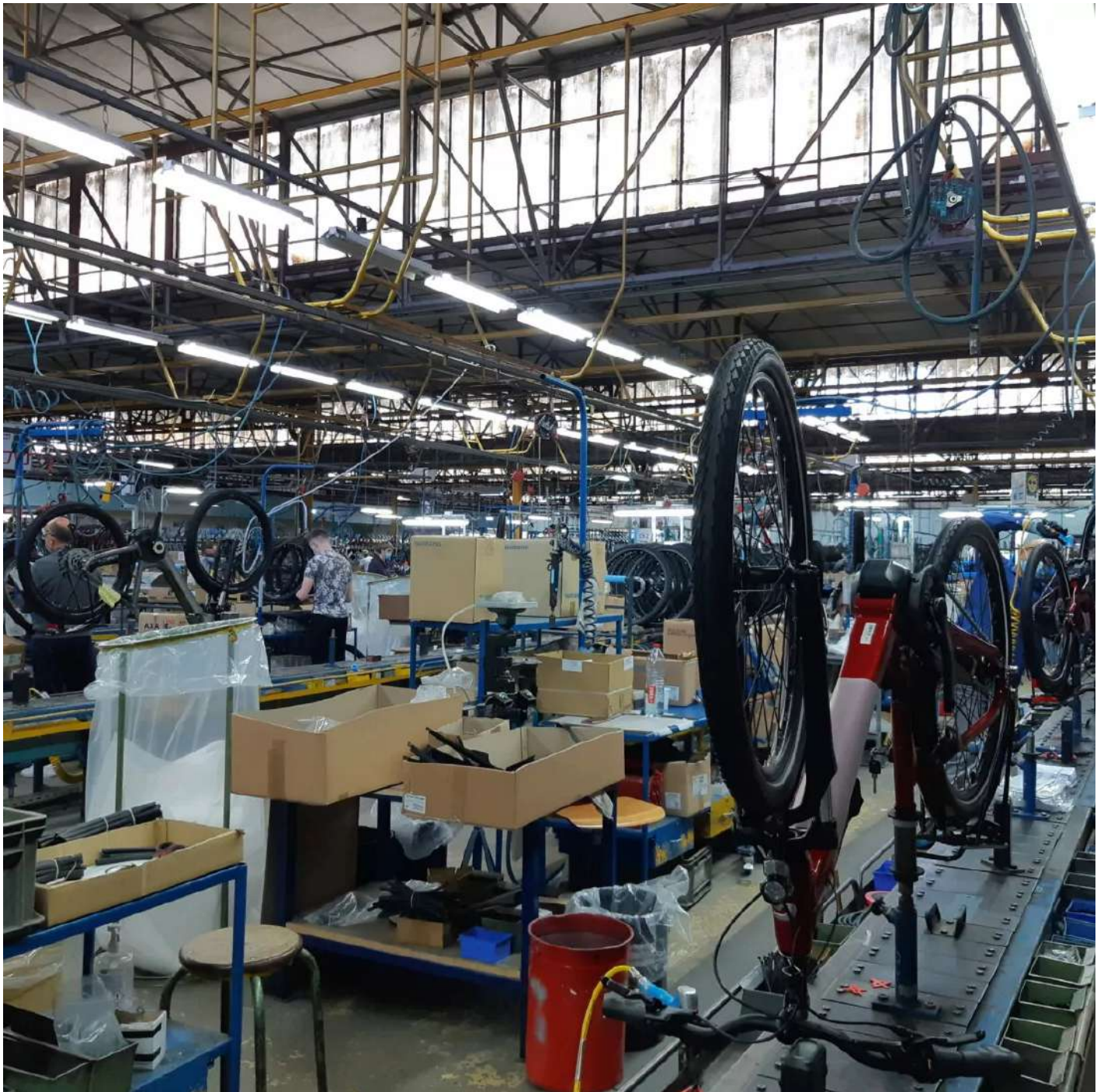
Un vélo fabriqué en France, c'est possible !

ECONOMIE ELECTRICITÉ ENERGIE DANS LES TRANSPORTS FRANCE MOBILITÉ RSE

02 Juin 2021 5 minutes

1

21



Chaîne d'assemblage de vélo à assistance électrique, usine Cycleurope à Romilly-sur-Seine France © Julien Leprovost/Fondation GoodPlanet

Alors que la pandémie s'est traduite par un essor du vélo en France tout en mettant en lumière, par ailleurs, la dépendance des pays occidentaux (dont le nôtre) au reste du monde pour leur approvisionnement, elle a suscité l'envie de relocaliser une partie de l'industrie. La filière vélo française n'échappe pas à ce phénomène et fait face à un double enjeu : la relocalisation et le succès du secteur. La croissance de la demande est portée par le vélo à assistance électrique (VAE). Elle a bénéficié à l'usine Cycleurope de Romilly-sur-Seine. Nous l'avons visitée à l'occasion d'une journée portes ouvertes organisée par le [Club des villes et territoires cyclables](#).

C'est l'histoire d'une entreprise revenue de loin. Depuis 1972, le site de Romilly-sur-Seine fabrique les vélos de la marque Peugeot, quand en 1999, le constructeur automobile annonce décider de cesser cette activité. « *On est passé par des frayeurs quant à l'avenir du site* », se remémore un élu local.

L'usine traverse alors une période difficile. Elle est soutenue par des investisseurs étrangers et aidée par le département qui rachète les murs pour lui louer. En plus de poursuivre la production de cycles traditionnels, elle négocie le virage du Vélo à Assistance Électrique dans lequel elle se spécialise. Elle modernise sa chaîne de montage. Près de 300 000 vélos sortent de cette usine chaque année, 100 000 d'entre eux sont à assistance électrique, ce qui en fait le second site de production de vélos du pays et le troisième d'Europe. C'est donc à 120 kilomètres à l'est de Paris que sont fabriqués les vélos Peugeot (qui n'a finalement pas abandonné son activité cycle) ou Gitane, ainsi que les vélos de La Poste ou les Véligo.



Les cadres de vélo peints dans l'usine Cycleurope ©

Julien Leprovost/Fondation GoodPlanet

« *Le vélo à assistance électrique est intéressant car c'est lui qui tire la croissance en termes de nombre de vélos fabriqués* », explique Jérôme Valentin, président de Cycleurope. « *Le VAE est en croissance de près de 25 %, le vélo traditionnel décroît de 3 à 5 %* ». Selon lui, « *le marché ne sera pas à 100 % électrique. Il ne faut pas miser sur l'un ou sur l'autre, il faut miser sur les deux* », ce qui laisse de la place pour l'innovation tant dans le VAE que le cycle classique. En 2020, presque 1 vélo sur 5 vendu était un VAE. Ces derniers représentent 514 600 ventes, sur les 2,7 millions de l'ensemble du marché du vélo.

Dans l'usine Cycleurope

Dans un atelier de 8000 mètres carrés, auquel il faut ajouter un laboratoire pour tester la qualité des vélos, des entrepôts pour les pièces et les vélos assemblés prêts à être commercialisés, 200 personnes travaillent en équipe de jour afin de produire un millier de cycle par jour. Laurent Schluck, directeur des opérations, qui nous fait visiter les ateliers explique : « *il faut 3 heures pour fabriquer un VAE, soit une heure de plus qu'un vélo traditionnel. La motorisation et le câblage prennent du temps* ». Les cadres sont d'abord peints et vernis. Dans le même temps, les moteurs sont installés dans le moyeu des roues. Puis, les roues sont assemblées grâce à des machines qui tendent les rayons. Enfin, les moteurs et les roues sont installés sur les cadres qui avancent sur une chaîne dont la dernière étape est le paramétrage des logiciels. Et en dernier, les vélos sont encartonnés grâce à une machine afin de partir chez le client.



Une opératrice assemble un VAE à Cycleurope ©
Julien Leprovost/Fondation GoodPlanet

L'usine a innové avec la machine pour mettre en carton les vélos. Cette machine, qui fait la fierté de l'usine, permet aux ouvriers d'éviter d'avoir à porter les 25 kg du vélo. Le site essaye aussi une nouvelle organisation de la chaîne. Finie la chaîne de montage rectiligne, bienvenue à la chaîne ovale. Cette dernière mise en service à titre expérimental depuis peu permet aux opérateurs de se voir les uns les autres et de s'assister en cas de besoin. « *La chaîne ovale a permis de gagner 30 % de productivité. Les personnes qui travaillent dessus ne veulent plus revenir à l'ancien système* », affirme Laurent Schluck.

Un projet industriel qui pose la question de la relocalisation

L'usine, qui produisait naguère 900 000 vélos par an, en produit actuellement 300 000 et pourrait augmenter ses capacités de production. Mais, l'entreprise dépend de l'extérieur pour ses approvisionnements. « *Nous subissons la disponibilité des pièces* », déplore Jérôme Valentin. Il s'agit d'un élément central pour permettre la réindustrialisation de la filière cycle en Europe. Il note en effet qu'une grande partie des éléments qui composent un vélo, comme les cadres, les freins ou encore les transmissions sont produites hors d'Europe. « *Dans les années 1970, tous ces composants étaient fabriqués en France et leur production a été délocalisée* », rajoute-il. Il estime que cette production pourrait revenir en Europe à condition

d'y réimplanter la fabrication industrielle des cadres (dont la grande majorité provient d'Asie actuellement), ce qui conduirait, comme dans l'automobile, au retour d'équipementiers et d'accessoiristes.



Le nouveau modèle de triporteur capable de transporter 1 mètre cube à plat et d'effectuer une marche arrière © Julien Leprovost/Fondation GoodPlanet

Les vélos de demain sont déjà là

60 % des vélos qui sortent des chaînes de Cycleurope sont acquis par des particuliers, les 40 % restant sont destinés aux professionnels : loueurs, entreprises ou encore collectivités. L'entreprise développe donc des gammes destinées aux livraisons, comme un étonnant triporteur capable de transporter à plat 1 mètre cube de charge utile et de faire une marche arrière. Il sera mis en vente cette année et présenté à la Grande Exposition du Fabriqué en France début juillet 2021. L'entreprise travaille aussi sur l'hybridation des vélos afin qu'ils roulent en partie à l'hydrogène grâce aux piles à combustibles.

La filière vélo emploie 80 000 personnes en France où faire de la petite reine un mode de déplacement comme un autre reste encore un défi. En effet, seul 3 % des déplacements du quotidien se font à vélo alors que, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports et l'usage de la voiture individuelle sur de petits trajets, le vélo représente une alternative robuste déjà prouvée dans les villes du Nord de l'Europe. Or, le plan vélo ambitionne de faire passer la part modale du vélo à 12 % des déplacements en 2030. Le secteur du vélo en France se montre dynamique et semble promis à de beaux jours.

Julien Leprovost

Une start-up marseillaise se lance dans la production de ballons de foot éco-responsables

Par [Maroïne Jit](#) 7 juin 2021



© Jean Baptiste De Tourris

La start-up marseillaise Ballons & Co souhaite faire de l'insertion sociale en produisant des ballons de foot aux normes Fifa grâce au recyclage de ballons usagés. Une première production devrait être prête pour la fin de l'année.

« Aujourd'hui, les ballons de foot, ce n'est que du plastique non réparable, non recyclable et produit pour la majorité en Chine, en Inde ou au Pakistan. Plus aucun ballon n'est produit en Europe », remarque Jean-Baptiste de Tourris, le co-fondateur de Ballons & Co. C'est en partant de ce constat que les deux fondateurs de Ballons & Co, Agathe Delouvrier et Jean-Baptiste De Tourris ont eu envie de créer des ballons de foot made in France, fabriqués à partir de matériaux plus responsables, tout en y intégrant une dimension sociale par le biais de l'insertion. « Les performances seront similaires aux ballons fabriqués en plastique », assurent les jeunes patrons.

« Si on devait choisir une motivation première sur le projet, c'est de travailler sur l'insertion, de trouver des organisations qui permettent à des gens de trouver du travail. Je trouve que c'est injuste que des personnes n'aient pas de travail », précise le gérant. L'entreprise espère recruter des personnes au RSA en chômage longue durée et des jeunes avec ou sans qualification.

95 % de matières recyclées

Si, dans un premier temps, la start-up a une portée sociale, elle se veut également innovante à travers son volet protection de l'environnement. La majorité des ballons traditionnels sont composés à 100% de matières pétrosourcées et ne sont jamais recyclés ou réparés. « Les nôtres seront à 95 % issus de matières recyclées », précise Jean-Baptiste.

Ballons & Co récupère d'abord les vessies des ballons jetés, c'est-à-dire les chambres à air permettant de gonfler ceux-ci. « Quand un ballon est crevé, on ne sait pas le réparer donc on le met à la poubelle. Nous, on va savoir ouvrir le ballon, savoir récupérer la vessie puis la réparer et ensuite la réutiliser dans un nouveau ballon en cuir ».



© Jean-Baptiste De Tourris

Le cuir pour la confection de leurs produits provient de sièges d'avion ou de voiture récupérés par une ONG basée en Afrique (Kenya, Zambie et Ghana). Cet organisme recycle ensuite cette matière en octogones qui n'a plus qu'à être cousue autour de la vessie chez Inter-Made, un atelier d'insertion à la friche de la Belle-de-Mai (3e). « *On revient 50 ans en arrière avec des ballons en cuir mais ils seront plus respectueux de l'environnement et respecteront les normes Fifa, même si le ressenti sera très légèrement différent* », assure le gérant.

Les premiers ballons pour Noël

« *Ce mois-ci, on met en place une cagnotte participative en ligne et on lancera une première mini-série de production pour faire 200 à 300 ballons pour Noël*, précise Jean-Baptiste. *On devrait avoir deux gammes de ballons réparables, une cousue à la machine et une autre 100 % cousue-main qui sera garantie à vie* », ajoute-t-il.

La plus grosse crainte des deux associés aujourd'hui reste le prix. Celui-ci peut faire « *peur* », puisque le ballon cousu par la machine coûtera entre 40 et 50 euros, et celui cousu à la main entre 90 et 100 euros. « *On vise un public sensible à l'écologie et à la production locale. Le prix peut sembler haut mais, maintenant, on a beaucoup de signaux qui nous montrent que les personnes sont de plus en plus sensibles à l'écologie et à la fabrique en France* », se rassure t-il.

En attendant, Ballons & Co espère commercialiser officiellement ses ballons pour le premier trimestre 2022.