

## Revue de Presse Made in France

Contact: info@semioconsult.com

#### **AUTOMOBILE**

Juillet 2021 - Septembre 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



### Avec Trigano, roulez jeunesse

Paris Match | Publié le 10/07/2021 à 06h57 | Mis à jour le 10/07/2021 à 16h36 Mariana Grépinet



Stéphane Gigou, le président du directoire du constructeur français Trigano, sur le site d'assemblage de Tournon, en Ardèche. Julien Faure / Paris Match

×Close

Leader européen du marché du camping-car, l'entreprise française, créée en 1935, a vu ses ventes exploser avec la crise sanitaire.

«Vous avez un vrai salon en U, comme à la maison», insiste Stéphane Gigou, le président du directoire de Trigano, en nous invitant à tester le canapé du tout dernier modèle, version Anniversary d'un classique, le 640, qui peut accueillir huit personnes pour l'apéro. Le nouveau patron, qui a succédé en septembre dernier à François Feuillet, P-DG pendant trente-neuf ans et dont la famille est toujours majoritaire au capital, poursuit la visite. Grand écran escamotable, table amovible se déployant en tulipe, bar à vin, cuisine ouverte (pourraitil en être autrement?), vaste dressing et même garage à vélo accessible par une seconde entrée à l'arrière. Gigou a le sourire. Avec ses vingt-trois marques, dont six made in France, Trigano domine le marché européen. Un camping-car sur trois vendu sur le continent et un sur deux dans l'Hexagone sortent de ses usines. «En dix ans, le marché a plus que doublé», rappelle-t-il. Son activité a profité de la crise sanitaire. En un an, les immatriculations de véhicules de loisirs en Europe ont augmenté de presque 50 %. «Il y a eu un effet Covid, sans aucun doute. Le véhicule de loisirs est une bulle sanitaire. Vous pouvez partir quand vous voulez, avec qui vous voulez.»

Le groupe compte 10 000 salariés, dont un tiers en France. En un an, il en a embauché 1000 nouveaux, dont 100 en CDI dans l'Hexagone. «Nos emplois ne sont pas délocalisables», justifie Stéphane Gigou. Devant les lignes de production de l'usine de Tournon-sur-Rhône, où sont conçus les Chausson et les Challenger, il désigne les châssis achetés à Ford et à Stellantis, le groupe issu de la fusion de PSA et de Fiat Chrysler. Si on enlève ces châssis, 50% des composants sont produits en interne. Et le site spécialisé dans les toiles de tente, métier d'origine de l'entreprise fondée en 1935 par Raymond Trigano et son fils, s'est reconverti dans les coussins et les matelas. «Pour le reste, on essaie de faire travailler des fournisseurs de proximité», souligne le patron.

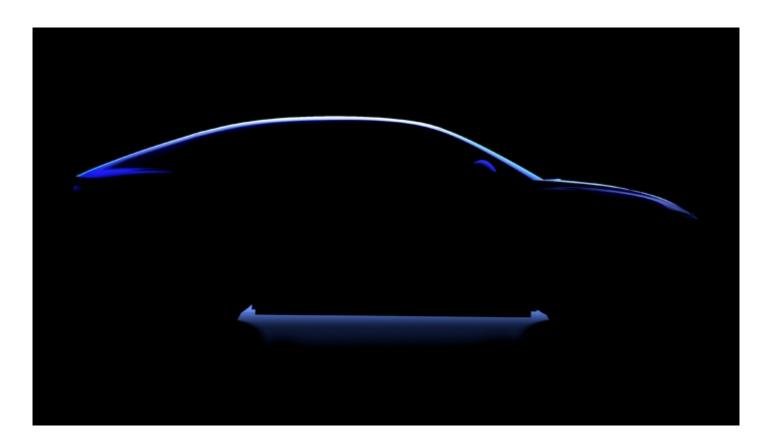
## Le budget est important : autour de 50 000 euros pour un modèle compact

Le vieillissement de la population contribue au développement du secteur. L'âge moyen du camping-cariste, qui va posséder trois véhicules au cours de sa vie, est désormais de 58 ans. «Il a rajeuni de six mois, s'amuse Gigou. Cela représente un budget important, autour de 50 000 euros pour un modèle compact. Et il faut avoir du temps pour s'en servir...» Confort de couchage et facilité de cuisiner arrivent en tête des critères de choix des passionnés, qui voyagent soixante-dix jours par an. Avant de se décider, les acheteurs viennent visiter les différents modèles au salon du Bourget, qui a lieu chaque année en septembre. Chaque pays a ses préférences : les Allemands réclament des lits jumeaux quand les Français apprécient le lit central pour le couple, avec la possibilité de sortir de chaque côté. Les contrées nordiques achètent des véhicules plus gros : «Ils ne s'inquiètent pas à l'idée de ne pas trouver de places de parking», explique Stéphane Gigou. Les familles s'y mettent aussi mais privilégient la location. Un marché de luxe existe avec la marque Notin, rachetée en 2012 par Trigano. Pendant longtemps, Stéphane Gigou aussi a eu un camping-car. «Mais avec mes trois enfants de 11, 15 et 18 ans, ce n'était pas l'idéal, dit-il en plaisantant. Il y avait des disputes...»



Chaîne d'assemblage de Trigano à Tournon, en Ardèche. © Julien Faure / Paris Match

En ce 14 juillet, Caradisiac met à l'honneur les futures stars françaises! Voici 10 nouveautés "bleu-blanc-rouge" prêtes à bousculer le marché.



### Alpine Crossover

Pour quand ? 2024 - Alpine prépare trois nouveaux modèles. Si une suite à l'A110 est bien au menu, la marque va partir à la conquête d'une clientèle plus familiale. Et pour cela, pas de surprise, comme Porsche l'a fait il y a 20 ans maintenant, Alpine va miser sur le SUV. Le constructeur prépare un modèle compact, basé sur la plate-forme CMF-EV. Ce sera donc un véhicule 100 % électrique (car Alpine va devenir une marque électrique). Luca de Meo, patron du groupe, a

évoqué des puissances allant jusqu'à 400 ch! La silhouette teasée récemment (photo ci-dessus) suggère une forme de SUV coupé.

## Bugatti Hypercar Électrique

Pour quand? Peut-être 2026 - Voilà qui va relancer un débat! Bugatti est-il français? Pour nous oui, le constructeur est basé en France (Opel n'est pas devenu français en étant acheté par PSA...). La marque de Molsheim va connaître une sacrée évolution, puisqu'elle va désormais fonctionner avec le constructeur Rimac, le tout sous l'autorité de Porsche. Rimac, majoritaire dans la nouvelle joint-venture (55 %) est spécialisé dans les hypercars électriques. C'est avec son expertise technique que doivent être développées deux nouvelles Bugatti: une hybride puis une 100 % électrique. Elles seront lancées d'ici quelques années, à la suite de la Chiron.

Citroën C5 X



Pour quand ? Janvier 2022 - Présentée en avril, la C5 X n'arrivera dans les concessions que début 2022. Citroën va d'abord la lancer en Chine, marché prioritaire. Le véhicule sera d'ailleurs assemblé dans l'Empire du Milieu! Avec la C5 X, la marque fait enfin son retour sur le segment des familiales. Et comme elle l'a fait chez les compactes avec la dernière C4, elle souhaite attirer l'attention en bousculant les codes. La C5 X est un mix de berline, break et crossover! Un cocktail osé mais plutôt réussi. En bonne Citroën, la C5 X mise sur le confort. Elle sera disponible en essence ou hybride rechargeable. L'ouverture des commandes se fera à la rentrée.

### **DS 4**



Pour quand ? Fin 2021 - Le chaînon manquant. Entre les SUV DS3
Crossback et DS7 Crossback, ps propose une nouvelle DS4,
une compacte au positionnement classique (mais qui existe
aussi en version au look baroudeur Cross). Cette DS apparaît
comme le modèle le plus abouti de la firme depuis qu'elle est
une marque à part entière. Face aux références allemandes,
elle n'a ainsi pas à rougir. Sa présentation est soignée, sa
dotation fait le plein de technologies innovantes (suspensions
liées à une caméra, affichage tête-haute en réalité
augmentée...). La voiture est disponible en essence, en
diesel et en hybride rechargeable.

## DS Aero Sport Lounge



Pour quand ? 2023 - Dévoilé en 2020, le concept Aero Sport Lounge doit donner naissance à un véhicule de série, présenté comme l'avenir du SUV chez DS. S'il gardera l'allure athlétique et la position de conduite surélevée d'un baroudeur, cet ASL se distinguera par une hauteur réduite, ce qui permet d'améliorer l'aérodynamisme face aux SUV classiques, comme le DS7 Crossback. Ce véhicule doit reposer sur l'évolution de la plate-forme EMP2 dédiée aux modèles électriques.

## Peugeot 208 PSE

Pour quand ? 2023 - Ne dites plus GTI! Chez Peugeot, le label sportif est désormais PSE, pour Peugeot Sport Engineered. Cette évolution s'explique par le fait que les nouvelles sportives du Lion sont électrifiées. Cela a commencé avec la 508, dotée

d'un ensemble hybride rechargeable de 360 ch. La suite doit être une 208 PSE. Pour la citadine, ce sera une motorisation 100 % électrique. La base sera donc celle de la e-208, avec une évolution du moteur pour obtenir de meilleures performances et un travail sur la batterie pour que l'autonomie reste acceptable! Le lancement est espéré en 2023, à l'occasion du restylage de la 208.

### Peugeot 308 Crossover

Pour quand ? Fin 2022 - Le Renault Arkana, qui réalise un beau début de carrière, va bientôt avoir un rival signé Peugeot. Le projet est connu en interne sous le nom de code P54. Il s'agit d'une silhouette de la nouvelle famille 308, qui avait été pensée pour l'arrivée aux États-Unis (arrivée annulée suite à la création de Stellantis). Ce sera une sorte de 308 crossover, voire de 3008 coupé. Un baroudeur de plus donc, intercalé entre le 2008 et le 3008, dont la nouvelle génération est attendue en 2023 en électrique. Cette "308 SUV" devrait proposer les moteurs de la compacte, avec notamment de l'essence et de l'hybride rechargeable. Le lancement est attendu fin 2022.

## Renault MéganE



Pour quand? Début 2022 - La révélation approche pour la nouvelle compacte électrique du Losange. Renault a confirmé que le voile sera intégralement levé le 6 septembre, au Salon de Munich. Ce modèle est le porte-drapeau de la Renaulution! Ce sera le premier doté du nouveau logo, le premier de la marque pensé sur une plate-forme dédiée à l'électrique, la CMF-EV. La version de lancement proposera une autonomie de 450 km. Sur un Paris-Lyon, le constructeur promet ainsi un temps de trajet, pauses comprises, équivalent à un thermique. Cette MéganE (prononcez Mégane-i) va aussi inaugurer une nouvelle architecture de planche de bord chez Renault. On attend un positionnement tarifaire intéressant.

## Renault Kadjar

Pour quand ? Mi-2022 - En voilà un que les vendeurs de Renault attendent impatiemment! Avec la seconde génération du Kadjar, la marque va enfin avoir un produit au niveau de ses rivaux, l'actuel ayant pris très vite un gros coup de vieux face au redoutable 3008. On attend notamment des progrès à l'intérieur, avec une présentation plus technologique. Le changement de génération sera aussi l'occasion de remettre les pendules à l'heure en matière d'aides à la conduite. Ce sera également le moment de se mettre à l'hybride. Le Losange prépare un nouveau moteur hybride simple (jusqu'à 200 ch) et un nouveau moteur hybride rechargeable 4x4 (jusqu'à 280 ch). En revanche, il n'y aura pas de révolution pour le look extérieur, même si la silhouette va se faire un peu plus musclée.

### Renault R5



Pour quand ? Début 2024 - Ayant œuvré à la renaissance de la Fiat 500, Luca de Meo a souhaité faire revivre d'anciennes gloires du Losange pour la future entrée de gamme électrique. Avant la 4L, c'est donc la R5 qui va être de retour dans la gamme Renault. Comme l'a montré le concept, le look sera bien néorétro, avec une silhouette facilement identifiable. Pour contenir les coûts, la base sera dérivée de celle de la Clio. Côté moteur, la marque prévoit un bloc de 100 kW, soit 136 ch. Luca de Meo a déjà annoncé une autonomie maximale de 400 km, soulignant que l'expérience de la Zoé a montré que c'est suffisant. Le prix de base est promis agressif : 20 000 €, sans l'aide du bonus. Bon point de cette future star française : elle sera made in France.

#### Une voiture de sport qui serait fabriquée en Ariège

Ce made in France trouve encore une déclinaison dans un projet insolite, celui d'une manufacture ariégeoise de voitures de sport, que ses initiateurs voudraient voir éclore à Saverdun. Nert Automobile, c'est son nom, est à la fois un projet de vie, une passion d'enfance, celle de Robin Mendez qui nourrit le projet d'un "speed car" qui soit un hommage aux légendes des années 60/70 tout en conciliant les impératifs de transition énergétique. Un marché de niche qui s'adresse tant aux amateurs français qu'internationaux, une petite production (200 modèles par an) pour marcher dans les pas de constructeurs français comme PGO. La voiture aux courbes racées et sportives, légère (moins de 600 kilos) va développer 250 CV, "une signature sonore" comme ses grandes soeurs de légende, avec un moteur 4 cylindres, et c'est là tout l'enjeu, un moteur thermique qui veut pouvoir fonctionner avec de l'hydrogène.

"Notre objectif c'est de démontrer qu'on peut faire fonctionner un moteur thermique avec de l'hydrogène, et qu'une voiture peut être totalement propre en faisant vibrer les sens des passionnés de la conduite... sachant que la technologie électrique n'est pas arrivée à maturité".

Robin Mendez, qui travaille à Pamiers, est associé dans cette aventure à Samuel Faucher, à la tête d'un bureau d'études de 60 personnes qui développe toutes sortes de véhicules, et Joseph Kfoury, designer à l'origine des lignes du modèle dénommé "Néronne". Ce projet a naturellement besoin d'un lourd investissement (5 M€) et va répondre à l'appel à projet Coram, sur l'hydrogène.

Tous ces porteurs de projets se sont croisés, ont pu échanger entre eux, trouver des appuis pour on l'espère, faire éclore un jour leur entreprise.

#### **Cécile Dupont**

#### - Environnement -

## La France face au défi de la production nationale des voitures électriques

De European Scientist - 02.08.2021



En pleine effervescence par l'action conjuguée des mécanismes de soutiens à l'achat et de l'attrait grandissant des populations, le marché des véhicules électriques devrait logiquement décoller dans les trois décennies à venir. Avec encore de nombreux défis en suspens.

L'électrification croissante du parc automobile européen est une perspective salutaire pour l'environnement, car les différentes études montrent que le bilan carbone du véhicule électrique est systématiquement favorable à celui du véhicule thermique. Mais elle interroge aussi les risques de dépendance de la France à certains pays asiatiques, tant dans l'importation en véhicules, qu'en métaux nécessaires aux batteries. Méga-usines de batteries avec Renault, déploiement d'un système innovant de recyclage avec Orano, soutien public à la filière : en France, la machine industrielle de la voiture électrique se met enfin en route.

#### Les objectifs ambitieux de la Commission européenne

La Commission européenne a, pour une fois, fait preuve d'un plus grand volontarisme que la France. Si Paris souhaitait mettre fin au moteur thermique en 2040, Bruxelles a affirmé, le 14 juillet, vouloir interdire la vente des voitures thermiques dès 2035. « *C'est la seule manière de faire si, comme s'y est engagée l'Europe, on veut aller vers la neutralité carbone en 2050* », explique Bernard Julien, économiste interrogé par France TV Info le 12 juillet. Si la proposition de la Commission européenne sera discutée pendant un an — et sans doute ajustée —, elle témoigne du positionnement croissant de l'Union européenne sur la mobilité électrique et hybride. Un impératif guidé avant tout par les objectifs de réduction des gaz à effet de serre, les transports représentant 29 % des émissions de GES de l'Union européenne en 2018. Mais, le réel décollage du marché devrait advenir plus rapidement que 2050. « *D'ici à 2030, on estime que 20 à 30 % des véhicules vendus seront à batteries* », affirme Hervé Guyot, *senior advisor* du cabinet Oliver Wyman

L'une des principales inquiétudes du secteur est la crainte de la disparition massive d'emplois dans les décennies à venir. La profession avance le chiffre de 100 000 emplois perdus, en très grande partie industriels, dans les trente ans. Face à ce risque, le gouvernement s'est donné pour mot d'ordre de relocaliser une partie de la production, alors que les véhicules thermiques sont depuis bien longtemps fabriqués en Europe de l'Est et au Maghreb. Mission impossible? Pas nécessairement, car selon Hervé Guyot, « la production des composants sera fortement automatisée, ce qui rendra les écarts relatifs de compétitivité de la France moins importants. » Moins de travailleurs, donc un différentiel de coût du travail moindre. Peu de véhicules électriques sont pourtant, à ce jour, produits en France. En 2020, les voitures électriques les plus vendues étaient assemblées en Turquie et Slovénie (Renault Clio), en Slovaquie et Maroc (Peugeot 208) ou en Espagne (Peugeot 20008). Parmi les voitures made in France, citons tout de même la Peugeot 3008, la Renault Zoé ou encore la Peugeot 308. Toutes cependant encore minoritaires au classement des ventes.

#### L'Union européenne, championne des batteries ?

Mais c'est sans doute au niveau de la production de batteries que se jouera l'avenir de la filière en France. Le marché est aujourd'hui ultra-dominé par des géants asiatiques, qui bénéficient aussi de la sécurité d'approvisionnements en terres rares, dont une partie est localisée en Chine. La Commission européenne a d'ores et déjà positionné l'Europe sur sa capacité d'innovation en autorisant, le 26 janvier dernier, le déblocage de 2,9 milliards d'euros accordés par douze États membres pour un projet de recherche européen portant sur l'ensemble de la chaîne des batteries. Un projet qui s'ajoute à celui désormais bien connu d'« Airbus des batteries électriques », doté de 3,2 milliards d'euros et confirmé en décembre 2019. Signe de la volonté d'Emmanuel Macron de jeter la France dans la bataille des batteries, le Président s'est rendu à l'inauguration d'une nouvelle usine de batteries à Douai, dans le Nord de la France, qui fournira le groupe Renault et est financièrement soutenue par le chinois Eurovision. À la clef : un millier d'emplois. Cette usine sera la deuxième du genre en France. Un troisième projet, mené par Stellantis, devrait permettre l'ouverture d'une troisième usine en France. En tout et pour tout, 38 projets de centres de production de batteries fleurissent en Europe avec, à terme, la capacité de répondre à 90 % de la demande domestique de batteries.

#### Le défi du recyclage des terres rares

Surtout, l'enjeu est de garantir au mieux l'indépendance de la France dans sa capacité d'approvisionnement en métaux rares. Aujourd'hui, le recyclage reste l'un des atouts phares du pays. Un secteur sur lequel se positionne le géant du nucléaire Orano. Le groupe a, depuis 2020, pris la tête d'un consortium destiné à développer une solution innovante de recyclage en boucle fermée des batteries lithium-ion des véhicules électriques. « L'objectif est de mettre en place une filière recyclage basée sur des technologies de rupture afin de valoriser toutes les matières des batteries Li-ion et de créer ainsi de la valeur ajoutée sur d'autres batteries » affirme à La Tribune Régis Mathieu, directeur du site pilote d'Orano de Bessines-sur-Gartempe, en Haute-Vienne. En effet, Orano et ses partenaires devraient déployer tout leur savoir-faire pour l'extraction, le recyclage et la réutilisation du lithium, du cobalt, du nickel et du manganèse des batteries automobiles. Matériaux qui pourront, à terme, être utilisés par de nouvelles batteries.

La production de lithium devrait, d'ici une dizaine d'années, quadrupler pour répondre à la demande des constructeurs de batteries lithium-ion, alors que les piles et batteries représentent d'ores et déjà 65 % des usages du lithium à l'échelle mondiale. L'extraction de cobalt est très largement concentrée dans la très instable République Démocratique du Congo, dans la région de Kolwezi, où se trouveraient 50 % des réserves connues. Pour le manganèse aussi, une hausse de la demande est attendue dans les années à venir, alors que les réserves estimées sont globalement concentrées en Afrique du Sud, en Chine, en Australie et au Gabon. Les risques de tensions d'approvisionnement dans les années à venir du fait de la hausse de la demande ou des basculements géopolitiques, ainsi que le coût écologique de l'extraction, font du recyclage un impératif stratégique pour la France. Ce qu'ont compris les pouvoirs publics, qui ont investi 6 millions d'euros dans le projet Recyvabat porté par Orano, dans le cadre du plan France Relance.

## MIDUAL TYPE 1 : UNE MOTO FRANÇAISE, FABRIQUÉE EN FRANCE

le 4.08.2021

Midual









Midual ou la moto de luxe made in France. C'est succinct comme présentation, mais c'est à peu près ça. Midual, c'est aussi l'aventure humaine et technique d'Olivier Midy depuis près de 30 ans. Aujourd'hui, Midual est une réalité industrielle, une réalité artisanale, mais une réalité tout de même.

Images FB Midual.

» Lire aussi - Honda CB1100RS Final Edition : chanceux Taïwanais

Quand on évoque Midual, on ne peut écarter le souvenir de la marque Voxan. Celle qui avait « presque tout » pour réussir et qui n'a jamais réussi à franchir le cap industriel qui lui manquait pour assurer son avenir. Voxan représente évidemment un gâchis pour l'histoire de la moto française, mais cette aventure a aussi été très belle. Rappelons simplement que la France représente le 1er marché d'Europe au cumul des ventes (neuf et occasion) et que l'industrie du 2 roues motorisé ne semble pas recevoir la même attention que l'industrie du 2 roues en Italie ou la production Allemande chez elle.

Midual aurait pu connaître le même destin, mais l'entrepreneur qui a développé cette moto atypique est parti dans une toute autre direction. Alors que la Voxan se devait d'être populaire, avec une production régulière à la clé histoire de concurrencer sur le marché français certains constructeurs Européens, la Midual allait s'adresser à une clientèle plus élitiste, plus fortunée... La moto Midual est une

moto de luxe, de par sa philosophie, sa conception, les matériaux nobles qui la constituent, la fabrication manufacturée, la finition (alu brossé, insert d'accessoires soignés)... La « rivale naturelle » de la Midual pourrait être la Brough Superior de Thierry Henriette.

La Midual Type 1 coûte (à partir de) 150 000 €. Elle est produite, presque à la commande, compte tenu des finitions possibles demandées par les acheteurs. A ce prix, Midual touche une clientèle d'investisseurs, amateurs d'objets d'arts et de belles montres, de voitures de sport de collection dont la cote ne fait que s'envoler depuis que les tableaux de maître leur sont devenus inaccessibles... De fait. Midual a réussi son pari. La moto Midual Type 1 est fabriquée au sud d'Angers (Juigné/Loire) par une équipe de 10 salariés. Certains sont très spécialisés, notamment pour travailler l'acier, l'aluminium, les soudures... Le moteur bicylindre (boxer) à plat et dans le sens de la route constitue toujours la curiosité de cette moto hors de toute catégorie. 70% des fournisseurs seraient français, ce qui est déjà tout à fait remarquable à notre époque compte tenu de la main mise de l'Asie sur les composants. Félicitons nous que des projets, et même des réalisations, comme Midual existent. La moto existe, elle est made in France, elle fait vivre des familles... c'est déjà remarquable.



Midual s'expose dans les festivals dédiés aux voitures anciennes et de luxe. Quoi de plus normal, la clientèle est là. Cette moto hors du commun n'a aucun intérêt à garnir le hall de chez Leclerc...



Voici des pièces singulières : cadre coque en aluminium taillé dans la masse, bloc de 80 kg environ au départ, et des

Bagster redevient un équipementier moto indépendant



Le fabricant français Bagster - réputé pour sa sellerie sur-mesure et ses équipements de bagagerie et de protection - reprend son autonomie après dix ans dans le giron du tentaculaire groupe 2RH, propriétaire de Shark, Nolan, Bering, Cairn et Segura. Explications.

"Ensemble, prenons la route avec le savoir-faire français", annonce la nouvelle équipe dirigeante de l'équipementier Bagster, rebaptisé "Bagster SAS" suite à son rachat au groupe 2RH - qui l'avait absorbé en 2011 par l'intermédiaire de Shark avec toutes les marques Holding Trophy - par Emmanuel Kratz et Benjamin Grosset.

MNC du 25 novembre 2011 : Shark rachète Bagster, Bering et Segura

MNC du 4 avril 2019 : Shark rachète Nolan

Bagster SAS redevient ainsi une marque indépendante, comme à son lancement en 1984 par Jacques Nicolas. L'entreprise est depuis restée dans les mêmes locaux de la Ferté-Macé en Normandie, où ses 50 salariés continuent aujourd'hui encore à travailler "pour garantir des produits fiables, pratiques et durables".

Cette fabrication locale et ce savoir-faire sont primordiaux aux yeux des nouveaux dirigeants, qui souhaitent avant tout "maintenir la production de selles et de tapis de réservoir "Made in France" dans l'usine à la Ferté-Macé tout en améliorant les délais de fabrication en haute saison".

**Dossier MNC**: <u>Toute l'actualité bagagerie moto</u> **Dossier MNC**: <u>Toute l'actualité Business moto</u>

Emmanuel Kratz, qui dirigeait Bagster au sein de 2RH, et son partenaire ont également pour ambition de "maintenir la qualité de l'ensemble des produits qui constituent l'offre et la renommée actuelle de la marque, bagagerie pilote et moto, sellerie, tapis de réservoir, tabliers et manchons".

Bagster SAS planche à cet effet sur une "gamme bagagerie revisitée" et sur son "développement digital" avec, notamment, un "nouveau site B2B réservé aux professionnels". En parallèle, la marque va aussi étoffer ses autres catalogues et mettre en avant sa bride de réservoir "Lock'N Start" qui autorise la fixation d'une sacoche sur "plus de 130 motos".

Alexandre BARDIN - © WWW.MOTO-NET.COM -

A une époque où le "made in France" est à la mode, la Micra tient un atout de poids : elle est **produite dans l'usine Renault de Flins**, en région parisienne.

Un sacré changement de philosophie pour cette citadine polyvalente qui, jusqu'en 2016, s'habillait d'une carrosserie toute en rondeurs et était produite en Inde.

Pour **cette cinquième génération**, qui n'a eu aucun mal à faire oublier sa devancière, les dimensions aussi ont été chamboulées et revues à la hausse, avec **une longueur portée de 3,83 mètres à 4 mètres**.

Malgré une plate-forme reprise de l'ancienne Micra, largement retravaillée et partagée avec feu la Nissan Note, cette mouture présente de bonnes prestations routières.



Le comportement n'a rien de véritablement enthousiasmant, mais l'agrément, la tenue de cap et le confort demeurent d'un bon niveau.

A bord, la présentation soignée et moderne peut être colorée, en option selon la finition choisie. La dotation se montre sérieuse dès Visia Pack, **la finition de base (17 190 €)**, avec six airbags et le volant réglable en hauteur et en profondeur.

Mais la version Acenta (18 990 €) demeure plus recommandable, avec en plus une climatisation manuelle, un freinage d'urgence autonome avec détection des piétons, ainsi qu'une interface multimédia sur un écran tactile de 7 pouces, avec Apple CarPlay et Android Auto.

La nippone peut même s'offrir une **surveillance des angles morts**, des haut-parleurs intégrés à l'appuie-tête conducteur et une caméra 360°.

Uniquement livrée avec une carrosserie à 5 portes, la Micra jouit d'un volume de coffre dans la moyenne de la catégorie (300 litres) et montre des cotes d'habitabilité convenables, même si les grands gabarits seront à l'étroit à l'arrière.

Non, la Micra a déjà quelques rides

Au moment de choisir la mécanique, ça va vite : la Micra ne dispose plus que d'un seul moteur.

Pas de diesel donc, mais un bloc essence à trois cylindres, également connu sous le capot de la Renault Clio, aux prestations sérieuses et dont la consommation demeure raisonnable.

**Dégonflé début 2021 de 100 à 92 ch** pour satisfaire les normes, il peut s'associer à une boîte de vitesses mécanique à 5 rapports ou à une transmission automatique appelée Xtronic.

Cette dernière, à variation continue, engendre toutefois **un malus allant de 170 à 330 €** selon les versions.



Sur le segment B, où évoluent aussi une multitude de stars parmi lesquelles les Clio, 208, Fiesta, Polo et autres Yaris, la Micra présente bien, malgré déjà plus de quatre ans de carrière.

On note toutefois des détails de finition, comme la présence de matériaux inégaux à bord.

Faute de vrai restylage, la Nissan a adopté **de nouvelles jantes et des fonds de phares sombres** en début d'année, date à laquelle cette génération s'était écoulée à "seulement" 40 000 unités sur notre marché.

Un volume de ventes inférieur à celui dont les Clio et 208 sont capables... en six mois. Sur la première moitié de 2021, la nippone n'a d'ailleurs trouvé que 3 842 acquéreurs, soit presque deux fois moins qu'une Suzuki Swift.

#### On aime

- Produite en France
- Présentation et équipement
- Comportement très sain

## Renault R5 électrique : sortie en 2024 et première idée des tarifs

Emmanuel Touzot / 9 Sep 2021 8:24 / 105

Non classé



Renault mise gros sur la renaissance de la fameuse R5, petite voiture de légende. Celle qui remplacera la ZOE arrivera en 2024.

Lorsque Renault a présenté le concept R5 électrique, il semblait acquis qu'elle remplacerait la Twingo Electric. Finalement, Luca de Meo a annoncé cet été que la ZOE tirerait sa révérence en 2024. Et c'est bien la Renault 5 qui la remplacera, puisque les dates correspondent en tous points.

En effet, le constructeur a profité de la présentation du concept au Salon IAA de Munich pour annoncer sa date officielle de sortie. Un temps espérée en 2023, la version définitive de la citadine électrique arrivera sur le marché en 2024.

Il s'agira d'une voiture « Made in France », puisqu'elle sortira des lignes de production de l'usine de Douai. Ses batteries y seront également fabriquées, puisque c'est là-bas que Renault construira sa Gigafactory avec Envision AESC.

On en sait également davantage sur le tarif de ce futur modèle, comme l'a expliqué Gilles Le Borgne à Munich. Le directeur du développement et de l'ingénierie espère proposer la future Renault 5 électrique à un prix allant de 20 000 à 25 000 euros.

« Ce sera une voiture très abordable », a-t-il déclaré à Auto Express. Le Borgne précise toutefois que Renault doit encore trouver les clés pour rendre ce projet ambitieux profitable : « C'est le défi. Si nous ne pouvons pas rendre la mobilité électrique abordable, nous aurons des problèmes. »

# **Toyota : amplifie sa démarche 'Made in France'**

**CERCLE FINANCE • 17/09/2021 à 11:04** 

(CercleFinance.com) - Toyota annonce que sa nouvelle Yaris Cross vient d'obtenir la certification ' Origine France Garantie ' décernée par Bureau Veritas, pour la production en France de ce nouveau SUV.

Ce véhicule est le 2e à être produit sur le site Toyota de Valenciennes-Onnaing et témoigne du développement de la démarche 'Made in France' du constructeur.

La production locale de la nouvelle Yaris Cross est le fruit d'un investissement de 400 ME et de la création de plus de 600 emplois en CDI ces quatre dernières années, précise Toyota.

En 2012, le constructeur avait été le premier à se voir attribuer la distinction 'Origine France Garantie 'avec la Yaris.

## Wyca Robotics : une levée de fonds qui change tout

Par Angelina Hubner - 10/09/2021

La start-up française toulousaine Wyca Robotics, spécialiste des véhicules autonomes indoor, poursuit son développement en levant 1,6 million d'euros auprès de M Capital, BPI et de ses partenaires bancaires historiques.

Créé en 2015, Wyca conçoit des véhicules d'intérieur, 100% « made in France » et autonomes. Les véhicules sont le plus souvent utilisés dans les ateliers industriels, les grandes surfaces ou encore les entrepôts. Ils peuvent circuler dans des environnements réduits dans lesquels la circulation est dense.

#### Wyca Robotics vise l'international

C'est grâce à la technologie artificielle que cette prouesse a été réalisée. Des capteurs placés sur les véhicules assurent une fiabilité de choix de trajectoire. Les véhicules ont un large choix de déplacements, de la navette en magasins en allant jusqu'à l'inventaire d'un entrepôt ou encore l'accueil en public. L'intégralité des véhicules est produite en France, ce qui permet à la start-up de réduire l'empreinte carbone et de mettre en scène le savoir-faire français.

La levée de fonds de 1,6 million d'euros va permettre à Wyca de se développer en France mais également à l'international. L'objectif en 2022 sera de doubler ses effectifs. Cette nouvelle levée de fonds permet à Wyca Robotics et à son PDG Patrick Dehlinger d'entériner leur vision à long terme avec, à la clé, d'ici fin 2022, un chiffre d'affaires supérieur à trois millions d'euros.