

VIES DES SOCIÉTÉS

Poursuites d'activité

THICO
Société à Responsabilité Limitée
au capital de 2.000 Euros
525 rue du Docteur Tourasse -
07320 SAINT AGREVE
R.C.S. AUBENAS 987 362 506

AVIS DE NON DISSOLUTION

Aux termes d'une délibération en date du 28 mai 2026, l'associé unique a décidé qu'il n'y avait pas lieu de dissoudre la société sus désignée ; en application de l'article L.223-42 du code de commerce.

509658300

En raison du 14 juillet férié,
**ANNONCES LÉGALES,
CARNETS,
ET PETITES ANNONCES**

à paraître le
jeudi 16 juillet 2026

seront bouclés exceptionnellement

le lundi 13 juillet à 16h

Contact légales : ltajl@e-tribune.fr Petites annonces ltapa@e-tribune.fr

essai **AUTO**

Geely E5

Coup de crayon

Crée en 1986, Geely est présent en Europe depuis 20 ans. Pas tout à fait novice dans le secteur automobile, le chinois est déjà propriétaire de Volvo, Polestar ou encore Lotus depuis de nombreuses années. La marque débarque en France avec deux SUV familiaux, un hybride rechargeable, nommé Starray EM-i et un 100% électrique, le E5, l'objet de notre essai.

Il se distingue par une bouille lisse que seul le logo et des découpes de prises d'air latérales viennent perturber. Au-dessus, les optiques affinées sont à led et viennent compléter cette sobriété passe-partout. Sur la longueur de 4,61 m, on retrouve le dessin conventionnel des véhicules du segment avec toutefois un embossage discret au niveau des ouvrants qui disposent de poignées escamotables. On trouve également de fines barres de toits chromées.

Sous des passages de roues noirs, les jantes sont d'un diamètre de 19 pouces et sont chaussées de pneus Good Year sur notre version haut de gamme Max+. La poupe se pare d'un bandeau d'éclairage soigneusement intégré au hayon qui s'ouvre sur une capacité de 463 litres.

Vie à bord

L'espace à bord est très correct, presque du segment supérieur. On apprécie les assises de bonne facture, chauffantes et ventilées à l'avant sur le



LES ÉCHOS DU BARREAU

Un Juge bienveillant !

Malheur à celui qui oublie de respecter les règles d'urbanisme. On ne construit pas où on veut, on ne construit plus comme on veut. Tout a changé nécessairement, car nous sommes plus nombreux à vouloir occuper le même terrain, qui devient «plus petit» (relativement) et plus cher. On en sait quelque chose en ville. Mais à la campagne, c'est moins le voisin qui est le gêneur, que toutes les espèces d'animaux (à juste titre) protégés. Et parfois c'est agaçant, terriblement : on veut bien un peu de protection de la nature, notre mère Nature (notion née au 18e siècle), mais pas trop. Cela donne de rudes affrontements avec les écologistes. Chacun sa religion, mais là ce n'est plus la religion de l'amour, du moins dans ses manifestations.

Voici que, pour ne rien arranger, l'Administration s'en mêle. Elle veille au respect des lois, et dans notre cas des règles d'urbanisme, votées par nos députés qui de temps à autre compliquent bien les choses. Sans oublier la transposition des directives européennes, plus écolos que nos écolos français.

Etre propriétaire d'un bout de terrain, d'un appartement ou d'une maison : le rêve de tant de Français, des générations durant. Un rêve qui se met progressivement en place, non sans difficultés quand on pense à la réglementation qui a entravé la location des vieilles maisons, des vieux appartements : c'est que tout le monde n'est pas Crésus. On va en reparler des normes, des F, des G,... sans oublier à l'autre bout de la chaîne des fameuses ZFE.

Aujourd'hui, il s'agit d'une SCI qui a «oublié», ou tenté le coup, de déclarer à la mairie des travaux d'exhaussement, des travaux importants. Il existe une règle pour les travaux, qui, par leur nature, ne nécessitent pas de permis de construire : la règle de la «déclaration préalable». Et le maire apprécie. Au cas d'espèce, Monsieur le maire n'a pas apprécié du tout. D'où demande de démolition ; c'était cher et compliqué. D'où procès, un petit tour de France des juridictions jusqu'à la Cour de cassation qui, invoquant les principes du Conseil constitutionnel (c'est la nouvelle juridiction au-dessus de la pyramide), a rendu un arrêt le 18 juin 2026 (civ 3ème n° 24-14342 / en cours de publication semble-t-il). Plutôt sympathique, puisque se référant au principe dégagé le 31 juillet 2020 par le Conseil constitutionnel (n° 2020-853), et à l'article L 480-14 du code de l'urbanisme, il a dit et jugé qu'il appartient au juge, saisi d'une demande de démolition ou remise en état, de rechercher si une mise en conformité serait possible, et ce au besoin d'office.

Au besoin d'office : une révolution, enfin presque. Le juge doit rechercher une solution, souhaitée par une partie, mais au besoin suggérée par lui-même. La bienveillance pénètre le prétoire.

Bonne chance. Mais il vaut mieux, c'est plus simple, faire la déclaration préalable, et donc s'entendre avec «notre» maire.

*Dominique Fleuriot, docteur en droit, avocat
Mon blog dominique-fleuriot.fr*



Sur la route

semble des finitions, et le confort que pourra bénéficier le passager avec un repose mollet électrique et la fonction massage (Max+). Les passagers arrières auront droit à des dossiers inclinables et même à un astucieux tiroir de 14 litres sous la banquette. Tout le monde pourra profiter de la clarté de l'habitacle rendu par un toit ouvrant de 1,18 M² (Max+). Derrière un joli volant à méplat de forme presque trapézoïdale, le pilote à droit à un combiné numérique de 10,2 pouces. Sur notre version haut de gamme, on dispose également d'un afficheur tête haute qui projette sur le pare-brise l'ensemble des informations de conduite.

Le Geely E5 adopte un grand écran central de 15,4 pouces où de nombreux paramètres pourront être ajustés comme la navigation ou encore la vue à 360° de la voiture avec châssis transparent pour visualiser ce qui se trouve sous la voiture lors des manœuvres. La nouvelle chinoise est bien sur équipée de nombreux organes de sécurité comme toutes les alertes de collision, de sortie de voie, d'ouverture de porte en sécurité et autre régulateur adaptatif et

Ce Geely E5 repose sur une batterie dite "Cell to Body", c'est-à-dire entièrement solidaire du châssis. Elle est proposée en deux capacités, 60 kWh pour l'entrée de gamme Pro et de 68 kWh pour les versions Pro+ et Max+. Côté autonomie, la version de base peut parcourir 430 km quand les versions supérieures en proposent respectivement 475 (Pro+) et 450 (Max+). Le moteur développe 160 kw (217ch) et envoi un couple intéressant de 320 Nm sur les roues avant, idéal pour les relances et dépassements. Côté recharge, il faudra brancher votre E5 environ 7 heures en courant alternatif pour recharger de 10 à 100 % et 20 minutes en courant continu (borne rapide) pour revigorer la batterie de 30 à 80 %.

La gamme, qui s'articule autour de trois finitions, Pro, 37 990 €, Pro+, 39 990 € et Max+ 41 990 €, est garantie 8 ans ou 200 000 km. Le réseau, en pleine expansion, comptera 70 points de vente en 2026 et 200 à l'horizon 2030.

Texte et photo Thierry André