



DOSSIER DE PRESSE

**GROUPE UNIVERS VE
E4V - COLIBUS**

1^{er} semestre 2018

SOMMAIRE

▪ Solutrans : 17 janvier 2018 – Tweet « Les instantanés #SOLUTRANS2017 »	3
▪ Région Occitanie : 18 janvier 2018 – ColiBus : l'utilitaire électrique gersois rend la ville plus verte	4
▪ Flottes Automobiles : Mensuel février 2018 – Dernier kilomètre : les transporteurs en mode durable	5
▪ Entreprise Engagées : 19 février 2018 – Électromobilité : un Colibus, spécial centres	6
▪ Transport Info : 23 février 2018 – Livraisons en ville : Tous à l'électrique ?	7-8
▪ STEF : CP 28 mars 2018 – La Ville et l'Eurométropole de Strasbourg dessinent avec le groupe STEF les solutions livraison urbaine de demain	9-11
▪ 20 minutes : 28 mars 2018 – Tweet « Le transporteur STEF à Bischheim »	12
▪ 20 minutes : 29 mars 2018 – Strasbourg : Trois modes de transport du futur pour les livraisons dans le centre-ville	13-14
▪ L'Officiel des transporteurs : 6 avril 2018 – Les solutions du dernier kilomètre	15-16
▪ Le Groupe la Poste : 9 avril 2018 – Le Mans fabrique les batteries des Staby et Quadéo	17-18
▪ Avere-France : 12 avril 2018 – Métaux rares et mobilité électrique : qu'en est-il vraiment ?	19-23
▪ L'Officiel des transporteurs : 20 avril 2018 – Lapeyre Logistique : Électrifier la distribution du frais dans Paris	24-25
▪ DHL : 28 avril 2018 – Tweet « The Electric Vehicle Parade »	26
▪ Les Routiers : mai 2018 – SITL : Une vitrine de l'avenir	27-28
▪ France Routes : mai 2018 – Le dernier kilomètre sera électrique	29
▪ Froid News : mai-juin 2018 – Electri'cité : Carreau du Temple, nouveau lieu de culte	30
▪ Le Maine Libre : 12 juin 2018 – Le Mans, Une usine de 3000m ² dans la Zac du Ribay pour E4V	31
▪ Le Maine Libre : 12 juin 2018 – E4V : l'avenir passe par les petits véhicules	32
▪ Le Journal des entreprises : 14 juin 2018 – E4V produira ses batteries dans une nouvelle usine en 2019	33-34

SOLUTRANS

21 - 25 NOV 2017 LYON - EUREXPO

Publié le 17 janvier 2018

Lien : <https://twitter.com/SOLUTRANS/status/953538731398623233>

🎥 Les Instantanés #SOLUTRANS2017 #3 : 19 000 m² de surface d'exposition sont consacrés aux #VUL lors du dernier salon. 🚚 Retrouvez en un best of en images !
#VehiculeUtilitaireLeger





Publié le 18 janvier 2018

Lien : <https://www.laregion.fr/ColiBus-l-utilitaire-electrique-gersois-rend-la-ville-plus-verte>

ColiBus : l'utilitaire électrique gersois rend la ville plus verte

En septembre 2016, Colibus et son dirigeant Denys Gounot ont lancé la production en série d'un véhicule utilitaire 8 m³ zéro émission.



Implantée à Auch et employant une quarantaine de personnes, cette société reprise par le Groupe Univers VE fin 2014 testait depuis 2015 son modèle phare : un véhicule électrique dédié à la livraison du « dernier kilomètre » en ville disposant d'une autonomie de 150 km et dont l'innovation repose notamment sur un châssis ultraléger breveté.

Des clients tels que DHL ou La Poste l'ont déjà intégré dans leur flotte. Et le carnet de commandes a des chances de s'étoffer avec le dernier-né des Colibus : un véhicule frigorifique destiné à la livraison de produits frais.



Mensuel Février 2018

Lien : <http://www.colibus-ve.eu/fr/abc/item/23-flottes-automobiles-dernier-kilometre>

Dernier kilomètre : les transporteurs en mode durable De l'électrique dans les flottes

Pareillement, DHL Express France compte une quarantaine de « routes vertes » en France, dont une dizaine en propre : des Zoé, des Colibus et des Nissan. « Nous recourons à des véhicules hydrogène et électriques dans plusieurs villes dont Strasbourg, Toulouse, Nice, Paris et Lyon », précise Brice Devinoy, directeur des opérations. La ville de Nice est même déjà livrée à 100 % en électrique. Et DHL, qui prévoit d'acheter une trentaine de modèles électriques en 2018, essaie un véhicule hydrogène à Lyon.



« Entre les zones à circulation restreinte (ZCR) et les économies sur le gazole, si la fiabilité mécanique est telle qu'annoncée, la démarche devrait être économiquement viable », souligne Brice Devinoy. En pointant toutefois le manque de maturité des petits VE de moins de 4 m³. Quant à sa flotte de plus de 10 m³, DHL mise pour 2018 sur l'électrique. « Les constructeurs ont fait de bonnes annonces. 2018 sera donc l'année pour aller vers ces véhicules mais très progressivement. Leurs prix restent en effet entre deux et trois fois plus élevé qu'un diesel pour un cubage identique, et l'économie sur le gazole ne permet pas de rentrer dans ses frais. Toute la profession va devoir faire un effort », estime Brice Devinoy.



Publié le 19 février 2018

Lien : <https://bit.ly/2Lr6vnl>

Électromobilité : un Colibus, spécial centres

Le véhicule assemblé dans le Gers veut révolutionner les livraisons du dernier kilomètre en ville...



Le Colibus a été conçu en collaboration avec les professionnels de la logistique et de la livraison pour répondre aux enjeux environnementaux. Il veut être le véhicule idéal pour évoluer efficacement en centre-ville, sans bruit et sans pollution.

Il se décline notamment sur les segments du 8 m³ et du 5,5 m³ frigorifique. Avec son châssis ultraléger, cet utilitaire innovant permet des performances d'exploitation exceptionnelles (850 kg de charge utile et 152 km d'autonomie).

La technologie L-EM tech, associée à la récupération d'énergie au freinage, permet d'optimiser l'autonomie de la batterie. La consommation d'électricité est de seulement 1 € au 100 km ! La conception mécanique simplifiée du Colibus contribue à sa fiabilité et engendre de faibles coûts d'entretien.



La caisse du **Colibus** cible la livraison du dernier kilomètre, avec de larges ouvrants et un seuil de chargement très bas facilitant l'accès à bord. Quant à la hauteur intérieure, elle permet de se tenir debout et offre de nombreuses possibilités de rangement et d'aménagement.

Le Colibus a déjà comme clients des grands opérateurs du transport express comme DHL, La Poste et UPS, et devrait conquérir de nombreux marchés à l'international.

Créé par la société gersoise Helem, le **Colibus** fait désormais partie du groupe Univers VE, propriétaire également du fabricant de batteries E4V installé au Mans.

Les véhicules sont désormais homologués pour les autoroutes françaises et peuvent donc emprunter les rocades des grandes villes.



Transport Info .fr

N°554 - 23 février 2018

Lien : <http://www.colibus-ve.eu/fr/abc/item/53-transport-info-livraisons-en-ville-tous-a-electrique>



LIVRAISONS EN VILLE

Tous à l'électrique ?

Petit à petit, entre les transporteurs et les véhicules électriques, le courant passe. Par conviction ou poussés par des réglementations de plus restrictives dans certains centres-villes, ils sont de plus en plus nombreux à s'équiper de véhicules roulant à l'électricité. Eclairages.

Il y a peu encore, les transporteurs ne voulaient même pas entendre parler de ce que l'électricité pouvait faire pour eux, convaincus que la technique ne répondrait pas à leurs besoins en termes de capacité et d'autonomie. Quelques précurseurs, comme Ecolotrans, Deret ou Star's service se sont tout de même laissés

séduire très tôt, en investissant dans des véhicules électriques. Mais désormais, poussés par leurs clients ou par la multiplication des restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants en centres-villes, les transporteurs sont de plus en plus nombreux à considérer l'acquisition de véhicules électriques comme une bonne

TEXTE : VALÉRIE CHRZANOWSKA PHOTOS: DR.

alternative pour pouvoir continuer à y livrer. Encore confidentielle il y a peu, la vente de ces véhicules connaît une embellie, boostée par une offre qui ne cesse de s'étendre, notamment pour les VUL. Et les constructeurs comme Gruau, Nissan, Renault, Volkswagen, Mercedes ou Iveco proposent, ou mettent au point, des utilitaires de capacité plus importante, en attendant de pouvoir proposer les premiers poids lourds annoncés pour 2019.

LES CONSTRUCTEURS SONT CONCERNÉS ET MOTIVÉS

Plusieurs start-up se sont introduites dans la brèche de cette technologie avec, en chef de file, Tesla et son

ensemble électrique «Semi» capable, selon elle, d'assurer 800 km d'autonomie sur autoroute, et dont le lancement commercial interviendrait fin 2019. Nikola Motor ou Einride travaillent eux aussi à la conception de camions utilisant l'énergie électrique. Mais c'est par le biais des constructeurs « traditionnels » que les projets sont les plus avancés. Le groupe Daimler, à travers sa marque Fuso, est d'ores et déjà capable de commercialiser son modèle eCanter. Il est actuellement en service aux Etats-Unis chez de grosses firmes comme UPS. La production est estimée pour cette année à 350 exemplaires environ. De son côté, le concept eTruck de Mercedes, dévoilé à l'IAA en 2016, devrait être testé en conditions réelles par quelques clients dans les prochains mois. Le groupe Volvo vient d'annoncer que ses marques de camions Volvo Trucks et Renault Trucks com-

mercialiseront de série des camions électriques en 2019 (cf. TI n°553). Pour MAN, cela sera un peu plus tard, en 2021. Signe des temps, la société Blydd a reçu le prix du développement durable aux Trophées de l'innovation à Solutrans, pour son Automotive Trailer Mover : premier tracteur de parc 100% électrique dont le premier exemplaire est utilisé pour déplacer les semi-remorques sur l'entrepôt logistique de Carrefour à Salon-de-Provence.

LES MESSAGERS MISENT SUR L'ÉLECTRIQUE

Pour livrer en ville, tous les transporteurs tablent sur l'électrique. Geodis s'est doté d'un nouveau centre de distribution de 15000m² dans le douzième arrondissement de Paris afin de pouvoir assurer une distribution urbaine plus propre. Le transporteur utilise des bases de distribution de 1000 m², positionnées dans Paris intra muros qui lui servent de point relais à partir desquels rayonnent des véhicules propres et adaptés à la logistique du dernier kilomètre, dont une flotte



Le groupe Volvo a annoncé la commercialisation de série de camions électriques dès 2019.

3 QUESTIONS À

MARIE CASTELLI, secrétaire générale de l'Avere-France, association nationale pour le développement de la mobilité électrique

Transport Info : Savez-vous combien de véhicules utilitaires électriques sont en circulation en France ?

Marie Castelli : Fin octobre il y avait 31171 utilitaires légers en circulation. Je n'ai pas de chiffres pour les véhicules lourds. Les modèles actuels de VUL proposent des autonomies d'environ 200 km. Ils seront bientôt complétés par des poids lourds capables de faire eux aussi 200 km sans recharger. Les premiers modèles devraient arriver sur le marché courant 2019 chez Tesla, Volvo, Renault Trucks...

TI : Pourquoi investir dans l'électrique quand on est transporteur ?

MC : L'électrique constitue une solution intéressante pour la livraison du dernier kilomètre en moins de 3,5 tonnes et pour la distribution. L'intérêt pour un transporteur de s'équiper de ces véhicules est varié. Rouler en électrique peut permettre d'anticiper les futures restrictions de circulation dans les villes et garantir de pouvoir circuler à toute heure. C'est aussi un moyen de bénéficier de plages de livraison préférentielles mises en

place pour les véhicules propres dans certaines villes ou encore du stationnement gratuit. Rouler à l'électrique permet aussi d'avoir un TCO favorable, dès lors que le véhicule circule suffisamment pour que le faible coût du carburant et de l'entretien contrebalance le surcoût du véhicule à l'achat. Et c'est un moyen d'avoir une politique RSE avantageuse, ce qui est de plus en plus demandé par les donneurs d'ordre.

TI : Quelle est, selon vous, la tendance du marché du véhicule



Marie Castelli

électrique pour les prochaines années ?

MC : Il est probable que ce marché se développera à partir de 2019 pour les VL, avec l'arrivée d'offres de plus en plus compétitives. Tesla annonce, par exemple, la mise en service d'un semi moins cher à

l'usage qu'un diesel. Et le prix des batteries va baisser sensiblement. Pour le VUL, le marché va continuer à se développer de manière dynamique. On prévoit une hausse de 40% du nombre de VUL roulant à l'électrique l'an prochain. ☑

de véhicules électriques. UPS France a également ouvert un site au cœur de Paris, faisant office de centre de tri et de siège social. Ce hub alimenté à 100% en énergie verte a accueilli récemment le 39^e véhicule électrique de la flotte française. Fedex s'est aussi lancé dans la transition énergétique et teste toutes les techniques. La flotte mondiale du spécia-

liste du colis comprend 527 véhicules hybrides, 122 au gaz, 144 au propane et 41 à l'hydrogène. Mais c'est l'électrique qui semble avoir le plus de succès puisque l'entreprise en possédait 1817 l'an dernier et le courant passe aussi avec DHL. « Nous avons acheté nos premiers Kangoo électriques en 2013 », se souvient Bruce Devinois, directeur des opé-

rations DHL Express France. Puis nous avons testé Colibus, Goupil et dernièrement le Nissan NV200. « Nous possédons 40 véhicules électriques qui roulent dans les centres-villes de Paris, Lyon, Nice, Bordeaux ou Strasbourg. » Et DHL prévoit de continuer à investir sur cette technologie. « Notre stratégie est d'avoir 15% de notre flotte en élec-

trique d'ici 2020, soit 250 véhicules et 70% de solutions propres pour le dernier kilomètre en 2025. » Le transporteur attend les nouveautés annoncées pour 2018

et 2019. « Nous bâtissons notre stratégie de transition énergétique à petits pas. L'offre électrique actuelle ne nous a pas encore séduits. On reste sur des petites séries et les finitions ne nous conviennent pas. » Pour compenser le poids de la batterie, certains constructeurs auraient tendance à alléger les systèmes de fermeture des portes. Ce qui ne

ou humide. « Mais nous restons optimistes sur la rapidité à laquelle cela va évoluer. Nous arrivons à une génération de véhicules avec une technologie mûre. Il ne fait aucun doute que l'électrique sera une partie de la réponse au dernier kilomètre. 2018 sera une année pivot pour le développement de cette technologie. Espérons que la consommation d'électricité de la France permettra de suivre. » Le spécialiste du colis attend aussi la sortie des modèles poids lourds. « On regarde ce qui est proposé, mais les prix restent rédhibitoires. Il faudra sans doute encore attendre deux ans pour avoir des poids lourds produits en série avec un prix raisonnable. » ☑

DHL, une société pour le moins concernée par l'électrique.



« 2018 sera une année pivot pour le développement de cette technologie. »

trique d'ici 2020, soit 250 véhicules et 70% de solutions propres pour le dernier kilomètre en 2025. » Le transporteur attend les nouveautés annoncées pour 2018

convient pas à DHL qui a besoin de véhicules sécurisés pour éviter les vols. Et Bruce Devinois constate que les batteries sont encore source d'aléas lorsqu'il fait froid

Communiqué de presse

Lien : https://www.stef.com/pub/files/20180328_STEF_LIVRAISON_URBAINE_STRASBOURG_FR.pdf 28 mars 2018

La Ville et l'Eurométropole de Strasbourg dessinent avec le Groupe STEF les solutions livraison urbaine de demain

En étroite collaboration avec la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg, le Groupe STEF a organisé le 28 mars une manifestation dédiée à la Green Logistics et aux solutions de livraison urbaine. L'objectif : faire connaître les perspectives et les initiatives conjointes en présentant les dispositifs et les véhicules de livraison les plus adaptés aux centres-villes urbains.

Cet événement s'est déroulé sur le site certifié NF HQE™ de STEF Bischheim en présence de Catherine Trautmann, Vice-Présidente de l'Eurométropole en charge du développement économique, et de Jean-Baptiste Gernet, Adjoint au Maire de Strasbourg en charge des mobilités alternatives et de la logistique urbaine.

Située au carrefour des enjeux du développement urbain, de la dynamique économique et de la qualité de vie, la Green Logistics est un des principaux enjeux des villes de demain.

La Ville et l'Eurométropole de Strasbourg se sont engagées dans la mise en place d'un programme de logistique urbaine « à faible impact environnemental » qui allie le développement de transports propres et l'optimisation des services de livraison en centre-ville. La sortie complète du diesel dans le centre de Strasbourg est programmée à horizon 2021.

Catherine Trautmann, Vice-présidente de l'Eurométropole en charge du développement économique, souligne : « *Les livraisons de marchandises sont un ressort essentiel pour l'attractivité économique d'un territoire et la pérennité des entreprises qui s'y trouvent. Aussi faut-il s'assurer qu'elles se déroulent dans les meilleures conditions possibles, sans pour autant passer outre les priorités qui engagent une métropole : le bien-être de ses habitants, la réduction de la circulation, l'amélioration de la qualité de l'air... Strasbourg y est parvenue ces dernières années au moyen d'une réglementation ad hoc. L'Eurométropole passe aujourd'hui un nouveau cap en s'essayant à de nouvelles formes de logistique urbaine, avec le concours de partenaires publics et privés : la mutualisation est une solution, le recours au dernier kilomètre à des modes de transports légers et non polluants en est une autre. Nous attendons de ces nouvelles initiatives qu'elles soient gagnantes pour tous* ».

Jean-Baptiste Gernet, Adjoint au maire de Strasbourg en charge des mobilités alternatives et de la logistique urbaine, indique pour sa part : « *L'innovation et l'audace du Groupe STEF pour une logistique urbaine plus vertueuse entrent pleinement en résonance avec l'évolution réglementaire décidée par la ville de Strasbourg à partir du 1^{er} septembre 2018, pour une sortie complète du diesel dans les livraisons à horizon 2021. Du vélo triporteur au poids lourd en passant par les véhicules légers, le groupe STEF démontre que la chaîne logistique peut évoluer, et concilier les impératifs environnementaux, d'attractivité commerciale et de respect du patrimoine au cœur d'une capitale européenne* ».

Jean-Philippe Leclerc, Directeur Régional Est de STEF Transport, déclare : « *La logistique des produits alimentaires sous température contrôlée est vitale au dynamisme des commerces de centre-ville et au bon approvisionnement des consommateurs. Pour répondre aux défis du dernier kilomètre, il est plus que jamais nécessaire d'imaginer une logistique innovante conciliant les exigences des politiques publiques, les besoins des professionnels et les attentes de la population. C'est dans cet esprit de dialogue que l'Eurométropole de Strasbourg et STEF ont entrepris de travailler ensemble à la co-construction et gestion de la logistique urbaine à Strasbourg* ».

Fort de son attachement à l'écosystème des cœurs de ville, le Groupe STEF travaille sur « le dernier kilomètre », l'étape logistique la plus exigeante à gérer pour le transport des produits alimentaires sous température dirigée.

Sa démarche s'organise au travers d'une feuille de route qui repose sur trois fondamentaux :

- Accompagner les réponses des élus, des villes et des pouvoirs publics face aux défis de la logistique urbaine en y intégrant les paramètres de sécurité, de partage de la voirie, de trafic, de bruit et de pollution...
- Répondre aux évolutions réglementaires en matière environnementale,
- Améliorer ses réponses aux demandes des clients commerçants et détaillants de centre-ville (notamment la souplesse et la réactivité des horaires de livraison) : commerces de bouche, restaurants, épiceries, supérettes...

Des solutions vertes pour livrer le centre-ville de Strasbourg

Dans la région Alsace, le Groupe STEF compte 5 sites dédiés au transport et / ou à la logistique de produits alimentaires sous température contrôlée (-25°C / +15°C).

Parmi eux, le site de Bischheim qui approvisionne les commerçants et restaurateurs du centre-ville de Strasbourg. Depuis juillet 2017, il est équipé d'un porteur GNC* Iveco Daily de 6,5 tonnes doté d'une motorisation au gaz naturel comprimé qui permet de réduire les émissions polluantes (particules fines, monoxyde de carbone, oxyde d'azote, CO₂), et le rend parfaitement adapté à la livraison de produits alimentaires frais, surgelés ou thermosensibles en centre-ville.

**Gaz Naturel Comprimé*

Au cours du 2^{ème} semestre 2018, le Groupe STEF proposera également, en partenariat avec un spécialiste du secteur, une offre de livraison de produits alimentaires frais (+2°C / +4°C) via un triporteur à assistance électrique équipé d'une caisse isotherme.

Des solutions innovantes pour le dernier kilomètre

Dans cette logique de recherche continue de technologies propres, le Groupe STEF travaille en étroite collaboration avec les principaux constructeurs et équipementiers. C'est en ce sens que le Groupe STEF les a invités à exposer leurs matériels phares ou leurs dernières nouveautés afin de montrer comment couvrir l'ensemble des besoins de l'Eurométropole de Strasbourg en matière de solutions propres.

Conçu comme un véritable laboratoire d'idées et d'expérimentation, les participants à l'événement ont pu se rendre compte des avantages des modèles présentés :

- Triporteur à assistance électrique équipé d'une caisse isotherme // Les Triporteurs de l'Ouest
- Tricycle à assistance électrique et châssis en aluminium // Freegones
- Porteur GNC* 6,5 tonnes // Iveco
- Porteur cryogénique 19 tonnes équipé de la technologie Air Liquide Blueeze™ // Renault Trucks
- VUL 1,6 m³ électrique et hydrogène // Renault Kangoo – Carrosserie Lamberet
- VUL 8 m³ 100% électrique // Colibus
- VUL frigorifique 5,5 m³ 100% électrique // Colibus
- Econic Frigo 19 tonnes // Mercedes
- GNC 19 tonnes // Renault Trucks
- GNV 26 tonnes // Scania

STEF, une politique environnementale volontariste et durable

La démarche éco-responsable conduite par STEF est étroitement liée à l'engagement du Groupe dans le domaine de la RSE (Responsabilité Sociétale de l'Entreprise) depuis plus de 20 ans.

Fin 2017, le Groupe s'est d'ailleurs vu décerner le statut Gold – niveau Avancé – par Ecovadis, la plate-forme internationale indépendante leader de la notation RSE. Le Groupe a obtenu la note de 80/100 sur les aspects environnementaux, un excellent résultat atteint grâce à la mise en place d'une démarche de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui a abouti à une baisse de 20% en 5 ans de ses émissions de CO₂.

Le Groupe STEF avait déjà été récompensé par le label « Objectif CO₂ » pour la totalité de son réseau de transport en France et par la 2^{ème} étoile du programme Lean & Green aux Pays-Bas.

A propos de STEF – www.stef.com

STEF est le leader européen des services de logistique et de transport sous température contrôlée. Le Groupe achemine des produits alimentaires frais, surgelés ou thermosensibles de leurs zones de production vers les zones de consommation dans les meilleures conditions de sécurité sanitaire, de délais et de qualité. Chaque jour, à travers un large réseau en France, en Italie, en Espagne, au Portugal, en Belgique, aux Pays-Bas et en Suisse, les 16 000 collaborateurs de STEF se mobilisent au service des industriels de l'agroalimentaire, des enseignes de la distribution et des acteurs de la restauration hors-domicile.

Contacts presse

Groupe STEF :

Catherine Marie // 01 40 74 29 64 // 06 35 23 10 88 // catherine.marie@stef.com

Eurométropole de Strasbourg :

Véronique Petitprez // 03 68 98 68 67 // veronique.petitprez@strasbourg.eu

20
minutes

STRASBOURG

Publié le 28 mars 2018

Lien : <https://twitter.com/i/status/978994251467051008>

#Le transporteur STEF à Bischheim présente les solutions de livraison urbaine de demain dont le Colibus 100 % électrique , en version frigorifique ou pas , 5 et 8 m3 et pas plus encombrant qu'une petite #voiture #strasbourg #planete #environnement #pollution #mobilite





STRASBOURG

Lien : <https://bit.ly/2zQxdca>

Strasbourg: Trois modes de transport du futur pour les livraisons dans le centre-ville

ENVIRONNEMENT La société de transport frigorifique STEF a présenté à la ville et l'Eurométropole de nouveaux moyens utilisés pour les livraisons en hypercentre afin de réduire la pollution et les nuisances sonores...

Gilles Varela | Publié le 29/03/18 à 10h15 — Mis à jour le 29/03/18 à 10h15

- A Strasbourg, il y a 3.600 livraisons par jour en moyenne, particulièrement dans le centre-ville.
- Afin de limiter la pollution et de coller aux nouvelles réglementations, les sociétés de transports logistiques diversifient les modes utilisés.

Tricycle, camion à gaz naturel ou cryogénique... Les technologies évoluent et semblent à même de répondre aux préoccupations environnementales des professionnels du transport mais aussi aux nouvelles réglementations, demandées par les collectivités, afin de limiter les nuisances environnementales de **la logistique urbaine**. Transport de marchandises, livraisons, manutention, stockage, l'impact environnemental de cette activité est estimé à près de 34.000 tonnes de CO2 par an sur l'agglomération strasbourgeoise, dont 17 % sur le centre-ville. A cela s'ajoute des nuisances sonores et des tensions entre livreurs, riverains et habitants.

>> A lire aussi : D'ici 2022, Strasbourg veut en finir avec les livraisons par des véhicules diesel dans le centre

Aussi, dès le 1er septembre, les règles vont changer dans la Grande-Ile et les sociétés doivent s'y préparer. L'objectif est d'atteindre 100 % des livraisons en **véhicules propres** en 2022 ainsi que l'interdiction totale d'accès à l'ellipse insulaire pour les véhicules de livraison qui carburent au diesel, en 2021. Dans cette optique, Catherine Trautmann, vice-présidente de l'Eurométropole en charge du développement économique et Jean-Baptiste Gernet, adjoint au maire en charge des mobilités alternatives et de la logistique urbaine, se sont rendus mercredi chez le leader européen de la logistique du transport de produits alimentaires frais, le **Groupe STEF** à Bischheim qui présentait les dispositifs et les véhicules de livraison les plus adaptés aux centres-villes urbains. Alors voilà à quoi pourraient ressembler quelques-uns de **ces véhicules du «dernier kilomètre»**.



Les Tricycles. Silencieux, sans émission de CO₂, ils ont une charge utile de 250 kg, avec une assistance électrique. Mieux encore, le **Freegones, de Kleuster** permet de produire du froid sans pollution locale, tout en étant silencieux. C'est la « Rolls » du triporteur avec une grande puissance frigorifique qui propose une cellule de 1,54 m³ et peut utiliser également les pistes cyclables. Sa vitesse limitée à 15 km/h, permet « de limiter la casse » en cas de collision, notamment avec un piéton. Stable, il peut s'attaquer aux pentes supérieures à 16 % et freine sur une très courte distance. Avec une journée d'autonomie, il se recharge en moins de cinq heures.

Les Colibus. Déjà utilisé par DHL et La Poste, le Colibus semble être le spécialiste du dernier kilomètre mais aussi de la livraison de produits frais dans sa version 5,5 m³. Pas plus grand qu'une petite voiture, il permet pourtant une manutention debout dans le véhicule. 100 % électrique, il revient à 0,80 euro d'électricité aux 100 km. Silencieux, il « récupère » l'énergie à la décélération. Il existe également en version 8m³.

>> A lire aussi : C'est quoi ce nouveau véhicule électrique de livraison testé en centre-ville ?

Les porteurs GNC. Il ressemble à un petit camion de livraison de 6,5 tonnes. Il peut charger huit palettes ou jusqu'à 2.700 kg. Pratique en milieu urbain. Mais la particularité du porteur GNC Iveco Daily, c'est de circuler au gaz naturel comprimé, ce qui permet de réduire considérablement les émissions polluantes par rapport à la norme Euro 6. Il peut aller à -70 % de CO₂ avec du biométhane. L'entreprise STEF l'utilise depuis juillet dans Strasbourg.

>> A lire aussi : Logistique urbaine, les idées fusent pour des livraisons raisonnées et plus écolos

Parallèlement, la ville de Strasbourg et ses partenaires travaillent également à l'implantation de plateformes logistiques dans la ville et la mutualisation des moyens de stockages et de livraisons.

l'Officiel
 des transporteurs

N° 2921 du 6 avril 2018

Lien : <http://www.colibus-ve.eu/fr/abc/item/50-officiel-transporteurs-solutions-dernier-kilometre>

LES SOLUTIONS du dernier kilomètre

Aller du camion jusqu'au point ultime de livraison reste un problème à résoudre si on ne veut pas encombrer les rues ni émettre trop de gaz d'échappement. La créativité est à l'œuvre et SITL est le rendez-vous des créateurs. De plus, les années paires, Villepinte met à disposition une partie du hall pour faire évoluer de petits véhicules électriques.

Pour les supérettes des villes qui se sont multipliées depuis quelques années, la solution est relativement simple : un 19t ou un 26t et une place de stationnement réservée pour une livraison autour de 7h du matin avec un employé du magasin qui réceptionne et commence la mise en rayon. En

attendant les camions électriques, les poids lourds et les gros utilitaires au gaz sont une solution tout à fait acceptable qui de plus commence à convaincre les édiles municipaux. De plus, les groupes réfrigérants réellement silencieux existent. Le problème se corse avec les petites quantités à livrer aux petits magasins, le point critique étant la livraison à domicile qui devient très à la mode sous l'influence de l'e-commerce.



LES MINI-VÉHICULES

LIBNER

François Libner avait surpris en 2014 avec son concept Bil de mini-véhicule embarqué à l'arrière d'un camion. Le mini-véhicule lui-même est finalisé et semble adapté pour les palettes puisqu'il emporte son transpalette pour la dépose finale. En revanche, pour les rolls il fallait carrément un hayon élévateur. La nouvelle solution est plus simple et plus légère : un triporteur à propulsion électrique sur les roues arrière avec un plancher très bas pour porter le roll. Celui-ci est descendu du camion par l'élévateur arrière jusqu'au niveau du plateau du tricycle.

À gauche : nouvelle implantation disponible sur le Colibus pour une activité messagerie avec un passage direct de la cabine vers le fourgon puis vers l'extérieur : une seule porte à utiliser.
 À dr. : les batteries du Colibus, qui sont à l'origine contre la paroi avant, sont dans cette application messagerie, placées à l'arrière dans un coffre intégrant les passages de roues et la motorisation électrique.



SALON 47

ADDAX

Le petit constructeur belge Addax est connu dans son pays d'origine pour ses véhicules électriques destinés à l'entretien des parcs et jardins publics. Il présentait à SITL deux applications pour la livraison urbaine : un fourgon sec de 5,5 m³ avec rideau coulissant latéral d'une capacité de charge de 1000 kg ainsi qu'un fourgon réfrigéré fabriqué par ECP.



La nouvelle création de Libner pour transporter les rolls depuis le camion jusqu'au point final. La capacité de charge est de 300 kg. Les pédales ne servent qu'à donner l'élan initial. C'est la poignée tournante côté droit du guidon qui fait fonction d'accélérateur. La capacité de charge est de 300 kg. Ce nouvel engin devrait porter le nom de Tri-Bil.

Le Tri-Bil pour le transport de rolls pose à côté du Bil. Ce dernier a besoin de son hayon élévateur intégré à l'arrière pour poser le roll à terre.

COLIBUS

Le petit utilitaire habitué de SITL et sur lequel Lamberet a développé une carrosserie frigorifique qui était exposée à Solutrans, se présente dans un nouvel agencement rappelant le concept du « step-in-van » avec un passage direct du poste de conduite vers la partie fourgon, une formule chère à l'américain UPS. Le livreur descend ensuite directement par la porte latérale du fourgon. L'ensemble des batteries a été transféré entre les roues arrière et des espaces de rangement aménagés pour les différentes tailles de colis.

LES UTILITAIRES



Une Kangoo Symbio Cell, quel événement à SITL ! Et en plus aux couleurs d'un client ! Et quel client : StarService spécialiste de la livraison à domicile pour la grande distribution et le e-commerce. La pile à combustible Symbio Cell, alimentée en hydrogène stocké à bord sous haute pression, recharge en permanence la batterie. Pas assez pour assurer seul la propulsion mais suffisamment pour sérieusement augmenter l'autonomie. ☀

Textes et photos : Étienne Cadet

Les utilitaires au gaz sont toujours l'apanage de Fiat avec les Fiorino, Doblo, et Ducato ainsi que d'Iveco avec le Daily. Côté véhicules électriques, Renault était présent avec la Kangoo et le Master dont l'autonomie a augmenté en 2017 grâce à de nouvelles batteries. Pour la première fois, on pouvait voir à SITL (dans la zone de démonstration) la version de la Kangoo transformée par Symbio Cell avec une pile à combustible alimentée par l'hydrogène et modestement baptisée « prolongateur d'autonomie ».



Sur la Kangoo ZE, la nouvelle autonomie suivant les procédures normalisées est affichée : 270 km.

ZECOMBI

Nouveau venu pour la livraison en ville, le véhicule électrique baptisé ZeCombi par son concepteur se présente comme un « porte-roll » à moteur électrique. Si la plateforme, la cabine de conduite, le dispositif de chargement du roll en position transversale et la motorisation arrière sont complets, l'habillage de la partie arrière tiendra compte des besoins de la clientèle.





LE GROUPE LA POSTE

Publié le 9 Avril 2018



PUBLIÉ LE 09.04.2018
ÉCRIT PAR MALIK GUARTI

☐ SUCCESS STORY

LE MANS FABRIQUE LES BATTERIES DES STABY ET QUADÉO

CLIENTS ET SERVICES • RSE

Prononcez « IForVi », à l'anglaise. La société E4V, basée au Mans, dans le quartier de l'université, depuis fin 2011, fait partie du groupe « Univers VE ». Sa spécialité : concevoir et fabriquer des batteries électriques pour petits véhicules utilitaires, dont les Staby et Quadéos des facteurs.

Sept années après son installation, la structure peut se targuer d'en équiper plus de 5 000 véhicules par an. Pourtant, si la prospérité est aujourd'hui au rendez-vous, E4V n'a pas toujours vogué sur un long fleuve tranquille. « *Au départ, nous nous sommes lancés en production pour équiper le constructeur Mia electric. Le carnet de commandes était plein mais le projet s'est effondré* » explique Denys Gounot, son président et fondateur.

Mais l'entreprise ne baisse pas les bras face à ce coup du sort, et en profite pour tester ses batteries en situation réelle. Les retours, excellents, confortent E4V dans l'idée d'orienter alors son savoir-faire vers le petit utilitaire. Avec succès : le marché s'avère en effet rapidement porteur et représente aujourd'hui une partie importante de l'activité de la société.

LA CONFIANCE DE LA POSTE

Parmi ses clients, on retrouve donc Ligier mais aussi La Poste, avec ses Quadeos et Staby, deux modèles équipés par la société mancelle et ses 70 salariés. « *Nous avons une vraie histoire avec La Poste. Nous sommes très heureux de la livrer et de faire le bonheur des utilisateurs des Staby et autres Quadéos. Nous nous sommes battus pour concevoir une filière française qui équipe toute une gamme de véhicules propres. Et si cette filière fonctionne aujourd'hui très bien, on le doit en partie à La Poste et à la confiance qu'elle nous a accordé,* » souligne Vincent Lemonnier, directeur du site manceau.

Fort de son succès, E4V fournit désormais d'autres postes européennes. Elle expérimente d'ailleurs en ce moment à Strasbourg et Bordeaux son fameux Colibus, un véhicule électrique entièrement dédié au transport de colis (5,5 m³ en frigorifique et 8 m³ en sec). Il faut dire que La Poste a pour objectif de détenir la première flotte mondiale de véhicules électriques d'ici 2020, en mettant en service 10 000 véhicules utilitaires légers ! Et E4V le sait bien.

BATTERIES GARANTIES 5 ANS

Côté chiffre d'affaires, tout semble aller au mieux pour E4V. Entre 2014 et 2016, ce dernier a ainsi bondi de 375 % et devrait atteindre quelque 18 M€ en 2017. Ceci a impliqué la multiplication par trois des effectifs du site sarthois depuis 2015. Désormais un peu à l'étroit dans ses locaux (succès oblige !), la société pourrait du coup prochainement déménager ou s'agrandir. Il faut dire que d'autres grands clients ont également émergé dans l'électrique : Aixam (voiture sans permis), Goupil (utilitaires pour les espaces verts ou le ramassage des ordures) ou encore Gruau, avec la version électrique d'un 3,5 tonnes.

Réputées fiables, d'une durée de vie performante (garanties 5 ans pour La Poste) et d'un rapport coût-performance très intéressant, les batteries d'E4V sont également un gage de sécurité. Pas étonnant que la société ait trouvé d'autres débouchés avec les bateaux hybrides, l'énergie embarquée, les véhicules agricoles ou encore les véhicules spéciaux comme la navette autonome Ligier, l'EZ10. Un succès fou, on vous dit !



Publié le 12 avril 2018

Lien : http://www.aver-france.org/Site/Article/?article_id=7293

Métaux rares et mobilité électrique : qu'en est-il vraiment ?

12 avril 2018

Au cours des dernières semaines, l'impact écologique des véhicules électriques a été maintes fois mis à mal. Pollution déplacée, conséquences de la production des batteries sur l'environnement, extraction de minerais... L'utilisation de terres et métaux rares est régulièrement pointée du doigt par les détracteurs de la mobilité électrique. Pourtant, les problématiques sont différentes. Faisons le point pour démêler le vrai du faux.



Métaux rares : de quoi parle-t-on ?

D'après l'Union Européenne, il existe 27 matières premières dites critiques, comme l'iridium, le cobalt ou le platine. Ces minerais, dotés de propriétés exceptionnelles, sont regroupés dans le tableau périodique des éléments chimiques de Mendeleïev.

TABLEAU PÉRIODIQUE DES ÉLÉMENTS

Masse atomique: 55.845 Numéro atomique: 26 (Ordre de protons dans le noyau)																		
Symbole chimique: Fe Nom: fer																		
1	2											18						
1	H																He	
2	Li	Be															Ne	
3	Na	Mg															Ar	
4	K	Ca	Sc	Ti	V	Cr	Mn	Fe	Co	Ni	Cu	Zn	Ga	Ge	As	Se	Br	Kr
5	Rb	Sr	Y	Zr	Nb	Mo	Tc	Ru	Rh	Pd	Ag	Cd	In	Sn	Sb	Te	I	Xe
6	Cs	Ba	La	Hf	Ta	W	Re	Os	Ir	Pt	Au	Hg	Tl	Pb	Bi	Po	At	Rn
7	Fr	Ra	Ac	Rf	Db	Sg	Bh	Hs	Mt	Ds	Rg	Cn	Uut	Ff	Uup	Lv	Uus	Uuo
			La	Ce	Pr	Nd	Pm	Sm	Eu	Gd	Tb	Dy	Ho	Er	Tm	Yb	Lu	
			Ac	Th	Pa	U	Np	Pu	Am	Cm	Bk	Cf	Es	Fm	Md	No	Lr	

Parmi elles, on désigne 17 matières minérales nommées « terres rares » : le scandium, l'yttrium et quinze lanthanides.

Bien qu'elles soient utilisées dans de nombreux domaines industriels depuis les années 1940, les terres rares ont été découvertes bien plus tôt ! En effet, la première terre rare a été découverte en 1787 dans une carrière près de Stockholm. Puisque ces matières étaient inconnues à l'époque, elles ont été considérées comme rares, d'où leur appellation.

Pourtant, ce terme prête à confusion : ces terres n'ont de rare que leur nom ! Présentes dans l'ensemble de la croûte terrestre, leurs réserves sont par exemple 200 fois plus abondantes que celles de l'or ou du platine. Le cerium, qui représente à lui seul 40 % des terres rares consommées, est aussi répandu dans l'écorce terrestre que le cuivre.

Un marché mondial perturbé par la Chine

Les terres rares se trouvent en de nombreux endroits du globe. Un retour sur l'histoire de l'extraction de ces métaux stratégiques pour l'industrie mondiale permet de mieux comprendre les enjeux géopolitiques qui en découlent.

Dans les années 1940, les premières exploitations se trouvaient au Brésil et en Inde. De nombreux gisements ont été découverts par la suite en Afrique du Sud, principal producteur pendant vingt ans. Par la suite, de nombreuses mines ont été creusées aux États-Unis et en Australie au début des années 1970, détrônant les pays africains.

Dans les années 1980, la Chine s'est lancée dans l'extraction de terres rares. Grâce à une main d'œuvre peu chère et des méthodes industrielles peu respectueuses de l'environnement, le pays a pu baisser fortement ses prix de vente des terres rares sur le marché mondial. Ce dumping a ainsi conduit à la fermeture de nombreuses mines à travers le monde, permettant à la Chine de devenir le premier pays extracteur mondial au début des années 2000. Ainsi, avec seulement 30 à 40 % des réserves mondiales, la Chine représente désormais 90 % de la production planétaire.

Afin de faire face à sa propre demande et développer une économie à valeur ajoutée, l'Empire du Milieu a décidé en 2009 la mise en place de quotas d'exportation sur les terres rares. Cette décision unilatérale, condamnée par l'Organisation Mondiale du Commerce, s'est accompagnée d'une forte hausse des prix à l'achat : certains métaux ont ainsi vu leur cours multiplié par 2 000 ! La hausse a surtout concerné les oxydes de néodyme et de praséodyme, le prix des autres terres rares ayant suivi par effet d'entraînement de manière plus modeste et inégale. Ces dernières ne doivent donc pas être observées comme un ensemble homogène mais plutôt une par une et par marché.

Ces restrictions d'exportation chinoises ont par la suite incité de nombreux pays à relancer leurs activités d'extraction, tandis que d'autres se sont tournés vers le recyclage ou les alternatives aux terres rares. Aujourd'hui, les pays fournisseurs se trouvent sur les cinq continents : le Brésil (qui possède environ 22 millions de tonnes de terres rares, soit plus de la moitié de celles de la Chine), l'Inde, les États-Unis, la Russie, l'Australie... En Europe, 40 % de la demande en terres rares est fournie par la Chine, 34 % par les États-Unis et 25 % par la Russie.

Des métaux utilisés dans de nombreux domaines

Les terres rares offrent de nombreuses propriétés physiques utilisées dans de multiples domaines industriels et technologiques : haute conductivité thermique et électrique, propriétés catalytiques, magnétisme...

Lors de leur découverte, ces métaux étaient principalement utilisés pour la fabrication de pierres à briquet ou de colorants pour des objets en terre cuite. Durant les années 1960, l'ouverture de nombreuses mines à travers le monde a permis la fabrication de nouveaux produits comme les téléviseurs couleurs. Aujourd'hui, les terres rares sont utilisées dans de nombreux objets : les écrans d'ordinateurs, les lampes LED, les aspirateurs, les éoliennes ou les panneaux photovoltaïques. Ce sont donc des matériaux stratégiques pour la transition énergétique.

Des terres rares dans tous les véhicules, thermiques comme électriques

Alors que l'on pourrait penser que seules les voitures électriques utilisent des terres rares, il est important de rappeler que 26 % de la production mondiale de ces minéraux est utilisée pour les modèles thermiques. En effet, l'industrie pétrolière en utilise pour raffiner le pétrole, tandis que les constructeurs automobiles s'en servent pour fabriquer des convertisseurs catalytiques destinés à réduire la pollution liée au diesel.

Aujourd'hui, la grande majorité des véhicules rechargeables dispose de batteries lithium-ion, tandis que les modèles plus anciens sont dotés de plomb ou de nickel-métal-hybride. Cette ancienne technologie de batterie utilise une électrode négative constituée d'un alliage de lanthane et de pentanickel, représentant plusieurs kilos de terres rares. Ce qui n'est pas le cas des batteries lithium-ion, le lithium étant un métal alcalin.

Aussi, on ne peut nier la présence de terres rares dans l'ensemble des véhicules récents, rechargeables ou thermiques. Chaque année, 20 à 25 % des terres extraites permettent de fabriquer des aimants permanents pour les moteurs électriques de petite taille destinés par exemple aux lève-vitres et aux rétroviseurs électriques.

Dans les modèles électriques, les terres rares sont également utilisées pour la fabrication des carters et des aimants équipant les moteurs de traction, dans lesquels elles peuvent représenter jusqu'à 30 % des composants. Cependant, il est déjà possible de s'en passer pour la chaîne de traction, que ce soit pour le moteur ou la batterie. Depuis 2015, Renault (http://www.averre-france.org/Site/Adherent/?adherent_id=69) utilise pour la ZOE un moteur synchrone à rotor bobiné, où les aimants sont remplacés par un bobinage. « Si cette technologie n'atteint pas aujourd'hui le niveau des moteurs à aimants, elle ne peut qu'être améliorée », précise Joseph Beretta, Président de l'Avere-France et ancien ingénieur en charge du domaine énergie et technologie au Groupe PSA (http://www.averre-france.org/Site/Adherent/?adherent_id=67). Du côté des batteries, la technologie LMP développée par le groupe Bolloré n'utilise ni solvant, ni terres rares, ni cobalt. Des problèmes d'approvisionnement en terres rares pourraient alors être perçus comme une bonne nouvelle pour la mobilité électrique, les constructeurs automobiles pouvant facilement se passer d'aimants dans les véhicules électriques.

« Les aimants NdFeB ont les meilleures capacités de force d'aimantation et de persistance pour une taille très réduite par rapport aux aimants classiques. Ils demeurent ainsi une alternative économique très intéressante pour élaborer des moteurs électriques à très hauts rendements, permettant la miniaturisation et la réduction massive des équipements » rappelle Joseph Beretta. Selon les analystes d'UBS (2015), la production de 42 millions de véhicules électriques chaque année à travers le monde ne nécessiterait que 30 à 70 000 tonnes d'aimants, soit à peine 2,5 fois la quantité utilisée en 2016.

Toyota (http://www.averre-france.org/Site/Adherent/?adherent_id=4578), en coopération avec l'organisme japonais NEDO, vient par exemple de développer un aimant économe en terres rares. Pour atteindre les mêmes performances qu'un aimant « classique », les ingénieurs japonais ont utilisé 50 % de néodyme en moins et ont remplacé le terbium et le dysprosium par du lanthane et du cérium, des terres rares plus légères et plus abondantes, donc moins chères. Cet aimant pourrait être installé dans les voitures électriques dès 2020.

Il est également possible d'utiliser des moteurs à induction, dits asynchrones, fonctionnant sans aimants. Bien qu'ils soient plus volumineux, ils sont cependant plus faciles à refroidir.



Du côté des batteries, certains équipementiers comme SAFT et E4V (http://www.avere-france.org/Site/Adherent/?adherent_id=1548) utilisent déjà du graphite synthétique. Le graphite naturel, de moindre qualité, est de toute manière de moins en moins disponible. Les mines d'extraction sont moins nombreuses et de plus en plus profondes, entraînant une hausse des coûts d'extraction. Il faut donc se diversifier et développer des solutions synthétiques. Tesla (http://www.avere-france.org/Site/Adherent/?adherent_id=4575) a par exemple choisi la technologie lithium-titanate sans graphite, qui offre des performances équivalentes au lithium-ion grâce à des propriétés physicochimiques mieux maîtrisées.

L'enjeu du cobalt

Alors que certaines terres rares peuvent facilement être remplacées, l'utilisation du cobalt – qui n'en est pas une – risque d'être plus problématique pour la fabrication des batteries. L'approvisionnement pourrait ainsi devenir critique dès 2050, avec une demande deux fois supérieure aux réserves identifiées aujourd'hui.

L'extraction du cobalt est un enjeu géopolitique fort, puisque 50 % des réserves mondiales se situent en République Démocratique du Congo. Conscient de ses richesses stratégiques, le pays a récemment multiplié par cinq les royalties demandées, dans le cadre d'un nouveau plan minier. Les taxes à l'exportation sont quant à elles passées de 2 à 5 %. Alors que les conditions de travail dans les mines congolaises sont observées de près par des organismes non gouvernementaux, le pays souhaite améliorer son image et vient de lancer un programme de traçabilité pour promouvoir un « cobalt éthique ».

L'approvisionnement est également à surveiller de près : Glencore, une société anglo-suisse, extrait la moitié de la production mondiale de cobalt. La société a récemment signé un contrat avec l'entreprise chinoise GEM pour lui garantir un tiers de sa production, soit 52 800 tonnes pour les trois prochaines années.

Il est donc important de trouver des alternatives dès aujourd'hui, en se tournant vers d'autres pays comme l'Australie, le Canada ou la Russie qui disposent également de mines de cobalt, ou bien d'anticiper une filière du recyclage des batteries (http://www.avere-france.org/Site/Article/?article_id=7263&from_espace_adherent=0).

L'importance du recyclage

Une étude publiée en 2013 par l'Institut d'Études Géologiques des États-Unis (https://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/commodity/rare_earths/mcs-2013-raree.pdf) a estimé les réserves mondiales d'oxydes de terres rares à 110 millions de tonnes. En 2012, à peine 110 000 tonnes de métaux ont été extraites : au rythme actuel, nous avons donc plus de 800 ans de production devant nous !

Pourtant, la réutilisation des matériaux issue d'anciennes batteries permet de réduire considérablement la consommation de nouveaux métaux, et donc les impacts induits sur les milieux naturels. Depuis 2006, l'Union Européenne impose aux constructeurs automobiles de recycler au moins 50 % des composants des batteries lithium-ion, ce qui permet de réutiliser du cobalt, du nickel, du cuivre et du lithium. Au Brésil, l'Allemagne finance actuellement un projet de recherche portant sur la récupération des terres rares dans les résidus miniers de phosphate.

Aujourd'hui, la filière du recyclage ne se concentre que sur les batteries de petite taille, que l'on trouve dans les appareils mobiles comme les téléphones portables et les tablettes. Les entreprises s'organisent désormais afin de développer des procédés industriels de plus grande capacité pour accueillir en nombre des accumulateurs de plus grande taille. La gamme des matériaux récupérés peut également être élargie aux plastiques et à l'aluminium par exemple.

Même si la rentabilité économique de cette activité est aujourd'hui à améliorer, le recyclage doit être encouragé. L'augmentation du nombre de batteries à recycler permettra d'améliorer la profitabilité du secteur dans les années à venir. La filière devra ainsi être prête pour accueillir les premiers accumulateurs arrivés en fin de vie à horizon 2025-2030.

L'utilisation de matières de synthèse en remplacement de terres rares, la réutilisation des batteries en seconde vie ainsi que le recyclage des matériaux lorsque ces dernières arrivent en fin de vie permettent de relativiser leurs conséquences sur l'environnement. Durant les années à venir, il faudra donc rester vigilant sur les impacts liés à l'extraction, bien que les méthodes les plus récentes soient plus respectueuses des milieux.

Des impacts environnementaux que l'on peut limiter

L'extraction et le raffinage des terres rares n'est pas sans effet sur l'environnement, surtout en ce qui concerne les rejets de métaux lourds dans la nature, entraînant une acidification et un déséquilibre des milieux naturels et des eaux. Pourtant, des techniques existent déjà pour réduire ces derniers à leur strict minimum.

Les impacts environnementaux varient en fonction des méthodes industrielles et des normes environnementales appliquées par les pays producteurs. Aux États-Unis par exemple, celles-ci sont très strictes. La Chine, longtemps pointée du doigt pour son industrie lourde et sa gestion douteuse des déchets, a fait fermer plusieurs mines ne respectant pas les normes en vigueur. De nombreux pays ont ainsi préféré arrêter l'exploitation de leurs mines afin de se conformer à celles-ci.

Ces impacts sont-ils malgré tout comparables à ceux des véhicules thermiques ? Les émissions de particules fines et de gaz à effet de serre ont des conséquences non-négligeables sur la santé publique et le réchauffement climatique. L'extraction, le raffinage et le transport du pétrole sont des activités également très polluantes. En comparaison, la production d'électricité peut être faiblement carbonée comme en France, d'autant plus avec l'augmentation de la production issue des sources d'origine renouvelable.

Crédits : Volkswagen / IUPAC

LAPEYRE LOGISTIQUE

Électrifier la distribution du frais dans Paris



Un second Colibus frigorifique doit être opérationnel avant la fin de l'année.

Spécialiste de l'alimentaire basé à Rungis, Lapeyre Logistique pourra compter dans les prochains mois sur un renforcement de ses moyens de stockage. L'entreprise fondée en 2006 met, parallèlement, l'accent sur la distribution dans Paris. En misant sur des motorisations électriques.

Lapeyre Logistique affiche une croissance conséquente et maîtrisée. Sur les deux derniers exercices, l'entreprise a affiché un taux de croissance de 8,20% entre 2015 et 2016 puis de 8,18% entre 2016 et 2017. Installée à la gare routière Sogaris de Rungis (94), la SARL dont Pascal et Isabelle Lapeyre sont les cogérants opère principalement dans le transport alimentaire (frais, surgelés, température dirigée). Une activité qui représente 75% de son revenu. Lapeyre Logistique a capitalisé sur la montée en puissance des produits bio, lesquels comptent pour pratiquement un quart des ventes. L'entreprise francilienne loue deux entrepôts sur le site Sogaris de Rungis. Un premier bâtiment de

3 510 m² est dédié au sec. Un second, d'une superficie de 1 216 m², accueille le froid et le surgelé. Actuellement éloignés de quelques centaines de mètres, ils seront regroupés et significativement agrandis en début d'année prochaine. La partie isolée et équipée destinée au stockage des surgelés et des produits frais atteindra en effet 3 500 m². Une fois opérationnelles, les installations - qui auront nécessité un investissement de 2,5 M€ - permettront en contrepartie un gain de productivité qui devrait générer une économie de 2,5 postes intérimaires. Lapeyre Logistique y consacrera même 400 m² au stockage de vins, une activité mise sur pied récemment et qui doit également contribuer à la croissance de l'activité. « Chacun de nos clients doit penser que nous ne travaillons que

pour lui », indique Pascal Lapeyre pour résumer sa stratégie. Le portefeuille comptait 291 clients en 2017, les 72 premiers assurant 94 % du chiffre d'affaires. Si des marques connues comme Maisons du Monde, Chronopost International, Planet Sushi ou Naturdis font confiance à l'entreprise, Lapeyre Logistique aime accompagner les premiers pas des nouveaux venus. « Nous comptons de multiples petits clients (175 d'entre eux apportaient, chacun, un revenu inférieur à 5 k€ en 2017, ndr) et plusieurs ont débuté leur activité avec nous. Nous proposons aux entreprises qui nous rejoignent des formules de facturation souples afin de les aider dans leur développement »,

sonst compliquées ; il est donc impératif de s'adapter. D'ici au mois de mai, Sogaris va inaugurer un point relais à la porte de la Chapelle. Nous devrions pouvoir nous y installer dans le courant de l'année prochaine », révèle Pascal Lapeyre. Pour l'heure, le Colibus assure des allers et retours entre Rungis et Paris. Une fois installé au point relais, Lapeyre Logistique y acheminera ses produits par des moyens classiques, le Colibus se contentant de trajets dans la capitale. Mieux, le cogérant envisage déjà l'acquisition, d'ici début 2019, d'un second exemplaire de l'utilitaire électrique. L'exploitation de ce type de véhicule présente d'autres avantages, loin d'être anodins

solidité, pour les secondes. Une autre évolution a récemment touché le parc. Elle concerne l'arrivée de cinq porteurs Iveco fonctionnant au GNV. Ceux-ci sont destinés à la distribution autour des gares parisiennes et à La Défense. Dans ce domaine également, Lapeyre Logistique parie sur l'avenir tout en prenant soin de ses clients. Pascal Lapeyre estime que, d'un point de vue économique, l'investissement ne se justifie guère. « Il est quasiment impossible de compenser un coût 30 % supérieur à l'achat (lequel se traduit dans les contrats de location signés en l'espèce pour une durée de quatre ans, ndr) par une diminution de la consommation ». Les clients sont en revanche sensibles au choix d'une motorisation GNV. Lapeyre traite de plus en plus avec des entreprises opérant dans le bio ou proposant des produits de qualité. « Elles sont sensibles à la possibilité de communiquer autour d'un transport propre », avance celui qui pilote l'exploitation et la direction commerciale, alors que sa femme Isabelle



Pascal Lapeyre assure, avec sa femme Isabelle, la cogérance de Lapeyre Logistique.

L'ENTREPÔT DE STOCKAGE DÉDIÉ AU FROID ET AUX SURGELÉS VA VOIR SA SUPERFICIE PRESQUE TRIPLER D'ICI DÉBUT 2019.

assure la direction des fonctions administratives et financières. Les clients de Lapeyre Logistique n'ont pas l'exclusivité en matière de communication. Ainsi, l'entreprise de Pascal et Isabelle Lapeyre a-t-elle profité de la mise en service des porteurs GNV pour inaugurer un logo qui semble rallier tous les suffrages. Les trois cercles qui le constituent symbolisent Paris, le Grand Paris et la périphérie, le logisticien privilégiant un rayon d'action de 200 km autour de la capitale. Quant à la couleur bleue, elle évoque à la fois le froid et l'électricité... La situation pourrait presque paraître idyllique. Pascal Lapeyre concède évidemment des difficultés, notamment dans le recrutement des conducteurs. L'été dernier s'est avéré rude. « Le manque de conducteurs en viendrait presque à ralentir l'activité alors que la pénurie ne devrait pas se résorber », s'inquiète le cogérant. Pascal Lapeyre se fend même d'un aveu qui en dit long : « Notre niveau d'exigence a diminué. Aujourd'hui on adapte le travail au conducteur. » Le dirigeant entend toutefois « attirer les meilleurs » : il a mis en place un système de participation et de formation pour parvenir à ses fins. ♦

Textes et photos : ANTOINE DUFFEY

se plaît à souligner le cogérant. Le défi consistera à poursuivre dans cette voie. Le dirigeant en est tout à fait conscient : « Nous devons absolument veiller à conserver une ambiance familiale et préserver notre capacité à demeurer le logisticien de start-up ou de sociétés qui se créent. »

PARIS, CIBLE IDENTIFIÉE

Pour nourrir sa croissance, Lapeyre Logistique a décidé de mettre l'accent sur la distribution de Paris intra-muros. À l'automne dernier, la SARL a acquis un Colibus frigorifique, petit véhicule électrique offrant un volume de chargement de 5,5 m³ et une charge utile de 550 kg. « Compte tenu de la politique environnementale de la Ville de Paris, nous avons choisi d'investir dans l'électrique. Les livraisons dans le centre de la capitale

lorsqu'il s'agit de circuler dans Paris. Grâce à sa taille compacte, il est particulièrement adapté aux rues étroites et à l'accès parfois difficile. De plus, son allure suscite la sympathie, estime Pascal Lapeyre. L'acquisition du Colibus correspond à une inflexion dans la stratégie de Lapeyre Logistique. À l'exception de deux porte-caisses et de quatre remorques, l'ensemble du parc fonctionne en effet en location. « Outre l'avantage de bénéficier de véhicules récents, la location nous permet de réduire au minimum les immobilisations de matériel roulant », explique le transporteur. Recourir à la location n'empêche pas ce dernier d'afficher ses préférences en matière de moteurs et de remorques. Il plébiscite DAF, Mercedes-Benz et Renault Trucks pour les premiers et ne jure que par Chéreau, pour des raisons de

→ REPÈRES

- Siège : Rungis (94)
- CA 2017 : 9,8 M€
- Effectif : 70 salariés dont 50 conducteurs
- Parc : 62 cartes grises dont 51 moteurs
- Activités : transport sous température dirigée, stockage, affrètement



Publié le 28 avril 2018

Lien : <https://twitter.com/i/status/990237544095866886>

DHL_Motorsports @DHL_Motorsports · 28 avr. ▼
The Electric Vehicle Parade is one of the highlights of #ParisEPrix. DHL is represented by the StreetScooter and Colibus which have been designed to help us achieve #Mission2050 – zero emissions by the year 2050. #DHLMotorsports #DHLFormulaE

🌐 Traduire le Tweet



LES ROUTIERS

N°965 – Mai 2018

Lien : <http://www.colibus-ve.eu/fr/abc/item/56-les-routiers-une-vitrine-de-l-avenir>

Manifestation

SITL 2018

Une vitrine de l'avenir

Les chiffres du salon SITL 2018 (Semaine internationale du transport et de la logistique) sont une preuve de plus que le marché du transport repart. Les organisateurs ont relevé 37 793 participants professionnels et 800 exposants. Soit une augmentation de respectivement 3 et 10 % par rapport à l'édition 2016... Petit tour de quelques nouveautés marquantes.



Le FH LNG 460 de Volvo a été construit juste avant le SITL. Voir notre prise en main p.72.

Si on voulait voir les quelques constructeurs de poids lourds présents sur la SITL, il fallait se rendre sur l'espace que l'APGIV (Association française du gaz naturel pour véhicules) mettait à leur disposition. Seul Scania avait son propre stand... Tous étaient venus avec leur offre au gaz, essentiellement destinée à la longue distance.

Iveco exposait son Stralis NP 460 (pur GNL) ; Scania son R 410 GNL ; Volvo son FH LNG 460 (tout juste commercialisé - voir nos impressions de conduite p.52 et 72) ; Renault son D-Wide GNC 320 (notre constructeur national ne fait le pari du gaz que pour le secteur de la distribution). L'absence de Man, Daf et Mercedes s'explique par les options différentes prises par ces constructeurs en termes d'alternatives au diesel.

MyBestRoute de Michelin

Le Prix de l'innovation logistique de la SITL en catégorie technologie est allé à Michelin pour MyBestRoute. Une nouvelle récompense alors qu'il venait d'être primé pour ses applis Effidrive (voir LR n°964 p.72). MyBestRoute est un site payant accessible sur ordi ou tablette, qui permet de calculer des itinéraires (et de coûts associés) spécifiquement pour les poids lourds. Par rapport à un site comme Mappy, il est beaucoup plus précis, et fournit un comparatif qui prend en considération des paramètres supplémentaires : frais de péage, trafic et météo en temps réel (le vent a un impact sur la consommation).

Mais ce n'est pas tout... Selon la charge transportée, le type de véhicule préenregistré (poissance,

rapport de pont, types de pneumatiques, etc.), le prix du gazole et le bridage moteur à tant de km/h, il en ressort jusqu'à six itinéraires au choix « en moins de 30 seconde », selon l'équipementier. Grâce au comparatif détaillé, l'itinéraire le plus approprié peut être choisi en fonction des priorités (délai, coût, consommation, CO₂, etc.). Car certains chargeurs comme Ikea ou Carrefour réclament une preuve des émissions de CO₂. Cet itinéraire peut ensuite être envoyé au conducteur sur son smartphone.

GPS Tomtom PT, plus rapide

La nouvelle gamme de GPS poids lourd de Tomtom, Pro 73.50 track, bénéficie de la mise à jour à vie gratuite via le wifi et d'une rapidité d'action sept fois plus imposée.

À gauche : l'outil de calcul d'itinéraire MyBestRoute de Michelin a été primé. Il permet même en temps réel...

Ci-dessous : l'appli Drive XPO géolocalise les sous-traitants, ce qui permet de donner des infos fiables au client final.



tante que le Pro 72.50. Quant à sa nouvelle plateforme de gestion de flotte, elle est devenue plus ludique, intuitive, graphique et ergonomique. C'est la nouvelle tendance à l'« iphonié ».

XPO suit de près les sous-traitants

Comme beaucoup de gros transporteurs, XPO se heurtait jusqu'à présent à l'impossibilité de « suivre de près » ses sous-traitants. Le transporteur-logisticien américain a créé une appli « Drive XPO » pour les géolocaliser et les intégrer dans les informations fournies au client final. Testée aux US, cette appli vient d'être mise en place en France.

Maintenance des hayons 24/24

Le nouveau service Dhollandia Care intègre une formule « confort », qui prévoit deux contrôles techniques Hydrotest et un entretien préventif par an, ainsi qu'une prestation d'assistance avec un accès 24h/24, 7j/7 à une plateforme téléphonique de dépannage. Le maillage du réseau compte aujourd'hui pas moins de 530 points de service en France...

Colibus va sur les routes et autoroutes

Homologué dans la même catégorie que le Kangoo, le Colibus 100% électrique a gagné en volume



Parmi les nombreuses solutions « dernier kilomètre », le Colibus a gagné en volume

(8 m³ au lieu de 6 dans sa version de 2014) et en finition. En plus du véhicule « sec », deux nouvelles variantes ont vu le jour : la version frigorifique et la version food truck, avec environ 100 km d'autonomie réelle (152 en cycle NEDC). Le Colibus se loue : pour le sec, il faut compter 650 € par mois. Le gain se

fait sur la conso : on dépense 1 € au cent d'électricité, au lieu de 15 à 20 pour une version diesel.

Plus besoin de chercher un stationnement avec le Bil-Lift

Le carrossier Libner a une nouvelle fois reçu le prix des Trophées de l'Innovation à la SITL, en rubrique équipement de transport, pour sa plate-forme élévatrice Bil-Lift, qui équipe désormais son Bil (Base intel-

La passion de camion
France Routes

Mai 2018

Lien : <http://www.colibus-ve.eu/fr/abc/item/57-france-routes-le-dernier-kilometre-sera-electrique>

LE DERNIER KILOMÈTRE SERA ÉLECTRIQUE



Les livraisons dans les zones urbaines représentent l'activité de transport qui devrait passer vers le gaz ou vers les solutions à l'électricité. De nombreux fabricants proposent des solutions en ce sens, avec des véhicules présentant des capacités et fonctionnalités diverses. Sur un stand bien représentatif, les

utilitaires électriques Renault Kangoo et Master étaient présents. Courant 2017, le Kangoo ZE a été doté de nouvelles batteries, fournissant une autonomie évaluée à 270 km suivant les procédures normalisées NEDC. En usage réel, l'autonomie va jusqu'à 200 km.

Renault s'est également attaché à développer un véhicule fonctionnant à l'hydrogène. Les Renault Kangoo ZE sont modifiés par Symbio qui installe une pile à

combustible Symbio Cell, alimentée par un réservoir haute pression (350 bars) d'hydrogène. Sur la première génération de Kangoo ZE, l'autonomie passe de 120 km à 300 km.



Au choix, à la place du micro-voiture B1 présenté à Sodo-trans (ex dans FranceRoutes n° 431, p. 69), Libes propose un triporteur électrique emporté à l'arrière du camion : le Tri-B1, qui a une

capacité de charge de 300 kg. Les pédales ne servent qu'à donner l'élan initial. C'est la poignée tournante côté droit du guidon qui fait fonction d'accélérateur.

Le mini-voiture Addax est construit en Belgique. Équipé jusqu'à alors d'une benne pour les travaux des parcs et jardins, le

voilà maintenant avec un fourgon sec ou un fourgon réfrigéré ECF de 5,5 m³ pour la livraison en ville.



Nouvel aménagement pour le Colibus, en fourgon sec ou réfrigéré, avec un agencement très américain dans le style des step-in vans UPS. Le constructeur a déplacé les batteries à l'arrière, entre les roues mo-

trices. La cabine fait corps avec le fourgon, avec un passage direct entre les deux. Le conducteur se lève de son siège, pose dans le compartiment arrière et descend par la porte haute latérale avec son colis.

Nouveau venu pour la livraison en ville, le véhicule électrique baptisé Ze Combi se présente comme un porte-rouleau à moteur électrique. L'habillage de la partie arrière est seulement ébauché, alors que la plateforme, la cabine de conduite, le dispositif de chargement du rouleau en position transversale et la motorisation arrière sont complets.



FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID

N°20 – Mai-Juin 2018

Lien : <http://www.colibus-ve.eu/fr/abc/item/60-froids-news-carreau-du-temple-nouveau-lieu-de-culte>

PAGE 30 | ELECTRI'CITÉ

Par Louis Perin, texte et photos

ZÉRO ÉMISSION



Hélène Rambert, Chef de projets filières numériques et industries créatives - Ville De Paris est à l'origine de cet événement.

Carreau du Temple, nouveau lieu de culte

Événement inédit avec La Rencontre professionnelle des mobilités propres organisée à l'initiative de la Ville de Paris, la CCI, la CMA et l'ADEME.

Quelque 40 exposants ont présenté leurs solutions innovantes aux artisans, commerçants et indépendants 'parisiens' : GNV, hydrogène et électrique. De quoi permettre aux visiteurs de comprendre les enjeux de

la mobilité dans les mois et les années à venir. Il est devenu nécessaire pour la Ville de Paris de promouvoir des solutions de mobilités propres à tous les professionnels de Paris et de la petite couronne. La capitale doit, en effet, rattraper son retard par

rapport aux autres capitales européennes, en tentant de faciliter le renouvellement du parc de 100 000 véhicules diesel - avec en priorité - les Euro 3 et 5 encore en circulation. •



Adaxx existe en livrée frigorifique grâce au tournemain d'ECP, distributeur exclusif du porteur belge pour le marché du froid.



TIP toujours plus vert avec son programme électrique.



La Maire de Paris avait tenu à montrer, par sa présence, son engagement dans la lutte contre la pollution.



Toujours en première ligne sur le front de la logistique durable, Yacine Kara, Président d'Ecolotrans, était venu respirer l'air du temps. Yacine Kara (à g.) avec Alain Sicot, Directeur commercial VIS.



Colibus poursuit sa croissance.

Publié le 12 juin 2018

Lien : <https://bit.ly/2LKORzq>

Le Mans Une usine de 3 000 m² dans la Zac du Ribay pour E4V



Route de Laval, la zone d'activités du Ribay comptera bientôt un nouveau bâtiment. Celui qu'occupera à partir du 18 mai 2019, l'usine de fabrication de batteries au lithium E4V.

Cette entreprise en pleine croissance était à l'étroit dans les 1 200 m² qu'elle occupe actuellement rue Georges Auric, dans le secteur de l'université. Bientôt, elle triplera sa surface avec une construction de 3 000 m², implantée rue Vincent Scotto. C'est le groupe Dirob, spécialisé dans la réalisation de bâtiments d'activités, qui va se charger de la construction de cette usine. « *L'entreprise voulait rester sur un secteur proche de son implantation actuelle, explique Didier Robin, président du groupe Dirob. La difficulté était cependant de disposer d'un foncier suffisant dans la perspective d'une extension future.* »



Le Maine Libre Sarthe-Loir

Le Mans, mardi 12 juin 2018 - 300 mots, p. Sarthe Loir_9

E4V : l'avenir passe par les petits véhicules

D. F.

Il n'aura pas fallu longtemps pour que cette entreprise trouve sa vitesse de croisière. Créée en 2011, E4V s'est spécialisée dans la fabrication de batteries. Le créneau est porteur. Le savoir-faire de l'entreprise a fait le reste. La preuve : l'an dernier son chiffre d'affaires a progressé de 70 % et les effectifs du site, en presque deux ans, sont passés de 40 à 80 salariés. « *Notre particularité est d'avoir un important bureau d'études. Chacun de nos clients a sa batterie propre* », souligne Vincent Lemonnier, directeur industriel et responsable du site. « *Nous sommes face à une technologie qui va très vite. Notre force est d'être en avance et de nous remettre en question. C'est ce qui fait la performance de nos produits* ». Avec 800 m² de bureau sur les quelque 3 000 m² que comptera la future usine, E4V a donc prévu de poursuivre cette politique de recherche technologique. Une démarche qui, depuis toujours, a permis à l'entreprise d'afficher un taux de croissance aussi important, avec la conquête de nouveaux clients. En clair, discrète, mais terriblement efficace.

L'an dernier, l'entreprise a équipé plus de 5 000 véhicules. Ses principaux clients ? Le groupe Ligier, qui fabrique un tricycle et un quadricycle utilisés par la Poste pour la livraison de colis en centre-ville. Le groupe Goupil, implanté dans le sud-ouest à Bourran (Lot-et-Garonne) est lui aussi spécialisé dans la conception de petits véhicules utilitaires électriques, utilisés par les villes pour l'entretien des parcs et jardins. Enfin, E4V fournit Gruau à Laval qui a développé un véhicule utilitaire 100 % électrique, Electron II, en reprenant le châssis cabine du Fiat Ducato de 3,5 tonnes. Enfin, le potentiel d'E4V lui permet aussi de fabriquer des batteries pour des véhicules sans permis ou des tracteurs enjambeurs, utilisés dans les vignes.

Le Journal des Entreprises

Publié le 14 juin 2018

Lien : <https://bit.ly/2JVME6V>

LE MANS AUTOMOBILE LE JOURNAL DES ENTREPRISES

E4V produira ses batteries dans une nouvelle usine en 2019

Par Cédric Menuet, le 14 juin 2018

En croissance, E4V va construire une nouvelle usine de production de batteries pour véhicules électriques au Mans. Un site de 3 000 m² dont la livraison est prévue courant 2019.



▲ Denys Gounot a fondé E4V en 2008 et installé l'usine au Mans en 2011. — Photo : Cédric Menuet - Le Journal des entreprises



Le fabricant de batteries pour véhicules électriques E4V confirme son ancrage au Mans avec la construction d'une nouvelle usine. Situé dans la ZAC du Ribay, à proximité de l'échangeur de l'autoroute A11, ce site de 3 000 m² devrait être opérationnel au printemps 2019. « Nous restons dans le même secteur où nous nous sommes installés en 2011. Un agrandissement sur place

nous permettait à peine de doubler la surface et posait des contraintes de contamination de la production », explique Denys Gounot, fondateur d'E4V en 2008. L'actuelle usine de 1 200 m² n'était plus adaptée à des flux en hausse et des effectifs qui ont doubler en deux ans, atteignant près de 80 salariés. La société recrute même depuis le début de l'année un à deux opérateurs chaque mois pour faire face à ses besoins. E4V surfe en effet sur le marché porteur de la mobilité électrique, avec un chiffre d'affaires passé de 11 M€ en 2016 à 18 M€ l'an passé. « Il n'y a aucune gloire à en retirer. Nous partons de très bas sur ce marché. Nous sommes aujourd'hui un partenaire de références pour des constructeurs de taille moyenne sur des véhicules de service et de livraison pour les collectivités et les entreprises », souligne le dirigeant.

Elargir la gamme

E4V, qui constitue le pôle batterie du groupe Univers VE de Denys Gounot, équipe en effet des petits utilitaires développés par des constructeurs tels que Gruau, Ligier ou encore Aixam. Y compris la voiture électrique Bee Bee, développée au Mans, roule avec la technologie E4V. Ainsi, 5 000 engins ont été dotés en 2017 de ses batteries fabriquées au Mans, l'entreprise revendiquant depuis sa création 15 000 véhicules équipés. « Certaines Mia ont même passé les 200 000 kilomètres avec la même batterie ! », appuie l'entrepreneur. Denys Gounot élargit également les applications de ses produits, à l'instar de la solution installée sur son Colibus frigorifique. Ce petit utilitaire développé par Univers VE est alimenté par deux batteries, une pour la traction et une pour le groupe froid. « Depuis trois ans, nous travaillons sur le thème de l'énergie embarquée pour des véhicules thermiques dotés d'éléments pouvant fonctionner à l'électricité, comme des pompes. Ça permet d'éviter de laisser tourner le moteur à l'arrêt. » E4V a ainsi doté 300 camions de ramassage de lait de ses batteries permettant de réaliser des collectes en silence.

E4V

secteur Automobile

À propos du Groupe Univers VE

Acteur incontournable dans le monde de la mobilité durable, le Groupe Univers VE propose au marché du véhicule électrique et à ses acteurs un ensemble de technologies, produits et services innovants. Tous les sites du groupe sont situés en France : à Auch (32), Bordeaux (33) et au Mans (72).

Univers VE se compose d'un pôle Batterie :



E4V conçoit et développe en France des Solutions Batteries Lithium-ion basées sur la technologie du Lithium-ion Phosphate de fer (LifePO4).

Entreprise innovante au service d'un des secteurs les plus exigeants, celui de l'automobile, E4V met également son savoir-faire au service d'autres applications : bateau, trains, véhicules industriels, solutions stationnaires ou véhicule hybride.

et d'un pôle véhicule utilitaire électrique :



COLIBUS conçoit, industrialise et commercialise une gamme de véhicules utilitaires électriques.

Avec son châssis ultraléger, le COLIBUS est un véhicule électrique innovant, sur les segments du 8 m³ et du transport frigorifique 5,5m³, qui permet des performances d'exploitation exceptionnelles. Le COLIBUS a été conçu en collaboration avec les professionnels de la logistique et est particulièrement adapté aux livraisons du dernier kilomètre en milieu urbain.

Pour plus de renseignements : www.univers-ve.eu

Service Communication – 01 45 50 35 22 – comm@univers-ve.eu