



REVUE DE PRESSE
—
GROUPE UNIVERS VE
—
ANNÉE 2016

SOMMAIRE

▪ Communiqué : 18.01.2016 – Univers VE Helem bien positionné pour 2016	3
▪ Communiqué : 25.01.2016 – Sécurité et Écoconception des Solutions Batteries E4V®	4
▪ Les Echos : 15.02.2016 – Univers VE Helem va lancer son utilitaire électrique Colibus	5
▪ Le Journal des Entreprises : 04.03.2016 – BeeBee, Le véhicule de loisirs électrique se dévoile	6-7
▪ AVEM : 10.03.2016 – Immatriculations des utilitaires électriques : Février 2016	8-9
▪ Communiqué : 16.03.2016 – Participation d’Univers VE Helem au salon SITL 2016	10
▪ L’Usine Nouvelle : 28 mars 2016 – Le Colibus, ultime représentant des utilitaires électriques urbains....	11
▪ La lettre M : 28.04.2016 – Univers VE Helem lance sa production en série et recrute	12
▪ Le Parisien : 02.05.2016 – DHL fait le pari de livrer plus vert	13
▪ Ouest France : 10.05.2016 – Fideli Course livre des colis écolos dans la ville de Vannes	14
▪ Ouest France : 25.05.2016 – Bee Bee, la voiture électrique made in Sarthe	15-16
▪ BFM Business TV : 26.06.2016 – Reportage Comment gérer le dernier kilomètre de livraison	17
▪ Guide Flottes Auto : septembre 2016 – Fiche Univers VE Helem	18
▪ EY Prix de l’Entrepreneur de l’année : septembre 2016 – Fiche de presse Denys Gounot	19-20
▪ Ouest France : 26 septembre 2016 – Les utilitaires roulent avec les batteries d’E4V	21
▪ Le journal du CDKL : Automne 2016 – Des nouvelles de nos partenaires, Interview de D. Gounot	22-23
▪ Themavision : 20 octobre 2016 – L’art de la guerre... des batteries	24-25
▪ Le Mans Développement : 20 octobre 2016 – E4V mis à l'honneur pour sa stratégie audacieuse	26
▪ Entreprendre : novembre 2016 – Dossier spécial Made in France	27
▪ Communiqué : 15 novembre 2016 – Univers VE au salon MIF Expo	28
▪ Communiqué : 23 décembre 2016 – Nouvelle identité visuelle COLIBUS.....	29
▪ Automobile Propre : 27 décembre 2016 – 171 000 kilomètres en Mia Electric ? Une réalité !.....	30



Communiqué de Presse : 18 janvier 2016

Univers VE Helem bien positionné pour 2016

Cette année 2015, ponctuée par l'accord historique de Paris sur le climat, aura permis à Univers VE Helem et son véhicule électrique innovant, le Colibus, de franchir une nouvelle étape majeure de son développement.

La société aura en effet été particulièrement active avec le lancement du Colibus version frigorifique, l'homologation N1, et la poursuite de nombreux tests témoignant de l'intérêt des grands acteurs de la livraison.

Dans ce contexte, et au moment d'engager la Production de série du modèle 2016, Univers VE annonce une nouvelle augmentation de capital de sa filiale Univers VE Helem pour un montant de 1,7M€. Cette recapitalisation a pour but de soutenir la société Univers VE Helem en cette phase de croissance et de conforter les ressources nécessaires à la montée en puissance opérationnelle.

Les investissements industriels ont été financés via un pool bancaire, dans le cadre du financement de la BEI ; la phase R&D du projet a été accompagnée par la Région Midi-Pyrénées. Ce sont ainsi près de 4M€ qui auront été engagés pour sécuriser le lancement du Colibus, véhicule unique sur le marché et particulièrement adapté au défi du dernier kilomètre.



Communiqué de presse : 25 janvier 2016
Sécurité et Écoconception des Solutions Batteries Powered by E4V®

La voie retenue par E4V du Lithium Phosphate de Fer (LFP) est de loin la plus sûre au niveau des batteries Lithium et présente aussi l'avantage d'une excellente durée de vie.

Grâce aux nombreux développements et à la maîtrise technologique acquise, elle permet aujourd'hui d'excellentes performances, en étant une solution éprouvée, sûre et maîtrisée.



Elle est aussi basée sur une écoconception et s'inscrit dans un développement durable et responsable.

Contrairement aux batteries actuellement utilisées par les grands fabricants de l'électronique et les grands constructeurs automobile, à base de Nickel Cobalt ou de Nickel Cobalt Manganèse, les batteries Lithium développées par E4V et ses partenaires ne contiennent aucun Cobalt.

Les Echos

Univers VE Helem va lancer son utilitaire électrique Colibus

Publié le 15 février 2016 par Laurent Marcaillou

En 2016, Univers VE Helem, à Auch, dans le Gers, va lancer la fabrication d'une centaine de Colibus, son utilitaire électrique de 6 à 8 mètres cubes et 900 kg de charge utile. Créée en 2010 par Sébastien Kulak, cette entreprise a été reprise en 2014, après son dépôt de bilan, par E4V au Mans. C'est le fabricant des batteries innovantes au lithium et au phosphate de fer, avec gestion électronique de la recharge de l'électricité au freinage, qui sont utilisées par Mia, Ligier ou Aixam.



En montant des batteries plus petites sur le Colibus développé par Sébastien Kulak, qui est parti depuis, le repreneur a fabriqué l'an dernier 12 exemplaires expérimentaux pour DHL, Exapaq, Chronopost et des sous-traitants d'UPS. L'innovation réside dans le châssis ultraléger (60 kg) en nid d'abeille d'aluminium ou en mousse de composites qui, couplé au moteur électrique, permet au Colibus de peser 1.000 kg à vide contre 1.800 pour un utilitaire thermique. Avec ses batteries de 12 à 16 kWh, il a une autonomie de 120 à 150 kilomètres, suffisante pour les livraisons en ville, et est homologué pour circuler sur les voies rapides avec sa vitesse de 80 km/h.

Univers VE Helem lance aussi une version frigorifique de 8 mètres cubes et 700 kg de charge utile pour les produits frais et les repas à domicile. « *Nous faisons communiquer les batteries du véhicule et du groupe frigorifique pour arbitrer entre la distance et le froid* », explique le PDG, Denys Gounot. Après avoir présenté un prototype en novembre, il va vendre cette année les premiers exemplaires à des groupes de distribution.

Depuis sa reprise en 2014, Univers VE Helem est passé de 10 à 30 salariés et va recruter 10 personnes en 2016. Le fabricant de batteries E4V a injecté 2,7 millions dans la société et obtenu 700.000 euros de prêts de la BEI et une subvention de 210.000 euros de l'ancienne région Midi-Pyrénées.

Laurent Marcaillou

Le journal des entreprises Lorraine

Bee Bee Automotive. Le véhicule de loisirs électrique se dévoile

Le 4 mars 2016, Cédric Menuet Jean-François Michel

Conçue au Mans, produite par VT2i à Ramonchamp, dans les Vosges, la Bee Bee XS a fait sa première sortie officielle au Salon automobile de Genève.

La Bee Bee XS se dévoile. D'abord le 24 février, chez l'équipementier automobile VT2i, installé à Ramonchamp, dans les Vosges, devant quelques privilégiés. Puis au grand public, lors de la 86^e édition du Salon Automobile de Genève, du 3 au 13 mars. Pour cette voiture électrique développée au Mans et fabriquée à Ramonchamp, la participation à cette grand-messe



internationale signe le top départ de sa commercialisation, à peine trois ans après le lancement du projet. Car la Bee Bee est née d'un constat : le besoin de fournir aux professionnels du tourisme et des activités de plein air, un véhicule basique et robuste. « On cible une clientèle d'hôteliers, de sociétés d'auto-partage ou encore de professionnels de la mobilité sur les derniers kilomètres », précise Philippe Roux, directeur du développement de Bee bee Automotive. Concepteur de la Bee Bee XS, le président de Beta Epsilon, Bertrand Helme-Guizon estime que « le marché international des véhicules de loisirs et de plein air est de 240.000 véhicules par an ».

De nouveaux usages

La Bee Bee XS a été développée spécifiquement pour ce marché de niche, mais la modularité du châssis permettra de l'adapter à d'autres segments, comme les livraisons urbaines sur le dernier kilomètre ou encore la desserte des centres urbains interdits aux moteurs thermiques. « Nous avons des vigneron de Champagne qui sont intéressés », souligne Bertrand Helme-Guizon. « Tous les jours, nous découvrons de nouveaux usages pour ce véhicule. Je crois que nous arrivons au bon moment, le marché est mûr. » La société Bee Bee Automotive s'est constituée en 2013 sous la forme d'un joint-venture, composé du bureau d'études du Mans Beta Epsilon (1,2 M? de CA), spécialiste de la conception de châssis de véhicules de compétition, et de l'équipementier automobile VT2i (17 M? de CA), basé à Ramonchamp, dans les Vosges. Conception, homologation et construction du prototype ont ainsi été réalisées au sein de Beta Epsilon. VT2i étant l'usine de production en série de la Bee Bee XS. « On bénéficie des 30 ans d'expérience de Beta Epsilon en développement automobile. Sans cela, il aurait été impossible de se lancer en partant d'une feuille blanche », appuie Philippe Roux. Le budget de développement de la Bee Bee se monte en effet à seulement 2 M?. « C'est possible, car cette voiture est le résultat du travail de deux entreprises qui sont déjà des professionnels de l'automobile, qui savent serrer les coûts », détaille Xavier Grandjean, le président de VT2i.

Châssis polyvalent

Le cahier des charges est simple. Un véhicule électrique simple et pratique, de moins de 660 kilos, comportant 4 portes et 4 places, avec une autonomie proche des 100 kilomètres, à un tarif contenu de moins de 22.000 €, bonus écologique déduit. Avec une fabrication 100% française, la Bee Bee fait également appel aux compétences locales en Pays de la Loire. Ainsi, la carrosserie en plastique thermoformée est fournie par la société RBL Plastiques de Châteaubriant en Loire-Atlantique. Pour les batteries, il a été fait appel au fabricant sarthois E4V dont l'atelier se situe à deux rues des locaux de Beta Epsilon. Ce dernier ayant aussi développé en interne le châssis en aluminium. Un élément capital dans le modèle économique de Bee Bee Automotive. « Nous avons le seul châssis modulable en Europe homologué pour véhicule électrique. C'est une base qui peut être utilisée par d'autres constructeurs de véhicules de niche comme le nôtre. » Ainsi comme le souligne Philippe Roux, le châssis peut être carrossé à la demande. « Il y a un besoin non satisfait sur ce type de plateforme, qui a en plus l'avantage d'être éligible au bonus écologique français. »

Hautes ambitions

La commercialisation et la production en série débutent ce mois-ci. 160 Bee Bee XS devraient sortir de chez VT2I cette année, l'objectif étant de monter à 500 véhicules annuels sous trois ans. L'équipementier vosgien a investi 300.000 € pour aménager quatre box de montage, ainsi qu'une zone logistique et une piste d'essais. « Quand nous serons à 1.000 véhicules, on peut tabler sur 20 à 30 emplois supplémentaires chez VT2i », estime Xavier Grandjean. « Compte tenu du coût de développement raisonnable de la Bee Bee et du niveau très bas de nos frais fixes, nous avons un point mort assez bas. Pour l'atteindre, il faudra vendre 400 véhicules », détaille Bertrand Helme-Guizon. Les ambitions sont donc hautes, les dirigeants de Bee Bee Automotive tablant sur un chiffre d'affaires de 25 M€ d'ici à sept ans. Le premier pas sera la livraison au grand public, planifiée pour le début 2017.

Bee Bee Automotive

(Ramonchamp - 88) www.beebee.eu

Immatriculation des utilitaires électriques : Février 2016

Publié le 10 mars 2016 par Philippe Schwoerer

Même si les chiffres sont nettement supérieurs à ceux du précédent, février 2016 est un petit mois pour les immatriculations mensuelles des utilitaires légers électriques en France. Le Renault Kangoo conserve la première place, et c'est sa performance en particulier qui emporte le volume global des ventes de son marché. Fermant la marche, mais avec de belles perspectives, le Helem Colibus, racheté par Univers VE après le dépôt de bilan de son constructeur en 2014, revient avec de nouvelles offres pour les professionnels.



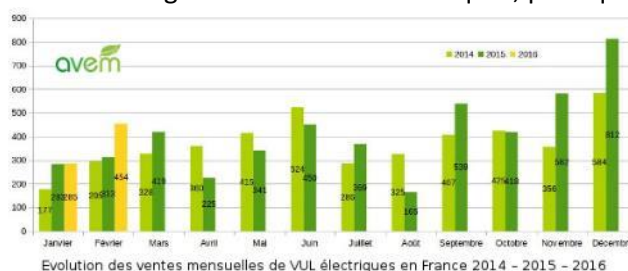
Crédit : La Poste de Monaco © Univers VE, 14/02/16

454 VULE

Janvier 2016 avait été un mois particulièrement morose pour le marché instable des utilitaires légers électriques. Seulement 285 nouvelles mises en circulation. À côté de ce chiffre, les 454 exemplaires enregistrés en préfecture en février dernier semblent promettre une nette progression pour 2016. D'autant plus qu'il y a tout juste 1 an, en février 2015, le volume n'avait atteint que les 313 unités. Cependant, si on compare avec juin (450), septembre (539), novembre (582) et décembre (812) 2015, on ne peut que déplorer que le marché de l'utilitaire léger électrique ne décolle pas vraiment. En tout cas en façade, car au-delà des nombres jetés à l'année en dents de scie, il y a aussi les exemplaires qui ne sont pas connus de l'administration française, tous ces engins qui sont exploités sur des sites fermés et ne sont pas immatriculés. Secoué par de réguliers contrats signés pour des flottes plus ou moins grandes, le marché enregistre de toute façon de fortes variations d'un mois à l'autre. Il faudra sans doute attendre la fin du premier semestre pour avoir une idée de sa progression, à confirmer encore ensuite en fin d'année.

LE KANGOO ZE REPREND DU RYTHME

Après le creux constaté en janvier, du fait que Renault avait mis le paquet pour obtenir les meilleurs chiffres annuels 2015 en faisant enregistrer plus rapidement les exemplaires vendus en décembre, le Kangoo avance un chiffre plus en rapport avec sa notoriété : 256 nouvelles mises en circulation en février 2016, contre 105 le mois précédent, mais 549 en décembre. Avec un niveau de ventes encore assez moyen, on peut miser sur un meilleur résultat en mars, à moins que les concurrents directs, équipés de la charge rapide CHAdeMO, au moins en option, finissent par être perçus par les professionnels comme des engins plus efficaces. Il suffirait que La Poste renouvelle quelque peu sa flotte d'utilitaires légers avec des PSA électriques, pour que la donne change ! En plus de la recharge à plus de 80% en 20 minutes, les Citroën Berlingo et Peugeot Partner présentent quelques autres points forts qui pourraient faire la différence, dont des possibilités astucieuses de rangement à portée immédiate du conducteur.



■ NISSAN E-NV200 ET PEUGEOT PARTNER

Certes les chiffres des nouvelles immatriculations pour le Nissan e-NV200 (32 en février 2016, contre 29 en janvier dernier) et le Peugeot Partner (32/33) sont encore bien loin de celui du Renault Kangoo qu'ils concurrencent directement, mais leur stabilité permet déjà d'asseoir la crédibilité de l'offre de ces 2 constructeurs. Ces derniers suivent de très près l'évolution du marché, et n'hésitent pas ou plus à proposer des formules séduisantes pour les professionnels. Le e-NV200 comme le Partner sont d'excellents véhicules, à essayer impérativement avec le Kangoo, avant de se décider pour l'un d'eux. Pour rappel, et c'est important pour nombre d'entrepreneurs, ces 2 engins qui attendent leur heure peuvent être rechargés rapidement par l'exploitation du protocole CHAdeMO. En 20 minutes, un artisan ou commerçant retrouve de quoi parcourir une centaine de kilomètres ! Jumeau de l'utilitaire Peugeot, le Citroën Berlingo n'est pour l'instant pas assez soutenu par son réseau. D'où un timide 21 pour les nouvelles mises en circulation de février 2016 ; un chiffre qui constitue tout de même un progrès au regard des 14 exemplaires enregistrés le mois précédent.

■ LA ZOÉ CHUTE

Voilà une phrase que l'on n'a pas vraiment l'habitude d'écrire : la Renault Zoé s'efface face à la concurrence. Seulement 19 exemplaires enregistrés en préfecture pour février dernier, contre 36 en janvier 2016. Elle quitte donc la 2e marche du podium des immatriculations mensuelles des utilitaires légers électriques, pour se placer en 8e position. Mais attention, il ne s'agit là que de la version VU de la citadine du Losange. Sur le terrain, nombre d'entreprises lui préfèrent la plus polyvalente voiture particulière à 5 places. Il est peu probable que celle à 2 sièges atteigne un jour des records de ventes face à la concurrence ! Ce qui, en soit, n'est pas du tout un problème pour Renault. Même phénomène pour la Peugeot iOn (2 nouvelles immatriculations en février, contre 6 en janvier), et la Nissan Leaf (0/1), deux autres voitures électriques qui font de bien meilleurs parcours en VP.

■ LES ENGINS SPÉCIALISÉS

Pour les petits camions électriques, ce sont toujours les Goupil G3 et Blu Car Golia qui mènent la danse, avec des chiffres qui restent modeste. A la 4e et 5e places des utilitaires légers électriques, ils ont respectivement été enregistrés 26 et 25 fois en préfecture pour février 2016, contre 27 et 21 fois le mois précédent. Avec ses allures de VSP, le Ligier Pro Pulse 4 suit le rythme : 23 nouvelles immatriculations en février, contre 7 le mois précédent. Suivent les Ligier Pro Be Sun (6/0), Goupil G5 (4/4), Mega M10 (4/1), Mega MW 12 (1/1), ainsi que le Carré Galopin Loustic (1/0), l'Esagono Geco (1/0), et le Helem Colibus (1/0) qui refont leur apparition, après, pour le dernier, un dépôt de bilan de son constructeur mi 2014. Racheté par Univers VE, qui propose diverses solutions pour la mobilité durable, sa dénomination est désormais Univers VE Helem, avec un siège social qui reste à Auch (32). Le Colibus, qui existe désormais avec une cellule frigorifique et dans une version dotée de 120 kilomètres d'autonomie, devrait être produit à 200 exemplaires en 2016, aussi bien pour la clientèle historique (La Poste, DHL, etc.), que pour de nouvelles fonctions, comme le portage des repas.

Philippe Schwoerer

Communiqué de Presse : 16 mars 2016

Participation d'Univers VE Helem au salon SITL 2016

Du 22 au 25 mars 2016, Univers VE Helem participera au salon SITL (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique) 2016, qui aura lieu au Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte, hall 6.

Cet évènement sera l'occasion pour Univers VE Helem de présenter sa gamme de véhicules utilitaires 100% électrique, uniques dans leurs catégories et experts de la livraison du dernier kilomètre, le Colibus, et sa version frigorifique le Colifreeze.

Nos équipes se feront un plaisir de vous accueillir sur notre stand 6-D83 de l'espace Transport Next Generation afin de vous présenter nos véhicules. Durant tout le salon, il vous sera également possible d'essayer le Colibus et le Colifreeze. Pour plus d'informations et pour les inscriptions aux essais, cliquez sur le lien suivant : <http://eepurl.com/bTNOnH>.





Le Colibus, l'ultime représentant des utilitaires électriques urbains

Publié le 28 mars 2016 par Patrice Desmedt

Le Colibus est le dernier représentant des utilitaires électriques spécifiquement conçus pour les livraisons en ville. Présent sur le salon SITL, le salon du transport et de la logistique, il affiche pratiquement le volume d'un utilitaire 3,5 tonnes de bas pour à peine la longueur d'une Kangoo.



Le Colibus d'Univers VE Helem est le dernier représentant des véhicules utilitaires électriques spécifiquement conçus pour les livraisons urbaines. Muses, le fabricant du Mooville, a disparu en fin d'année 2015, suivant l'arrêt du Citélec de Brandt Motors. Helem, l'entreprise à l'origine du Colibus, a été rachetée en 2015 par Univers VE, qui possède aussi le fabricant français de batteries E4V. Face aux utilitaires électriques adaptés à partir d'une plate-forme thermique (Renault Kangoo, Ford Transit modifié par Gruau...), le Colibus bénéficie d'une conception spécifique. On pouvait le découvrir sur le SITL, le salon du transport et de la logistique qui s'est déroulé du 22 au 25 mars 2016 à Paris - Nord Villepinte.

UN COÛT TOTAL PROCHE D'UN VÉHICULE THERMIQUE

Il associe légèreté et compacité. Avec une charge utile de 890 kilogrammes et un volume utile de 8 mètres cubes, il fait presque jeu égal avec un utilitaire de base de 3,5 tonnes, mais avec une longueur de seulement 4 mètres. Ses batteries lithium-ion phosphate de fer assurent jusqu'à 150 kilomètres d'autonomie en version standard, 190 kilomètres avec un pack plus important. "Nos véhicules sont homologués pour les autoroutes françaises, ils sont en voie d'homologation au niveau européen, explique Denys Gounot, président d'Univers VE. Ils peuvent ainsi emprunter les rocade des grandes villes. Et leur coût total d'utilisation est similaire à celui d'un véhicule thermique équivalent pour une utilisation sur cinq ans."

Le Colibus peut arborer le logo « Fabriqué en France ». Les batteries sont assemblées au Mans (Sarthe) et les Colibus à Auch (Gers), et des véhicules ont déjà été achetés par DHL ou La Poste. Sur le SITL, Helem montrait le dernier né de la gamme, le Colifreeze, une version frigorifique offrant un volume de 5 mètres cubes pour 550 kilogrammes de charge utile et une autonomie équivalente au modèle standard.

Patrice Desmedt

Univers VE Helem lance sa production en série et recrute

Publié le 28 avril 2016 par Alexandre Léoty

Univers VE Helem (CA : n.c., 30 salariés, Auch) va lancer ses Colibus, véhicules de livraison électriques, en petite série à partir de septembre. Reprise en 2014 par l'industriel Denis Gounot après le dépôt de bilan de la société Helem, l'activité s'est depuis développée. Après avoir produit 12 Colibus dans son usine d'Auch en 2015 afin de mener des expérimentations, la société va se lancer dès la rentrée dans la production de série. « *Notre objectif est de fabriquer plusieurs centaines de véhicules en 2017* », annonce le dirigeant. Une dizaine de recrutements est prévue d'ici à la fin de l'année (production et fonctions supports). La société souhaite par ailleurs exporter ses Colibus en Europe.



« Nous avons poursuivi les améliorations de notre véhicule, explique Denis Gounot. Son châssis pèse moins d'une tonne, ce qui est deux fois plus léger que celui d'un fourgon traditionnel. Et le véhicule est désormais homologué pour circuler sur l'autoroute, y compris au niveau européen. »

Les Colibus sont déjà exploités chez DHL et le seront « *très prochainement au sein du groupe La Poste et chez des transporteurs régionaux sous-traitants de grands groupes de livraison* », assure Denis Gounot qui, se qualifiant « *d'industriel léger* », entend bien compléter les investissements déjà réalisés dans son unité de production. Univers VE Helem envisage, enfin, de commercialiser prochainement la version frigorifique de son Colibus. « *Nous ciblons pour cela d'autres types de clients, pour de la livraison de produits frais* ».

Alexandre Léoty

DHL fait le pari de livrer plus vert

Publié le 2 mai 2016 par Sabrina Alili

ENVIRONNEMENT. Le groupe, leader en France, de transport et logistique, lance à Paris « DistriGreen ». Le but ? Réduire l'empreinte carbone des livraisons à hauteur de 65 %.



Le Colibus, un véhicule électrique, fera partie de la flotte de DHL. (DR.)

La livraison écolo-responsable est en route. DHL Express, leader en France sur le marché des livraisons urgentes de colis et de plis, développe un nouveau projet pour réduire de manière significative l'empreinte carbone de ses livraisons. Baptisé « DistriGreen », il consiste à mettre en place des centres de distributions de proximité en utilisant des parkings privés de la capitale.

L'idée est de stocker les colis qui seront par la suite livrés grâce à des véhicules électriques : « Sur le périmètre concerné par la distribution, le passage vers une distribution verte permet de réduire les émissions de CO2 de 65 % », précise Brice Devinoy, directeur des Opérations chez DHL Express France. Le parking sous la place du Marché-Saint-Honoré à Paris(1^{er}) a notamment été étudié.

Une initiative écologique mais également pratique pour les livreurs : « Avec nos plates-formes en banlieue parisienne, nos livreurs perdent énormément de temps dans les bouchons et ils ne peuvent pas acheminer toutes leurs livraisons », regrette Brice Devinoy. En 2017, l'entreprise compte même doubler sa flotte de véhicules électriques, composés entre autres de la Kangoo ZE, la Renault Zoe ou du Colibus (Univers VE Helem). « Ce n'est pas forcément un projet pour gagner de l'argent mais plus pour répondre à de nouvelles tendances. On sait qu'on ne sera pas rentable les deux premières années », confie le directeur des Opérations chez DHL Express France. Un coût financier certain à prévoir pour l'entreprise qui devra aménager les sous-sols. « Avoir une infrastructure dans le centre de Paris est beaucoup plus cher qu'en banlieue. Nous devons en plus réinvestir au sol en termes de bureaux, d'électricités et de qualité de l'air », ajoute-t-il.

Signature d'une charte avec la Ville de Paris

Réduire leurs émissions de CO2 dans Paris et continuer de livrer les clients le plus rapidement possible, tels sont les objectifs de l'entreprise, qui truste 29 % des parts de marché de l'express international et un chiffre d'affaires dans le monde à 13,7 Mds€. « C'est un investissement pour l'avenir, indique Brice Devinoy. On sent bien que les préoccupations écologiques sont importantes ». Des enjeux au cœur de la stratégie de l'entreprise qui tient à devenir le leader dans les techniques de distributions vertes. Ce projet s'inscrit dans le cadre de la Charte de la Ville de Paris, signée par DHL Express, visant à effectuer 100 % de livraisons en non-diesel en 2020.

Une ambition écologique qui pourrait avoir une résonance importante alors que l'entreprise traite plus de 32 millions de colis par an en France : « On songe à d'autres projets comme la livraison à vélos déjà testé dans certaines grandes villes comme Toulouse et Strasbourg. », glisse Brice Devinoy.

Sabrina Alili



Transport. Fideli Course livre des colis écolos dans la ville de Vannes

Publié le 10 mai 2016 par Maël Fabre

Le coursier utilise maintenant un véhicule utilitaire électrique pour circuler dans le cœur de Vannes (Morbihan). Une action, pour protéger l'environnement, qui a un coût : 50 000 €.

Véhicule utilitaire

Fideli Course, 160 salariés et 7 millions d'euros de chiffre d'affaires, est installée à Park Avenue, le site de l'ex-Saupiquet, à Saint-Avé.

Elle est la première entreprise morbihannaise à s'équiper d'un véhicule utilitaire électrique de la marque Colibus, pour livrer les colis dans le cœur de Vannes, avec pour ambition, à terme, de rouler en tout électrique.

« Dans l'intra-muros, nous avons des difficultés à circuler avec nos gros camions. Avec cet utilitaire de 8 m³, nous pourrons livrer les colis à tous les particuliers et les professionnels du cœur de Vannes », explique Stéphane Roussée, directeur de Fideli Course.

Un triporteur électrique

Le nouvel utilitaire électrique, équipé d'un GPS, d'un radar de recul et d'une caméra, a une autonomie de 120 km et coûte 50 000 €. « L'entreprise ne bénéficie d'aucune aide du Département, ni de l'État. C'est la société qui le finance entièrement », ajoute le directeur.

Et pour recharger 30 % du véhicule sur une prise murale, il faut compter environ 1 h. « Contrairement à d'autres véhicules propres, nous sommes propriétaires des batteries en lithium », précise le patron.

Dans quelques semaines, un triporteur électrique sillonnera aussi les rues de la cité des Vénètes. « Il fera la navette entre les gros véhicules et livrera aussi le centre historique », détaille Stéphane Roussée.

Cette première expérience de ce service propre est l'aboutissement d'une réflexion entreprise avec la Ville de Vannes, ainsi que les commerçants du cœur de ville. « L'expérience nous permettra bientôt de proposer la duplication de ce service auprès des municipalités, comme Lorient, qui ont une démarche de transport raisonnable et responsable, avec véhicules électriques ou fonctionnant au gaz naturel comprimé », ajoute-t-il.

10 000 colis livrés par jour

Depuis 1986, la société est présente sur différents métiers que sont le transport de colis jusqu'à 30 kg (Fideli Course), la logistique de presse et magazines (Fideli Diffusion), ainsi que le transport de cuisines et meubles (AB Transit Courses). **Nous livrons et enlevons près de 10 000 colis par jour pour les grands du transport. Notre service s'adresse aux professionnels et aux particuliers du Morbihan qui ont des colis à faire livrer dans le département ou en Bretagne par nos services et ceux de partenaires. »**

Maël Fabre



Stéphane Roussée, directeur de Fideli Course, présente Colibus, le premier utilitaire électrique qui équipe une entreprise dans le Morbihan. À terme, la société ambitionne de rouler en tout électrique.

Stéphane Roussée, directeur de Fideli Course, présente Colibus, le premier utilitaire électrique qui équipe une entreprise dans le Morbihan. À terme, la société ambitionne de rouler en tout électrique.

Bee Bee, la voiture électrique made in Sarthe

Patrick ANGEVIN - Publié le 25/05/2016 à 05:43

Michel Lecomte, directeur de Bee Bee Automotive, avec le châssis de sa petite merveille.



Elle a cartonné au dernier salon de l'auto de Genève. Inventée à Rouillon, elle sera fabriquée dans les Vosges. Son principal atout ? Elle peut s'adapter aux besoins de chaque client.

C'est un banal bâtiment bardé de métal sur la rue de Beaugé, qui marque la limite entre Rouillon et Le Mans. À l'intérieur de ces locaux siglés Beta Epsilon, une quinzaine de personnes ont bossé sur Bee Bee, la petite bombe électrique « made in Sarthe ». Aujourd'hui, on s'affaire et on bichonne quatre châssis en aluminium. Ils serviront aux derniers tests d'homologation.

200 voitures les premiers mois

La première Bee Bee jamais construite, a fait un carton, en fin d'année dernière, au salon de l'automobile de Genève. **« 2 000 visiteurs sur notre stand, 1 200 qui sont repartis avec de la documentation et 300 contacts sérieux. Et puis ceux qui étaient prêts à faire un chèque pour repartir avec ! »** s'amuse Michel Lecomte, directeur de Beta Epsilon et de sa filiale Bee Bee Automotive.

Il faudra pourtant patienter pour rouler en Bee Bee. La fabrication en série ne démarre que cet été. Une version XS (4 portes) qui peut filer à 50 km/h ou 90 km/h, selon la boîte de s. Le prix ? 22 900 € hors taxe, la TVA correspondant grosso modo à la prime écolo.

Le bureau d'études sarthois qui a conçu la voiture, s'est associé à VT2i, un équipementier automobile installé à Ramonchamp, dans les Vosges. 200 Bee Bee y seront construites pour les douze premiers mois. Beaucoup plus, ensuite, si la Bee Bee trouve son public.

Un « marché de niche »

« Nous sommes sur un marché de niche. Si on essaye de concurrencer la Zoé, on est mort, explique Michel Lecomte. Nous ne sommes pas en concurrence avec les grands constructeurs. »

Au fait, pourquoi a-t-elle plu autant à Genève la Bee Bee ? D'abord il y a sa bouille super sympa, ce côté petite voiture ludique et vintage avec une calandre souriante.

Mais son vrai atout est ailleurs : dans son châssis ultraléger et dans sa coque en plastique thermotransformée qui, sans rien céder à la sécurité, lui permettent d'afficher moins de 700 kg sur la balance. C'est autant d'économie et donc d'autonomie pour les batteries intégrées dans le châssis. Des batteries fabriquées par E4V, une entreprise mancelle installée à moins de 200 m.

Et puis, il y a la modularité. « **Le châssis de la Bee Bee peut s'adapter à n'importe quelle demande du client**, précise Michel Lecomte. **On peut en faire un véhicule de loisirs pour une station balnéaire, une voiture poubelle ou une voiture de livraison pour les centres urbains interdits aux moteurs thermiques...** »

Les premières Bee Bee partiront à Saint-Barthélemy, une île de 21 km² dans les Antilles françaises, chez un loueur de voitures : « **Elles feront la saison d'octobre à février. Ce sera un bon test pour nous.** » En attendant de coloniser les îles bretonnes ?



BFM Business TV : Émission Business durable : le débat

Comment gérer le dernier kilomètre de livraison ?

Lien : <http://bit.ly/2hWf0NA> (à partir de 5'40)



Flottes Automobiles

Guide Flottes Automobiles 2016 : Fiche constructeur automobile Univers VE Helem



UNIVERS VE HELEM
14, rue Federico Garcia Lorca
32022 Auch

Tél. : 05 31 83 02 00 - Fax : 05 31 83 02 01
E-mail : contact@univers-ve.helem.eu
Site internet : www.univers-ve.helem.eu

Société

Forme juridique
SAS
Capital social : 1 365 520 €
Date de création : 2014

Actionnariat
Groupe Univers VE dont dépend également la société E4V (Solutions Batteries)

Effectif
En France : 50
Effectif total : 50

Les dirigeants
Denys GOUNOT
Président
Olivier CIVIL
Directeur Commercial et Marketing
Frédéric DOSJOUB
Directeur Administratif et Financier

Implantations/Réseaux
L'usine de production est implantée à Auch dans le Gers (32). Un réseau de distributeurs et de réparateurs agréés couvre l'ensemble du territoire. Les batteries sont fabriquées au Mans dans la Sarthe (72).

Association/Organisme professionnel
Avere-France (Association nationale pour le développement de la mobilité électrique).
CDKL (Club du Dernier Kilomètre de Livraison).
Cluster Automotech (Association régionale de l'industrie automobile en Midi-Pyrénées).

CONTACTS

Eric Fuzeau
Responsable commercial
06 85 07 21 85
E-mail : efuzeau@univers-ve.helem.eu

Valérie Deron
Assistante ADV et Commerce
06 40 67 76 84
E-mail : vderon@univers-ve.helem.eu

Activités

Approche
Nos véhicules sont 100% made in France et conçus en collaboration avec les professionnels de la logistique.
Le Colibus est unique dans sa catégorie, il est le seul utilitaire 100% électrique sur le segment du 6-8 m³.
A l'heure où de nombreuses mesures sont prises contre la pollution urbaine, le Colibus apporte une réponse parfaitement adaptée aux nouvelles problématiques de la livraison en ville.

Moyens
Univers VE Helem est certifiée ISO 9001.
Univers VE Helem maîtrise l'ensemble des technologies, aussi bien sur la partie châssis, chaîne de traction, que batterie.
La R&D est au cœur de l'activité d'Univers VE Helem et est le gage d'innovation permanente pour nos véhicules.

Références
Le Colibus est parfaitement adapté aux besoins des transporteurs du dernier kilomètre.
Univers VE Helem équipe notamment DHL, La Poste et la plupart des expressistes.



Offres

Produits
Homologué N1 et KS, le Colibus est un véhicule utilitaire électrique innovant sur le segment du 6-8 m³. Avec son autonomie (152 km suivant test NEDC) et son faible encombrement pour une capacité maximale (8 m³ et 900 kg de charge utile), le Colibus propose des performances d'exploitation exceptionnelles.
Le coût d'exploitation (TCO) du Colibus est équivalent sur 5 ans à celui d'un véhicule thermique du même segment.
Le Colibus en version cargo existe également en version frigorifique avec le Colifreeze (froid positif ou négatif 100% électrique / 5m³ et 550 kg de charge utile).

Productivité maximisée : le châssis ultra léger et ultra résistant du Colibus permet une charge utile et des capacités d'emport de marchandises équivalentes, voire supérieures, à des véhicules de PTAC bien supérieur.

Maniabilité : sa caméra de recul, ses faibles largeurs (1,5 m) et garde au sol permettent au Colibus de circuler facilement en hypercentre.

Confort : le Colibus se recharge sur une simple prise 220 V, sa montée-descente est rapide et sans effort.

Autonomie et caisse modulables sur demande.

Moyens et outils
Le Colibus s'appuie sur une technologie révolutionnaire avec notamment un châssis ultra léger breveté (L-EM tech®) et une solution batterie Powered by E4V® permettant 152 km d'autonomie.

Garanties
Le Colibus est garanti 2 ans pièces et main d'œuvre.



CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES (VP - VUL)



Denys Gounot
Président E4V

Parcours de l'Entrepreneur

Diplômé de l'Ecole Polytechnique et des Ponts et Chaussées, Denys Gounot a connu plusieurs vies dans sa carrière ! Débutant sa carrière au sein du Ministère de l'Equipement, il comprend que l'Administration le maintiendrait à distance d'une véritable démarche entrepreneuriale. Il rejoint alors Alcatel Alsthom en 1986 en tant que Directeur d'usine puis Directeur de Division. Il part pour Milan en 1988 et devient Directeur Général Branche Europe du Sud, avant d'être nommé Directeur Général Délégué du secteur Câble d'Alcatel Alsthom en 1991. En 1995, il devient Président Directeur Général de Saft, filiale d'Alcatel et leader mondial en matière de batterie de haute technologie. Sa passion pour la technologie des batteries est née !

Il part ensuite quelques années aux Etats-Unis, où il combinera plusieurs expériences marquantes et structurantes. Il en retiendra avant tout la rapidité d'exécution et la mise en avant d'un mode de management basé sur le leadership. De retour en France, il décide de retrouver le "feu de l'action" en créant sa propre start-up : E4V est née. Très au fait des évolutions technologiques en matière de batteries au lithium-ion, il s'entoure de spécialistes reconnus, en particulier au sein du CNRS, afin de développer une nouvelle application industrielle. Avec E4V, il a l'ambition de permettre l'essor à grande échelle de solutions à base de batteries lithium sûres, propres et durables.

Après plus de vingt ans passés en tant que haut cadre dirigeant au sein de groupes internationaux (Alcatel, Lucent, Saft), il décide de créer sa propre société en 2008 : E4V, dont l'objet est de fournir des batteries pour véhicules électriques.

Les clés de la réussite

- Une **technologie disruptive et performante** ! Véritable choix technologique, la voie retenue dès l'origine par E4V (Lithium Phosphate de Fer) est désormais incontestablement la plus sûre au niveau des batteries Lithium. Grâce aux nombreux développements réalisés par E4V, qui est impliquée dans des programmes de R&D stratégiques, elle présente aussi l'avantage d'une excellente **durée de vie** et de **performances** éprouvées. En outre, basée sur une **écoconception**, elle s'inscrit dans un développement durable et responsable sans aucun Cobalt contrairement aux batteries actuellement utilisées par les grands fabricants de l'électronique et les grands constructeurs automobiles.
- **Pionnier** - E4V figure parmi les premiers acteurs en Europe à être passé au **stade industriel** avec le développement de batteries électriques pour les constructeurs de véhicules électriques.
- **Diversification** des applications : après avoir fait ses preuves dans le secteur automobile (véhicules utilitaires légers jusqu'aux 3,5 tonnes), E4V place désormais sa technologie de stockage d'énergie au service d'autres industries de pointe (trains, bateaux, véhicules hybrides, engins agricoles, solutions stationnaires, etc.). La société travaille aussi sur l'énergie embarquée de véhicules thermiques.
- Un **positionnement unique** : accompagner les projets mobiles ou stationnaires de toute envergure et répondre aux besoins en termes de batteries lithium-ion dans les meilleurs délais.
- Une culture d'entreprise et un mode de **management** focalisés sur la communication et le partage d'une même Vision.

Les informations clés

- **Activité** : E4V développe et conçoit des batteries pour véhicules électriques. Grâce à plusieurs partenariats conclus avec des constructeurs automobiles tels que Aixam-Mega, Ligier Microcar ou encore Gruau, plus de 5.000 véhicules "Powered by E4V®" sont déjà en circulation.
- **Date de création** : 2008
- **Chiffre d'affaires 2015 en K€** : 7 154
- **Effectif 2015** : 40
- **Total des fonds levés en K€** : 5 658

En partenariat avec

VERLINGUE

COUVERTURE EN ASSURANCE

EDMOND DE ROTHSCHILD

Avec le soutien de

bpifrance

Partenaires médias

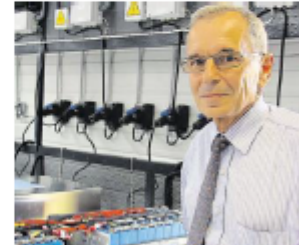
LesEchos Widoobiz -
ouest france **Entreprises**

EY
Building a better
working world

l'express

Les utilitaires roulent avec les batteries d'E4V

L'entreprise spécialisée dans la batterie lithium pour petits véhicules utilitaires et professionnels a remporté le prix de la « stratégie disruptive », jeudi à Nantes.



E4V. Traduisez « Energy for vehicle » est spécialisée dans la batterie pour voitures électriques. Pas la voiture de Monsieur tout le monde, mais les véhicules professionnels, les utilitaires, qui ont des besoins bien définis et réguliers. Exemple : la Poste. Chaque jour, ses facteurs en tricycles ou quadricycles effectuent toujours les mêmes trajets, en s'arrêtant fréquemment. Pile le client idéal. D'ailleurs, la Poste est aujourd'hui l'un des clients de E4V. Créée trois ans plus tôt par Denys Gounot, à Paris, l'entreprise s'est installée dans la zone de l'université au Mans, en 2011, avec une trentaine de salariés, dont la moitié d'ingénieurs. Pourquoi Le Mans ? « Pour son environnement scientifique, technique, de formation et l'accompagnement de la collectivité pour l'installation. »

« Technologie innovante »

Premier client : la « voiture du Poitou-Charentes », la Heuliez-Mia. Belle aventure qui s'est, hélas, mal terminée. « Mais, affirme Denys Gounot, deux de ces modèles circulent encore aujourd'hui, avec 150 000 km au compteur et la batterie d'origine, la nôtre ! Cela a forgé notre expérience et nous a donné de la crédibilité auprès des industriels. » E4V a en effet dû démarcher de nouveaux clients pour proposer sa « technologie innovante » : une batterie lithium, phosphate de fer, « plus sûre, plus maîtrisée, durable, avec de bonnes performances ». Aujourd'hui, l'entreprise fournit les principaux constructeurs de petits véhicules utilitaires : Ligier pour les véhicules de la Poste, Aixam-Mega, Goupil, le futur 3,5 tonnes de chez Gruau et enfin, la Bee-Bee, fabriquée à deux pas de l'usine.

« À la demande »

En 2015, E4V a ainsi équipé 3 000 véhicules. Elle table sur 4 000 cette année. Elle diversifie son offre en installant ses batteries dans des engins de maintenance des ports et des enjambeurs de vignes. « Des marchés de niches ». Avec un éventail d'une vingtaine de modèles de batterie, E4V se fait fort d'adapter son produit à la demande du client. « Il nous explique ses besoins. On a la légèreté et la souplesse pour dimensionner la batterie pour une autonomie cohérente de son véhicule. Dans ce cas, c'est vraiment rentable pour lui. » Denys Gounot en est convaincu, « le véhicule électrique, propre et silencieux correspond à une demande sociétale ». Il y croit tellement qu'il s'est lancé dans la construction d'un véhicule électrique, « unique dans sa catégorie, assure-t-il. Je ne concurrence pas mes clients ! » Colibus, c'est son nom, est un véhicule de livraison ultraléger (une tonne), « car le poids inutile, c'est l'ennemi de l'électrique ». Il a une capacité de 8 m³ et une autonomie de 150 km. Construit à Auch (Gers), l'autre usine du groupe. Il vise les « expressistes », ces entreprises qui livrent les colis internet sur les derniers kilomètres. DHL l'utilise déjà pour une partie de sa flotte, à Paris et Bordeaux.

Laurence PICOLO.



Des nouvelles de nos partenaires

Interview de Denys Gounot



Denys GOUNOT
Président fondateur d'E4V

1- Vous êtes spécialisés dans la conception et production de petits véhicules électriques de livraison, le développement de la voiture électrique est largement commenté, qu'en est-il des véhicules utilitaires ?

Le secteur des véhicules utilitaires n'est pas en reste, bien au contraire. Il y a de nombreux véhicules qui sont destinés à des usages précis pour lequel l'électrique représente une excellente alternative en termes environnementaux et économiques : les véhicules de livraison de courrier, les véhicules d'entretien des espaces verts ou certains véhicules de transport de marchandises.

L'électrique est particulièrement adapté pour les véhicules utilitaires compte tenu du fait que ces véhicules font par définition l'objet d'un usage régulier : tournées quotidiennes, même type de tournées, etc. cela permet notamment de dimensionner la batterie de façon appropriée et ainsi de s'assurer que le véhicule utilitaire électrique constitue une alternative économique rentable.

Pour les véhicules utilitaires destinés à un usage en zone urbaine, la transition vers l'électrique est même un enjeu sociétal crucial dans la lutte contre la pollution atmosphérique et sonore. En effet la nuisance des véhicules polluants en ville touche directement une population très importante en faisant la plus grande partie de son kilométrage en ville.

En ce qui concerne le déploiement des véhicules utilitaires électriques à grande échelle, la responsabilité des transporteurs pour proposer des véhicules électriques est en jeu mais il est fondamental que les chargeurs se positionnent en faveur des véhicules électriques et en exigent quand cela est possible : il existe en effet de nombreuses solutions moins polluantes, économiquement rentables et qui permettent de répondre à de nombreux usages.

Des solutions telles que le Colibus, un véhicule utilitaire sur le segment du 6-8 m³ que nous produisons en France, qui a été développé avec les professionnels de la livraison et qui est conçu pour répondre à la problématique du dernier kilomètre de livraison.

2- Selon vous, quelles sont les mesures qui pourraient être prises par la puissance publique à l'échelle nationale et locale pour encourager ce déploiement auprès des professionnels de la livraison.

Au-delà des incitations financières directes type bonus écologique qui sont déjà en place au niveau national ou des initiatives locales, les pouvoirs publics doivent déjà montrer l'exemple dans leurs propres flottes en privilégiant quand cela est possible le recours à des véhicules utilitaires électriques.

Les pouvoirs publics ont compris qu'ils devaient accompagner le déploiement des infrastructures de recharge mais les collectivités locales peuvent aussi intervenir par d'autres mesures concrètes en faveur des véhicules électriques. L'accès au centre-ville réservé aux véhicules électriques ou hybrides, l'autorisation pour ces véhicules d'emprunter les voies réservées aux bus et taxis, des places de parking dédiées et gratuites sont autant d'exemples de mesures qui permettraient de créer un basculement du marché des véhicules utilitaires vers l'électrique.



3- Vous êtes une PME française, cela constitue-t-il un atout ?

Indubitablement ! nous avons la chance de créer de l'emploi en France dans un domaine d'innovation. Même si nous rencontrons parfois certains freins, en tant qu'acteur transversal de l'Industrie avec le Groupe Univers VE, nous avons l'avantage de maîtriser l'ensemble de la chaîne qualité de nos produits de la batterie aux véhicules.

La France dispose par ailleurs d'un savoir-faire reconnu dans le domaine automobile avec un maillage de constructeurs innovants et de grands groupes. La France est ainsi logiquement en pointe sur le Véhicule électrique. Produire en France est une garantie d'expertise et de savoir-faire et la proximité de nos clients constitue un atout indéniable.

L'Art de la Guerre... des batteries

Le 20 octobre 2016 - http://www.themavision.fr/cms/nw_476012/lart-de-la-guerre-des-batteries



Élément essentiel des Véhicules Nouvelles Énergies, la batterie est au cœur d'une nouvelle bataille technologique et industrielle. Pour comprendre les évolutions du très disputé marché de la batterie pour véhicules hybrides et électriques, plusieurs clés peuvent être mobilisées.

« Monter sur le toit et retirer l'échelle »

Face à une activité à forte intensité capitalistique, les industriels cherchent à viabiliser leurs très lourds investissements.

Contrôler et massifier une technologie : une stratégie traditionnelle

À l'image de Tesla, Bolloré, d'industriels d'Asie du Sud Est (Chine, Corée, Japon), ils érigent des barrières à l'entrée sur le marché : être le(s) plus rapide(s) pour diminuer les coûts de production, l'un des fondements de la stratégie de Tesla qui en couplant GigaFactory et véhicule "mass-market", souhaite conquérir une part de marché significative et empêcher l'émergence de nouveaux entrants en capacité de proposer un module à un prix comparable.

Ces acteurs sont avant tout des fabricants de batteries. La mobilité est l'une des applications pour les modules de stockage d'énergie. C'est pourquoi ils cherchent à diversifier ou prolonger les usages et donc élargir la base de clients :

- Tesla en association avec Panasonic propose de stocker de l'énergie photovoltaïque pour des usages résidentiels,
- BlueSolutions développe, certes, des applications de mobilité mais aussi de nouveaux centres de services en Afrique, les blue zone autonomes énergétiquement où les batteries du groupe sont éprouvées,
- Samsung SDI est connu comme le fournisseur de solutions de stockage Nickel-Manganèse-Cobalt des produits de Samsung Electronics, moins en tant que fournisseur de la batterie de la BMW i3.

« Se défaire d'une brique pour attirer le jade »

Les constructeurs automobiles historiques semblent hésiter entre le besoin de contrôle de la technologie et de la valeur (création de co-entreprises, prises de contrôle...) et une approche plus pragmatique de recherche de fournisseurs de modules présentant le meilleur rapport prix / performances.

Rechercher le meilleur compromis Prix / Performance

L'exemple de l'Alliance Renault Nissan illustre cette valse-hésitation : l'Alliance a d'abord créé une co-entreprise avec le groupe NEC, AES, dans une perspective de maîtrise de la technologie et des coûts, avant de faire évoluer cette stratégie pour se comporter comme un acheteur industriel "classique". Considérée comme l'un des éléments clés des véhicules électriques en termes d'actifs technologiques, de coût du véhicule (fondement du positionnement de Tesla par exemple), l'Alliance Renault Nissan semble pourtant renoncer à la bataille à l'image de nombreux constructeurs automobiles, bousculés par ailleurs par la nouvelle frontière du véhicule autonome.

« Regarder le feu depuis l'autre rive »

Développer des solutions moins "mass-market" permet à des acteurs de moindre envergure de se positionner astucieusement, en marge de marchés à forte intensité concurrentielle.

Chercher la niche

E4V est en France l'un des acteurs qui illustre le mieux ce positionnement. Sans commune mesure avec les conglomérats industriels présents sur les marchés de masse, E4V cultive une approche singulière du véhicule électrique en développant des solutions de stockage adaptées aux véhicules de professionnels, de la Mia développée par Heuliez au futur [Gruau Electron](#) en passant par des véhicules atypiques exploités par La Poste.

« La prune remplace la pêche dans l'impasse »

C'est le pari de la recherche européenne, la technologie lithium ion est majoritairement maîtrisée par des industriels d'Asie du Sud-Est.

Jouer le contre-pied

Si la ressource en lithium ne présente pas un caractère de réel risque de disponibilité de la ressource, ce sont bien [les coûts et externalités de son exploitation](#) à une échelle jusqu'alors inconnue qui posent question.

Ainsi des équipes allemandes investissent le champ [des technologies redox flow](#) adaptées aux besoins de la mobilité quand des équipes françaises cherchent à mettre au point des [solutions alternatives à base de sodium](#), revisitant une technologie conçue au cœur de la décennie 1990. [BYD](#) ou [AquaMetals](#) produisent ou développent des solutions de stockage sur la base de technologie plomb, ce qui permet à défaut de performances un positionnement prix agressif.

Par ailleurs nous observons un déplacement du champ de bataille ou son élargissement : la motorisation, l'électronique de puissance... sont autant de champs explorés par les constructeurs et les équipementiers pour gagner en performance et conquérir des parts de marché avec des solutions aux qualités techniques et économiques supérieures.

Enfin, Toyota semble l'absent majeur de ce combat. L'industriel japonais, fort de sa victoire dans le domaine des motorisations hybrides, se concentre sur la prochaine étape avec l'avènement et la massification de solutions hydrogène, surveillé et suivi par plusieurs industriels japonais et allemands notamment. Au-delà de la communication quant au développement de nouvelles offres et des perspectives à court terme, le positionnement de Toyota propose une autre approche stratégique de la mobilité décarbonée. Et si, inspiré par Sun Tsu, Toyota attendait en se "reposant" que ses ennemis s'épuisent sur le sujet de la batterie ?



NOUVELLES MOBILITÉS : E4V MIS À L'HONNEUR POUR SA STRATÉGIE AUDACIEUSE

NEWSLETTER OCTOBRE 2016



Denys Gounot, Président fondateur d'E4V a reçu fin septembre le prix de la « stratégie disruptive » remis dans le cadre du Prix de l'Entrepreneur de l'Année. Organisé par EY (Ernst & Young) et le magazine l'Express, ce Prix met à l'honneur depuis plus de vingt ans des femmes et des hommes, champions de l'esprit d'entreprise, sélectionnés dans sept grandes régions et qui composent l'écosystème entrepreneurial.

L'entreprise E4V (Energy for Vehicles), installée sur la Technopole de l'université du Mans depuis 2011, conçoit des solutions batteries lithium-ion pour les véhicules électriques. En 2015, 3 000 véhicules ont été équipés d'une batterie E4V et l'entreprise prévoit de vendre 4 000 batteries en 2016. Une évolution des effectifs de la société a naturellement accompagné cette progression, puisque la société est passée de 40 à 60 personnes en 1 an.

Véritable choix technologique, la voie retenue dès l'origine par E4V (le Lithium Phosphate de Fer) est la plus sûre au niveau des batteries Lithium, assurant une excellente durée de vie et de performances éprouvées. En outre, basée sur une écoconception, elle s'inscrit dans un développement durable et responsable sans aucun Cobalt contrairement aux batteries actuellement utilisées par les grands fabricants de l'électronique et les grands constructeurs automobiles. Après avoir fait ses preuves dans le secteur automobile (véhicules utilitaires légers jusqu'aux 3,5 tonnes), E4V place désormais sa technologie de stockage d'énergie au service d'autres industries de pointe (trains, bateaux, véhicules hybrides, engins agricoles, solutions stationnaires, etc.). La société travaille aussi sur l'énergie embarquée de véhicules thermiques.

Pour autant, l'entreprise ne se contente pas de cette réussite et s'est fixée un autre challenge il y a quelques mois en se lançant dans la fabrication de son propre modèle de véhicule électrique : le « Colibus ». C'est ce choix stratégique, cette idée audacieuse, que vient de récompenser le Prix de la stratégie disruptive remis par l'Express et Ey. Avec la reprise d'une société basée à Auch dans le Gers, E4V a en effet largement étoffé son périmètre, le dénominateur commun étant l'innovation et la rupture technologique au service du déploiement à grande échelle du véhicule électrique.



Toutefois, Denys Gounot rassure : « le « Colibus » est unique dans sa catégorie et ne concurrence donc pas ses clients. Le Colibus est en effet un véhicule de livraison léger, disposant d'une capacité de 6 ou 8m³ et d'une autonomie de 150 km, destiné à la livraison du dernier kilomètre. Des expressistes comme DHL l'utilisent d'ailleurs déjà dans quelques flottes sur Paris et Bordeaux ».

Aujourd'hui plus de 6.000 véhicules « Powered by E4V[®] » sont déjà en circulation. L'entreprise a réalisé en 2015 un CA de 7 154 K€ et le CA prévisionnel de 2016 avoisine les 12 millions d'euros.

www.e4v.eu

Entreprendre

SPÉCIAL "MADE IN FRANCE"

UNIVERS VE : une expertise résolument française !

Créé en 2014 pour couvrir toute la chaîne de valeur du véhicule électrique grâce à un ensemble de technologies, de produits, et de services innovants, Univers VE s'impose désormais comme un acteur incontournable sur ce marché où l'offre France domine de façon unique la scène internationale.

Rencontre avec Denys Gounot, fondateur et président d'Univers VE.

Comment s'est constitué le groupe ?

En 2008, j'ai créé E4V, start-up spécialisée dans la conception et le développement en France de batteries Lithium-ion. Forte de son succès (plus de 5 000 véhicules Powered by E4V[®]), l'entreprise s'est développée pour étendre le champ d'application de ses solutions aux véhicules spéciaux, bateaux, applications industrielles, etc. Puis, en 2014, à la faveur du rachat d'actifs de la société Helem, conceptrice du véhicule 100 % électrique Colibus, le groupe Univers VE a été créé. Le groupe Univers VE bénéficie ainsi d'un double savoir-faire en termes de véhicule et de technologie batterie.

En quoi l'offre Univers VE est unique ? À ce jour, Univers VE est le seul acteur transversal dans l'industrie du véhicule électrique. Nous



Le colibus d'Univers VE

sommes ainsi dans une démarche continue de recherche de solutions de mobilité à la pointe de l'innovation et cette position nous confère un leadership incontesté.

Quelle est votre vision de ce marché ?

Aujourd'hui, quand on pense aux véhicules électriques, on s'imagine tout de suite un véhicule grand public. Mais, on oublie souvent les véhicules citadins qui polluent énormément (livraison, entretien des espaces publics...). Voilà pourquoi, nous travaillons sur de très nombreux projets dans le domaine des véhicules utilitaires citadins et destinés

aux collectivités ou aux exploitants. C'est véritablement un marché au très fort potentiel en France, en Europe et dans le monde. Car, il y a autant de véhicules de niche adaptés à la problématique du véhicule urbain qu'il y a d'applications.

Pouvez-vous donner un exemple de véhicule développé dans cet esprit ?

Univers VE Helem commercialise le Colibus – fourgon utilitaire (6 à 8 m³) disposant de 150 km d'autonomie – dédié aux centres urbains et homologué UE. Totalement révolutionnaire, il a été conçu pour sa fonction et pour être électrique. Son châssis ultra léger L-EM Tech[®] – 1 tonne à vide – lui confère une importante charge utile (900 kg), ce qui en fait un véhicule très appréciable pour la livraison du dernier kilomètre et la messagerie.



Groupe Univers VE
157, rue de l'Université 75 007 Paris
T. 01 45 50 35 22 / www.univers-ve.eu

Communiqué : 15 novembre 2016
Univers VE au salon MIF Expo

Le groupe Univers VE sera présent au **Salon des produits Made in France** qui se tiendra les 18, 19 et 20 novembre 2016 à Paris expo Porte de Versailles.

Ce salon sera l'occasion de présenter nos produits conçus et fabriqués en France .

Le groupe Univers VE incarne un modèle de start-up dans lequel l'innovation et l'agilité couplées avec l'excellence industrielle sont les clés pour permettre le déploiement à grande échelle de solutions de mobilité durables made in France.

L'ambition du groupe Univers VE est ainsi de répondre à un enjeu majeur pour la filière française concernant les technologies et produits contribuant à la diminution de la pollution atmosphérique.

Retrouvez-nous dans l'espace Véhicules et Mobilité sur le Stand F10 !

Communiqué : 23 décembre 2016 **Nouvelle identité visuelle COLIBUS**

2017 va marquer une nouvelle étape pour le Groupe Univers VE : le déploiement à grande échelle du COLIBUS.

Pour accompagner cet essor et répondre ainsi aux demandes de nos clients, nous avons choisi de recentrer notre communication autour de la marque de notre produit phare, COLIBUS, et d'adopter une nouvelle identité visuelle.

Le logo COLIBUS conserve les couleurs originelles de la société tout en affirmant son appartenance au Groupe Univers VE avec l'apparition de nos « virgules » communes aux logos du groupe Univers VE et de la société E4V (Pôle batterie du Groupe).



Le nom de domaine, utilisé pour le site Internet (www.colibus-ve.eu) et les adresses emails de vos contacts, évolue en conséquence (@colibus-ve.eu).

Automobile Propre

171 000 kilomètres en Mia Electric ? Une réalité !

27 Déc 2016 [Joel Raimondi](#) - <http://www.automobile-propre.com/171-000-km-mia-electric/>



A ceux qui douteraient encore de la fiabilité de la **voiture électrique** hors des centres-villes, Bérangère et Vincent Dabin, prouvent si besoin était de l'intérêt et des avantages de celle-ci « à la campagne ».

Véritable 2cv des temps modernes comme se plaît à dire Vincent, leur MIA d'origine n'a pas connu de souci technique hormis le changement de **pneus** et de plaquettes. D'origine, la **batterie** 12 kWh française (**marque** E4V) donne quelques 120 km d'autonomie. Elle est rechargée tous les soirs et la petite voiture électrique, une Mia courte trois places, parcourt

C'est ainsi qu'en 2011, **Heuliez** propose une petite voiture électrique facile à utiliser et à recharger sur une prise normale. Contre un chèque de 23 000 € (**batterie** comprise) ils parcourent fièrement les routes de Gatine en auto-partage, le couple se partageant l'auto pour des tournées le matin ET l'après-midi avec recharges systématiques le soir dans leur garage.



Après 4 à 5 heures de **charge**, leur Mia est prête à rouler sur les petites routes ou les grands axes et même sur la neige, elle fait merveille ! Ce micro bus est pratique, facile d'accès avec ses portes coulissantes et son haillon arrière pour la valise d'infirmier.

Outre l'économie de carburant, estimée à environ 12.000 €, le couple Dabin agit pour la planète : aucun rejets polluant dangereux pour la santé et ils savent de quoi ils parlent puisque tous deux travaillent dans le milieu de la santé.



Si nombre d'utilisateurs ont déjà dépassé les 100 000 kilomètres avec leur Mia à l'instar de Céline Cédelle, présidente du collectif Mia Inspirons l'avenir, le couple Dabin tient sans doute le **record** du monde de la Mia de série la plus kilométrée avec plus de 172 327 km au compteur. Même **France 3** s'en est ému en diffusant un reportage dans le journal télévisé du 19 décembre dernier.

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 :



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