

<http://www.journalauto.com/infos/article.asp?idarticle=4581>



• Votre accès

Infos

- Actualités
- Magazine
- Dossiers
- Revue de Presse
- Les Hommes
- Essais
- Entretien
- Paroles d'expert
- Statistiques

Chaines

- Constructeurs
- Equipementiers
- Distributeurs VN
- Distributeurs VO
- Après Vente
- Services Associés
- Pratique

Services

- Véhicules d'occasion
- Réglementation
- Nouveaux produits
- Annuaire automobile
- Cote de l'occasion
- EurotaxGlass's
- Agenda
- Offres d'emploi

Nouveau site internet du JTA !



© Copyright Journalauto.com 2007



XiTi

[<< retour aux actualités](#)

Magazine

Salon

EVER : BALLADE VERTE À MONACO

20/4/2007



Pour beaucoup, le rapport de Monaco à l'automobile se résume à la Formule 1 et au Rallye. Pourtant, depuis de nombreuses années, la Principauté peut se targuer de montrer la voie en matière de développement

durable. Du 29 mars au 1er avril, s'y tenait la 2e édition du Salon Ever, rendez-vous des véhicules électriques et des énergies renouvelables. Promenade.

Les premiers pas dans cette ambiance froide du Grimaldi Forum (1) peuvent être emprunts de déceptions pour qui vient chercher le remède miracle à ses problèmes de mobilité. Ever reste pour l'heure un rendez-vous d'initiés : des gestionnaires de parc, des chercheurs et autres universitaires, venus des 4 coins du monde. Seuls ces experts de la mobilité durable peuvent véritablement goûter aux promesses qu'affichent, sans strass, ni paillettes, les stands de la cinquantaine d'exposants et apprécier les conférences qui ont rythmé le week-end.

Un premier tour sous les hauts plafonds du hall d'exposition pour prendre la température, sonder l'humeur des connaisseurs, appréhender le souci du visiteur, puis enfin, l'approche. Un certain JA, très impliqué au Journal de l'Automobile, aurait par ailleurs testé à merveille sa technique de l'hélicoptère. Prendre de la hauteur, tout en s'obligeant à faire quelques descentes. Dans son survol du Salon, sans doute aurait-il posé son regard sur Newteon.

Newteon recrute des électriciens

Créé en août dernier, l'importateur exclusif des modèles du développeur italien Micro-Vett, présentait ici son Fiat Doblo électrique (2). Alimenté par une batterie au Lithium, ou plutôt trois batteries reliées entre elles par un super cerveau, le véhicule affiche des performances qui peuvent faire reculer les poncifs persistant au sujet des véhicules électriques. Rechargeable en 3 h (380 volts), ce dernier atteint sans peine les 120 km/h, pour une autonomie de 150 km. Deux ans de recherche ont été nécessaires pour mettre au point le système. Aujourd'hui, le véhicule est produit en série et prêt à être commercialisé. "Nous sommes en train de construire un réseau de distribution", annonce d'ailleurs Sandie Giacobi, du marketing Newteon. L'importateur recherche en effet des candidats au profil particulier, notamment bien pourvu en compétence électrique, nécessaire au suivi après-vente. "Nous avons bien conscience que cette partie après-vente fut le talon d'Achille des précédentes expériences en la matière. Alors Newteon envisage aujourd'hui de disposer de 600 points SAV à travers la France", poursuit Sandie Giacobi. A 56 000 euros hors taxe, le produit est encore loin de la démocratisation, même si Newteon propose une offre de leasing rendant le produit plus abordable. Mais ce Fiat Doblo électrique, revisité, est un peu l'arbre qui cache la forêt Micro-Vett puisque Newteon importe, au total, une quinzaine de modèles. Des Piaggio Porter notamment. Contacté par de grands groupes pour ses compétences en matière électrique, Micro-Vett continue aujourd'hui de travailler avant tout sur des modèles de la firme turinoise. Les équipes du centre viennent d'ailleurs d'élaborer un Scudo électrique. Certains murmurent même que l'entreprise italienne aurait repris son projet de Fiat Panda Hybride...

[Imprimer cet article](#)

[Envoyer cet article](#)

[Ecrire à l'auteur de l'article](#)

[Tous les articles de ce N°](#)

Voir aussi

■ [JA n°999 : EcoWash lave écolo](#)



<http://www.journalauto.com/infos/article.asp?idarticle=4581>

SVE présente son Doblo électrique

Quelques mètres plus loin, dans la même catégorie, le français SVE tient également Salon. La Société de véhicules électriques, mise en place par Dassault et notamment porteuse du fameux projet Cleanova, est venue à Monaco faire essayer ses Cleanova, 2e du nom (3). Après Kangoo et Scénic, SVE a présenté récemment, elle aussi, son Fiat Doblo électrique. Pas encore de commercialisation, en revanche, mais des tests. Pour Laurent Copin, chargé d'affaires, *"l'outil industriel se met en place. La production démarrera l'an prochain"*. Quant au délai de commercialisation, rien n'est explicite, mais on saisit la problématique du constructeur. *"Notre objectif est que le prix de revient du véhicule soit équivalent au thermique"*. Il faudra donc attendre 2008. Ce qui loin d'être le cas pour les biocarburants.

Droit de cité pour les biocarburants

Tous les constructeurs ayant signé la Charte pour la promotion et le développement du bioéthanol en France paraissent au dernier Salon de l'Agriculture, mais ici seuls Citroën, Saab et Volvo avaient décidé de dévoiler leurs charmes éthanolées. Volvo, justement, absent à Paris, présentaient C30, S40 et V50, soit les trois modèles jouissant d'un moteur 1,8 l flex-fuel, actuellement en catalogue (4). Avec le lancement d'une alternative flex-fuel à son V70 en fin d'année, Volvo entend ainsi réaliser 8 500 ventes de ce type en Europe en 2007. Le constructeur suédois est pour le moins actif. Tout comme son compatriote Scania, en matière de poids lourds. Déjà partenaire d'une multitude de municipalités dans le cadre d'expériences diverses, Scania était, lui aussi, à Monaco pour séduire. Notamment avec son nouveau moteur fonctionnant sans essence, mais avec un mélange constitué à 95 % d'éthanol et 5 % d'additifs dénaturants. Même si ce carburant n'existe pas aujourd'hui, et c'est bien là le problème de Scania, le constructeur voit d'un bon œil les expériences prochaines de la RATP. Car, comme pour les véhicules fonctionnant au diester, la problématique des fournisseurs de véhicules est avant tout de séduire les flottes. D'où la présence également au Forum Grimaldi de l'association Partenaires diester, engagée dans la promotion dudit carburant.

La problématique du diester : la capacité de production. En effet, la filière est à 100 % conditionnée par ce facteur. Face aux exigences de la législation française, qui fixe le taux d'incorporation des biocarburants à 5,75 % pour 2008, ce sont 2,3 millions de tonnes d'oléagineux qui seront nécessaires à la production correspondante. Or, le potentiel français s'établit autour de 2,5 millions de tonnes en 2008. Soit exactement la superficie nécessaire pour remplir les objectifs... de 2010. Si, actuellement, 2/3 de la production d'huile est dédiée aux besoins alimentaires et 1/3 pour l'énergie, la tendance sera renversée dans les deux ans. *"Il existe une stagnation de la demande alimentaire. Nous ne fragiliserons donc pas l'équilibre"*, rassure Gaël Petton, responsable de Partenaires diester. Un souci que sont loin d'avoir les fabricants de véhicules hybrides.

L'hybride, façon nippon

Présent dans la cité princière, Toyota présentait quant à lui l'une des rares nouveautés "grand public" de ce Salon. Enfin presque. La marque nipponne présentait en effet sa Camry Hybrid (5). Elue meilleure véhicule 2007 en Amérique du Nord et au Canada, celle-ci débarquera dans les concessions monégasques avant l'été, à un prix situé entre 35 et 40 000 euros. En France, sa commercialisation n'est pas prévue, mais le véhicule préfigure néanmoins les futurs modèles que Toyota importera à l'horizon 2008-2009. Rappelons que le constructeur japonais souhaite adopter l'hybride sur 70 à 80 % de sa gamme avant 2010.

Quelques mètres plus loin, nous restons en Asie. Chez Honda, plus précisément, où l'importateur de la marque mettait sa Civic Hybride en scène (6). Après en avoir écoulé 267 unités sur le territoire français en 2006, Honda entend réaliser 1 200 immatriculations pour 2007. Ambitieux, mais nettement moins pourtant que pour le futur modèle hybride de la marque. Honda commercialisera en effet en 2009 un petit véhicule hybride qu'il espère vendre à 200 000 unités dans le monde.

A côté de la marque japonaise, Venturi est plus modeste pour sa Fetish ou son Eclectic. Pourtant, de tous les exposants, le plus à son aise reste sans doute Venturi. A domicile, le constructeur monégasque est proche de sa clientèle. La firme de Gildo Pastor peut aujourd'hui s'enorgueillir du succès de son Eclectic, qu'elle produit uniquement à 200 exemplaires. Véhicule électrique fonctionnant sur batterie, agrémenté de cellules photovoltaïques et, en option, d'une éolienne, ce véhicule autosuffisant trouve peu à peu quelques amateurs. Des hôtels, des particuliers, des sociétés d'événementiels... le Futuroscope de Poitiers en a même fait l'acquisition. Et dans le sillage de Venturi, c'est une multitude de petits constructeurs spécialisés qui tentaient d'obtenir le même succès dans les allées du Forum Grimaldi. Fabricants de panneaux solaires, thermiques ou photovoltaïques, de système de récupération de chaleur, d'électricité... porteurs de solutions en tous genres. *"Ever doit devenir, à terme, le lieu où les décideurs signent des accords qui ouvrent la voie à d'autres forme de consommation énergétique"*, confie Frédéric Lajoux, président délégué de Miti et co-organisateur du Salon. Un vœu pieu pour lequel l'organisation entend développer plus encore l'aura de ce carrefour de