

# Enquête d'opinion sur l'électrification des flottes d'entreprise

Juin 2025



**Avere**  
FRANCE



**MOBILEO**  
CONSULTING & MOBILITY

# OBJECTIFS ET TRAJECTOIRES DE VERDISSEMENT

51

entreprises

10

entretiens qualitatifs  
(mai et juin 2024)

61%

ont plus de 100  
véhicules en flotte

94%

visent une  
électrification  
supérieure à la  
LOM dès 2024

90%

des entreprises  
envisagent d'acheter  
des véhicules 100%  
électriques

29%

seulement privilégient  
les hybrides  
rechargeables

75%

communiquent sur  
leurs objectifs de  
verdissement

19%

fixent un objectif à  
horizon 2030

# GOVERNANCE 1/2

## Une stratégie d'électrification qui ne mobilise pas encore toutes les directions

90%

directions générales  
et les gestionnaires  
de flottes mobilisés

60%

service achats

6%

direction immobilière



« Il est crucial d'adopter une approche holistique dans l'élaboration de la stratégie d'électrification ! »

*Antoine Herteman, président de l'Avere-France*

## Les freins perçus les plus cités par les entreprises

#1

Incompatibilité  
des cas d'usage

#2

Absence  
d'offres

#3

Conducteurs  
réfractaires

« Il peut y avoir un écart entre les freins perçus et ceux constatés une fois que l'entreprise a fait un effort de pédagogie, d'acculturation et d'analyse fine des cas d'usage. »

*Clément Molizon, délégué général de l'Avere-France*



## Les freins perçus les plus cités par les conducteurs

#1

Autonomie

#2

Capacité à réaliser  
de longs trajets

#3

Durée de la  
recharge



« Là aussi un effort de pédagogie et d'accompagnement doit permettre de lever certaines appréhensions ! »

*Aubin Bernard, responsable des relations institutionnelles*

## La cartographie des usages

24%

Taux d'électrification  
des entreprises ayant  
réalisé une  
cartographie

4%

Taux d'électrification  
des entreprises  
n'ayant pas réalisé  
une cartographie

« La cartographie des usages est un outil essentiel et efficace d'accélération de l'électrification. »

*Antoine Herteman, président de l'Avere-France*



# GESTION DE LA RECHARGE



## RECHARGE SUR SITE

**93%** ne rencontrent pas de difficulté quand ils sont propriétaires ;  
**48%** rencontrent des freins en tant que locataires.

« Depuis la LOM, les entreprises ont l'obligation d'équiper leur parking. Il y a aujourd'hui la nécessité de clarifier le cadre législatif, règlementaire et juridique notamment en termes de responsabilité afin de fluidifier les travaux d'équipement. »



## RECHARGE EN ITINÉRANCE

**94%** des entreprises ont mis à disposition de leurs collaborateurs une carte de recharge ;  
**79%** indiquent que la recharge en itinérance reste exceptionnelle ;  
**26%** rencontrent des difficultés avec les bornes ouvertes au public.

« Les opérateurs font beaucoup d'efforts pour assurer une bonne qualité de service. D'après le baromètre Avere-France des IRVE ouvertes au public, les points de recharge ont un des taux de disponibilité des points de recharge dépassant les 90%, quelle que soit la puissance, avec un taux d'accès immédiat aux stations de recharge supérieur à 95%. »



## RECHARGE À DOMICILE

**74%** ont déployé la recharge à domicile, surtout dans les maisons individuelles

### Les freins perçus

#1

Gestion des démarches

#2

Coût de la borne

#3

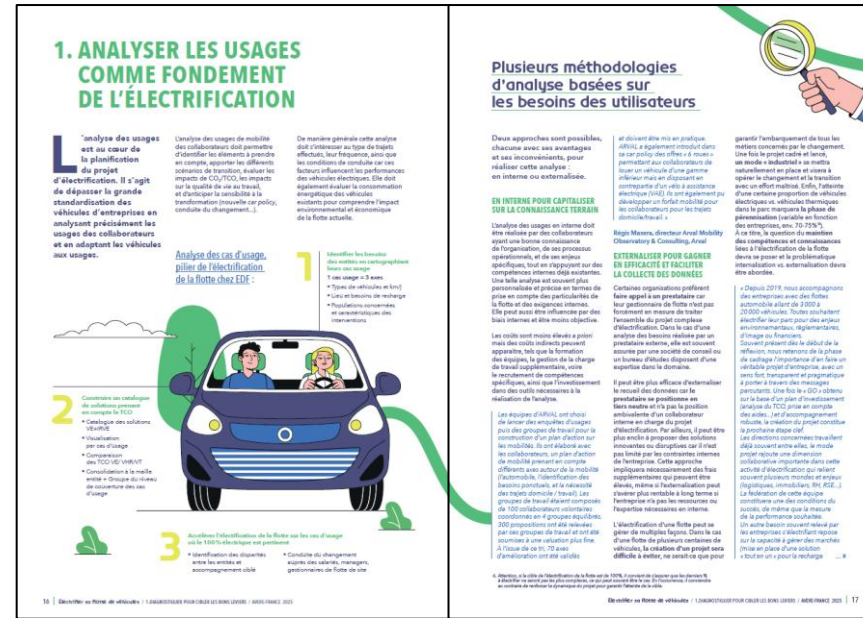
Installation en résidentiel collectif

#4

Gestion des avantages en nature

« L'équipement des copropriétés progresse mais nécessite encore de la sensibilisation. Le baromètre Avere-France des IRVE en résidentiel collectif confirme une tendance positive avec plus de 14% des bâtiments collectifs ayant déjà validé le principe d'équipement. La dynamique est donc lancée ! »

# LES BONNES PRATIQUES DE L'AVERE-FRANCE



1. Définir la solution de recharge la plus simple et adaptée aux cas d'usage des conducteurs ;
2. Sélectionner ses fournisseurs selon des critères qualitatifs ;
3. Définir un montant de prise en charge suffisamment attractif pour les collaborateurs ;
4. Définir et rédiger les règles d'installation et d'utilisation de la borne.

# LES CRITÈRES DE CHOIX DES VÉHICULES

## Véhicules légers

|           |                      |              |
|-----------|----------------------|--------------|
| #1        | #2                   | #3           |
| Autonomie | Durée de la recharge | Attractivité |

« L'attractivité du véhicule électrique reste un puissant accélérateur d'électrification de la flotte. Dans cette phase encore précoce pour une partie des entreprises où le véhicule électrique peut être vécu comme une contrainte par les utilisateurs, proposer des véhicules de gamme supérieure peut rassurer l'utilisateur sur le passage à l'électrique. »

*Antoine Herteman, président de l'Avere-France*



## Véhicules utilitaires

|           |                   |      |
|-----------|-------------------|------|
| #1        | #2                | #3   |
| Autonomie | Poids du véhicule | Prix |

« Si certaines entreprises arrivent à verdir leurs VUL, une majorité d'entre elles éprouvent des difficultés à le faire. L'Avere-France appelle à un changement de paradigme fiscal s'agissant des VUL afin d'améliorer le coût total de possession. »

*Clément Molizon, délégué général de l'Avere-France*



# ACCOMPAGNEMENT DU CHANGEMENT

90%

estiment que  
l'électrification nécessite  
plus de temps que la  
gestion des véhicules  
thermiques

45%

expriment le besoin  
d'être formé sur la  
mobilité électrique



« Le temps supplémentaire lié à la gestion de l'électrique devrait s'atténuer à mesure que le véhicule électrique s'imposera dans les flottes. Enfin la demande de formation est cohérente avec le besoin identifié de continuer les efforts de sensibilisation et de formation. »

*Clément Molizon, délégué général de l'Avere-France*





## Enquête Avere-France – Mobileo sur l'électrification des flottes d'entreprises

30 juin 2025



## ◀ Sommaire



1

Répondants

2

Objectifs et trajectoire de verdissement

3

Construction du projet au sein de l'entreprise

4

Gestion de la recharge (sur site, publique, à domicile)

5

Critères de choix des véhicules

6

Focus véhicules utilitaires

7

Accompagnement au changement



# Répondants



# Les répondants sont majoritairement des grandes entreprises déjà inscrites dans une démarche d'électrification

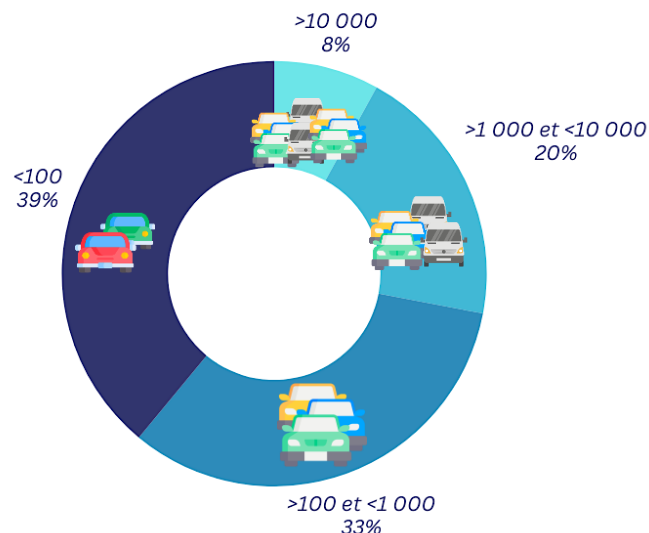


Nombre de  
répondants

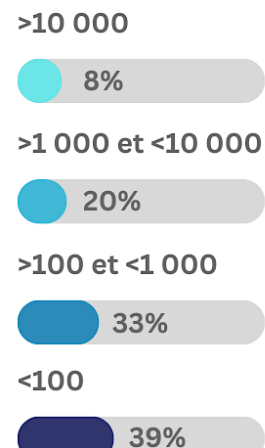


51

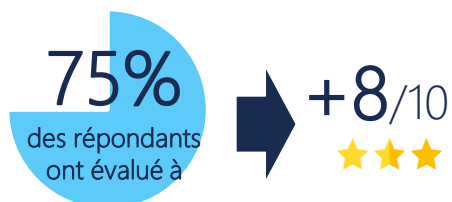
## Typologie des répondants



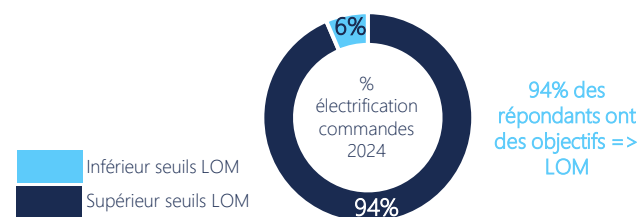
## Répartition par taille de flotte



## Importance du verdissement de la flotte dans la stratégie RSE



## Objectifs / Seuils minimum LOM (Flotte > 100 véhicules)



73% Des répondants ont déployé les énergies à faibles émissions depuis plus de 2 ans



Dont 71% parc <100 véhicules



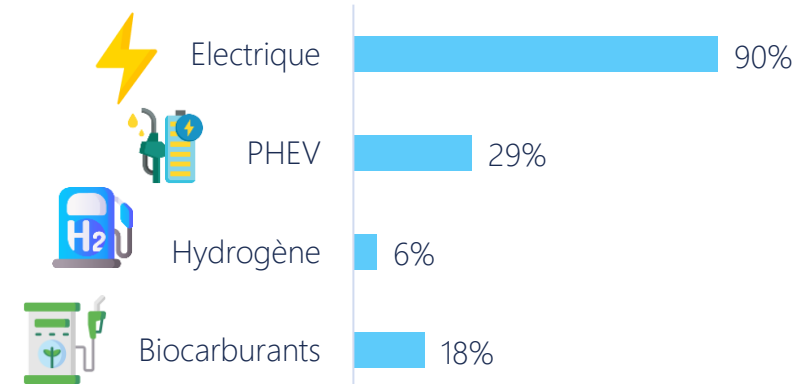
Dont 14% parc >1 000 véhicules



20%

N'ont aucun véhicule 100% électrique à ce jour

## Energies déployées dans les projets lors des 3 prochaines années :





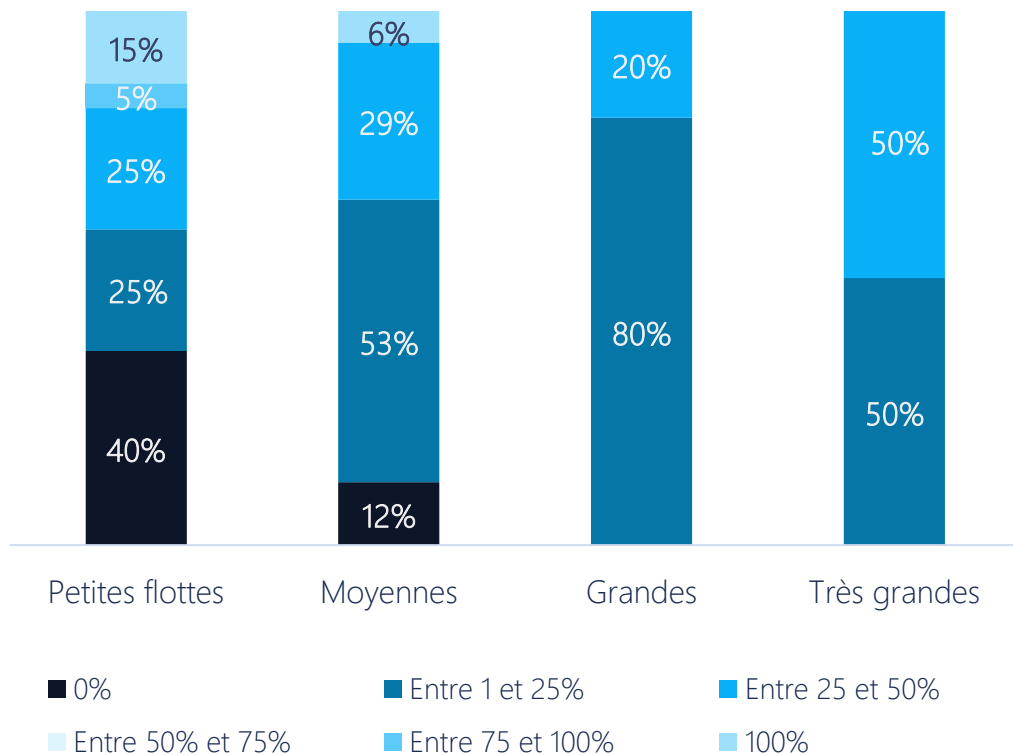
# Objectifs et trajectoires de verdissement



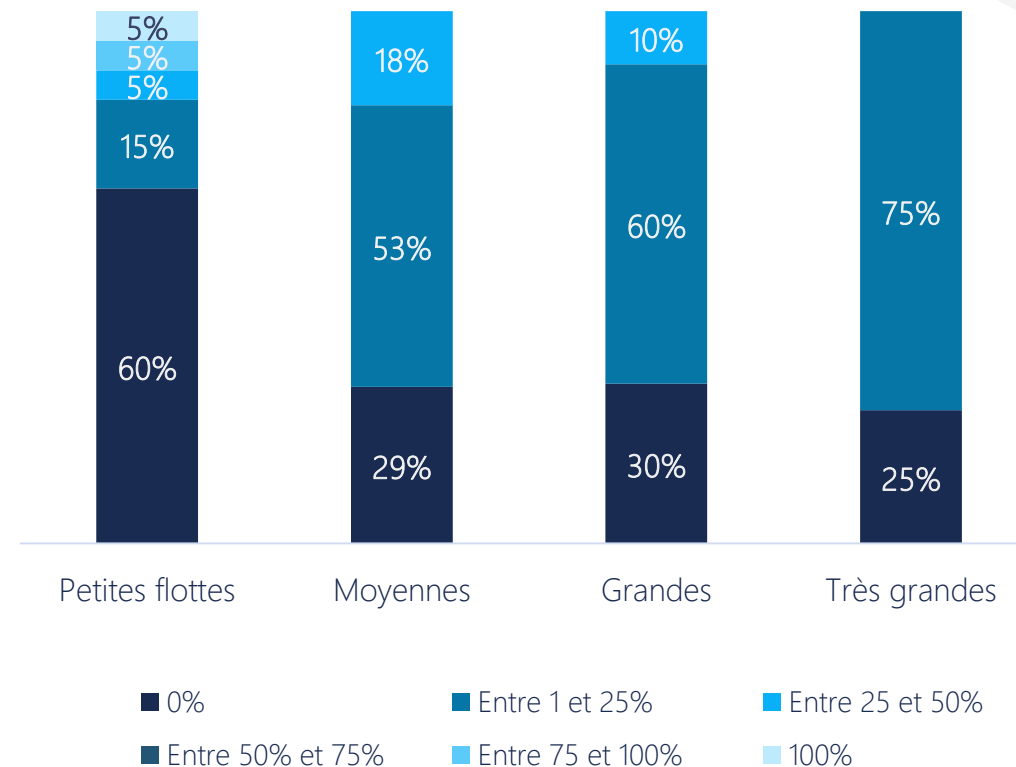
# Un stade de verdissement différent suivant la taille de la flotte



## Part de véhicules électriques en flotte par taille de parc



## Part de véhicules hybrides rechargeables en flotte par taille de parc



Remarque : dans les très grandes flottes, la part de PHEV ne dépasse pas 10%

### Rappels des typologies de flottes



Petites flottes  
< 100 véhicules



Moyennes flottes  
Entre 100 et 1 000 véhicules



Grandes flottes  
Entre 1 000 et 10 000 véhicules



Très grandes flottes  
> 10 000 véhicules



# La majorité des répondants fixent des objectifs en matière de verdissement



Sur les 51 répondants



75%

Communiquent sur les objectifs

(50% pour les flottes <100)



90%

Des flottes >100 communiquent sur leurs ambitions



63%

Des répondants se fixent des objectifs d'électrification

(35% pour les flottes <100)

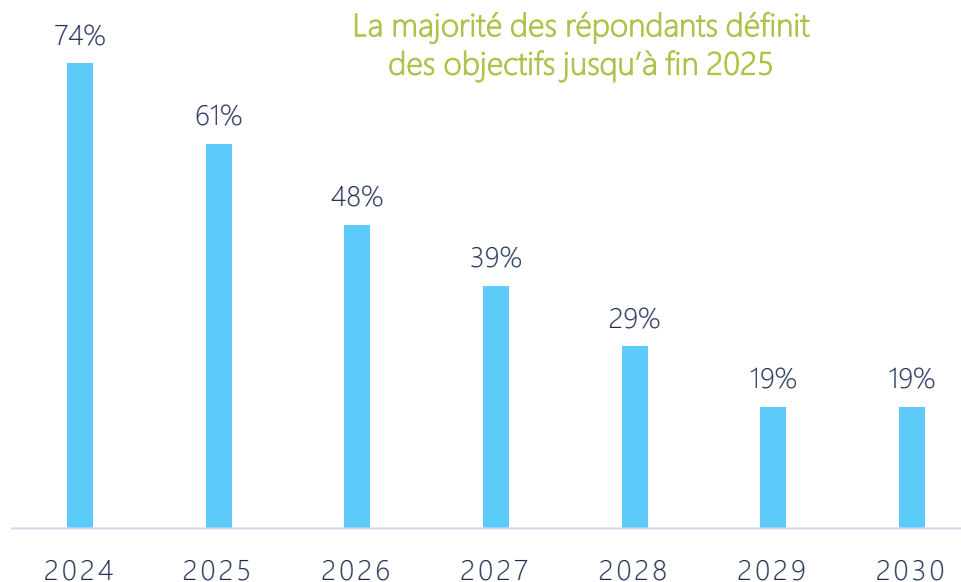


20%

Seulement ont un objectif sur les hybrides rechargeables

→ Orientation plutôt sur les véhicules 100% électriques

Part des entreprises de +100 véhicules se fixant des objectifs de verdissement d'ici 2030



”

Pascal Pavard  
EDF

« Nos objectifs fixés dans le cadre du **projet EV100** nous amène à une trajectoire progressive et des paliers annuels permettant d'atteindre **100% de véhicules légers électriques d'ici 2030**. »



## ➤ Même pour les entreprises motrices, des ambitions différentes en fonction des types de véhicules



|                                           | Véhicules particuliers (VP)            | Véhicules utilitaires (VU)                                  |
|-------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Véhicules électriques dans les car policy | 100% de VE en catalogue                | Difficultés à intégrer des VE                               |
| Rythme des renouvellements                | 20% à 25% chaque année avec 100% de VE | Moins élevé que pour les VP                                 |
| Fixation d'un objectif de verdissement    | Flotte 100% électrique en 2030         | Objectif difficilement fixable dû à un manque de visibilité |





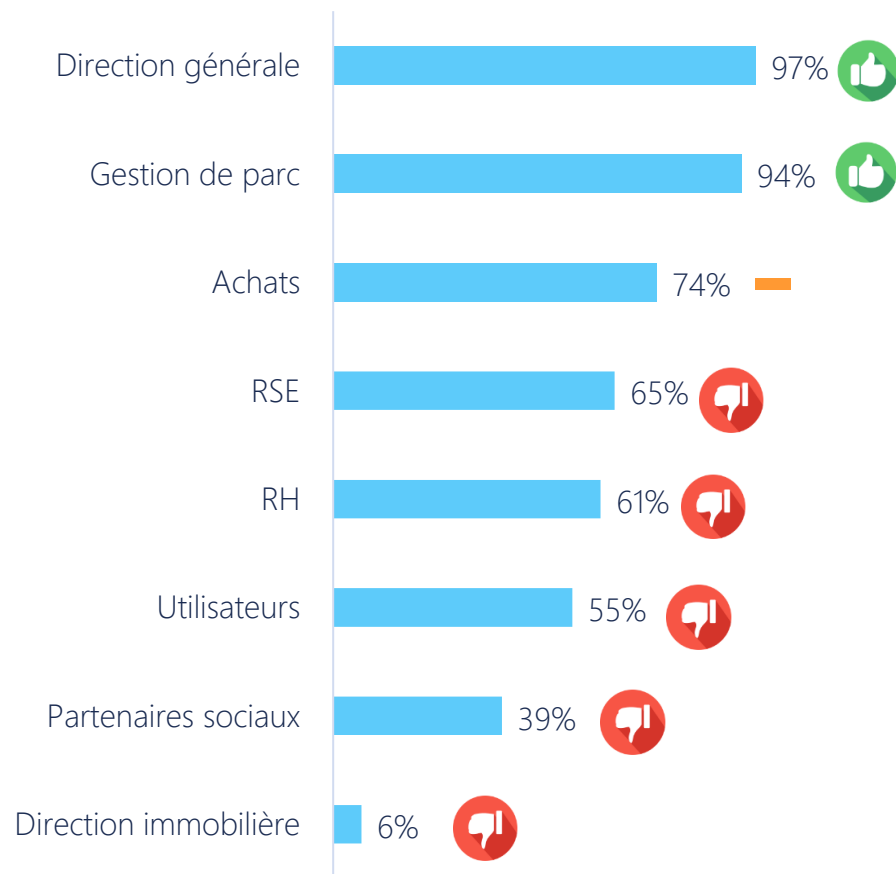
## Construction du projet au sein de l'entreprise



## Des projets de verdissement mobilisant l'ensemble des services dans les entreprises et nécessitant l'implication de la direction.



### Services impliqués dans le projet de verdissement pour les flottes > 100 véhicules



Gestionnaire de flotte spécialisée dans les services de l'énergie

»

« La **direction** pousse pour l'électrification, mais les **RH** sont réticents. [...] Les RH craignent les complications administratives liées aux avantages en nature. »

»

Benoit Duval  
SAP

« C'est la **direction** qui a pris en main le sujet. Le **CSE** et les **RH** ont collaboré pour une mise en œuvre réussie. [...] On a avancé car on n'était pas dans le domaine de la voiture mais de la **RSE**. »

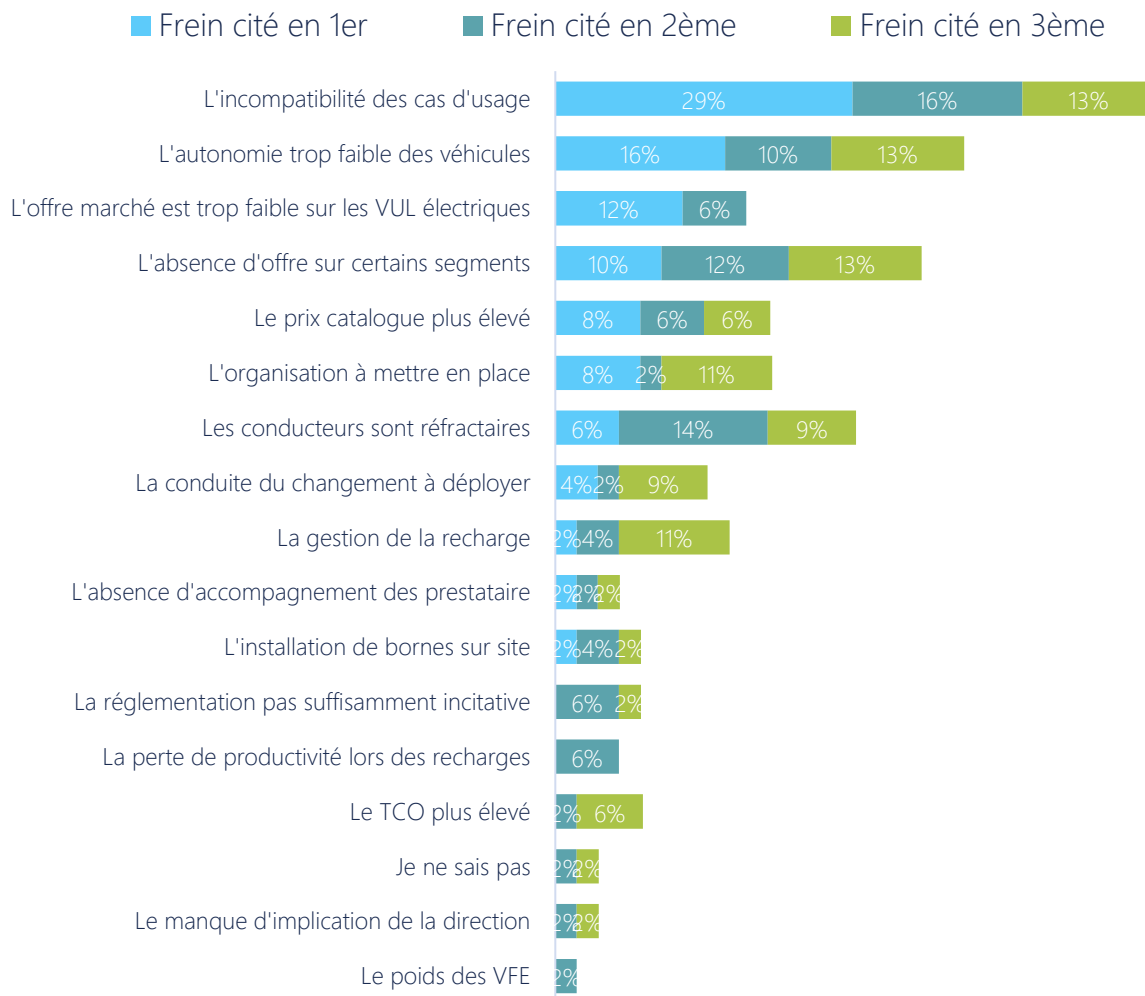
La conduite du changement implique l'ensemble des parties prenantes, qui doivent être pleinement mobilisées.



## Des freins côté entreprise...



### Les freins rencontrés par ordre d'importance



Un Responsable des Achats Flotte dans une entreprise de service



« Il existe un **flou** sur le **traitement de l'URSSAF** des installations de bornes et cela créé une vraie incertitude et des freins en interne. »

Pascal Pavard  
EDF



« Au démarrage du projet, une **acculturation générale** a été nécessaire pour **rassurer l'ensemble des parties prenantes** sur des sujets tels que l'autonomie, les durées de recharge... »



## ... mais également côté conducteurs



”

Gestionnaire de flotte  
spécialisée dans les  
services de l'énergie

« Si nous ne sommes pas en mesure **de rembourser les consommations au domicile**, les conducteurs ne sont pas enclins à passer à l'électrique. »

”

Benoit Duval  
SAP

« **Il existe un manque de connaissance** sur l'électrification parmi certains employés, qui crée une **appréhension de passer à l'électrique** »

### Les freins rencontrés

■ Frein cité en 1er

■ Frein cité en 2ème



Autonomie du véhicule

73%

19%



Longs trajets vacances  
et week-ends

20%

26%



Véhicules électriques  
de gamme inférieure

3%



Gestion de la recharge

3%

13%



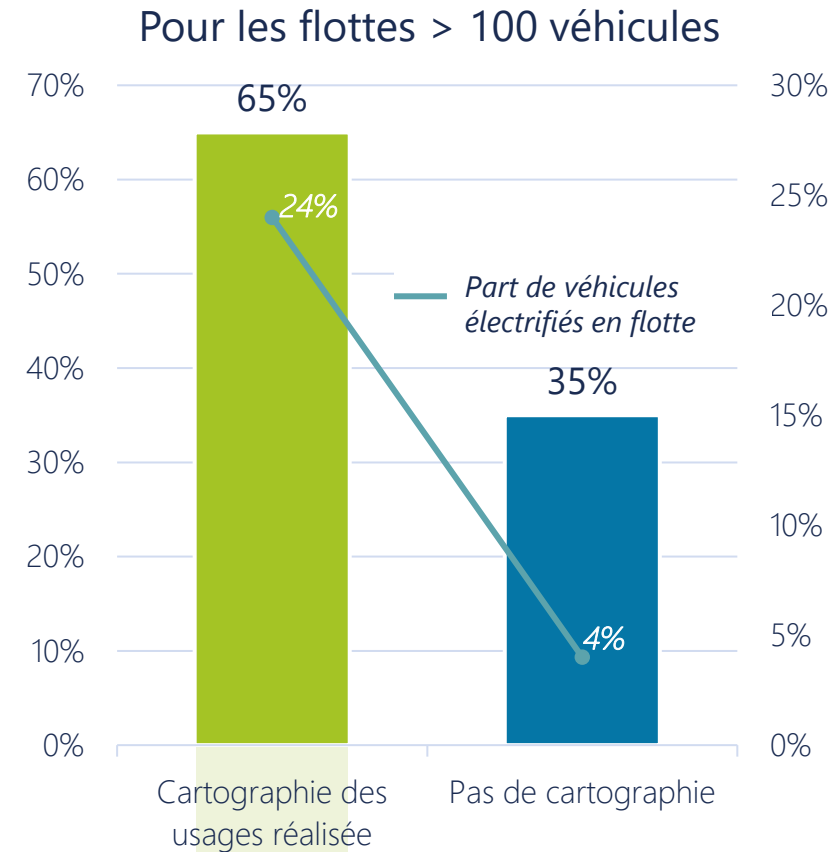
Durée de recharge

42%

0% 20% 40% 60% 80% 100%



## Une utilisation disparate de la cartographie des usages... mais qui semble nécessaire pour un verdissement efficace.



Sujets analysés

100%

Analyse des déplacements

42%

Eligibilité à la recharge

26%

Motivation des conducteurs

”

Christophe Ittis  
VEHIPOSTE

« Une cartographie des usages permet de convaincre les différentes entités que l'électrification est possible. »

”

Gestionnaire de flotte spécialisée dans les services de l'énergie

« Différents profils : certains facilement électrifiables que l'on va prioriser, d'autres non (km trop importants et pas de solution de recharge). »

”

Directeur d'une flotte de 15000 véhicules

« 63% de notre flotte roule moins de 100 km par jour et est donc électrifiable sans aucune contrainte technique, en VP/VS les TCO de l'électrique est identique au thermique, voire inférieur, en VUL il est encore supérieur, principalement pour les petits rouleurs. »

”

Charles Dreyer Dufer  
FIRALP

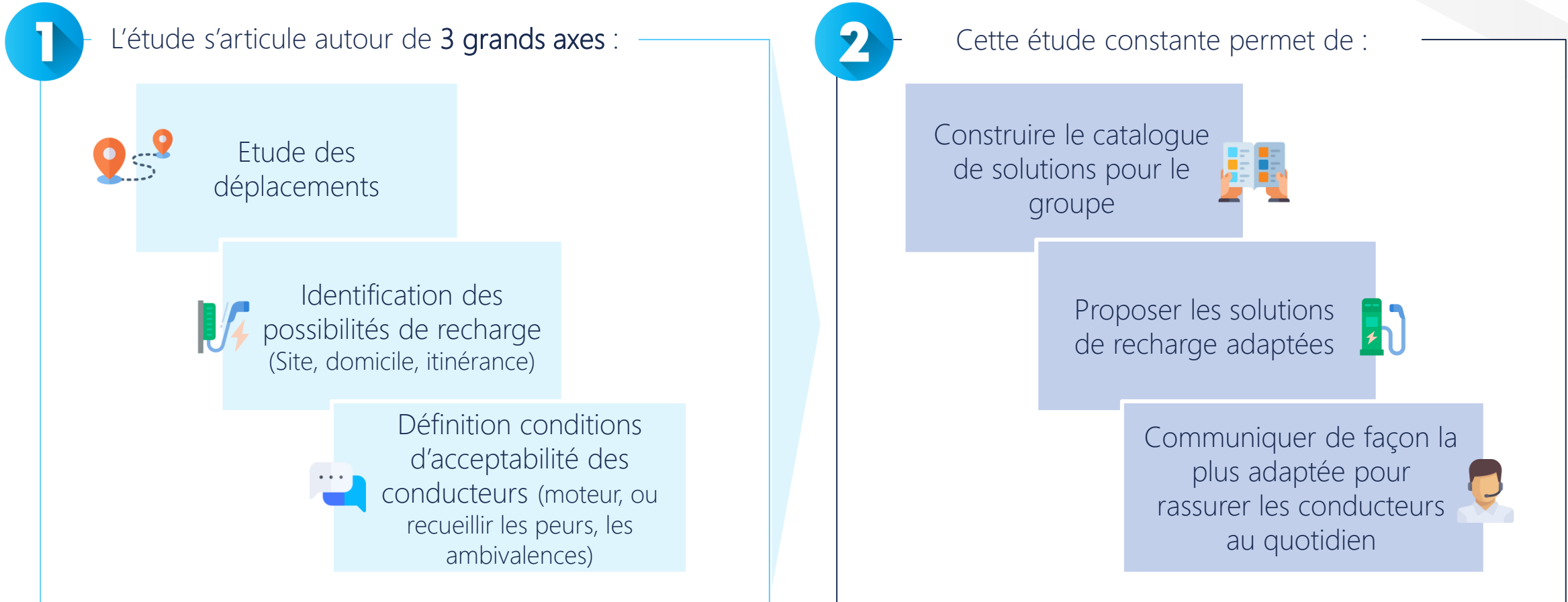
« Les déplacements sont globalement compatibles avec les autonomies proposées. Le gros problème par contre est sur les VUL car les collaborateurs rentrent à leur domicile avec donc il n'y a pas vraiment de moment pour les recharger sans perdre en exploitation. »





# Exemple : La cartographie des usages chez EDF

Pascal Pavard (EDF) identifie la cartographie des usages comme un élément indispensable au début du projet.



Résultat : « Plus de 70 % de nos cas d'usages sont actuellement couverts par une solution VE 100% électriques + Solution(s) de recharge »





# Gestion de la recharge

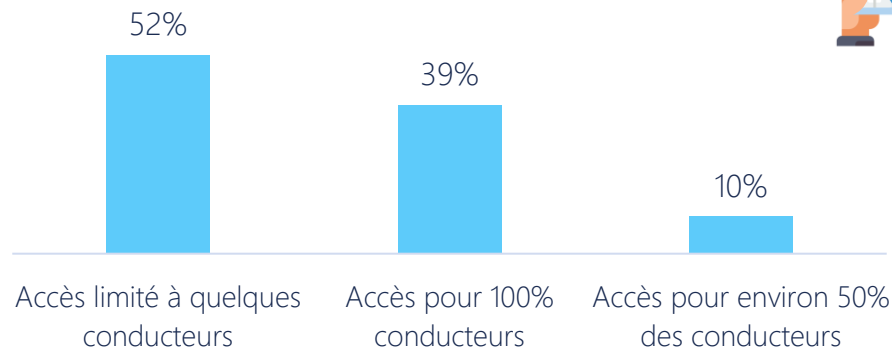


# La recharge sur site : une solution pas toujours simple à mettre en place

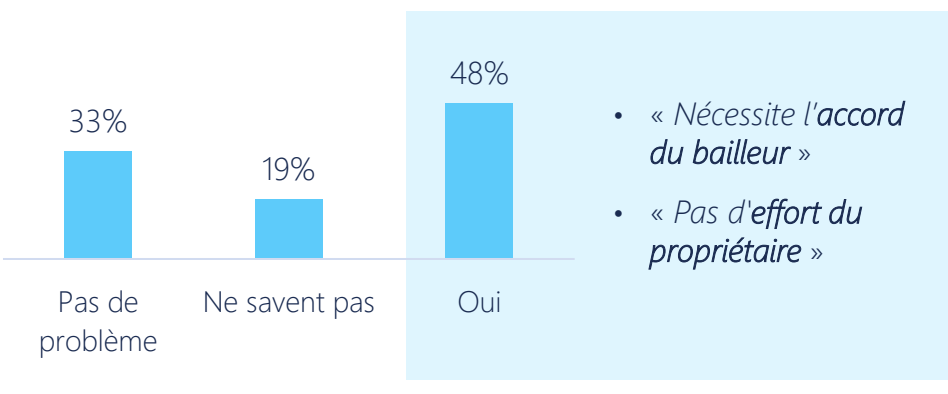


## Recharge sur site

### Accès aux bornes sur site



### Être locataire : problématique ?



### Difficultés pour l'accès aux bornes sur site

**93%** Déclarent ne pas rencontrer des problèmes (véhicules ventouses, disponibilité)



”

Directeur d'une flotte de 15000 véhicules

« L'installation des bornes sur site demande **plus de complexité et de délai de mise en œuvre**, car il faut l'accord du propriétaire. »

”

François-Xavier Duboulot  
ANRH

« Nous avons des **informations contradictoires**. Par exemple, notre assureur nous recommande l'installation à plus de 10 mètres d'un bâtiment. **Le sujet est compliqué.** »





# La recharge publique, bien qu'autorisée, doit rester exceptionnelle



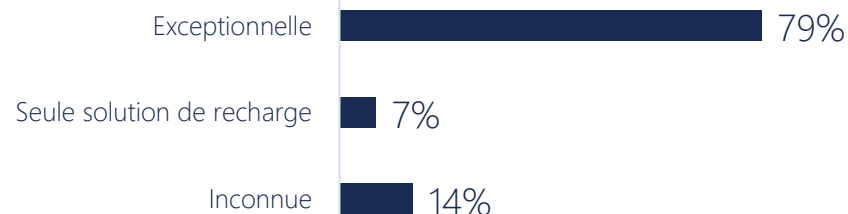
## Recharge publique

### Taux de mise à disposition d'une carte électromobilité



94%

### Fréquence d'utilisation de la recharge ouverte au public



### Difficultés d'accès aux bornes publiques

26%

dont dysfonctionnement badges, pannes, bornes indisponibles et problèmes de paiement



### Difficultés relevées sur l'utilisation de la recharge en itinérance



« Il persiste des **difficultés sur l'interopérabilité** par moment. »

Pascal Pavard  
EDF



« Les cartes ne proposent **pas un accès à toutes bornes**. »

Guillaume Bray  
ENEDIS

Une difficulté réelle concernant l'interopérabilité,  
Des idées reçues qui persistent, ce sujet doit être intégré dans le processus de conduite du changement



# La recharge à domicile est une solution facilitante mais difficile à déployer



## Recharge à domicile

74% ont déployé la recharge à domicile

### Retours d'expérience sur le déploiement de recharge à domicile



48%

30%

22%

Positif

Neutre

Négatif

### Freins rencontrés



Installation complexe en copro

Frein 1 Frein 2

46%

7%



Coût de la borne

32%

22%



Gestion des démarches

14%

52%



Gestion déménagement / départs de la société

9%

19%

Autres

7%

→ Aspects fiscaux ou gestion des accès : recharge des véhicules personnels sur la borne professionnelle\*

### Sur les 74% :



65%

priorisent les maisons individuelles

35%



ne priorisent pas (autant copro et maisons)



Directeur d'une flotte de 15000 véhicules

« C'est le tout début de cette démarche avec **un test sur 15 collaborateurs**, puis ce sera proposé à **tous les collaborateurs en logement individuel**. »



Pascal Pavard  
EDF

« De l'ordre de **100 installations déjà réalisées en maison individuelle** : le REX est très bon et la **généralisation est en cours**. Lancement à venir d'ici fin 2024 pour la **copropriété**. »



Christophe Ittis  
VEHIPOSTE

« Il est nécessaire **d'instruire avec notamment les DRH**. »



# Certaines entreprises rechignent à déployer cette solution



## Recharge à domicile

26% n'ont pas déployé la recharge à domicile

### Facteurs bloquants

La gestion des événements  
(Déménagements, départs..)

« Le remboursement  
des recharges à  
domicile »

« Le contrôle de  
la charge »



### Sur les 26% :

25%



envisagent de déployer  
dans les 6 prochains mois

50%

ne veulent pas déployer



”

Elise Bon  
VINCI AUTOROUTES

« Le **remboursement des consommations** ainsi que le **contrôle** du rechargement par le bon véhicule est un **frein à la recharge à domicile.** »

”

Sabrina Valour  
GRUNDFOS

« Difficultés d'installation liées aux **sous-traitants** et à la **gestion administrative.** »

”

Gestionnaire de flotte  
spécialisée dans les  
services de l'énergie

« Les **RH** trouvent **inéquitable le fait d'offrir une borne chez certains, et n'ont pas le temps de gérer le sujet** avantage en nature, et de ce qu'il se passe si les conducteurs ne rendent pas la borne, etc. »



## 4 bonnes pratiques partagées par nos interlocuteurs



### Recharge à domicile



Définir la **solution de recharge la plus simple et adaptée** aux cas d'usage des conducteurs (câble connecté, borne...)

1

2

Sélectionner ses fournisseurs selon des **critères qualitatifs**



Définir un **montant de prise en charge suffisamment attractif** pour les collaborateurs

3

4

Définir et rédiger **les règles d'installation et d'utilisation** de la borne



## ► En résumé sur la recharge



### Recharge sur site



Sujet complexe sur plusieurs points :

- Difficultés lorsque l'entreprise est locataire de ses sites
- Les responsables sont différents (responsables immobiliers)
- Impacts budgétaires importants
- Permet rarement la recharge de la majorité des véhicules
- Nécessite une gestion des accès et des remboursements pour les véhicules personnels

A déployer dans le temps

### Recharge en itinérance



Le déploiement massif ne masque pas les insatisfactions :

- Fonctionnement des bornes
- Disponibilité des bornes
- Paiement avec la carte d'électromobilité
- Durée de recharge

Une pédagogie nécessaire à mener, et un travail sur l'interopérabilité

Doit rester exceptionnelle

### Recharge à domicile



Des nombreuses questions lors de la construction de la politique recharge :

- Budget paraît important
- Gestion des remboursements et des accès
- Règles d'usage (Départ, déménagement...)
- Gestion de l'habitat collectif

Une méthodologie claire doit permettre aux entreprises de bâtir le projet

A prioriser





## Critères de choix des véhicules

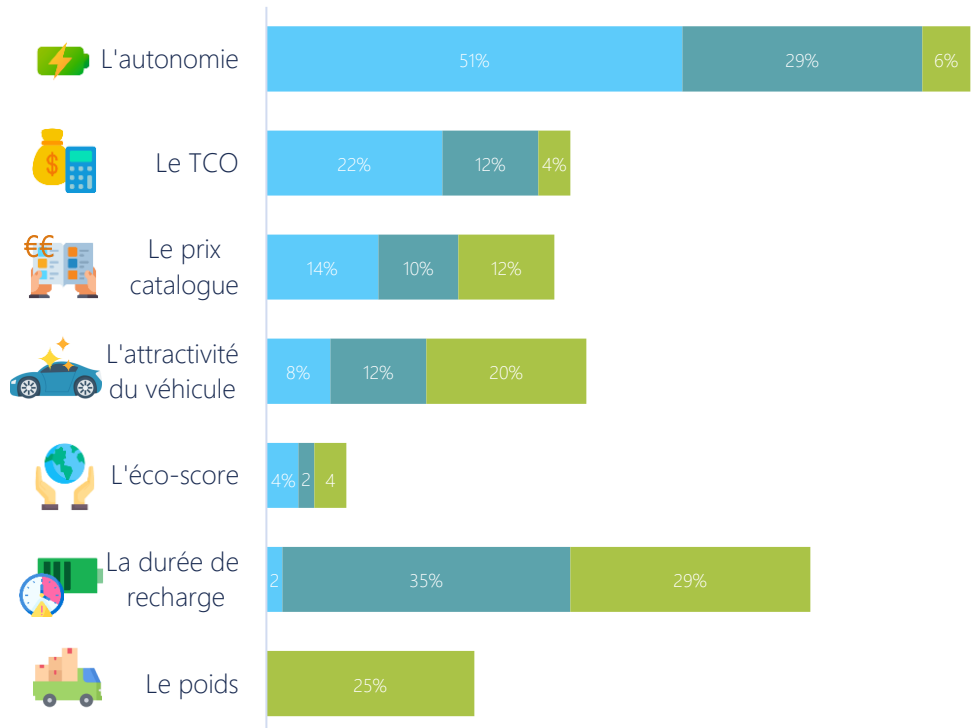


# ➤ Critères de choix des véhicules électriques



## Critères choix de véhicules électriques

■ Attente citée en 1er ■ Attente citée en 2ème ■ Attente citée en 3ème



”

Pascal Pavard  
EDF

« plus de 70 % de nos cas d'usages **sont actuellement couverts par une solution VE 100% électriques avec une solution de recharge.** »

”

Charles Dreyer  
Dufer  
FIRALP

« Les déplacements sont globalement **compatibles avec les autonomies proposées.** »

”

Directeur d'une flotte  
de 15000 véhicules

« 63% de notre flotte roule moins de 100 km par jour et est donc **électrifiable sans aucune contrainte technique.** »



## Des véhicules de gamme équivalente ou supérieure aux thermiques motivent les conducteurs



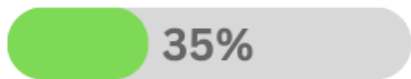
proposent des véhicules  
de gamme inférieure

→ 5% d'EV en  
flotte en  
moyenne



proposent des véhicules  
de même gamme

→ 14% d'EV en  
flotte en  
moyenne



proposent des véhicules  
de gamme supérieure

→ 30% d'EV en  
flotte en  
moyenne



Benoit Duval  
SAP

« Une clé de succès a été de proposer des  
modèles électriques **plus attractifs sur les  
thermiques.** »





# La performance économique des électriques est difficile à percevoir



”

Pascal Pavard  
EDF

« Concernant les VP, les **TCO** sont clairement à l'avantage de l'électrique, dès 15 000 km/an, voir 10 000 km/an selon les offres. Pour cela, il convient de prendre en compte **l'ensemble de la fiscalité**, qui avantage l'électrique. »

Elle est pourtant réelle sur les VP  
→ Exemple entreprise 400 véhicules – Etude 02/2025



BMW X1

|                                       | PHEV<br>17g/km | ELECTRIQUE<br>0g/km |
|---------------------------------------|----------------|---------------------|
| Loyer total                           | 632 €          | 663 €               |
| Assurance                             | 47€            | 47 €                |
| Coût de l'énergie                     | 102 à 218 €*   | 72 €                |
| Borne de recharge                     | 47€            | 47 €                |
| Bonus/malus                           | 0 €            | 0 €                 |
| IS/AND                                | 53 €           | 5 €                 |
| Taxes annuelles (Ex TVS)<br>Evolutive | 10 €           | 0 €                 |
| Charges patronales AEN                | 174 €          | 55 €                |

TCO MENSUEL  
48 MOIS/100 000 KM

\*Hypothèses avec 1 recharge  
quotidienne et sans recharge

1065 à 1181 €\*  
↑

889 €

TCO électrique plus économique :

→ 176 €/mois, soit +2100 €/an si le PHEV recharge  
→ 292 €/mois, soit +3500 €/an si le PHEV ne recharge pas



# ➤ Que faut-il intégrer dans le coût total de possession (TCO) ?



*De paramètres indispensables à intégrer pour mesurer la performance économique des véhicules électriques*

|                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                       | TCO prévisionnel Complet* |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|
| <b>Vie du véhicule :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Loyer LLD</li><li>○ Assurance</li><li>○ Prime(s) de volume</li></ul>                                                                                                                                   | Loyer total LLD                       | ✓                         |
|                                                                                                                                                                                                                                                                         | Assurance                             | ✓                         |
| <b>Energie théorique et recharge, hypothèses :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Coût énergie</li><li>○ Coût solution de recharge</li><li>○ Coût supervision</li></ul>                                                                                        | Budget énergie Thermique / Electrique | ✓                         |
|                                                                                                                                                                                                                                                                         | Solution de recharge                  | ✓                         |
| <b>Fiscalité et charges sociales, hypothèses :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Malus CO2 et malus au poids</li><li>○ Taxes annuelles 2024 à 2027</li><li>○ Impact IS / Réintégration fiscale</li><li>○ Charges patronales AEN et/ou Participation</li></ul> | Bonus/Malus                           | ✓                         |
|                                                                                                                                                                                                                                                                         | Taxes annuelles (Ex-TVS)              | ✓                         |
|                                                                                                                                                                                                                                                                         | IS / Amortissements non déductibles   | ✓                         |
|                                                                                                                                                                                                                                                                         | Charges patronales AEN                | ✓                         |

*\*Hors coût indirects (FRE, sinistralité, franchises,...)*



## Exemple : SAP

Pour Benoit Duval (SAP), proposer un véhicule électrique plus attractif que le thermique a permis d'embarquer les conducteurs.

Il conseille ainsi de proposer :



Un véhicule avec une image le plus **Premium** possible



Un véhicule avec une **autonomie rassurante** notamment pour les vacances et grands week-ends



Un véhicule qui permet de **recharger rapidement**

1

Pour convaincre les conducteurs  
→ SAP a aussi fait de nombreux efforts pour **faire essayer les VE**



Objectifs :

Permettre aux collaborateurs de **tester des véhicules électriques**  
Les rassurer sur l'utilisation réelle

Résultats :

Des conducteurs convaincus par des tests grandeur nature sur plusieurs jours

2

Enfin, SAP a priorisé l'expérience utilisateur en étant **présent dès la livraison** pour répondre à toutes les interrogations.



Résultat SAP

80% de véhicules électriques dès 2020 – 100% aujourd'hui

100%





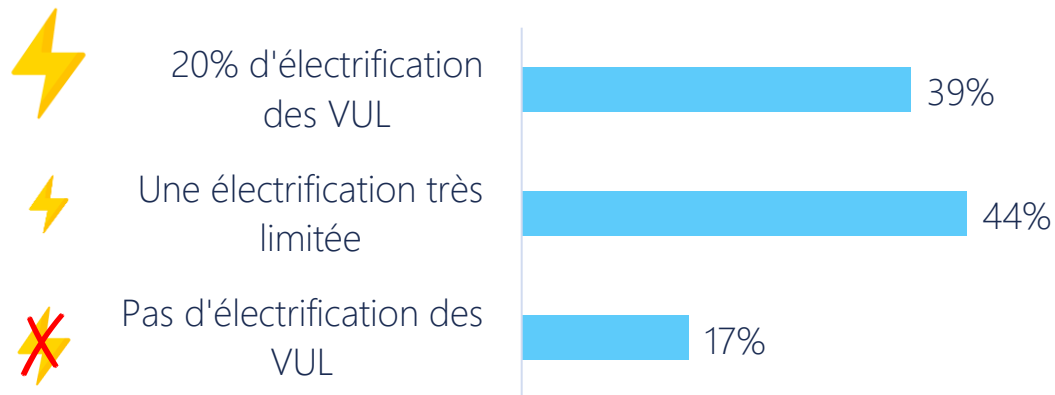
## Focus véhicules utilitaires



## ➤ Contrairement aux VP, l'électrification des flottes de VUL est ressentie comme très complexe...



### Ambition des 18 entreprises de flotte de + de 100 véhicules avec plus de 15 VUL



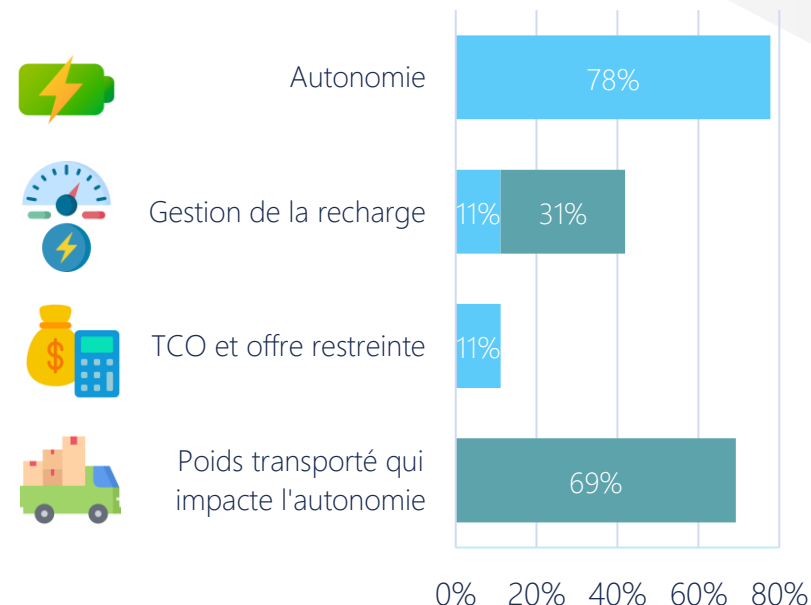
### Ressenti négatif des conducteurs



Uniquement 17% pensent qu'une majorité de leurs conducteurs serait intéressée

### Les freins rencontrés

■ Frein cité en 1er ■ Frein cité en 2ème



”

Sae-Hong Min  
LG ELECTRONICS

« Il y a un réel **problème d'autonomie** qui nous empêche d'utiliser des VUL électriques. »



## ◆ ... et surtout trop chère.



Exemple entreprise >10 000 véhicules  
Etude 07/2024

### Fourgonnettes



Gestionnaire de flotte  
spécialisée dans les  
services de l'énergie

”

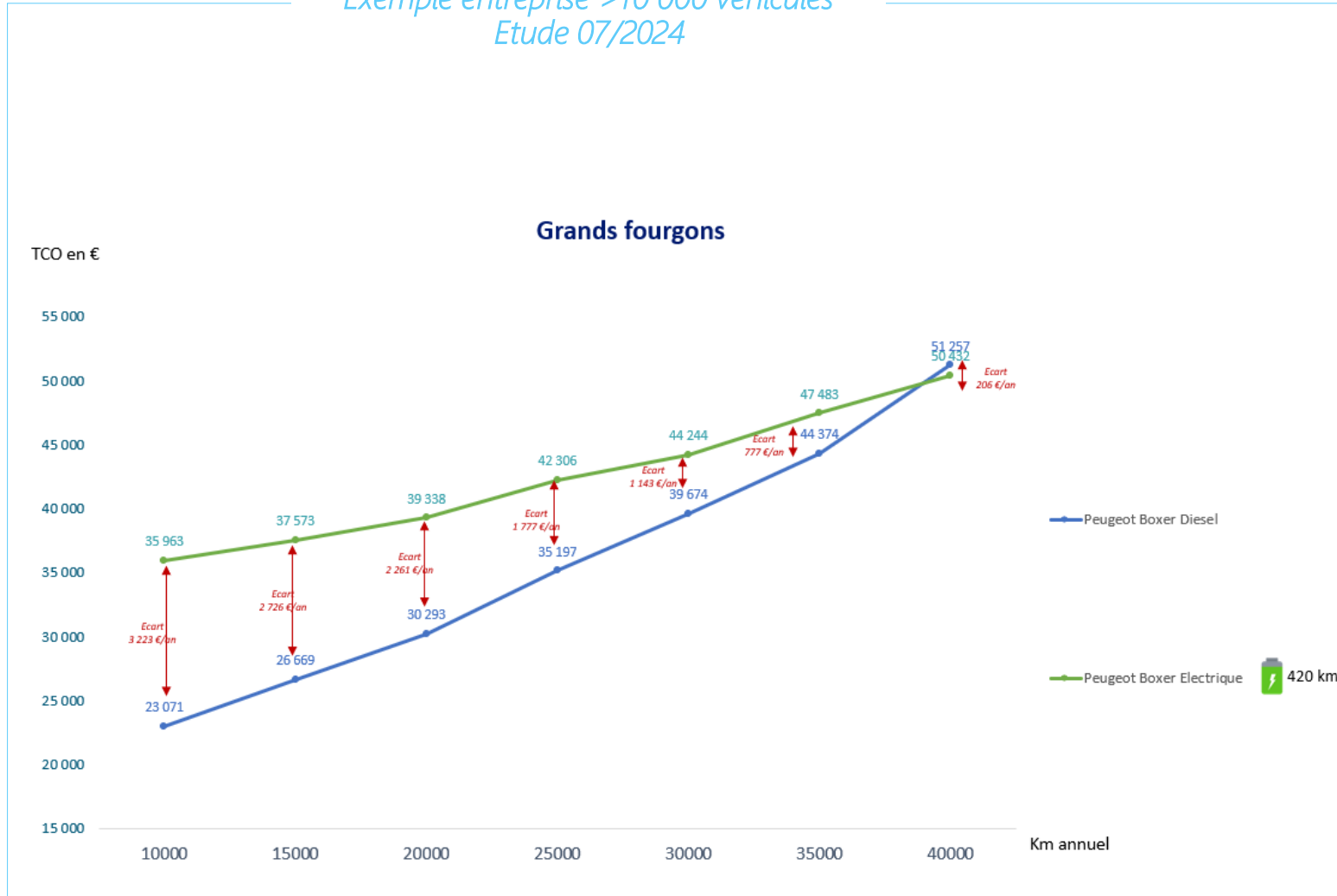
« Le **TCO** est **beaucoup plus cher** qu'en thermique en utilitaire, du fait de la fiscalité inexistante sur les thermiques. »



## Le constat est partagé sur tous les segments



Exemple entreprise >10 000 véhicules  
Etude 07/2024



Directeur d'une flotte  
de 15000 véhicules

”

« les **loyers** sont très élevés du fait des VR trop basses appliquées par les loueurs. **Les VR thermiques** sont supérieures aux VR des électriques.



## ➤ Quelques explications



Véhicules utilitaires et véhicules de service : 2 principaux facteurs impactent les TCO

*Exemple entreprise >10 000 véhicules – Etude 07/2024*

### REMISES CONSTRUCTEUR

Hausses importantes des remises 2024, plus fortes sur les thermiques

Exemples 2024 :



- Peugeot Boxer **Diesel 43%**
- Peugeot Boxer **Electrique 21%**
- Peugeot 208 **Diesel 28%**
- Peugeot 208 **Electrique 19%**



### VALEURS DE REVENTE

Des prévisions de reventes difficiles, qui génèrent des incertitudes sur les valeurs résiduelles

Exemples 2024 :



- Peugeot Boxer **Diesel 48 mois/100 000 km = 32%**
- Peugeot Boxer **48 mois/100 000 km = 18%**
- Peugeot 208 **Diesel 48 mois/100 000 km = 36%**
- Peugeot 208 **48 mois/100 000 km = 30%**



**Un équilibre économique difficile à trouver sur les VU et VS pour les entreprises**







# Accompagnement au changement



# Un changement dans la gestion de la flotte ressentie comme chronophage et nécessitant des compétences spécifiques



## Verdissement de la flotte = Temps supplémentaire ?

90%  
Répondent oui



+37% de temps équivalent  
ETP en moyenne

## Services d'accompagnement par les prestataires

10%

Très satisfaits

55%

Modérément  
satisfaits

10%

Non satisfaits

## Besoin de formation



45%

Des répondants disent avoir besoin de formation

”

Cindy Mourat  
Proxiserve

« **Le sujet doit être intégré à l'ETP** dans le cadre de ces missions.

La réglementation oblige les entreprises à voir loin et **les connaissances techniques sont nécessaires** pour l'aboutissement du projet du verdissement du parc. »

”

Romuald Caron  
BGE Hauts-de  
France

« C'est surtout au **démarrage de la transition**. Les démarches pour les installations de bornes, les premiers mois de remontées de consommation et les remboursements de frais liés, les premières recharges, les premiers couacs, etc... »



# ➤ Comment EDF accompagne ses gestionnaires de flotte



Pour Pascal Pavard (EDF), une formation de tous les gestionnaires de parc opérationnels est **essentielle**  
Exemple de formation :

## Objectifs



Communiquer sur les ambitions



Donner des conseils très pratico-pratiques sur l'électrique



Partager des informations réelles et chasser les idées reçues

## Pour qui ?



### Les gestionnaires de flotte



- Comprendre les ambitions de l'entreprise
- Obtenir des informations concrètes sur l'électrique
- Les embarquer dans les objectifs
- Les former pour répondre aux questions des conducteurs

## Sujets abordés



Vision, objectifs et enjeux de l'électrique



Aider les conducteurs dans la transition



Les **autonomies réelles** selon les saisons et types de routes



Comment recharger son véhicule et les durées de recharge



Comment planifier son itinéraire



Quels **temps de trajet** en plus pour mes vacances



Vrai / Faux

## Comment ?



Webinaire



Évènements physiques  
réunions d'équipes, séminaires...



# Comment une entreprise de 15000 véhicules accompagne également ses conducteurs



Pour le Directeur de Flotte, communiquer dès la livraison des véhicules est indispensable pour permettre aux conducteurs de prendre la route dans de meilleures dispositions :

## Objectifs



Accompagner la livraison des véhicules électriques



Permettre aux primo-utilisateurs d'avoir l'ensemble des informations dès les premiers kilomètres



Optimiser leur expérience pour en faire des ambassadeurs efficaces

## Comment ?



Regrouper les livraisons par cohérence géographique



Trouver un endroit attractif



## Exemple de déroulé

9:30-10:00

Accueil des collaborateurs

- Café d'accueil



10:00-11:30

Plénière

- Discours de bienvenue par la direction
- Pourquoi passer à une flotte entièrement électrique ?
- Avantages environnementaux et économiques
- Présentation des véhicules
- Présentation de l'écosystème de la mobilité électrique (réseau de recharge, ZFE, trajets)
- Fonctionnement des bornes de recharge et cartes de recharges



Workshop :

- prévoir le trajet de retour cet après-midi
- identifier le meilleur trajet, les bornes de recharge sur le trajet...
- Installation de l'outil de planification

11:30-12:00



Q&A

12:30-13:30



Déjeuner

13:30

- Présentation des véhicules
- Livraison des véhicules
- Départ des participants





## Conclusion



# Les bonnes pratiques et leurs niveaux d'impacts



|                                                                                     | THÈME                               | NIVEAU DE PRIORITÉ | FACILITE DE MISE EN ŒUVRE | REMARQUE(S)                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------------|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | Constituer la gouvernance           | ● ● ●              | ●                         | Les sponsors sont parfois à convaincre, car ils ont aussi leurs doutes                                                                   |
|    | Cartographie des usages             | ● ● ●              | ●                         | Indispensable pour construire un plan d'action pragmatique, elle doit être complète et aborder les grands points                         |
|    | Fixation des objectifs              | ● ● ●              | ●                         | Efficace pour embarquer les parties prenantes                                                                                            |
|    | Recharge sur site                   | ●                  | ●                         | Dans la plupart des organisations, elle n'est pas indispensable, mais incontournable dans les 5 à 10 ans                                 |
|    | Recharge en itinérance              | ●                  | ●                         | Importante pour les déplacements exceptionnels, il est nécessaire de rassurer sur le sujet                                               |
|    | Recharge à domicile                 | ● ● ●              | ●                         | Elle permet une accélération du verdissement, et doit s'accompagner d'une méthodologie pour opérer les bons choix                        |
|    | Attractivité des VP                 | ● ● ●              | ●                         | Les gammes existantes permettent de rassurer les conducteurs sur l'autonomie et proposer des gammes attractives                          |
|  | Attractivité des VUL                | ● ●                | ●                         | Les autonomies ne permettent pas de rassurer tous les cas d'usage, les évolutions seront les bienvenues                                  |
|  | Définition du TCO                   | ● ● ●              | ●                         | Montrer la performance économique est nécessaire. Pour cela il convient de détailler les TCO et prendre en compte toute la fiscalité     |
|  | Accompagnement au changement        | ● ● ●              | ●                         | Des efforts de tous les jours pour rassurer les conducteurs, chasser les idées reçues, faire de la pédagogie                             |
|  | Formation des gestionnaires de parc | ● ● ●              | ●                         | Incontournable pour leur permettre de comprendre le contexte général et évolutif, et d'avoir les arguments pour rassurer les conducteurs |

