



BAROMÈTRE WWF FRANCE MOB40 - 1^{ÈRE} ÉDITION 2021

ÉVALUER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES FLOTTES
DES GRANDES ENTREPRISES FRANÇAISES

Ce rapport
a été réalisé
avec
le soutien de



A PROPOS DU WWF

Le WWF est l'une des toutes premières organisations indépendantes de protection de l'environnement dans le monde. Avec un réseau actif dans plus de 100 pays et fort du soutien de près de 5 millions de membres, le WWF œuvre pour mettre un frein à la dégradation de l'environnement naturel de la planète et construire un avenir où les humains vivent en harmonie avec la nature, en conservant la diversité biologique mondiale, en assurant une utilisation soutenable des ressources naturelles renouvelables, et en faisant la promotion de la réduction de la pollution et du gaspillage.

Depuis 1973, le WWF France agit au quotidien afin d'offrir aux générations futures une planète vivante. Avec ses bénévoles et le soutien de ses 202 000 donateurs, le WWF France mène des actions concrètes pour sauvegarder les milieux naturels et leurs espèces, assurer la promotion de modes de vie durables, former les décideurs, accompagner les entreprises dans la réduction de leur empreinte écologique, et éduquer les jeunes publics. Mais pour que le changement soit acceptable, il ne peut passer que par le respect de chacune et de chacun. C'est la raison pour laquelle la philosophie du WWF est fondée sur le dialogue et l'action. Monique Barbut est présidente du WWF France et Véronique Andrieux en est la directrice générale.

Pour découvrir nos projets, rendez-vous sur : wwf.fr

Ensemble, nous sommes la solution.

ACMÉ Consultants

Acme Consultants est un cabinet spécialisé en études marketing qualitatives basée à Paris, parmi les premiers, en France, à bousculer les techniques d'enquête classiques pour libérer la parole créative du consommateur afin d'en déchiffrer les motivations les plus profondes. Ce sont aujourd'hui plus de 3 000 projets d'études réalisés avec succès en France et à l'international.

Remerciements

Ce rapport a été réalisé avec le soutien financier de la Fondation européenne pour le climat (ECF). Nous remercions les entreprises qui ont accepté de répondre à l'enquête en ligne et de mener des échanges approfondis, notamment Alstom, le Groupe L'Occitane, la Française des jeux, le Groupe La Poste (dont la Banque Postale), Michelin, Pernod Ricard, PRB, RTE, Sodexo, le Groupe Renault.

Direction de la publication : Jean-Baptiste Crohas, Anne-Charline Gal et Aurélie Pontal (WWF France).

Conception technique et rédaction de la publication : Virgil Heraclide, Richard Lazareth, Jacques- Pierre Mariot (Acme Consultants), Jean-Baptiste Crohas et Anne-Charline Gal (WWF France).

Conception graphique : Laura François et WWF France.

Merci aux équipes du WWF France pour leurs contributions : Bastien Alex, Léa Belorgey, Caroline Coll, Arnaud Gilles, Eleonore Hadida, Clémence Le Bras et Hanissa Renai.

Merci aux équipes de l'ONG Transport & Environnement pour leur appui technique.

Document édité en décembre 2021.



SOMMAIRE

LES OBJECTIFS DU BAROMÈTRE	4
LES ENJEUX DU BAROMÈTRE	6
LA METHODOLOGIE DU BAROMÈTRE	8
MOB40 : LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS	9
1. L'ÉLECTRIFICATION DES FLOTTES D'ENTREPRISES, AUJOURD'HUI ET DEMAIN	10
2. LE VÉHICULE ÉLECTRIQUE À L'HORIZON 2030	12
3. L'IMPACT DE LA CRISE COVID	14
4. TCO, TAUX D'ÉMISSION DE CO ₂ , ET AUTRES INDICATEURS PRÉPONDÉRANTS	16
5. RÉDUIRE L'EMPREINTE CARBONE DES FLOTTES : QUELLES SOLUTIONS ?	17
6. LA PRISE EN COMPTE DES USAGES, UN CRITÈRE DÉCISIF POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	19
7. BORNES DE RECHARGE ET MAILLAGE DU RÉSEAU : L'AUTRE CRITÈRE DÉTERMINANT	20
8. VERS DE NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉ	22
9. LES FREINS À L'ÉLECTRIFICATION DES FLOTTES	24
10. LES PRINCIPAUX LEVIERS POUR ACCÉLÉRER L'ÉLECTRIFICATION DES FLOTTES	27

© 1986 Panda Symbol WWF - World Wide Fund for Nature (Formerly World Wildlife Fund) ® "WWF" & "living planet" are WWF Registered Trademarks / "WWF" & "Pour une planète vivante" sont des marques déposées.

WWF France, 35-37 rue Baudin, 93310 Le Pré-Saint-Gervais.

Photographie en couverture : Istock

LA PROBLÉMATIQUE DE L'ÉTUDE

Cette étude a pour but d'appréhender les dynamiques de « verdissement » des grandes flottes de véhicules d'entreprises en France afin d'évaluer le potentiel de transition vers des véhicules moins polluants et des mobilités alternatives.

Plus particulièrement, elle vise à comprendre les choix qui sont et qui seront faits en faveur du véhicule électrique, qu'ils concernent les véhicules personnels (VP) ou les véhicules utilitaires légers (VUL).

MOB40 s'est concentré sur les flottes comptant plus de 100 véhicules, pour deux raisons principales. La première relève de la théorie du changement : cibler et travailler avec un nombre limité d'acteurs, aux volumes d'activité les plus importants, afin d'entraîner ensuite le reste du secteur. En effet, si moins de 1% des entreprises en France disposent d'un parc de plus de 100 véhicules, elles représentent toutefois 14% du parc total de voitures appartenant à des personnes morales¹... La seconde raison est que la loi d'orientation des mobilités, adoptée fin 2019, a introduit des objectifs de verdissement des flottes d'entreprises supérieures à 100 véhicules qui rentreront en vigueur début 2022. Il s'agit donc ici, à travers ce baromètre, de mieux comprendre où se situent ces grandes flottes dans la transition énergétique, les difficultés qu'elles rencontrent et les bonnes pratiques qu'elles déploient, afin d'en tirer des conclusions quant à la mise en œuvre de ce verdissement.

Les 40 entreprises volontaires et sélectionnées pour la première édition de ce baromètre ont comme point commun d'avoir quasi-exclusivement des flottes de plus de 100 véhicules. Parfois membres du CAC40, ces 40 entreprises gestionnaires de grands parcs de véhicules constituent le MOB40.

Pourquoi avoir fait cette étude ?

Le WWF France s'engage activement pour assurer la transition de nos formes de mobilité, avec à la clé des bénéfices pour le climat, la santé, la qualité de vie, la cohésion sociale et le développement économique. Pour cela, le WWF France enjoint les acteurs de la société – de l'État aux entreprises, en passant par les collectivités et les citoyens – à veiller ensemble à la mise en œuvre de modèles de mobilité plus durables et plus désirables, où nous serons moins contraints de nous déplacer au quotidien, où nous nous déplacerons autrement et plus efficacement.

Dans le cadre de son programme Mobilité durable, le WWF France a souhaité focaliser une partie de son action sur la gestion des grandes flottes privées, vecteurs essentiels d'accélération de la transformation du parc automobile : près de quatre véhicules sur dix sont en effet aujourd'hui achetés par une entreprise ou une administration².

Dans cette perspective, le WWF France a décidé de mettre en place un baromètre pour sonder et « donner la parole » aux gestionnaires de grandes flottes automobiles, et ainsi nourrir le débat public sur les verrous à lever pour accélérer la transition du parc automobile d'entreprise.

1. CGDD - Les flottes de véhicules des personnes morales, Caractéristiques et perspectives, 2019.

2. Arval Mobility Observatory, Bilan marché 2021 (chiffres sur les 11 premiers mois de 2021).

4 OBJECTIFS PRINCIPAUX

- 1 ÉTABLIR UN ÉTAT DES LIEUX DES ENTREPRISES**
au regard de leur mix de motorisations en 2021 à l'aune de l'entrée en vigueur des objectifs de verdissement des flottes privées et appréhender les projections et ambitions à court terme
- 2 CERNER LES FREINS ET LES LEVIERS À LA TRANSITION**
de leurs flottes vers des motorisations plus sobres, notamment 100% électriques (pertinence de la fiscalité actuelle, dispositifs d'incitation attendus, adoption des salariés, force d'intégration de la mobilité dans la RSE...)
- 3 INVENTORIER LES SOLUTIONS DE MOBILITÉ DURABLES**
complémentaires à l'électrification et identifier des dispositifs innovants, inspirants et potentiellement généralisables
- 4 IDENTIFIER DES PISTES D'AMÉLIORATIONS**
et recommandations à destination des différentes parties prenantes afin d'accélérer cette transition

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX LIÉS AUX FLOTTES D'ENTREPRISES

Les transports, un secteur en retard dans la transition énergétique

Le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France. En 2018, il représente 30 % des émissions françaises de GES. Depuis 1990, les transports sont le seul secteur qui a vu ses émissions de GES croître (+8 %) alors qu'elles ont été réduites dans l'ensemble des autres secteurs (résidentiel, tertiaire, agriculture, industrie, etc.), l'amélioration de la performance environnementale des motorisations ne compensant pas l'augmentation des kilomètres parcourus³.

Au sein du secteur des transports, alors que le transport aérien et maritime représente respectivement 15 % et 5 % des émissions de GES, les transports routiers contribuent eux à la majorité des émissions (80 %), dont près de la moitié (45 %) incombent aux véhicules particuliers et 16 % aux véhicules utilitaires légers. Ainsi, voitures et camionnettes représentent, à elles seules, 18 % des émissions de GES de la France, soit autant que les secteurs résidentiels et tertiaires réunis (16 %).

Cette forte dépendance aux énergies fossiles et l'accroissement des distances parcourues sont pointés du doigt par le Haut Conseil pour le Climat, qui explique notamment que si la France a pris du retard sur ses objectifs climatiques nationaux, cela incombait avant tout à des résultats largement insuffisants du secteur des transports⁴.

Agir sur les flottes d'entreprises, c'est accélérer la transition du parc automobile avec des bénéfices climatiques et sociaux à la clé

Les flottes d'entreprises sont un vecteur majeur de renouvellement du parc automobile : en 2021, elles représentaient 4 ventes de véhicules neufs sur 10 en France (38 %)⁵. Puis, les véhicules des flottes d'entreprises sont revendus sur marché d'occasion après 4 ou 5 ans. Or 75 % des ménages modestes achètent leurs véhicules sur le marché de l'occasion⁶. L'électrification et l'allègement rapide des flottes d'entreprises accéléreraient donc l'accès, au plus grand nombre de Français, à des véhicules très faibles émissions et bon marché.

Une dynamique vers l'électrique à renforcer, tout en favorisant la sobriété et le report modal et en évitant certains écueils comme l'hybride rechargeable

Alors que les motorisations électriques ne représentaient que 2,3 % du nombre total de voitures et de véhicules utilitaires légers d'entreprise acquis en 2019, cette part a doublé pour l'année 2021 pour atteindre 4,9 % en France⁷, tout comme à l'étranger ainsi que le souligne The Climate Group⁸. Même si la dynamique vers l'électrique est positive, la part de cette motorisation reste encore trop minoritaire : deux tiers des acquéreurs de véhicule électrique restent des particuliers⁹. Par ailleurs, le diesel, certes en déclin, demeure largement majoritaire avec 58 % de parts de marché, et l'hybride rechargeable, aux contre-performances à l'usage qui peuvent faire

dérailler la transition¹⁰, croît bien plus rapidement que l'électrique, en voyant sa part de marché quasiment multipliée par dix en deux ans, pour atteindre 8 % en 2021¹¹.

Cette récente dynamique vers l'électrique et l'hybride rechargeable s'explique à la fois par un élargissement de l'offre de la part des constructeurs, par les mesures de soutien supplémentaires du gouvernement, mises en place en juin 2020 dans le cadre du plan de relance de l'automobile, et par l'anticipation, de la part des gestionnaires, des objectifs de verdissement de la loi LOM qui rentreront en vigueur en 2022.

Cela démontre qu'il est possible d'accélérer la transition vers l'électromobilité, tout en gardant à l'esprit que l'enjeu pour réussir cette transition est en parallèle d'aller vers plus de sobriété dans les déplacements, de favoriser le report vers des modes et des usages de transports plus sobres (vélo électrique, covoiturage, transports collectifs, etc.) et d'opter pour des modèles de véhicules plus légers et réellement efficaces du point de vue environnemental. Plus légers, car les SUV constituent la deuxième source de hausse des gaz à effet de serre en France¹², et réellement efficaces, car les émissions réelles de CO₂ des hybrides rechargeables sont deux à quatre fois plus élevées que les émissions théoriques¹³. Et lorsque ces deux aspects sont combinés, la contre-performance peut s'avérer dramatique pour le climat : les SUV hybrides rechargeables peuvent en effet émettre jusqu'à 12 fois plus de CO₂ que ce qu'annoncent les constructeurs.¹⁴

3. SDES, Chiffres clés du climat, 2021.

4. HCC, « France Relance » : quelle contribution à la transition bas-carbone.

5. Arval Mobility Observatory, Bilan marché 2021 (chiffres sur les 11 premiers mois de 2021).

6. WWF France, L'impact écrasant des SUV sur le budget des ménages modestes, 2020.

7. Arval Mobility Observatory, Bilan marché 2021 (chiffres sur les 10 premiers mois de 2019 et 2021).

8. The Climate Group, EV100 Progress and Insights Report, 2021.

9. AVERE, 2021 : un tournant pour l'électrique, 2021.

10. Cf. encadré dédié aux hybrides rechargeables ci-après, dans la partie Enseignement 1.

11. Arval Mobility Observatory, Bilan marché 2021 (chiffres sur les 10 premiers mois de 2019 et 2021).

12. WWF France, campagne stop SUV, 2020 : <https://www.wwf.fr/sengager-ensemble/relayer-campagnes/stop-suv>.

13. ICCT, Real-world usage of plug-in hybrid electric vehicles, 2020.

14. T&E, Les hybrides rechargeables au cœur d'un nouveau scandale d'émissions, 2020.

LA MÉTHODOLOGIE DU BAROMÈTRE

WWF France et Acmé Consultants ont mis en place un dispositif méthodologique alliant questionnaire quantitatif en ligne et entretiens individuels approfondis de gestionnaires de flottes.

Au total, ce sont quarante grandes entreprises françaises, constituées chacune de 1 000 à plus de 10 000 salariés basés en France, qui ont été consultées. Un échantillon qui, en nombre de véhicules, représente près de 120 000 unités, qu'ils soient véhicules particuliers ou véhicules utilitaires légers.

À la suite de ce questionnaire en ligne, dix d'entre elles ont été sélectionnées selon leur niveau d'avancement dans la transition de leur flotte, et ont été interrogées qualitativement.

Un échantillon restreint, mais ciblé, représentatif des plus grandes entreprises françaises.

MOB 40 s'est concentré sur les entreprises qui gèrent de larges flottes de véhicules :

- près d'un tiers de notre échantillon est constitué d'entreprises qui gèrent plus de 1 000 véhicules;
- plus de la moitié des entreprises interrogées administrent entre 100 et 499 véhicules;
- 2 % seulement de notre échantillon représente des entreprises de moins de 100 véhicules.

Ainsi, les entreprises consultées pour la réalisation de ce baromètre sont représentatives des entreprises françaises qui possèdent de grandes flottes de véhicules en France, et ce, dans tous les domaines d'activité : industrie, construction, commerce, service et services à la personne.

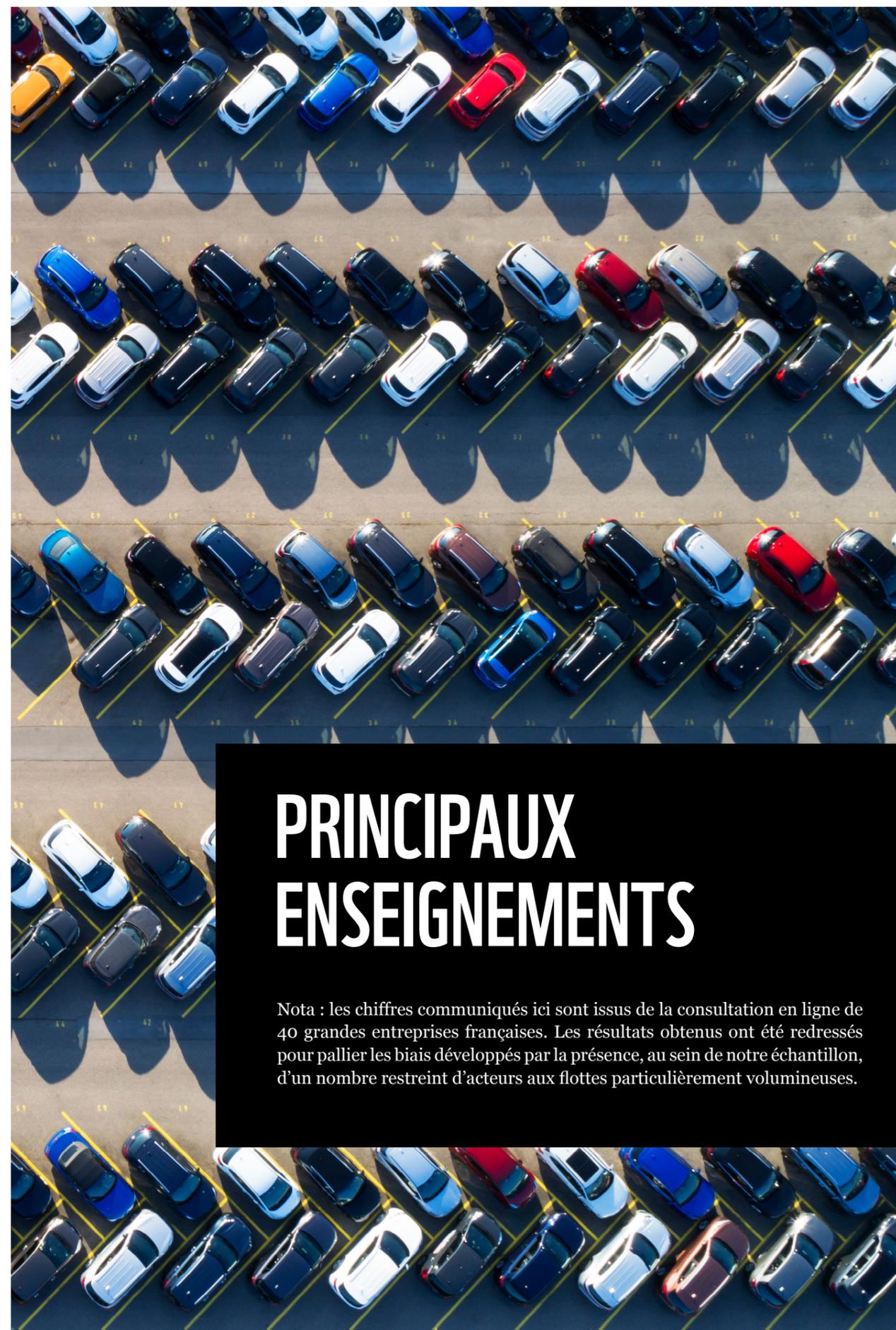
Le verdissement des flottes : un sujet de préoccupation majeur, mais « sensible »

Tous les interlocuteurs ont manifesté un vif intérêt pour les questions du baromètre.

Nombreux, cependant, ont souhaité rester anonymes, preuve en est que le sujet, s'il est désormais systématiquement inscrit au cœur des stratégies de développement durable des entreprises, renvoie cependant à des données sensibles, dont elles souhaitent contrôler la communication.

À cet égard, le WWF France accueille positivement le devoir de transparence qui sera désormais exigé à compter de 2022 sur les véhicules nouvellement acquis, en lien avec les objectifs de verdissement introduits par la loi LOM¹⁵.

¹⁵. Arrêté du 29 décembre 2020 fixant les termes et modalités de publication du pourcentage de véhicules à faibles et à très faibles émissions parmi les véhicules intégrés dans un renouvellement de parc.



ENSEIGNEMENT 1

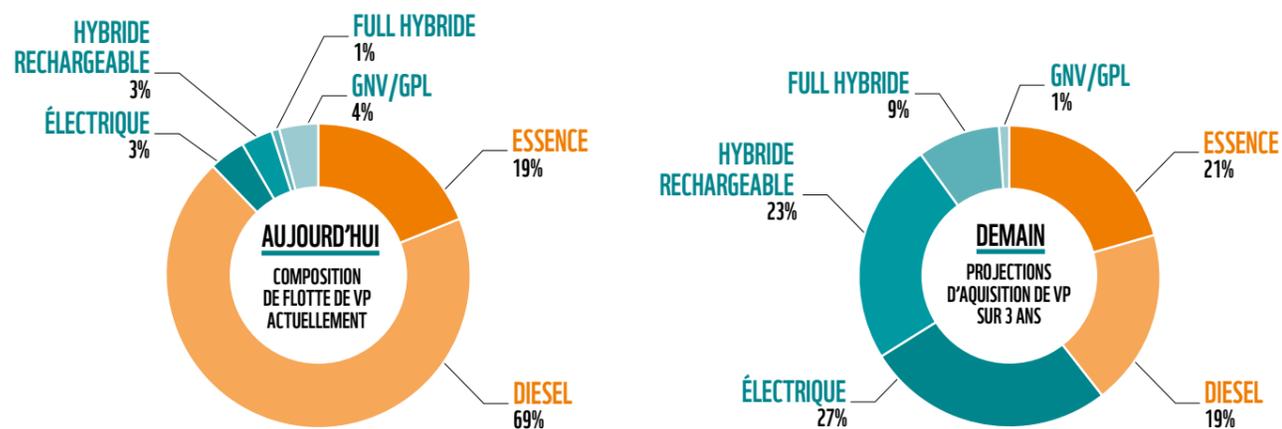
SI LE NIVEAU D'ÉLECTRIFICATION DES FLOTTES D'ENTREPRISES EST AUJOURD'HUI FAIBLE, LES PROJECTIONS DE VERDISSEMENT À TROIS ANS SONT ENCOURAGEANTES

Des plus ambitieux sur le sujet aux plus attentistes, l'ensemble des gestionnaires interrogés affichent une volonté nette de verdissement de leurs flottes; et cette volonté concerne autant les véhicules particuliers (VP) que les véhicules utilitaires légers (VUL).

DES FLOTTES PLUS « VERTES », DEMAIN

Si 3% seulement des véhicules légers sont électriques aujourd'hui dans les flottes échantillonnées, un véhicule acquis sur deux sera, d'ici trois ans, électrifié (électrique ou hybride rechargeable). Ces projections de verdissement se révèlent ainsi plus de deux fois plus élevés que les objectifs gouvernementaux, qui visent seulement 20% de véhicules à faibles émissions dans les nouvelles acquisitions en 2024, démontrant la marge de manœuvre possible pour rehausser la faible ambition des pouvoirs publics sur ce point.

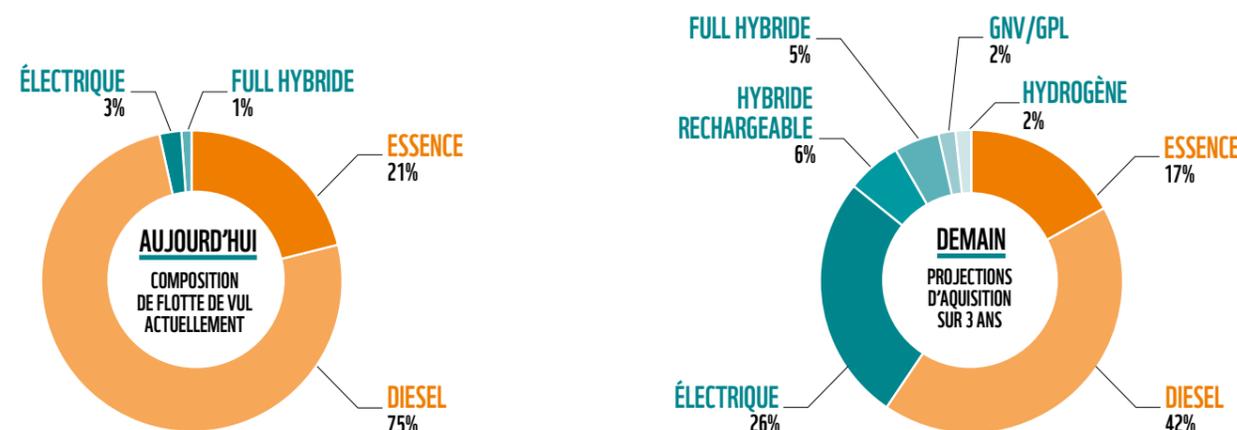
VP LES PROJECTIONS SUR 3 ANS



Alors qu'aujourd'hui seulement 3% des véhicules particuliers (VP) de notre échantillon sont des véhicules 100% électriques, les projections d'acquisition de véhicules électriques et hybrides rechargeables devraient atteindre plus de la moitié des véhicules acquis lors des 3 prochaines années (avec respectivement 27% pour les électriques, 23% pour les hybrides rechargeables).

En miroir, la part de véhicules diesel devrait diminuer fortement, ne représentant plus que 19% des acquisitions, alors qu'elle correspond aujourd'hui à plus des deux tiers des flottes de notre échantillon (69%).

LES PROJECTIONS SUR 3 ANS VUL



Une tendance à l'électrification qui s'observe également pour les véhicules utilitaires légers (VUL), même si le nombre d'hybrides rechargeables est plus faible (26% d'électrique et 6% d'hybride rechargeable sur cette catégorie de véhicules *versus* 23% d'hybrides rechargeables pour les VP).

LA CONTRE-PERFORMANCE DES VÉHICULES HYBRIDES RECHARGEABLES : VERS UN « HYBRIDE GATE » ?

Si la possibilité de rouler à l'électricité permet aux véhicules hybrides rechargeables sur les bancs d'essai d'homologation (WLTP) d'afficher des faibles taux d'émissions de CO₂, il en va autrement des conditions réelles de conduite, quand la batterie est sous-utilisée.

Les études se sont récemment multipliées pour le démontrer. En 2018, un premier rapport britannique montrait déjà que seulement 1 véhicule hybride sur 39 parvient à respecter ses performances d'homologation¹⁶. En 2020, l'ICCT (International Council on Clean Transportation) a conclu, sur la base de données de plus de 100 000 véhicules hybrides rechargeables à travers le monde, que les émissions réelles de CO₂ sont deux à quatre fois plus élevées que les émissions théoriques¹⁷. En 2021, une étude de T&E a pointé du doigt les contre-performances encore plus fortes de certains SUV hybrides rechargeables, qui peuvent émettre jusqu'à 12 fois plus de CO₂ que ce qu'annoncent les constructeurs¹⁸.

Quand on observe que ce type de motorisation est en plein boom dans les acquisitions d'entreprises, à savoir près d'un quart des acquisitions d'ici 2024 ans, *versus* 1% en 2019, l'enjeu écologique sous-jacent n'en est que plus important et se doit d'être adressé, aussi bien par les gestionnaires de flottes que par les pouvoirs publics, en passant par les constructeurs.

16. www.thisismoney.co.uk/money/cars/article-5807929/Almost-hybrid-car-sale-fails-meet-official-fuel-economy.html.

17. ICCT, Real-world usage of plug-in hybrid electric vehicles, 2020.

18. T&E, Les hybrides rechargeables au cœur d'un nouveau scandale d'émissions, 2020.

ENSEIGNEMENT 2

VISER UNE FLOTTE 100% ÉLECTRIQUE D'ICI 2030 : UN ENGAGEMENT FORT QUE LES DEUX-TIERS DES GESTIONNAIRES DE FLOTTES SERAIENT PRÊTS À PRENDRE, SOUS CERTAINES CONDITIONS

À l'instar de l'initiative internationale EV100 (cf. encart ci-après), atteindre un parc de véhicules totalement électriques d'ici 2030 est un engagement ambitieux, réaliste et nécessaire pour répondre à l'urgence climatique. Deux gestionnaires sur trois dans notre échantillon se disent prêts à relever le défi, si leur entreprise s'engageait à en faire l'une de ses priorités. Cet horizon s'avère bien plus ambitieux que celui fixé par l'État à 2030, qui ne vise que 70 % de véhicules électriques et hybrides rechargeables, et ce, uniquement pour les nouvelles acquisitions. De manière analogue aux objectifs de verdissement pour 2024, cela démontre le décalage, qui mériterait d'être réajusté, entre l'ambition des acteurs privés et celle des pouvoirs publics.

« Nous souhaitons atteindre cet objectif, même s'il est difficile de pouvoir s'engager en donnant des chiffres précis et une date arrêtée. Cela dit, aujourd'hui déjà, nous faisons au mieux pour remplacer nos nouveaux véhicules thermiques par des véhicules 100 % propres. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DE L'INDUSTRIE

De nombreuses conditions déterminent néanmoins leurs intentions, au premier rang desquelles l'autonomie des batteries et le maillage du réseau de bornes de recharges, qui vont de pair.

« J'y serais favorable à la condition que le marché automobile ait la capacité de proposer des véhicules électriques qui puissent rouler sur de longues distances sans devoir être rechargés, car nos commerciaux roulent beaucoup. À la condition également que le gouvernement ait la capacité de proposer le recyclage performant et réalisé en France des batteries de ces véhicules. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DE L'INDUSTRIE

« Il me semble assez compliqué à l'heure actuelle de s'engager sur cette démarche. En effet, le réseau de bornes électriques n'est pas assez développé à ce jour et, parce que nos commerciaux ont des lois de roulage moyennes de 40 000 km/an, on préconise rarement de l'électrique sur ces kilométrages. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DE L'INDUSTRIE

INITIATIVE EV100, LES ENTREPRISES FRANÇAISES EN RETARD



Lancée par The Climate Group en 2017, organisme basé à Londres, dont l'objectif est de lutter contre le réchauffement climatique, l'initiative EV 100 vise à montrer au marché qu'il existe une demande massive de véhicules électriques. Depuis, 101 grands groupes internationaux, représentant un parc de près de 5 millions de véhicules, ont répondu positivement à cette initiative. Ils se sont publiquement engagés à électrifier la totalité de leur flotte d'ici 2030. Parmi eux, seuls deux sont aujourd'hui des entreprises françaises¹⁹.

¹⁹ <https://www.theclimategroup.org/ev100-annual-report-2021>.

ENSEIGNEMENT 3

QUID DE L'IMPACT DE LA CRISE COVID ? LA PANDÉMIE N'A PAS RALENTI LA DYNAMIQUE POSITIVE DE VERDISSEMENT DES FLOTTES ET L'OPTIMISME DES GESTIONNAIRES DE PARCS

Même si l'épidémie a pu mettre entre parenthèses le développement des flottes durant le temps du premier confinement, la crise sanitaire aura été un accélérateur vers plus de sobriété pour une majeure partie des gestionnaires de flottes. Le télétravail et le report modal vers des alternatives à la voiture telles que le vélo, dont la pratique a explosé en phase de déconfinement, ont nourri cette accélération.

Elle a été l'occasion de repenser la répartition, en termes de gamme et de motorisation, des flottes de véhicules, VP en tête. Près de deux tiers des gestionnaires interrogées considèrent que cette crise va avoir un impact déterminant sur la manière de gérer leur flotte sur les trois prochaines années et accélérer son verdissement, sans pour autant systématiquement impacter la taille de la flotte.

« Cette crise va modifier la façon de travailler pour les collaborateurs qui ont une fonction management ou support, par rapport à celles liées à la réalisation d'ouvrages. Une part de l'activité sera réalisée en télétravail, diminuant de fait les déplacements. Ceci aura un impact sur la flotte de VP. En revanche pour la partie VUL, directement concernée par les chantiers, l'impact sur la taille sera peu sensible. Les changements porteront sur la composition de la flotte en termes d'énergie et carburants. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DE LA CONSTRUCTION

« Cette crise a généré une accélération vers les nouvelles mobilités ainsi que sur la façon d'organiser les espaces de travail au sein de l'entreprise. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DES SERVICES

« Cette crise n'aura pas de répercussion directe sur la taille de notre flotte. Cependant, cela nous a permis d'accélérer notre transition énergétique et d'adapter les mobilités à chaque collaborateur. Nous avons intensifié la transition énergétique en installant des bornes de recharge pour les collaborateurs du siège, les véhicules hybrides ont été incorporées à notre " car policy " et surtout, nous sommes en phase de déployer le vélo de fonction. L'objectif étant d'adapter le moyen de mobilité pour chaque collaborateur en fonction de ses besoins. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DES SERVICES

« La taille de la flotte ne va pas nécessairement diminuer étant donné notre activité, cependant, cela permettra certainement de proposer des véhicules hybrides ou électriques à certains collaborateurs qui, en raison de leur kilométrage et de l'utilisation de leur véhicule, ne pouvaient y être soumis de manière pertinente. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DE L'INDUSTRIE

ENSEIGNEMENT 4

LE COÛT TOTAL DE POSSESSION (TCO)¹⁹ DEMEURE LE PREMIER CRITÈRE DE CE CHOIX LORS DU RENOUELEMENT DES FLOTTES, DIRECTEMENT SUIVI PAR LE NIVEAU D'ÉMISSIONS DE CO₂ DES VÉHICULES ACQUIS

LES CRITÈRES PRIS EN COMPTE LORS DU RENOUELEMENT DES FLOTTES

- 1 TCO (TOTAL COST OWNER SHIP)
- 2 TAUX D'ÉMISSION DE CO₂
- 3 PROFIL ROUTIER DE L'UTILISATEUR FINAL
- 4 QUALITÉ DE L'AIR
- 5 POIDS À VIDE DU CONDUCTEUR
- 6 DIMENSION STATUTAIRE DU VÉHICULE



PLUS DES TROIS QUARTS DES GESTIONNAIRES INTERROGÉS DÉCLARENT MESURER LES ÉMISSIONS DE CO₂ LEUR FLOTTE, ET LE QUART RESTANT INDIQUE VOULOIR Y REMÉDIER RAPIDEMENT.

« Nous ne le mesurons pas encore, mais pour septembre 2021 cela est prévu. Nous mettrons même en place un seuil à respecter : pour une voiture particulière, pas plus de 120 g de CO₂/km. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DES SERVICES

ENSEIGNEMENT 5

PRIVILÉGIER LES MOTORISATIONS ALTERNATIVES EST PERÇUE COMME LA SOLUTION PRIORITAIRE POUR RÉDUIRE L'EMPREINTE CARBONE DES FLOTTES, MAIS QUI RESTERAIT LETTRE MORTE SANS ENCADREMENT POLITIQUE

Choisir des véhicules électrifiés – et dans une moindre mesure bioGNV pour les VUL – est considéré par les interrogés comme la solution la plus viable, devant la réduction de la taille des flottes, second levier identifié, et le choix de segments automobiles plus sobres et légers.

La réglementation environnementale (zones à faibles émissions, passage au WLTP, objectifs de verdissement, etc.) a eu un impact déterminant sur les modalités de gestion des flottes et leur dynamique d'électrification. Elle a également accompagné le changement des mentalités vis-à-vis du véhicule électrique.

« Il y a encore trois ans, notre parc était constitué de véhicules diesel. Depuis deux ans, la direction a souhaité qu'on réoriente la flotte, et c'est lié aux réglementations environnementales. La direction a souhaité revoir l'ensemble de la flotte pour s'orienter vers de l'hybride et de l'essence. Nos commerciaux roulent beaucoup, et l'hybride ne répond pas à leurs besoins. Mais on est sur l'hybride ou l'électrique. L'hybride rechargeable parce que les commerciaux n'ont pas forcément un stationnement dédié pour recharger leur véhicule. Nous avons des full hybrides, mais ils ne rencontrent pas encore un franc succès. Le choix d'un véhicule hybride rechargeable ou électrique se fait plus facilement qu'il y a trois ou quatre ans. Il n'y avait pas encore tout ce que l'on connaît aujourd'hui sur le réchauffement climatique et la nécessité de tous s'en soucier. Je pense que les mentalités évoluent. Je sens que ce souci s'exprime davantage par rapport à avant. Et nous avons aussi fait un énorme effort sur des négociations menées avec nos loueurs pour sélectionner des véhicules haut de gamme, qui puissent plaire au plus grand nombre, aussi bien en hybride et qu'en électrique. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DE L'INDUSTRIE

²⁰. Le TCO (Total Cost of Ownership) est le coût total de possession. Ce coût reprend l'ensemble des dépenses et frais liés à l'achat et à l'utilisation d'un véhicule ou d'une flotte (assurance, entretien, carburants, taxes, stationnement, etc.).

RANKING DES AJUSTEMENTS ENVISAGÉS PAR LES GESTIONNAIRES POUR RÉDUIRE L'EMPREINTE CARBONE DES FLOTTES :



ENSEIGNEMENT 6

LA PRISE EN COMPTE DES USAGES : UN ENJEU MAJEUR. LA CONNAISSANCE DES PROFILS DE ROULAGE DES UTILISATEURS DES VÉHICULES EST UN CRITÈRE DÉCISIF EN MATIÈRE DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

La grande majorité des entreprises interrogées se focalisent sur le profil « routier » des utilisateurs finaux pour que les solutions de mobilités envisagées répondent finement à leurs besoins.

Déterminer ces profils « type » permet d'évaluer le potentiel d'électrification de la flotte comme d'appréhender les principaux freins : la prise en compte fine du besoin précis de kilomètres à parcourir est un enjeu majeur pour une électrification rapide et viable des flottes.

« Pour définir la gestion de la flotte, je m'appuie sur les besoins. Évidemment, nous avons un panel de profils. Je mets en place les contrats et les besoins, je me repose sur la hiérarchie des directeurs de région qui s'appuient sur les directeurs d'établissement, qui connaissent leurs besoins : un techno-centre n'a pas les mêmes besoins qu'un autre type d'établissement. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DES SERVICES

UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE À L'AUTONOMIE TROP FAIBLE POUR UN USAGE D'ENTREPRISE ?

L'étude consacrée aux flottes de personnes morales, réalisée par le CGDD pour le ministère de la Transition écologique fait état en 2020 d'un kilométrage journalier moyen du véhicule d'entreprise de 100 km environ, avec seulement 15 % des véhicules qui ont un kilométrage supérieur à 160 km. Encore plus intéressant, quand il s'agit de se projeter avec un véhicule électrique, l'étude rapporte que le kilométrage journalier maximum estimé par les gestionnaires est d'environ de 190 km²¹.

Si ce kilométrage maximum pouvait être peu compatible avec les anciennes générations de véhicules électriques, il en va différemment avec la nouvelle génération de véhicules électriques. Un véhicule électrique à la batterie de taille modeste (45 kWh) possède une autonomie en conditions réelles de 220 km, et ce, pour un profil de roulage 50 % autoroute et 50 % route. Hors autoroute, cette autonomie atteint même 270 km²². Dès lors, électrifier les flottes d'entreprises, mission impossible ?

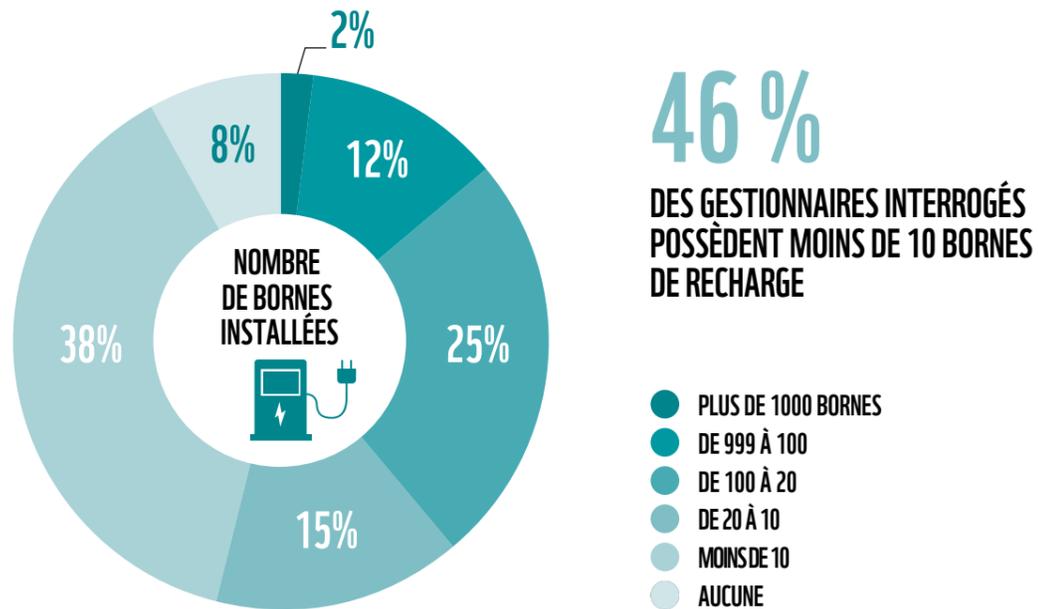
21. Rapport du CGDD, Les flottes de véhicules des personnes morales, Caractéristiques et perspectives, août 2019.

22. Traitement WWF France des données Argus issues de résultats de test en conditions réelles sur plus de 20 modèles de voitures électriques, 2021.

ENSEIGNEMENT 7

ENJEU MAJEUR AU CŒUR DE L'ÉLECTRIFICATION DES FLOTTES, L'ÉQUIPEMENT EN BORNES DE RECHARGE APPARAÎT AUJOURD'HUI ENCORE INSUFFISANT. UNE DYNAMIQUE QUI DÉPEND DES POLITIQUES DE SOUTIEN ET QUI REPRÉSENTE UN NOUVEAU DÉFI POUR LE MÉTIER DU GESTIONNAIRE DE FLOTTES

Aujourd'hui, près la moitié (46 %) des gestionnaires interrogés possèdent moins de 10 bornes de recharge, dont 8 % en ont aucune.

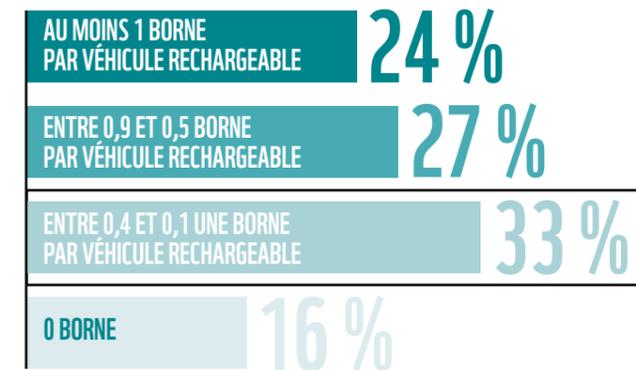


« Les bornes sont un vrai enjeu pour les véhicules électriques. Malheureusement, les aides de l'État se réduisent de plus en plus. Le développement des bornes n'est pas celui qui était prévu, et le compte n'y est pas. L'infrastructure n'est pas à jour non plus au niveau du réseau de recharge. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DE L'INDUSTRIE

De manière similaire, seule la moitié des entreprises interrogées possèdent au moins une borne de recharge pour deux véhicules électrifiés (hybride rechargeable ou électrique), dont un quart atteignant le ratio d'au moins une borne par véhicule. Pour le reste des entreprises, le ratio points de charge installés/véhicules apparaît insuffisant.

RÉPARTITION DE L'ÉCHANTILLON SELON LE RATIO NOMBRE DE BORNES/VÉHICULES ÉLECTRIQUES DANS LA FLOTTE



UN NOMBRE DE BORNES PAR VE AUJOURD'HUI FAIBLE

Un projet complexe à mettre en œuvre pour l'entreprise, car il dépend de facteurs éloignés du champ de compétences du gestionnaire de flotte, à savoir son niveau de connaissance technique en termes de dimensionnement et de raccordement du réseau de bornes.

« Nous avons mis en place des bornes pour recharger ces véhicules. On a un parc de bornes électriques qui est moyen aujourd'hui, mais on a l'intention de le développer. Mais la question s'est posée de savoir quel type de bornes on allait pouvoir ajouter. On s'est rapproché de nos partenaires d'énergie. J'ai participé à un forum sur l'électrification des flottes pour y voir plus clair, justement. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DE L'INDUSTRIE

« On a installé des bornes, on va encore en rajouter, mais ça implique un gros réseau électrique, donc on ne peut pas étendre la surface à beaucoup plus de bornes. Le premier impératif, c'est de faire fonctionner nos bâtiments et nos équipements de bureau, pour que les salariés puissent travailler. On peut augmenter, mais on peut à peine doubler l'offre déjà présente. Aujourd'hui, on en a 4 sur chaque site, donc 8 au total, et on peut passer à 6 sur un site, et à 8 sur l'autre. Mais c'est le maximum en l'état actuel des choses. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DES SERVICES

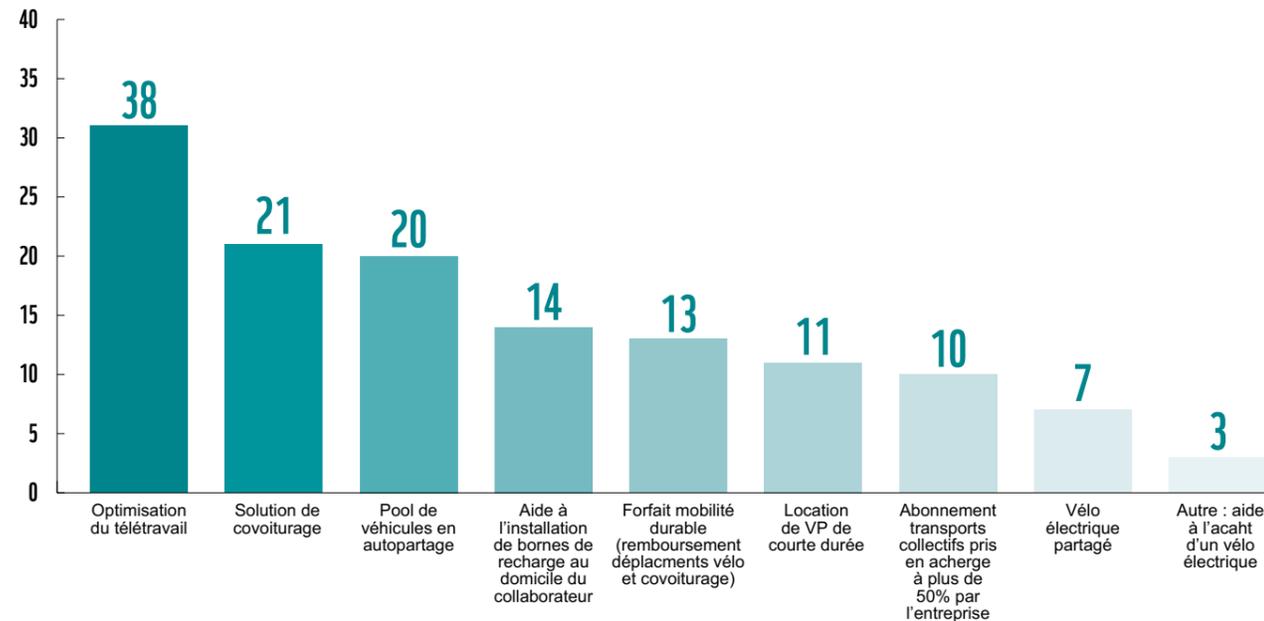
UN PROGRAMME CEE QUI A DE L'ADVENIR DEVANT LUI

Créé en 2016 sous l'égide du ministère de la Transition écologique, et reconduit au moins jusqu'en 2023, le programme CEE ADVENIR soutient les entreprises pour l'installation d'infrastructures de recharge, en couvrant 30 % des coûts d'installation de points de recharge privés, et même 60 % des frais pour les parkings ouverts au public.

ENSEIGNEMENT 8

EN COMPLÉMENT DE L'ÉLECTRIFICATION, LES SOLUTIONS DE SOBRIÉTÉ (TÉLÉTRAVAIL), DE MOBILITÉ ACTIVE (VÉLO, VÉLO ÉLECTRIQUE) ET PARTAGÉE (COVOITURAGE, AUTOPARTAGE) SONT PLÉBISCITÉES. LEUR EFFICACITÉ EST CONDITIONNÉE PAR DE NOUVEAUX RÉFLEXES DANS LES USAGES ET LE CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

RANKING DES SOLUTIONS LES PLUS UTILISÉES DANS LES PLANS DE MOBILITÉ



Système de ranking basée sur la récurrence des solutions : nombre de répondants ayant sélectionné ce critère dans la liste à choix multiple.

- Le télétravail, systématisé depuis la crise sanitaire, ainsi que le covoiturage et la mise en autopartage de pool de véhicules sont les solutions les plus évidentes à mettre en œuvre d'après les sondés.
- Rejoignant ce trio de tête, l'usage du vélo, en considérant l'ensemble des solutions qui lui sont associées (remboursement des déplacements vélo *via* le Forfait mobilité durable, vélo électrique partagé et aide à l'achat), est également plébiscité par les entreprises interrogées.
- L'aide à l'installation de bornes au domicile du salarié apparaît aussi comme une solution à long terme déterminante pour l'ensemble des sondés.

« Avec la crise sanitaire, la tendance est au télétravail. On a offert aux collaborateurs du matériel informatique et même des fauteuils ergonomiques. On a facilité le covoiturage, avec une bonne communication pour connaître les différents déplacements, tout en respectant la vie privée de chacun. Un équilibre difficile à atteindre, mais cela a du succès. Un quart des agents a participé positivement, même si la crise sanitaire a mis un peu le covoiturage à l'arrêt. Et la flotte de vélos électriques a beaucoup de succès. Il y a eu un gros investissement avec plusieurs milliers de vélos électriques achetés à l'échelle de la France. C'est facilement empruntable et il y a une disponibilité quotidienne. On n'attend jamais pour avoir un vélo. S'il y a un problème de réparation, c'est pris en charge par l'entreprise. Il n'y a que des avantages avec ces vélos électriques. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DE LA CONSTRUCTION

ENSEIGNEMENT 9

CINQ FREINS À L'ÉLECTRIFICATION DES FLOTTES RESSORTENT DES ENTRETIENS QUALITATIFS, LAISSANT TOUTEFOIS PRÉSAGER UNE DYNAMIQUE ENCOURAGEANTE

1. Le premier d'entre eux est le coût engendré par le verdissement de la flotte et la difficulté d'évaluer finement le retour sur investissement associé à cette transition.

- En effet, même si en théorie, les bénéfices économiques du passage à l'électrique sont connus et multiples, ils ne sont pas encore systématiquement et précisément pris en compte à moyen et long termes, avant tout en raison du déficit d'expérience en termes de gestion des flottes de véhicules électriques.
- En parallèle des bénéfices économiques à long terme supposés, les gestionnaires de flottes projettent aussi des coûts supplémentaires qu'ils n'ont pas l'impression encore de maîtriser. À l'instar des coûts liés à l'immobilisation du véhicule pendant son temps de charge, qui peut avoir un impact significatif pour des activités intenses telles que le travail en rotation sur 16 ou 24 heures.

« Il y a un paramètre à prendre en compte : un VE, le temps de son immobilisation, qu'il recharge, on en fait quoi ? Prenez une entreprise dans l'exploitation minière, on suppose que ses engins de chantier, ils vont être tous électriques, mais demain, pendant que le véhicule charge, cette entreprise ne peut pas exploiter la mine. C'est son activité qui est en stand-by ? Pour compenser, on fait quoi ? On augmente le nombre de véhicules ? »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DES SERVICES

LE TCO DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE : UN POINT DE CONVERGENCE DÉJÀ ATTEINT

Les études convergent vers le même constant : l'écart est en train de se réduire, dans de telles proportions que le TCO du véhicule électrique apparaît souvent plus favorable que ses équivalents thermiques. Selon l'étude du spécialiste de la location LLD LeasePlan²³, la version électrique est d'ores et déjà plus compétitive que ses alternatives diesel et essence, sur certains segments de véhicules (segment D), en présentant un TCO inférieur de 50 à 100 € par mois. L'étude de référence TCO Scope 2021, publiés par Arval Mobility Observatory, démontre également que sur les segments A et B, des modèles électriques sont plus compétitifs, la Renault Twingo électrique et la Peugeot e-208 l'emportant sur leurs équivalents diesel et essence²⁴.

²³. LeasePlan, Car Cost Index 2021.

²⁴. Arval Mobility Observatory, TCO Scope 2021.

2. L'offre de véhicules électriques proposée par les constructeurs apparaît, aujourd'hui encore, limitée et pas toujours à même de répondre aux usages en termes d'autonomie, notamment pour les véhicules utilitaires légers.

« Aujourd'hui, si vous voulez un véhicule hybride utilitaire, vous n'en trouvez pas. Je parle là de fourgons, donc des volumes d'au moins 6 m³. En électrique, l'autonomie du seul modèle que je connais est beaucoup trop faible, 100 km, c'est impossible. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DES SERVICES

« Sur les VUL, on fait énormément de kilomètres, donc aujourd'hui, je n'ai pas la possibilité de mettre un véhicule électrique tout simplement parce que le marché de l'électrique n'est pas assez mature, on n'a pas assez de points de charge disponibles sur le réseau autoroutier, et surtout, la plupart sont malheureusement souvent peu fonctionnels. C'est très compliqué aujourd'hui de développer l'électrique sur des gros rouleurs, donc on essaie de le faire sur les petits ou moyens rouleurs. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DES SERVICES

3. L'incertitude quant à la durée de vie des batteries, leur dépréciation à la restitution et leur valorisation en fin de vie, remonte comme un frein à lever parmi les interviewés.

« Pour l'instant, on est sur une valeur de restitution assez basse, parce que, on se rapproche un peu d'un téléphone portable. Vous avez le dernier iPhone 12, il est bien, mais quelques mois après vous avez le 15. Le 12 marche toujours, mais celui-là dure une journée alors que le 15 dure deux jours. Alors, quand vous essayez de revendre un véhicule qui a une autonomie de 300 km, à un moment où le marché propose des véhicules qui en font 700, ça devient difficile. Les valeurs de restitution sont très basses, c'est pour ça que passer à l'électrique est encore un choix qui coûte assez cher, même s'il ne faut pas rater le coche. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DES SERVICES

4. Le maillage du réseau de bornes de recharge est jugé encore trop faible : le nombre de bornes accessibles et le coût de leur installation sont un frein supplémentaire.

« En dessous de 20 000 km, je peux avoir un véhicule électrique ou hybride rechargeable, pour le collaborateur qui est au siège, qui a des bornes de recharges à sa disposition et qui est en région parisienne où le réseau de chargement est correct. Mais en dessous de 20 000, il me faut un véhicule essence, pour un collaborateur qui n'a pas forcément de point de charge à disposition, qui ne va pas faire que de la ville. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DES SERVICES

5. La perception du véhicule électrique par les utilisateurs finaux et les personnes décisionnaires se révèle être également un frein rencontré par les gestionnaires de flotte. Si ces derniers sont dans l'ensemble convaincus de la nécessité d'électrifier leur flotte, les utilisateurs finaux expriment des doutes vis-à-vis de l'électrique, en raison principalement de la peur du manque d'autonomie. Surtout lorsque les usages sont mixtes, à la fois privés et professionnels.

« Pour un salarié qui a roulé depuis des années en diesel, c'est difficile de lui dire du jour au lendemain, tu vas rouler en véhicule électrique et tu devras t'arrêter en milieu de route pour recharger. Il faut que la transition s'effectue en douceur. [...] Le plus facilitateur pour cette transition serait de faire prendre conscience de la différence d'impact écologique entre véhicules thermiques et électriques. »

GESTIONNAIRE DE FLOTTE DANS LE DOMAINE DE L'INDUSTRIE

ENSEIGNEMENT 10

EN S'APPUYANT SUR CES RETOURS D'EXPÉRIENCES, LE WWF FRANCE IDENTIFIE PLUSIEURS LEVIERS POUR ACCÉLÉRER L'ÉLECTRIFICATION DES FLOTTES :

ACTEURS

POUVOIRS PUBLICS

Les Enjeux :

- Une fiscalité incitative en cohérence avec les objectifs climatiques nationaux et internationaux
- Une approche adaptée aux difficultés rencontrées par chaque type d'acteur

LEVIERS

Adapter la fiscalité pour rendre plus attractif l'électrique dans la prise de décision des acteurs privés (loueurs de longue durée, gestionnaires de flottes et employés bénéficiant de véhicules de société):

- Rendre plus efficace le mécanisme actuel de l'avantage en nature en faveur de l'électrique, en accroissant fortement le différentiel de taxation entre véhicules électriques et thermiques
- Diminuer progressivement les seuils de déductibilité de l'amortissement des véhicules et d'exemption de la taxe sur les véhicules de société, pour ne conserver à terme que les modèles électriques ou hydrogènes dans le périmètre de ses avantages fiscaux
- Aligner la fiscalité des véhicules utilitaires légers (VUL) sur celle des voitures particulières (VP), tout en préservant et en protégeant les TPE et PME, pour lesquelles les VUL sont un outil essentiel
- Maîtriser l'usage des hybrides rechargeables en modulant la taxe sur les véhicules de société (TVS) sur la base du monitoring des données de roulage

Rendre plus efficace le dispositif actuel de verdissement des flottes commerciales en cohérence avec les objectifs climatiques nationaux et internationaux :

- Instaurer des garde-fous pour limiter l'essor des hybrides rechargeables, aux contre-performances qui peuvent faire échouer la transition, dans les objectifs de renouvellement des flottes commerciales, en abaissant le seuil définissant les véhicules à faibles émissions à 25 gCO₂/km ou en instaurant un quota de 75% de véhicules à batteries ou hydrogène parmi les véhicules à faibles émissions imposées par la loi
- Éviter un manquement des acteurs à l'atteinte des objectifs de verdissement des flottes, en instaurant des pénalités en cas de non-respect des seuils de renouvellement et en rendant publiques et lisibles les informations afférentes au renouvellement de chaque entreprise
- Rehausser l'objectif français à 100% de véhicules à très faibles émissions en 2030 dans le renouvellement des flottes, aujourd'hui en deçà de l'ambition manifestée par les gestionnaires de flottes, et en anticipation avec l'objectif de la Commission européenne de fin de ventes des véhicules thermiques d'ici 2035, et le récent engagement d'une coalition multipartites à la COP26 de viser une électrification totale des flottes commerciales d'ici 2030²⁵

Poursuivre les efforts de déploiement du réseau d'infrastructures de recharges, à tous les échelons, aussi bien au niveau du réseau ouvert au public qu'à travers les politiques de soutien à l'installation à domicile et sur les lieux de travail.

²⁵ <https://www.gov.uk/government/publications/cop26-declaration-zero-emission-cars-and-vans/cop26-declaration-on-accelerating-the-transition-to-100-zero-emission-cars-and-vans>.

ACTEURS

SECTEUR AUTOMOBILE (CONSTRUCTEURS ET LOUEURS LONGUE DURÉE)

Les Enjeux

- Le déploiement de nouveaux services liés à la mobilité électrique
- Le soutien au déploiement de l'électromobilité
- Le partage d'information

LEVIERS

Proposer une offre de véhicules à très faibles émissions adaptée à la majorité des usages, et accompagner les entreprises à mieux connaître leurs besoins de mobilité et à transformer leur parc de véhicules

- Développer une gamme de véhicules adaptée aussi bien à des usages modérés, avec des véhicules légers et aux batteries de petite taille, qu'aux besoins d'autonomie renforcée pour des usages intenses (roulement en « 3-8 », livraison de marchandises, etc.)
- Au-delà de fournir des véhicules, aider les entreprises à mieux connaître leur parc (télématique), à maximiser l'électrification de leur flotte en fonction de leurs besoins, et à mettre en place les outils de suivi et les infrastructures nécessaires de recharge
- Limiter et encadrer l'offre de véhicules hybrides rechargeables, aux contre-performances avérées en condition réelle de conduite, tout en favorisant la légèreté des modèles

Permettre l'accès à une information transparente, vérifiée par tiers indépendants, démontrant la viabilité écologique et économique des modèles électriques, afin de mieux entraîner les parties prenantes dans la transition

- Fournir les informations nécessaires, certifiées par des auditeurs indépendants, pour permettre une évaluation comparative de l'empreinte écologique des modèles thermiques et électriques sur leur cycle de vie, de l'extraction de matières premières à la valorisation en fin de vie
- Renforcer la connaissance sur l'ensemble des postes de dépenses liés au coût global de possession (TCO) d'un véhicule électrique : coûts de maintenance, durée de vie de la batterie, approvisionnement en électricité, valeur résiduelle à la revente, etc.

Participer à l'effort de déploiement des infrastructures de recharge à travers un soutien financier du réseau et l'accompagnement technique des gestionnaires de flottes pour installer des points de recharge à travers des offres de services intégrées.

ACTEURS

GESTIONNAIRES DE FLOTTE

Les Enjeux

- Les connaissances techniques et économiques autour du véhicule électrique
- La maîtrise des données liées à l'usage des véhicules
- L'encadrement des performances des hybrides rechargeables
- La communication et la pédagogie au sein de l'entreprise

LEVIERS

Accélérer l'électrification des flottes commerciales en améliorant la connaissance sur l'usage des véhicules gérés et les enjeux en termes d'infrastructures de recharge

- Développer une appréhension fine des usages, en s'appuyant sur la télématique et le recueil digitalisé des données, afin d'optimiser le dimensionnement (volumes, gammes, motorisations) du parc géré, maximiser la part de véhicules électriques et limiter le recours à l'hybride rechargeable, susceptible de contre-performances
- En déduire un dimensionnement adapté en termes d'approvisionnement électrique et développer une expertise quant aux enjeux technico-économiques d'installations de bornes et de raccordements au réseau

Limiter et encadrer finement l'usage des hybrides rechargeables pour éviter des contre-performances environnementales au sein des flottes

- Garantir l'utilisation optimale en mode électrique des hybrides rechargeables en instaurant des mesures contraignantes : surprime ou pénalité si la voiture est majoritairement conduite en électrique ou en thermique, plafonnement de l'enveloppe allouée à l'achat de carburant *via* les « cartes carburants », etc.
- Privilégier les modèles 100 % électriques lorsque le profil de roulage le permet : un véhicule doté d'une batterie modeste de 45 kWh, et branché tous les soirs, permettant par exemple d'assurer un kilométrage réel de 220 km par jour

Favoriser l'accès à une argumentation en faveur du véhicule électrique, reposant sur des données à la fois financières et écologiques, pour défendre le choix de l'électrique auprès des salariées et de la direction

- Mettre en avant le bénéfice économique des modèles électriques, au coût total de possession (TCO) plus favorables que leurs équivalents thermiques, en complétant l'argumentaire sur les possibilités d'usages et les bénéfices écologiques, afin de lever les interrogations
- Créer une synergie au sein de l'entreprise entre les services RH, RSE et gestionnaire de flottes, pour faciliter l'émergence et l'ancrage d'une ambition vers l'électrique, à travers la stratégie environnementale de l'entreprise et de son plan de mobilité entreprise (PDE)
- S'appuyer sur le service de communication et de ressources humaines de l'entreprise pour sensibiliser les collaborateurs aux bénéfices de l'électrique dans toutes ses dimensions, tant écologiques qu'économiques



Notre raison d'être

Arrêter la dégradation de l'environnement dans le monde et construire un avenir où les êtres humains pourront vivre en harmonie avec la nature.

ensemble, nous sommes la solution. www.wwf.fr

© 2020

Papier 100% recyclé

© 1986 Panda symbol WWF – World Wide Fund for Nature (Formerly World Wildlife Fund)
® “WWF” est une marque déposée.

WWF – France. 35-37 rue Baudin - 93310 Le Pré-Saint-Gervais.