

Paris, le 7 juillet 2021

Contacts Presse

Mots-clés : ELECTRIQUE / MOBILITE / ENTREPRISE / AVIS D'EXPERT

Agence C3M

Tél. : 06 60 97 24 00

Michelle AMIARD

michelle@agence-C3M.com

Laurence DELVAL

laurence@agence-C3M.com

Passer ses véhicules à l'électrique, comment ne pas faire de faux pas ?

► **Julien Rousseau, PDG de SuiviDeFlotte, explique pourquoi les Datas de roulage, fournies par les boîtiers télématiques, vont permettre aux entreprises de prendre en toute connaissance de cause le tournant de l'électrique pour décider à bon escient des véhicules à électrifier. Suivez le raisonnement...**

Le contexte réglementaire : Si les Véhicules Electriques représentent 7% des ventes de véhicules neufs en France au premier trimestre 2021, la loi d'Orientation des Mobilités (Loi LOM) ¹ qui entrera en vigueur le 1er janvier 2022 va contraindre les entreprises ayant plus de 100 véhicules à renouveler 10% de leur parc en électrique. Ce pourcentage atteindra même 25% en 2024. Par conséquent, passer à l'électrique ou à l'hybride rechargeable s'impose déjà pour le parc automobile professionnel français. Une transformation qui procure un bénéfice à la fois financier, fiscal et environnemental. Et qui est de toute façon en partie inévitable, car certaines agglomérations obligent même progressivement les entreprises à passer à l'électrique.

Pour les entreprises qui ont pris le parti de la mobilité électrique, le premier pas est de décider quels véhicules doivent passer le cap. Compte tenu du prix d'un véhicule électrique, et des conséquences pratiques pour les conducteurs, on ne fait tout simplement pas cela au hasard : n'importe quel véhicule thermique ne peut pas se voir remplacé tout bonnement par une voiture électrique !

Des décisions centrées sur la compréhension des usages

Ce conducteur réalise-t-il des trajets importants ? Quel est le nombre de kilomètres qu'il parcourt sur l'année ? Passe-t-il régulièrement sur site ? Et s'il conduisait un véhicule électrique, pourrait-il aisément recharger son véhicule ? Au-delà de ces quatre questions qui peuvent bien paraître dans un premier temps simples à obtenir, on doit aussi récupérer les temps et les distances des trajets réguliers pour chaque véhicule (il ne faudrait pas tomber en panne de batterie, ce qui est quand même la hantise principale évoquée par les réfractaires à l'électrique), et connaître précisément la fréquence d'arrêt sur le parking de l'entreprise (pour recharger à une borne électrique

¹ Promulguée en décembre 2019, la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** fait du déploiement du **véhicule électrique** une priorité pour parvenir à la neutralité carbone en 2050.

maison, autant que faire se peut)... Cela rend l'exercice plus fastidieux, mais rien n'empêche encore de croire qu'avec un peu de méthode, on n'y arriverait pas. Evidemment, cela tient surtout à la taille du parc et au temps qu'on peut y consacrer...

En réalité, dans la plupart des cas, heureusement, les gestionnaires de parc échappent à cette sinécure, et n'auront pas à sonder leurs collègues pour récolter cette somme d'informations et les passer au crible décisionnel. Car ils vont trouver tout cela dans les datas remontées en temps réel par la télématique embarquée. Il vont y gagner du temps et surtout de l'assurance car les prises de décisions d'investissement dans l'électrique devront, comme toute chose, se justifier à terme.

Des datas qui ouvrent un nouvel horizon décisionnel

Quand les véhicules sont connectés avec un boîtier de télématique, l'historique des datas remontées fournit donc une foule de données. Reste à identifier les métriques pertinentes pour notre sujet, les exporter, les mouliner... Vous aurez donc besoin, sur la période d'analyse la plus révélatrice de votre activité habituelle, des données sur tous les trajets de chaque véhicule, le temps de chaque trajet, la distance, le type de route emprunté, le contexte routier (embouteillages, intempéries)...

A moins de bénéficier directement d'une vue d'ensemble préparée dans un analyseur de parc, qui ira identifier pour vous les véhicules les plus susceptibles d'être renouvelés en électrique, il apparaîtra alors que les décisions sont rarement binaires. Si quelquefois, on peut trancher facilement en faveur de l'électrique, vous aurez beaucoup de cas tangents, des véhicules qui pourraient potentiellement passer à l'électrique mais devront être complétés par des solutions de mobilité alternatives. Cela peut par exemple consister en la mise à disposition d'un véhicule thermique en **autopartage** pour les grands trajets dans l'année, s'ils sont occasionnels. Bref, rien n'est simple. Et encore, on ne vous a pas parlé de l'optimisation des bornes de recharge en entreprise !² Mais c'est encore un autre sujet, et les experts ne sont pas légion...

A propos de Julien Rousseau.



Julien Rousseau dirige et a créé l'entreprise SuiviDeFlotte, depuis près de 20 ans. Il est spécialiste de l'optimisation des transports en entreprise et de la gestion de Flottes de véhicules.

A propos de SuiviDeFlotte

SuiviDeFlotte.net conçoit et commercialise des solutions clés en main de géolocalisation, écoconduite, et gestion de flottes de véhicules (VL, VU, poids lourds), utilisée par 4 000 entreprises, TPE, PME et entités de grands groupes, en France. Elle emploie 50 collaborateurs dans le Grand Ouest, au siège social, à Tours et dans ses bureaux de Nantes. 25 % de son effectif est dédié à la R&D. Sa solution dédiée aux flottes professionnelles est distribuée en mode SaaS, disponible sur PC et par applications mobiles sur smartphone.

Entreprise indépendante et française, SuiviDeFlotte.net réalise 6 M de chiffre d'affaires.

Pour en savoir plus : suivideflotte.net

² Pour vous initier concrètement à cette transformation technologique, vous pouvez suivre nos conseils sur la WebSerie « Le moment électrique », le-moment-electrique.com



