

DOSSIER - Électrification des flottes : des chiffres en débat

[+](#) Voir tous les articles de ce dossier

👤 Électrification des flottes : des chiffres en débat

L'ONG Transport & Environment a publié un bilan de l'électrification des flottes publiques et privées en France. Son constat : 58 des 100 plus grands parcs n'atteignent pas les objectifs de renouvellement en véhicules à faibles émissions fixés par la loi d'orientation des mobilités. Mais certaines flottes ne sont pas de cet avis. Une discussion s'impose.

par Julie Vénier - 14 avril 2023



© Freepik

Si l'électrification des flottes est en cours, les chiffres avancés par l'étude de l'ONG Transport & Environment sont sans appel : 66 % des entreprises privées dotées une flotte de plus de 100 véhicules légers (VL), 64 % des collectivités territoriales et 87,5 % des administrations de l'État n'auraient pas atteint leurs objectifs de renouvellement annuel de leur flotte en véhicules à faibles émissions (VFE, moins de 60 g/km de CO₂), fixés par la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2022.

Rappelons que les entreprises privées à la tête de plus de 100 VL devaient intégrer 10 % de VFE lors de leur renouvellement l'an dernier. Ce ratio concernait 30 % du renouvellement en VFE pour les collectivités territoriales, leurs groupements et les entreprises nationales, et 50 % pour l'État et ses établissements (cf. l'encadré sur la LOM). Des résultats alarmants qui n'ont pas été sans inquiéter les flottes épinglées.

94 % du parc de VL français étudié

D'abord, pour bien comprendre le sujet, revenons sur la méthodologie de ces travaux. « Nous nous sommes appuyés sur les données officielles d'immatriculation des véhicules du ministère de l'Intérieur (base SIV) et sur la base Sirene de l'Insee. Nous disposons des données associées à l'ensemble des VP et des VUL neufs et d'occasion immatriculés au sein des parcs professionnels au 31 décembre 2022 », avance Léo Larivière, responsable du plaidoyer électrification des flottes chez T&E.

Comme spécifié dans l'étude, l'auteur s'est basé sur : « 5 353 704 VL, soit l'équivalent de 94 % du parc automobile professionnel. Nous avons exclu 300 049 véhicules (6 % des données du parc actuel), soit des flottes d'un seul véhicule, en raison de la protection des données personnelles et conformément aux méthodes appliquées par NGC-Data. » Selon les conseils de ce spécialiste de la statistique automobile, T&E a également exclu les VL de plus de dix ans. « Certains restent encore inscrits dans la base SIV, mais en réalité, ils ont été détruits ou exportés », précise Léo Larivière.

D'autres véhicules à inclure

Une méthode qui a suscité de nombreuses interrogations. « Les questions de méthodologie de calcul peuvent être sujettes à des discussions sans fin ! Parle-t-on de commandes de véhicules, d'immatriculations ou d'entrées en parc ? Quels segments sont concernés : quatre-roues, deux-roues, trois-roues motorisés, quadricycles, vélos cargos, vélos à assistance électrique (VAE) ? Combien de sociétés ont été prises en compte : il y en a près de 1 000 dans le Groupe La Poste ? », interroge Laurent Gérardin, directeur financier de Véhiposte.

« Après échanges avec l'ONG, nous comprenons que l'étude n'inclut pas les deux-roues, trois-roues, quadricycles, vélos cargos et VAE. Cette exclusion minore le taux de verdissement de notre flotte car ces véhicules en constituent une part importante. Les trois-roues et quadricycles sont d'ailleurs inclus dans le périmètre de la LOM, signale Laurent Gérardin. Historiquement, le Groupe La Poste a commencé par verdir les véhicules pour lesquels il existait un constructeur capable de produire un VL correspondant à nos besoins. C'est pourquoi nous avons co-construit

avec Ligier un trois-roues électrique destiné à remplacer nos deux-roues thermiques. Cela constituait un choix pionnier et des investissements important ».

« Les VL représentent la très grande majorité des flottes des entreprises et des administrations, ce qui permet d'approcher au plus près de la réalité de l'électrification des flottes professionnelles. Dans la prochaine édition, nous inclurons peut-être les quadricycles, etc. », répond Léo Larivière.

Des avis sur la méthode...

Plusieurs flottes nous ont aussi interpellés sur la prise en compte par l'ONG des véhicules immatriculés et non pas de ceux commandés. Mais de quoi parle-t-on avec les quotas de renouvellement ? D'après l'article R224-15-12 B du Code de l'environnement, « on entend par renouvellement annuel du parc le nombre de véhicules acquis ou utilisés [...] en application des contrats signés au cours d'une année calendaire. » Ce qui signifie que tout contrat signé en 2022 pour un véhicule devrait être pris en compte dans ce renouvellement, que le véhicule soit immatriculé ou non dans la même année.

« L'ONG s'est fondée sur les chiffres publics des immatriculations car demander les chiffres des véhicules commandés à chaque entreprise serait trop fastidieux, relève Laurent Gérardin. C'est logique et clairement exprimé dans sa méthodologie. Mais au vu des délais actuels de livraison, il peut y avoir un décalage entre la politique de commandes et les chiffres d'immatriculations constatés par T&E. Ainsi, pour le Groupe La Poste, les résultats auraient été nettement au-dessus de 50 % sur la base de nos commandes 2022 de trois-roues et quatre-roues électriques, contre 28 % avancés par T&E. »

Un avis partagé par Thierry Calot, directeur de la gestion du parc roulant du Groupe Saint-Gobain France, qui aurait renouvelé 13,6 % de sa flotte en VFE en 2022, contre 3,4 % selon T&E : « Nous sommes en accord avec les chiffres avancés par T&E en termes d'immatriculations, mais la LOM s'applique aux commandes. Or, nos commandes passées début 2022 ont généralement été livrées mais nous restons en attente de la réception des commandes du reste de l'année. Les immatriculations 2022 prises en compte par l'étude correspondent donc pour l'essentiel aux commandes de 2021, avec un délai de livraison proche d'un an », poursuit Thierry Calot.

... et une difficulté à obtenir les chiffres...

Un choix justifié par Léo Larivière : « Nous n'avons pas pu analyser les bons de commande sur lesquels la loi s'applique techniquement : ces informations ne sont pas accessibles

publiquement et restent donc non contrôlables. À l'inverse, les immatriculations sont des données publiques officielles et complètes que nous pouvions analyser. Certains gestionnaires de flotte nous ont suggéré d'attendre les immatriculations de 2023 pour prendre en compte les commandes passées fin 2022. Ce qui permettrait d'avoir les chiffres d'immatriculations sur un périmètre plus proche de celui de la loi pour 2022. Mais attendre nous aurait amenés jusqu'en mars 2024 pour admettre un échec généralisé deux ans après l'application des objectifs. »

Même en s'appuyant sur les chiffres officiels des immatriculations de véhicules, l'analyse de l'électrification des flottes n'a pas été aisée : « Au niveau du système d'immatriculation des véhicules, plusieurs types d'acteurs apparaissent. Nous avons uniquement analysé l'utilisateur final du véhicule. Cela permet de se concentrer sur les flottes réelles des entreprises, c'est-à-dire les véhicules de service et de fonction », assure Léo Larivière.

... liée aux interprétations diverses de la LOM

« Concernant les loueurs de longue durée, les constructeurs automobiles, les concessionnaires, certains véhicules immatriculés comme utilisés par ces acteurs reviennent en réalité de location, ou vont être loués ou vendus. Des loueurs ou constructeurs avec qui nous avons discuté considèrent que les objectifs s'appliquent uniquement à leur propre flotte, soit leurs véhicules de service et de fonction. En réalité, la loi s'applique bien à tous les véhicules immatriculés au nom d'une entreprise, quelle que soit leur destination finale. Cela a été confirmé par le ministère de la Transition Écologique avec qui nous avons échangé. Cela prouve tout de même le flou qui entoure ces objectifs pour les gestionnaires qui ne sont pas au clair sur leurs obligations », affirme Léo Larivière.

Qui complète : « S'agissant des objectifs de verdissement, nous voulions aussi faire avancer le débat et mettre en évidence l'inefficacité du reporting prévu par la loi : comme l'application de la loi n'est pas contrôlée et sanctionnée, ses prévisions risquent de rester lettre morte. »

Pourtant, d'ici le 30 septembre 2023, les entreprises privées et publiques doivent renseigner leurs chiffres de renouvellement en VFE. Là encore, plusieurs gestionnaires de flotte nous ont avoué ne pas être correctement informés. Tandis que d'autres s'y attèlent déjà. « Ces obligations de reporting se mettent en place. Des pénalités pour les entreprises n'atteignant par les objectifs de la LOM viendront peut-être compléter ce dispositif dans un second temps. Nous nous préparons à renseigner les chiffres sur data.gouv.fr en septembre 2023. Nous sommes déjà très transparents sur notre flotte puisque nous communiquons nos chiffres de verdissement dans notre rapport annuel d'activité et même dans nos campagnes de communication ! », avance Laurent Gérardin pour [QVéhiposte](#).

Les quotas de renouvellement en VFE

Petit rappel, en application de la LOM et de la loi Climat et Résilience, des quotas de véhicules à faibles émissions (VFE) sont imposés dans le renouvellement annuel des flottes à hauteur de :

- 10 % pour les entreprises privées,
- 30 % pour les collectivités territoriales, leurs groupements et les entreprises nationales,
- 50 % pour l'État et ses établissements.

Années	État et ses établissements	Collectivités territoriales, leurs groupements et entreprises nationales	Entreprises privées <i>(application à l'échelle du groupe)</i>
2022	50 %	30 %	10 %
2024	50 %	30 %	20 %
2025	50 %	40%	20 %
2027	70 %	40%	40%
2030	70 %	70 %	70 %

Face aux résultats de son étude, Transport & Environnement a suggéré un ajustement des quotas de renouvellement en VFE, toute organisation confondue, avec le tableau ci-dessous.

Années	Flottes ≤ 250 véhicules	Flottes > 250 véhicules
2024	50 %	30 %
2025	60 %	45 %
2026	80 %	60 %
2027	100 %	80 %
2030	–	100 %

Un énorme retard d'électrification...

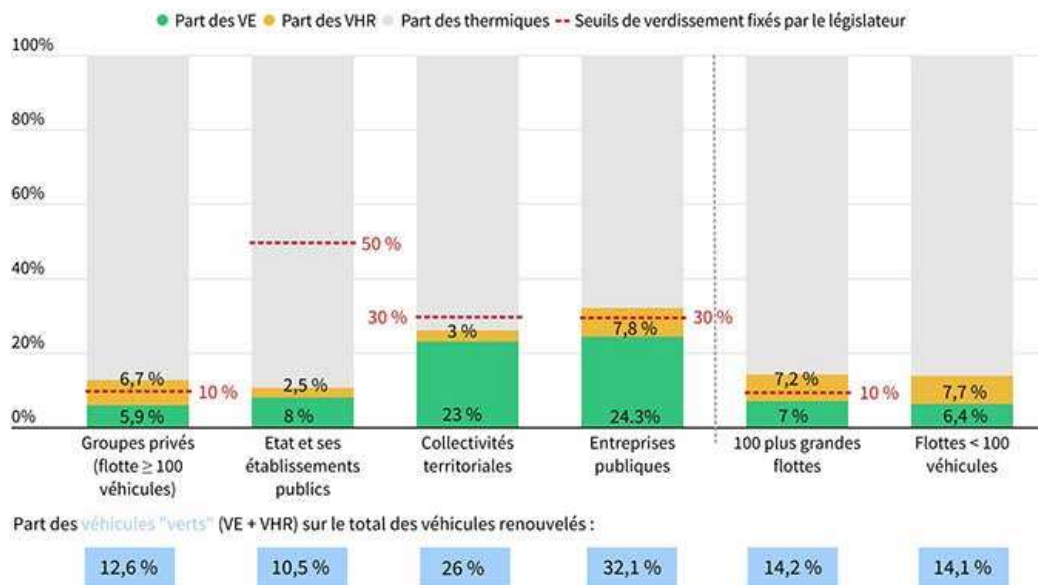
Si la méthode a fait débat, les résultats restent probants. « Notre étude démontre un énorme retard d'électrification des flottes. Les résultats sont très préoccupants, notamment pour les entreprises privées. Nous ne pouvions pas attendre aussi longtemps avant de réagir. Nous devons mettre en place, dès maintenant, les conditions pour accélérer le rythme d'électrification des flottes. En tant qu'ONG environnementale, nous devons alerter les pouvoirs publics et appeler les gestionnaires de flotte à aller plus vite pour que la décarbonation des transports ait réellement lieu », répond Léo Larivière de T&E.

Pour établir son top 100 de la composition énergétique des plus grandes flottes de France, T&E a rattaché grâce à NGC-Data « l'ensemble des numéros Siren communiqués par l'Insee au groupe correspondant, pour connaître l'ensemble des filiales car les objectifs de verdissement s'appliquent à l'échelle de ce groupe », précise l'auteur Léo Larivière (inclure photo du tableau top 100). « Est-ce normal de constater dans ce top 100 que les plus petites flottes ont fait aussi bien que les plus grandes en 2022 en termes de rythme d'électrification ? Cela veut dire qu'il n'y a pas d'effort particulier fait par les plus grandes organisations. Pour l'instant, il n'existe pas de sanctions mais c'est ce que nous allons essayer de plaider auprès des pouvoirs publics », prévient Léo Larivière.

... notamment des grands groupes

Les grands groupes privés sont notamment dans le viseur de l'ONG. « Tous les acteurs de l'automobile doivent prendre leur part dans la transition vers l'électrique. Comment peut-on expliquer que les groupes privés, qui disposent d'importants moyens financiers et de capacité à planifier, soient aussi en retard par rapport aux collectivités territoriales ? Ces groupes sont les pires élèves en matière de 100 % électrique. En 2022, nous sommes quand même à seulement 5,9 % de renouvellement en véhicules électriques dans les flottes de plus de 100 VL. Des résultats très faibles comparativement aux flottes des collectivités territoriales (23 %) ou à celles des entreprises publiques (24,3 %), voire à celle de l'État (8 %), pourtant pas exemplaire au regard des objectifs fixés », complète Léo Larivière.

Les efforts d'électrification ne sont actuellement pas plus importants pour les grandes flottes que pour les petites



Source : Analyse de T&E sur la base des données SIV et Sirene traitées par NGC-Data

Notes : La part de VE / VHR correspond à la part de véhicules électriques / hybrides rechargeables sur le total des véhicules intégrés dans le cadre du renouvellement de la flotte sur l'année 2022

© Transport & Environment

Les objectifs ne seraient-ils pas trop ambitieux ? « Il est certain que les barrières à l'électrique ne sont pas toutes tombées. Nous pouvons citer le fameux exemple du cas d'usage particulier d'un commercial qui ne pourra pas facilement passer à l'électrique à court terme. Mais il faut rappeler qu'il s'agit d'une première étape dans la trajectoire de verdissement. La loi concerne seulement les renouvellements, pas le parc total, et on parle de 10 % de VFE (dont les hybrides rechargeables) dans le cas des entreprises privées », rappelle Léo Larivière.

Des professionnels peu volontaires ?

« Certaines entreprises peuvent très certainement rencontrer des cas d'usage aujourd'hui difficilement compatibles avec l'électrique, mais pas au point de ne pas atteindre une part de 10 % d'électrique dans leur renouvellement annuel, illustre Léo Larivière. Cet argument ne tient pas la route lorsque l'on voit que des entreprises comme La Poste ou EDF, ou comme certaines TPE-PME, avec de vraies contraintes opérationnelles, dépassent largement les objectifs. Cela veut dire que c'est possible si nous appliquons des stratégies ambitieuses de transition », ajoute Léo Larivière. « Enfin, si nous comparons avec les pays européens, nous restons très en retard par rapport aux Belges, Allemands, Anglais, Suédois et Autrichiens. Le gouvernement français a beaucoup aidé à l'électrification via des aides (bonus, Advenir), mais nous ne pouvons pas demander à l'État de faire l'électrification à la place des entreprises », complète Léo Larivière.

« Avec cette étude, nous avons constaté un manque de volontarisme des entreprises et des administrations en matière d'électrification de flottes. Or, le respect des objectifs de la LOM est indispensable pour verdir le parc automobile. Et ce, d'autant plus que les véhicules professionnels représentent plus d'une voiture sur deux mises à la route chaque année. Des voitures à fort kilométrage, qui ont un impact climatique important et qui finissent en général sur le marché de l'occasion au bout de quatre ans. Ces véhicules ont donc un réel impact sur la décarbonation du marché du VO », souligne Léo Larivière.

Une étude pour inciter à agir

L'étude n'a pas non plus été appréciée dans sa forme par certaines entreprises. D'autant plus que plusieurs médias l'ont reprise avec des titres alarmistes. « Nous avons sorti cette étude lors des Rencontres Flotauto, sommet des flottes automobiles, car nous ne pouvons pas cacher qu'il existe beaucoup de "greenwashing". Certains acteurs privés se présentent comme des champions de l'électrification, ce qui n'est pas vrai dans les faits. À l'inverse, des acteurs publics, entreprises publiques et collectivités territoriales, ne se vantent pas d'électrifier leur flotte alors qu'elles disposent d'un réel retour d'expérience. Un acteur qui comptait moins de 2 ou 3 % de véhicules électriques en parc au 31 décembre 2022 ne peut décemment pas intervenir dans des tables rondes comme un expert de la transition vers l'électrique », pointe Léo Larivière.

« Cette étude reste pertinente même si elle devrait éviter de confondre commandes et immatriculations et d'user de termes stigmatisants pour cibler certaines entreprises. Cela peut avoir de graves conséquences, y compris sur les personnes », s'insurge Thierry Calot pour Saint-Gobain. « Certes, nous comprenons le désarroi d'une entreprise qui se voit citée comme mauvais élève. Notre but est de la contacter et de l'inviter à participer à des groupes de travail dans les prochaines semaines pour s'inspirer des meilleures pratiques et essayer de faire mieux. Nous ne sommes pas dans le "name and shame" stérile, mais c'est parfois nécessaire de mettre un peu de pression pour faire avancer les choses », répond Léo Larivière.

Ces grandes organisations publiques et privées qui n'atteignent pas les objectifs légaux de "verdissement" dans le cadre du renouvellement de leurs flottes automobiles en 2022

Organisation	Nombre de véhicules intégrés en 2022	Dont électriques (VE)	Dont hybrides rechargeables (VHR)	Dont véhicules "verts" (VE + VHR)	Objectif de "verdissement" en 2022
 KELOUTOU	1 000 - 2 000	0 %	0,1 %	0,1 %	10 %
 Air Liquide	500 - 1 000	0,8 %	1,2 %	2 %	10 %
 MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR	500 - 1 000	0,3 %	2,4 %	2,7 %	50 %
 SAINT-GOBAIN	1 000 - 2 000	0,5 %	2,9 %	3,4 %	10 %
 SNCF	2 000 - 3 000	4 %	1 %	5 %	30 %
 EIFFAGE	5 000 - 10 000	6 %	1,2 %	7,2 %	10 %
 BOUYGUES	5 000 - 10 000	4,1 %	3,9 %	8 %	10 %
 VEOLIA	4 000 - 5 000	5,5 %	3 %	8,5 %	10 %
 SCHWARZ					
 LIDL  Bouffond	500 - 1 000	0 %	8,8 %	8,8 %	10 %

Source : Analyse de T&E sur la base des données SIV et Sirene traitées par NGC-Data.

Légende :

- Le nombre de véhicules intégrés en 2022 correspond au nombre de véhicules intégrés à la flotte dans le cadre de son renouvellement sur l'année 2022 (toutes motorisations confondues).
- "Dont électriques" et "dont hybrides rechargeables" correspond à la part de véhicules "100 % électriques" et à la part de véhicules hybrides rechargeables sur le total des véhicules intégrés dans le cadre du renouvellement de la flotte sur l'année 2022.
- "Dont véhicules verts" correspond à la part de véhicules "100 % électriques" et hybrides rechargeables sur le total des véhicules intégrés dans le cadre du renouvellement de la flotte sur l'année 2022.
- L'objectif de "verdissement" correspond au quota de véhicules "verts" requis par la loi dans le cadre du renouvellement annuel des flottes de plus de 100 véhicules en 2022 (10 % pour les groupes privés, 30 % pour les entreprises publiques, 50 % pour les administrations de l'Etat).

© Transport & Environment

L'électrification des flottes : un travail de longue haleine

Comme l'a souligné Thierry Calot dans le cadre des conférences des Rencontres Flotauto de Paris 2023, « la LOM et les zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m) sont une opportunité pour aller de l'avant mais aussi une contrainte, d'autant plus que les délais constructeurs ne nous facilitent pas la tâche. La LOM est plus contraignante pour le secteur public et il existe certainement une volonté d'exemplarité, contrairement à certaines entreprises privées. Nous respectons la loi. Qui dit obligation dit sanctions qui s'appliqueront progressivement, ce qui sera contraignant pour les entreprises que l'on taxe déjà beaucoup. »

Thierry Calot poursuit : « Avec la transition énergétique, nous restons dans une période de rodage. Il y a encore quatre ans, on ne vantait que le diesel. Passer à l'électrique nécessite de la pédagogie pour former aux nouveaux usages, réfléchir à la mise en place de bornes de recharge.

Ce que nous faisons puisque nous formons nos collaborateurs au bon usage des VFE. De plus, lorsque le collaborateur commande sa voiture électrique et qu'il n'a pas encore de solution de recharge, nous lui commandons une borne domestique. Le délai reste plus faible avec les bornes que les voitures. Nous sommes en train d'équiper notre siège et nos grandes agences en bornes, sachant que la solution évidemment prioritaire, c'est la borne domestique », rappelle Thierry Calot.

Classement des 10 organisations les plus engagées et les plus à la traîne sur leur rythme d'électrification en 2022 (véhicules neufs ou d'occasion achetés ou loués sur l'année)					
Le top 10 des leaders de l'électrique (2022)			Le top 10 des retardataires de l'électrique (2022)		
Organisation Principales filiales	Nombre de véhicules intégrés en 2022	Dont électriques	Organisation Principales filiales	Nombre de véhicules intégrés en 2022	Dont électriques
1 Association Centrale des Utilisateurs de Véhicules	500 - 1 000	89,5 %	avis budget group Avis, France Cars	4 000 - 5 000	0 %
2  EDF EDF, ENEDIS, RTE, Dalkia, ...	4 000 - 5 000	35,3 %	MASSOUTRE-VO Vente de véhicules à marchandise	3 000 - 4 000	0 %
3  LA POSTE GROUPE La Poste, DPD, La Banque Postale, Chronopost, ...	5 000 - 10 000	28,6 %	KELOUTOU	1 000 - 2 000	0 %
4 Groupe Filippi Franchisé Hertz Corse, E-motum, ...	3 000 - 5 000	25,5 %	 MYMOBILITY POUR UNE MOBILITÉ INCLUSIVE	500 - 1 000	0 %
5  APE AGENCE DES PARTICIPATIONS DE L'ÉTAT RATP, Aéroports de Paris, Naval Group, France TV, ...	500 - 1 000	22,4 %	 DESCOURS & CABAUD	500 - 1 000	0 %
6  Volkswagen Volkswagen, Volkswagen Bank, ...	3 000 - 5 000	19,7 %	 SCHWARZ  LIDL  Kaufland	500 - 1 000	0 %
7  Mercedes-Benz Mercedes-Benz Financial Services, Athlön, ...	2 000 - 3 000	19,2 %	 apave Certification	500 - 1 000	0 %
8  MINISTÈRE DES ARMÉES	500 - 1 000	17,6 %	 Office National des Forêts	< 500	0 %
9  Emil Frey Autosphere	5 000 - 10 000	16,9 %	 Chubb POWERED BY API GROUP	< 500	0 %
10  SoluVan	1 000 - 2 000	15,2 %	 Allianz	< 500	0 %

Source : Analyse de T&E sur la base des données SIV et Sirene traitées par NGC-Data.

Légende :

- Le nombre de véhicules intégrés en 2022 correspond au nombre de véhicules intégrés à la flotte dans le cadre de son renouvellement sur l'année 2022 (toutes motorisations confondues).
- Dont électriques correspond à la part de véhicules "100 % électriques" sur le total des véhicules intégrés dans le cadre du renouvellement de la flotte sur l'année 2022.

Un nécessaire accompagnement

En tant que revue spécialiste des flottes, nous constatons effectivement les difficultés à mettre en œuvre l'électrification. « Ce n'est pas évident car cela nécessite de réfléchir aux cas d'usage, de comparer les coûts, d'investir dans les infrastructures de recharge, etc. La loi considère que poser des objectifs d'électrification suffit. Nous pensons qu'il est nécessaire de mettre en place des formations pour les gestionnaires de flotte afin d'atteindre ces objectifs. Et de s'assurer que les objectifs soient compris et mis en œuvre de manière cohérente », pointe Léo Larivière. « Bien sûr, comme le propose T&E, nous restons à l'écoute d'éventuelles formations destinées aux gestionnaires pour aider à l'électrification. Pour notre part, nous nous informons déjà tous les jours, notamment en lisant la presse spécialisée », a répondu Thierry Calot, en citant *Flottes Automobiles*.

Alors comment former équitablement ? « Nous demandons au gouvernement d'investir ces aspects d'accompagnement et de formation des gestionnaires de flotte qui ne sont plus amenés à être des acheteurs de véhicules mais bien des gestionnaires des mobilités en général, parmi lesquelles le véhicule électrique a toute sa place. À travers la mobilité, nous touchons à toutes les fonctions d'une entreprise. Ce métier du gestionnaire se complexifie et devient central dans les organisations, en lien avec les syndicats, la direction, les commerciaux, etc. Et les freins à l'électrification des flottes sont en train d'être levés les uns après les autres », note Léo Larivière.

Pour répondre à l'urgence climatique

Si l'étude de T&E reste discutable pour certaines entreprises, les chiffres avancés ne peuvent pas être pris à la légère. La réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux flottes est incontournable, ce n'est pas une découverte. Un impératif : le réchauffement climatique déjà en cours est sur le point d'atteindre + 1,5 °C en 2030, d'après la publication du sixième cycle d'évaluation du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC).

Un élément pris en compte par T&E. « L'électrification des flottes a un intérêt surtout parce qu'il est urgent d'agir pour limiter le réchauffement climatique et ses conséquences. Nous cumulons déjà les périodes de sécheresse et de canicule, martèle Léo Larivière. Au-delà, il reste dans l'intérêt des entreprises et des organisations d'électrifier parce qu'il est moins cher de rouler en électrique qu'en thermique, et que les contraintes fiscales sur le thermique vont s'accroître. Il sera de plus en plus coûteux de mettre en place ces projets d'électrification des flottes pour les entreprises qui n'ont pas encore commencé. »

Sur ces points, les flottes et T&E sont d'accord : ils ne comptent pas s'arrêter là. « Cela n'est pas encore arbitré mais nous allons très certainement renouveler cette étude », indique Léo Larivière à *Flottes Automobiles*. Affaire à suivre.

NB : Bien sûr, la rédaction de Flottes Automobiles n'a pas pu inclure tous les retours des flottes citées. Et reste à l'écoute de celles qui souhaitent témoigner sur ce sujet du verdissement.

Cet article vous a été offert par Flottes Automobiles

Pas encore abonné(e)?

Découvrez nos formules d'abonnement



Je m'abonne

DOSSIER - Électrification des flottes : des chiffres en débat

[+](#) Voir tous les articles de ce dossier



Retrouvez tous les prestataires sur cette
thématique



