

CLIMATE GROUP **EV100**

Forum Partage de connaissances EV100 France **Business case du véhicule électrique en entreprise – Round 2**

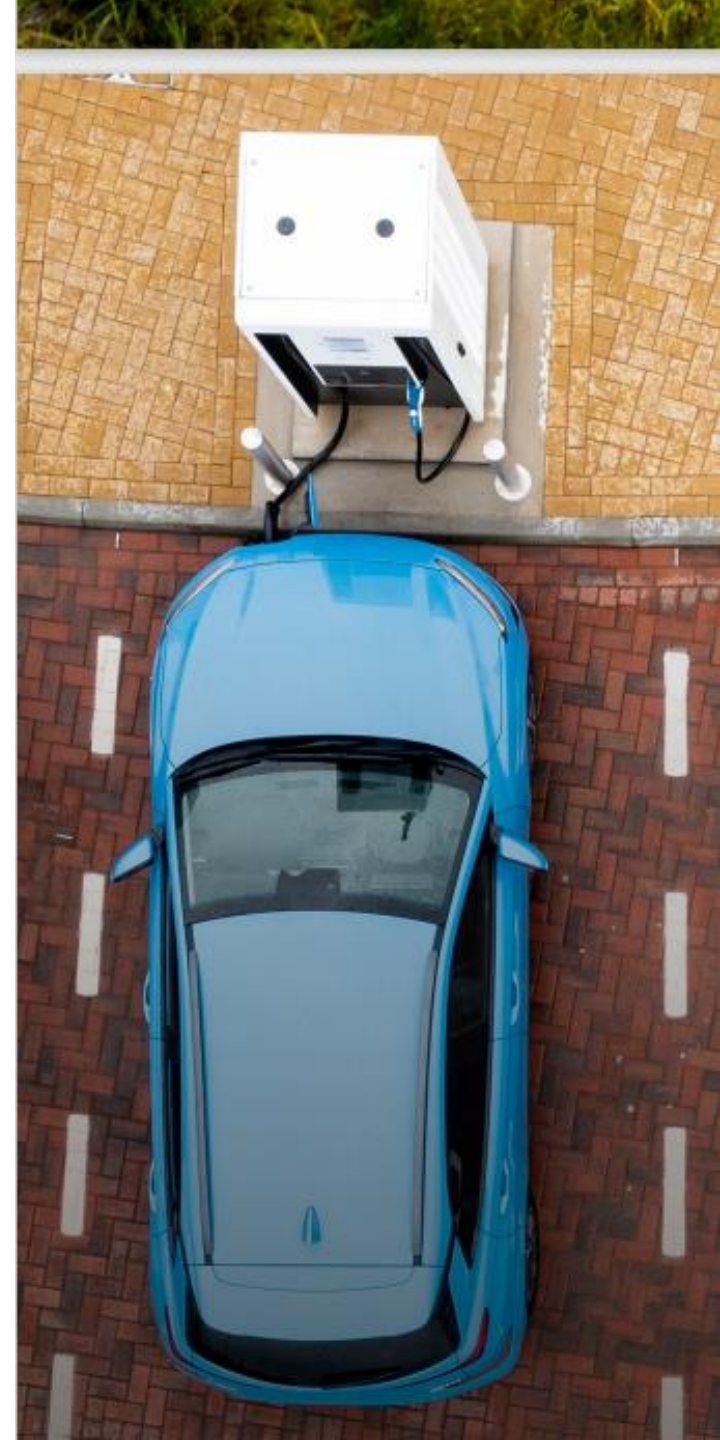
En partenariat avec l'Institut Mobilité en Transition (IMT)

6 février 2023
**Sarah CHADHA, EV100 Policy & Engagement
Manager**

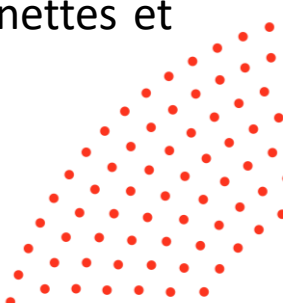


Agenda

- 10h-10h10 : Actualité véhicules électriques
- 10h10-10h20 : Rappel des objections évoquées en Round 1 et présentation des éléments de langage
- 10h20-11h25 : Réponses à objection, les retours d'expérience des entreprises et infos d'experts (AstraZeneca, CCEP, EDF, Ayvens, SAP Labs France & l'IMT)
- 11h25-11h30 : Activités à venir & conclusion



- Tendence marché : 16,7% de parts de marché pour les BEVs en 2023 (10,6% pour le marché entreprise) et 23% en ajoutant les PHEVs (21% pour les entreprises) – implantation de BYD en Hongrie, Stellantis en Espagne, fin des aides en Allemagne avec baisse des ventes de VE
- Bonus écologique VE conditionné au score environnemental du véhicule depuis le 15/12/2023 – en attente de la publication du décret quant aux montants. Enveloppe d’1.5 milliard € pour le verdissement des véhicules, arbitrage bonus // financement leasing social rencontrant un franc succès.
- [PPL Damien Adam](#) visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles déposée le 5/12/2023, puis le 30/01/2024
- PPL d’appel Olga Givernet portant transformation du parc automobile français déposée le 24/01/2024 (incorporation de quotas petits segments dans les quotas de verdissement notamment)
- UE : Consultation publique de la Commission UE sur le Corporate Fleet Mandate publiée le 5/02/2024 ; Accord en trilogue sur les standards d’émission de CO2 pour poids lourds (-45% à 2030 / -65% à 2035 / - 90% à 2040) et les élections de juin – les enjeux : l’application de la législation votée (Standards CO2 pour voitures et camionnettes et AFIR devant entrer en vigueur en avril 2024, rejet des carburants de synthèse)



Constat d'un besoin de ressources pour la conduite du changement en entreprise

Consolidation de l'argumentaire pro-véhicules électriques en entreprise

Par ce questionnaire, je vous invite à collaborer pour la mise au point d'un document ressource compilant les éléments de langage pour la valorisation du véhicule électrique au sein de votre entreprise.

Ce questionnaire EV100 reprend les objections majeures aux véhicules électriques en entreprise mises en commun lors du dernier événement de partage d'expérience EV100. Je vous remercie d'incorporer vos difficultés / réussites avec exemples concrets de mises en oeuvre pour les thématiques que vous jugez pertinentes.

Objections ventilées par les entreprises (forum EV100, autres événements, échanges bilatéraux, etc.)

Besoin d'un narratif pour répondre aux objections en interne

Questionnaire - Réponses de 11 entreprises spécifiant leurs difficultés et les réponses apportées.

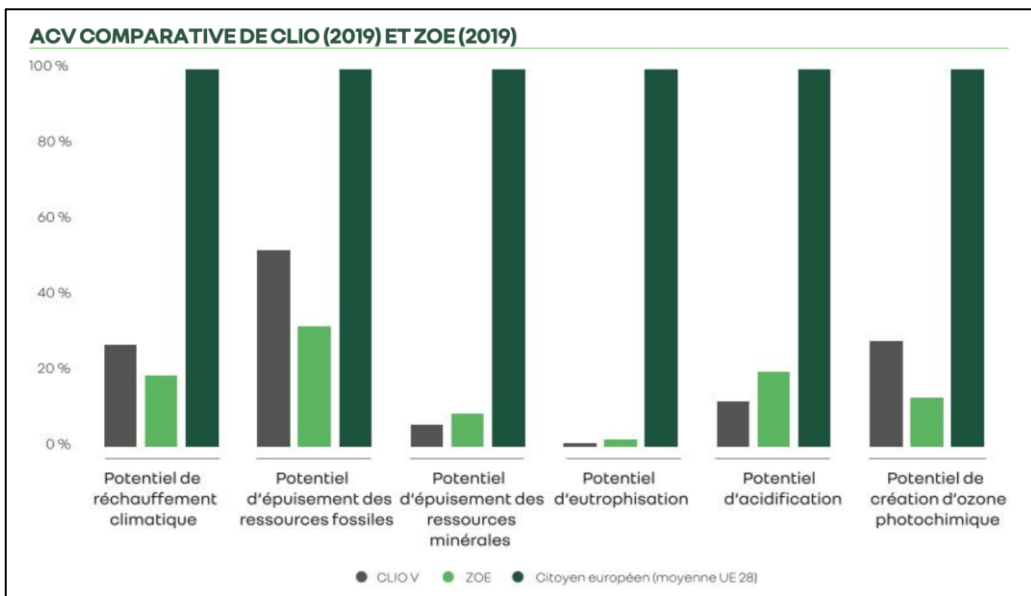
Vos réponses au questionnaire (été 2023)

Objections rencontrées en entreprise :

- **Le véhicule électrique n'est pas plus écologique** – besoin d'analyses ACV, cas des métaux critiques, recyclabilité de la batterie
- **La recharge pose problème (en itinérance, sur site, au domicile des employés)** – réseau public sous-déployé notamment en zone rurale et pour la recharge rapide (temps de recharge), manque d'interopérabilité, volatilité des prix en itinérance difficiles à appréhender, installation à domicile requérant une modification du système électrique, recharge en copropriété, dimensionnement de la recharge sur site, quelle prise en charge de la recharge à domicile par l'entreprise ?
- **L'électrification n'est pas compatible avec le véhicule de fonction, mieux vaut électrifier par le PHEV** – préoccupation de l'autonomie/recharge des profils de gros rouleurs (question numéro 1 des commerciaux), le choix de la voiture ayant le rapport autonomie/recharge rapide/prix est essentiel, VF reste inadapté au périmètre commercial du collaborateur, proposition en complément d'un budget mobilité, besoin de rassurer sur le maillage en bornes rapides du territoire / avec le PHEV mais début du désamour mais reste attirant pour beaucoup de collaborateurs...
- **L'approvisionnement est incertain, notamment sur le segment VUL** – longévité du business modèle du VE bien capté, VU est le segment le moins simple à électrifier, pas assez d'autonomie, volumes et masses de chargement donnent des logistiques de recharge plus complexes
- **Le véhicule électrique n'est pas accepté au sein de l'entreprise** – craintes des employés, opposition syndicale, rejet de certaines directions, RH, primordial de poursuivre le schéma d'incentives, VE mieux accepté lorsque formation et communication en interne
- **Le véhicule électrique coûte trop cher à l'entreprise** – surinvestissement pour financer la transition, système financier viable grâce aux aides d'Etat qui ne dureront pas, TCO à présent avantageux sur les VP électriques / VU
- **Notre système électrique ne peut pas soutenir l'essor des VE** – point de rupture en hiver, besoin de diffusion des conclusions RTE
- **Mieux vaut décarboner le transport routier avec les biocarburants** – argument devenant récurrent du mix énergétique, surtout sur la mobilité lourde.

Objection 1 : le véhicule électrique n'est pas plus écologique

Analyses du cycle de vie (ACV), métaux critiques, réparabilité, recyclabilité de la batterie, Jean-Philippe Hermine, DG, Institut de la Mobilité en Transition



6- L'électrification comme pilier de l'économie circulaire

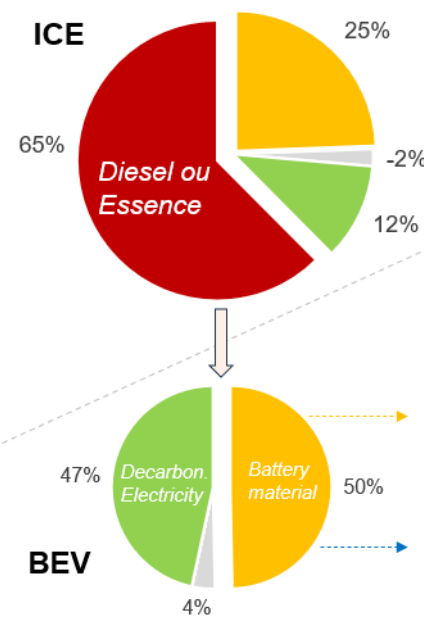
Réduction absolue des impacts et report à l'amont

From a Stock Energy system
(Fossil fuels are the energy vector)

Fossil fuels accumulated on earth over 500 M years are burned (destroyed), generating GHG and climate impact

Impacts and carbon footprint move from usage phase to production phase

To a Flow Energy system
(Renewable elec. + metals in bat. are the energy vector)



B seg average carbon footprint along Life cycle

- Production (Vehicle + battery)
- End of life (including recycling)
- WT (Wheel to Tank – energy prod)
- TtW (Tank to Wheel – in use emissions (CAFE regulation))

Representation for a 40-kWh battery and EU average carbon intensity of electricity

Division par 2 de l'impact GES en ACV

Metals remains They can be reprocessed and reused

Electricity can be provided by renewable sources and stored temporally

Beyond decarbonisation agenda / climate,

Full electrification is essentially a **circular economy industrial project to reach durability target after 2040.**

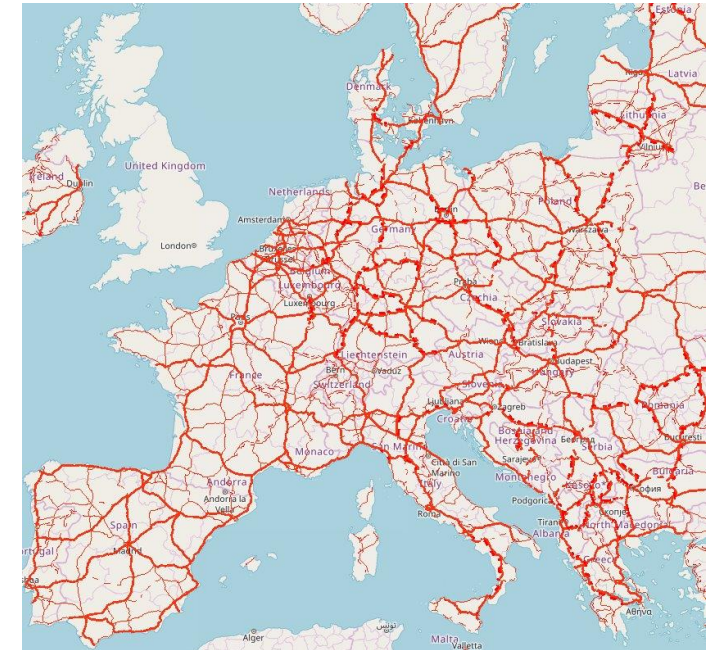
Messages clefs :

- Les analyses de cycle de vie (ACV) – qui comprennent la production, le roulage et la fin de vie – montrent des bilans positifs pour le VE en matière d'émissions de CO2.
- En France, le bilan CO2 d'un BEV est environ 5 fois inférieur à celui de son équivalent thermique sur son cycle de vie.
- Au niveau mondial, l'Agence Internationale de l'Energie estime que l'électrique est en moyenne 2 fois moins émetteur que le thermique dès aujourd'hui.
- En France, une citadine électrique a remboursé sa dette carbone (liée à la production de la batterie) au bout de 20 K km, 60 K km pour un BEV compact.
- La durée de vie d'une batterie excède en général et sauf accident la durée de vie du véhicule (> 300 K km).

1/ Le déploiement de la recharge publique

→ Plan bornes de l'Etat : au **31 décembre 2023** : **118 000 bornes** de recharge ouvertes au public installées en France dont 10% en DC ;
2030 : Objectif de 400 000 bornes de recharge publique installées, accent placé sur la recharge rapide. Exemple du déploiement de 2 000 points de recharge rapides par Izivia Fast chez McDonald, répartis sur 700 stations d'ici fin 2025, pas spécialement sur les réseaux routiers mais proches des grands axes. // A noter l'augmentation en autonomie des véhicules.

→ **Mise en œuvre du Règlement pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR)** européen prévue à partir d'avril 2024. Des stations de recharge rapide d'au moins 150 kW pour voitures et camionnettes à partir de 2025, et 350 kW pour les poids lourds, devront être installées à partir 2025, **tous les 60 km** le long des principaux corridors de transport de l'UE – réseau transeuropéen de transport (RTE-T) – pour une couverture complète avec les axes secondaires d'ici 2030. Les utilisateurs doivent être en mesure de payer facilement au moyen de cartes de paiement ou de dispositifs sans contact et sans abonnement, en toute transparence au niveau des prix.



Réseau RTE UE

Objection 2 : la recharge pose problème

Plan de recharge sur site et à domicile, Benoît Duval, Conseiller Flotte, SAP Labs France

1/ La mise en place de la recharge sur site

→ L'importance du dimensionnement : ex. du site de Mougins dont l'entreprise est locataire, présence d'environ 180 voitures 100% électriques. Recharge correspondante : 32 points de recharge AC 22kw, 1 point DC24kw, 2 points DC 50kw, 1 ou 2 DC 120/60kw, 1 ou 2 DC 150kw.

→ En pratique, chaque conducteur reçoit une notification/mail lorsqu'il se connecte et lorsque la charge est finie + suivi de la courbe de recharge. Peak shaving en temps réel : diminution de la puissance des bornes pour éviter une surconsommation. Les conducteurs sont amenés à déplacer leur véhicule la recharge une fois terminée pour laisser la place à d'autres.

→ Profils de roulage des employés très disparates de 7000 à 40 000 km/an avec une moyenne vers 17 500 km. Lorsque le collaborateur dispose d'une borne chez lui, le profil de recharge correspond à 80% de la recharge à la maison, 10% au travail et 10% sur les bornes publiques.

2/ La mise en place de la recharge à domicile

→ Sur environ 260 VE nous avons aussi 100 bornes à la maison. Soit achat de la borne par l'employé avec participation de l'entreprise, soit location de la borne via Zeplug.

Toutes les bornes sont supervisées et connectées à notre logiciel interne qui est directement connecté à notre application de notes de frais (y compris les 10 bornes en locatif avec Zeplug)

→ L'installation de bornes en location permet de la flexibilité

Flotte SAP Labs France en quelques chiffres

260 véhicules roulants sur parc
259 VP/ 1 VUL

100% de BEV depuis mars 2022

Taux de renouvellement en 2023 : sur les véhicules renouvelés, 100% de BEVs ; 0% de PHEVs

Activité SAP Labs France

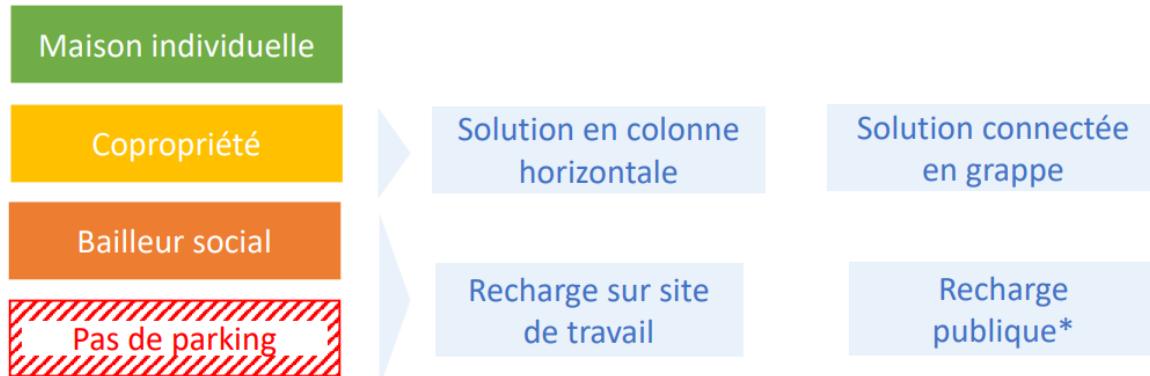
Intervention de la flotte sur toute la France
Activité technique
Cartographie : grands et petits secteurs

Objection 2 : la recharge pose problème

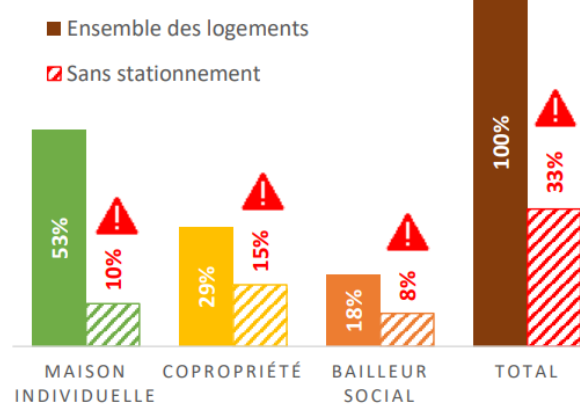
La prise en charge de la recharge par l'entreprise, Valérie Delaye, Cheffe de projet conduite du changement & Pascal Pavard, Chef de projet EV100, EDF

1/ Déployer la recharge pro au domicile des salariés, 5 questions à se poser :

1 Quels sont les cas d'usage concernés ?



Répartition des logements en France
Chiffres à partir de données INSEE



2 Quel mode d'acquisition de la borne ?

Achat Location

3 Qui est propriétaire de la borne ?

Entreprise Salarié

4 Comment gérer les remboursements ?

Solution de splitbilling Borne connectée

5 Quel accompagnement du changement mettre en place ?

Gestionnaire de flotte Salariés RH
Managers Organisations syndicales DF

Flotte du Groupe EDF en France en quelques chiffres

41 800 véhicules légers
Dont 50% de VUL

12 400 véhicules électriques
(9 600 BEV et 2 800 PHEV) à date

Dont 3 000 VUL électriques

2/ Zoom sur la gestion du remboursement : borne connectée et splitbilling

Objection 3 : l'électrification n'est pas compatible avec le véhicule de fonction (VF) ; mieux vaut électrifier avec du PHEV

L'électrification des VF des commerciaux, Diane Duvinage, Responsable Environnement de travail, AstraZeneca

1/ Une transition débutée avec le PHEV, abandonné pour le BEV

→ AstraZeneca a débuté son électrification en 2018, par le PHEV
→ Réajustement du cap en 2021 sur le 100% batterie, du fait de l'impact carbone des PHEV (entre 80 à 200g CO2e/km en lieu et place des 30 à 70g CO2e/km annoncés en WLTP – *Fleet Europe, Janvier 2024*), du mauvais TCO. Véhicule qui n'est pas pérenne dans la transition.

2/ L'électrification des VF

→ L'autonomie des véhicules pour les rouleurs longues distances est un facteur clef – a donné lieu à de l'*upgrading* // fort recrutement
→ Electrification par vague V1/V2
→ Prise en charge des frais pour l'installation d'une borne électrique à domicile des collaborateurs (conseil de passer par plus d'un prestataire pour éviter l'effet goulot d'étranglement dû à la forte demande)
→ Mise en place d'un comité voiture avec des membres du CODIR pour statuer sur les situations particulières (enrichissement de la politique voiture)
→ Pas de changement de sectorisation des équipes terrain dû à l'électrification mais des aménagements + services pour permettre les déplacements en VE ou train

Flotte AstraZeneca FR en quelques chiffres

700 véhicules roulants sur parc
Totalité en VF
+ de 38% de BEV à fin 2023
Taux de renouvellement en 2023 : 97% de BEVs ; 3% de PHEVs

Objectif Groupe à 2025 : 100% de BEV

Activité AstraZeneca

Intervention toute France

Activité commerciale

Cartographie : grands et petits secteurs – profils de gros rouleurs (longue distance ou forts kilométrages avec nombreux aller-retours)

Objection 4 : l'offre n'est pas au rendez-vous et l'électrification sur le segment « VUL » n'est pas possible

L'offre des constructeurs en VE et zoom sur les VUL, Laurent Pichon, Head of consulting & Business Opportunities, Ayvens

1/ Une offre produit des constructeurs de plus en plus grande.

- Tous les segments sont couverts ; les segment A, B et C s'intensifient
- Constructeurs français : une offre de plus en plus complète. Megane, 308, 2008, Scénic, le 3008 arrive, Zoé et 208 marchent fort aussi en dérivé VP 2 places
- Une concurrence accrue et des prix catalogues qui se repositionnent : Best sellers – Tesla 3/Y, 208, Megane ; Perte de volume VW ; Belle offre BMW
- Des contraintes de production qui s'éloignent avec plus de volumes de production et une meilleure répartition des stocks destinés à la zone Europe ; Des délais de trois à six mois se renormalisent mais c'est très hétérogène d'une marque/d'un modèle à l'autre en fonction des structures de gammes et finitions
- Demeure quelques problèmes de logistique (géopolitique). Et intrinsèquement à quelques constructeurs précis. → Quelques sites de production relocalisés en zone Europe en discussion

2/ VUL : la lente et difficile bascule vers l'EV

- Transformation plus représentée sur les VUL 2 places et les petits VUL. Il est primordial de diagnostiquer avec précision les usages quotidiens et les scénarios de recharge pour choisir les bons véhicules avec une méthodologie TCO
 - SAV constructeur : un personnel de mieux en mieux formé à l'électrique sur les points de SAV en France, notamment sur les marques UE
 - Problème d'acculturation sur le volet réglementaire LOM, Loi Climat et évolution du sujet ZFE
- => Le temps de conversion sera plus long sur les VUL, mais l'offre s'étoffe sérieusement

Ayvens France en quelques chiffres

Flotte : 478 000 financés / 638 000 gérés

Commandes globales :
BEV 14%
PHEV 9%

VP : BEV 16% PHEV 12%
VUL : BEV 10% PETROL 30%

Objectif Groupe à 2026 :
50% des nouveaux produits en VE dont 40% BEV et 10% PHEV

Objection 5 : le véhicule électrique n'est pas accepté dans l'entreprise

*Comment lever les craintes et objections des employés, Olivier Fricaudet,
Gestionnaire de la flotte France, Coca-Cola EuroPacific Partners (CCEP)*

Exemples d'actions prioritaires et nécessaires pour réussir un déploiement en phase avec les attentes des salariés

1/ Working Group et Work Shop

- Constituer un groupe de réflexion interne, représentatif des différents conducteurs
- Etablir un planning récurrent d'échange pour finaliser les attentes
- Sélectionner un sponsor (CoDir)

2/ Analyse flotte (Interne / Externe – consulting)

- Déterminer le profil de son entreprise (RSE / RH / Finance)
- Le taux d'éligibilité VE des conducteurs (Petits et gros rouleurs)

3/ Test ambassadeurs (avec échantillon le plus représentatif des conducteurs actuels)

- Sélectionner les véhicules, les conducteurs avec des profils porteurs (prescripteurs et non détracteurs)
- Définir la durée qui devra prendre en compte une période estivale ou hivernale
- Intégrer le programme de mise en main spécifique
- Conduite du changement avec RetEx en cours et fin de test + pour définir un accompagnement adapté

4/ Encadrement de la prise en main du véhicule par les collaborateurs

- Formation à l'environnement, aux outils (ex : configuration portable avec applications de recharge), écoconduite
- Démonstrations recharge, tests routiers

Flotte CCEP en quelques chiffres

1050 véhicules

55% VU (Break commercial, fourgonnette, van)

45% VF (7 Catégories définies par budget TCO)

Marques référencées : Toutes sauf certaines asiatiques

Taux de renouvellement actuel en BEV > préconisation loi LOM

Activité CCEP

Intervention toute France

Activité commerciale et technique sur secteur petite et très grande superficie

Population avec astreinte le WE avec fort kilométrage vs activité régulière

N.B : L'ensemble de la démarche doit inclure des réunions d'information avec les instances afin de les mettre à bord de l'avancée du projet. Prévoir un rétroplanning d'implémentation avec transition progressive et les solutions pour finalement atteindre l'objectif 100% flotte VE au terme choisi.

Objection 5 : le véhicule électrique n'est pas accepté dans l'entreprise

Un véritable projet d'entreprise – Zoom sur la relation avec les organisations syndicales, EDF

3 projets complémentaires & interconnectés

- Solutions de mobilité -

Optimiser les déplacements par l'organisation du travail

Utiliser les modes de transports alternatifs

- Transports en commun
- Covoiturage
- Autopartage
- Vélos (dont électriques)

Développer la mobilité électrique

Véhicules électriques (VE)

- Flotte véhicules pro
- Véhicules pro perso
- Véhicules perso

Bornes de recharges (IRVE)

- Dédiées EV100 (lieu de travail ou domicile)
- Partagées (entre entités du Groupe, prestataires – sur lieu de travail)
- A usage pro / perso (domicile)
- A usage perso (domicile)

Pass IZIVIA

CLIMATE GROUP
EV100

Convertir à l'électrique 100% de la flotte de véhicules légers du Groupe d'ici 2030



COMBATTRE LE CO₂
LA COMPÉTICE PAR ADUS

Des salariés exemplaires et soudés pour la transition énergétique



Mobilité durable
Moins se déplacer, mieux se déplacer

Développer la mobilité durable pour être un employeur bas carbone



Un Accord Mobilité Durable signé à l'unanimité des Organisations Syndicales qui fait l'objet d'un Comité de suivi semestriel et de réunions ad hoc selon l'actualité

Intéressement des salariés aux résultats d'électrification de la flotte

1/ Exemple d'upfront costs en LLD

→ Total Cost of Ownership (TCO) aux 100km d'une Tesla Model 3 LR vs Audi A4 Business Executive 35 TDI S Tronic : 40€ vs 55€ (48 mois / 80.000km).

→ Exemple comparé frais de carburant vs électricité : en rechargeant à la maison/au travail (90% du temps) un VE coût en moyenne 4 € aux 100km en moyenne, 12 € sur les charges HPC d'autoroute. Pour son équivalent thermique à 7l aux 100km et 1.9 € / l cela revient à 13,3 €.

2/ Les éléments de fiscalité :

→ **Pas de malus CO2 ni poids** pour les BEVs ; malus poids pour les PHEVs à partir de 2025.

→ **Taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques (ex-TVS – composante CO2 et composante vignette Crit'Air)** : 0€ pour les VE et environ 1000€/an pour l'Audi A4

→ **Amortissement fiscal de la batterie** (prix entre 15.000 et 30.000€ en général).

→ **Carte grise gratuite**

→ **Avantage en nature** sur le locatif divisé par 2, AEN sur la recharge nul (Loi LOM 2020 reconduite jusqu'à la fin de l'année 2024)

→ En moyenne , le TCO d'un BEV est de 10% à 15% moins élevé que pour son équivalent thermique.

→ Les véhicules SAP Labs France sont en locatif ; le surcoût de la location du véhicule est plus que compensé par les frais de roulage bien moindres et les avantages fiscaux. Donc pas de surcoût véhicule, uniquement vrai pour l'infrastructure qui elle dure plus longtemps qu'un leasing.

Objection 6 : le véhicule électrique coûte trop cher à l'entreprise

Méthodologie TCO, EDF

Le TCO du véhicule électrique dans le cadre du projet EV100 est décomposé en 4 catégories de coûts et une vingtaine de sous-catégories

Véhicule :

- Prix d'acquisition ou location ■
- Accessoires ■
- Assurance ■
- Carte grise ■
- Coût d'exploitation (frais de gestion, convoyage, nettoyage, visite sécurité) ■
- Entretien ■
- Pneumatique ■

Carburant :

- Prix du carburant : site/itinérance/domicile ■
- Borne de recharge ■
- Maintenance/Exploitation de la borne ■
- Maintenance curative de la borne ■
- SI transmission de données ■

Fiscalité & subventions :

- Impôts sur les sociétés dû aux amortissements non déductibles et plus-value de revente ■
- Bonus écologique ■
- Taxes sur les émissions de CO₂ et émissions de polluants ■
- Malus CO₂ et Malus masse ■
- TVA ■

Autres :

- Pass Izivia et son abonnement ■
- Frais de restitutions ■

Facteurs majeurs d'évolution des coûts

■ Endogènes

- Stratégie d'achat
- Optimisation de flotte (ex : *autopartage*)
- Car policy
- Politique industrielle
- Lobbying

■ Exogènes

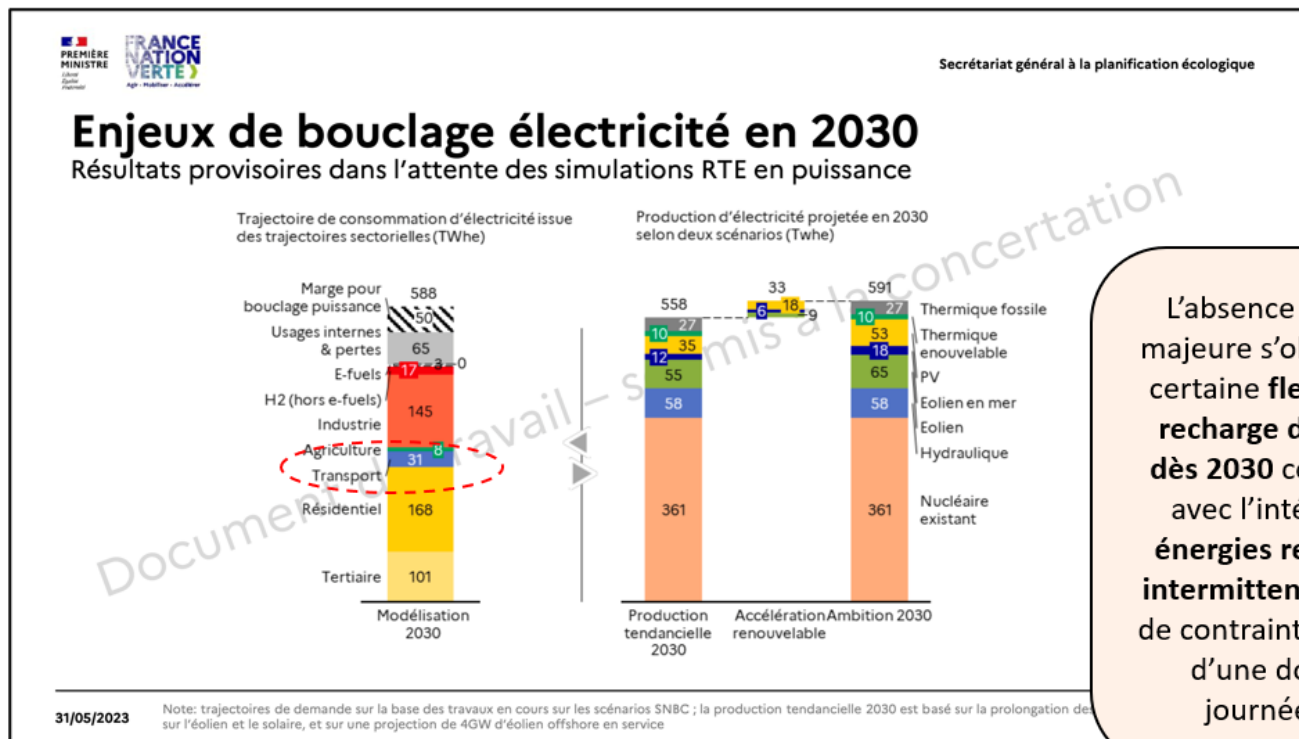
- Fiscalité
- Subvention
- Matière première
- Evolution technologique
- Equilibre offre/demande
- Type de conduite (ex : *vitesse, utilisation des équipements de confort (climatisation, chauffage), style de conduite (accélération forte, freinage tardif)*)



Objection 7 : notre production d'électricité nationale ne sera pas suffisante pour soutenir l'essor des véhicules électriques

L'ensemble des scénarios rassurent sur la possibilité d'une mobilité largement électrifiée, IMT

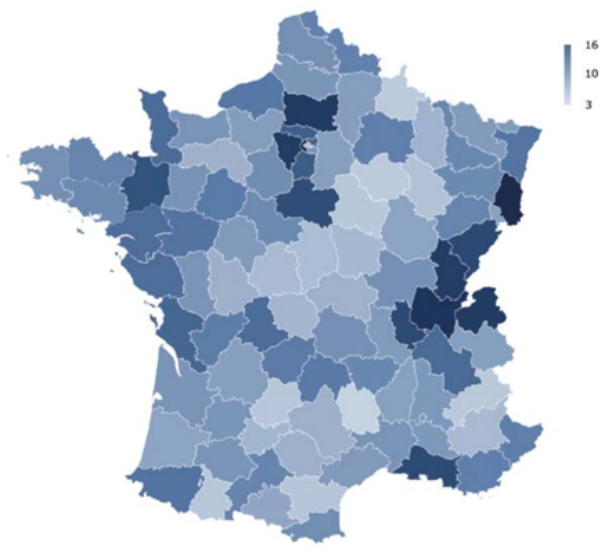
Dimensionnement en puissance à 2030 & densité de points de recharge à date



En 2030, dans un scénario ambitieux de 15% de VE dans le parc (vs 2% aujourd'hui), demande électrique des transports de 31 TWh soit seulement 5,3% de la production.

L'absence de difficulté majeure s'obtient par une certaine flexibilité sur la recharge des véhicules dès 2030 concomitantes avec l'intégration des énergies renouvelables intermittentes sans créer de contraintes réelles plus d'une douzaine de journées par an.

Figure 15: Évaluation du nombre de véhicules légers électriques (BEV + PHEV) par points de charge²⁷ par département



« L'Union Européenne préconise un ratio de 1 point de charge pour 10 véhicules électriques. Après traitement des données d'Eco-Movement, AFRY évalue la moyenne nationale autour de 8,5 véhicules par point de charge. » Source : Hit the road, AVERE France, septembre 2023

Sources: Eco-Movement, avril 2023, Agence ORE/AAA Data

Objection 8 : il y a d'autres alternatives aux véhicules électriques, tels que les biocarburants

Les biocarburants ne sont pas une solution viable pour décarboner le transport routier, IMT

→ La concurrence avec la filière agroalimentaire est réelle

Pour décarboner le transport, ce sont les biocarburants de 1^{ère} génération, conçus à partir de matières premières initialement produites pour l'alimentation, qui sont principalement utilisées (à 85%) contre 15% de 2^{ème} génération générés à partir de déchets ou produits non comestibles.

→ Une dépendance aux importations questionne l'argument de « souveraineté nationale ».

La consommation nationale de biocarburant repose largement sur des matières premières importées (en 2022 à hauteur de 48 % pour la filière essence et 78 % pour la filière diesel).

→ Un bilan environnemental discutable

Un bilan médiocre en matière de pression phytosanitaire, de mobilisation d'intrants azotés, et des besoins en eau. Idem concernant le rendement énergétique (1.11 MJ d'énergie nécessaire à la production de 1 MJ de B100)

→ Une incorporation encadrée et restreinte par les normes UE (REDII) de 7% pour l'ensemble des transports par pays membre. Les carburants usuels distribués à la pompe (B7, B10, SP95-E10, etc.) comportent déjà jusqu'à 5 %, 7 % ou 10 % de biocarburant en volume, il semble quasi impossible de développer significativement des biocarburants à forte incorporation en biomasse 1G (E85 et B100), pourtant très subventionnés.

→ Une concurrence avec d'autres secteurs qui doivent décarboner et n'ont pas d'autres solutions : demande soutenue de l'aéronautique dont les conséquences sont à anticiper pour le transport routier.

Besoin d'autres narratifs ?

- Carburants de synthèse (E-fuels)
- Smart charging
- Transition juste
- Critique du 1 VT pour 1 VE
- Réparabilité, maintenance, seconde vie batterie / VE



Activités & événements EV100 en cours et à venir:

France :

- **Mardi 6 février** : Envoi de la lettre ouverte EV100 « Les entreprises sont engagées dans l'électrification de leurs véhicules et demandent le soutien de l'État »
- **Policy Workshop EV100 France (date TBD)** : PPL Damien Adam, accélérer et contrôler le verdissement des flottes d'entreprise
- La série des forums de partage de connaissances se poursuit en 2024. Thèmes envisagés: conduite du changement, fiscalité incitative et aspects réglementaires, TCO, valorisation du VE et valeur résiduelle, enjeux de recharge, maintenance, électrification de la mobilité lourde, etc.

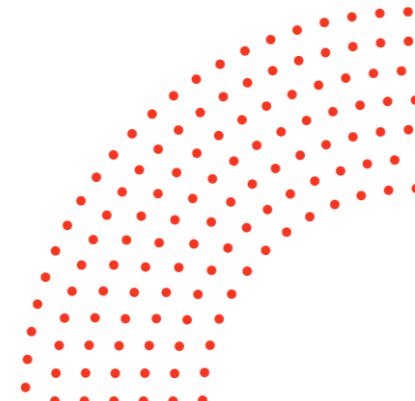
N'hésitez pas à nous faire part de vos besoins et perspectives.

UE :

Vendredi 8 mars : **Événement Greening Europe's corporate fleets** organisé par la Plateforme Electromobilité européenne, avec participation du député Damien Adam dans la cadre de la consultation publique de la Commission UE sur un Corporate Fleet Mandate européen. Pour en savoir plus, vous pouvez vous rapprocher de Marida (MGirolamo@climategroup.org).

International :

- **Mercredi 14 février** : **Événement "Pioneer the possible"** en partenariat avec Business Sweden au Japon sur la coopération des entreprises suédoises et japonaises dans la transition.
- **Mardi 24 avril** : **[US Climate Action Summit](#)** à Washington DC.





Merci

schadha@climategroup.org

 **CLIMATE GROUP**
EV100