



# Mobilité électrique

## Guide 2025



# Mobilité électrique : une maturité affirmée et des atouts concrets

L'accélération du changement climatique et la prise de conscience écologique qui se généralise mettent en lumière l'urgence d'adopter une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Pour y parvenir, les autorités européennes se sont notamment fixé comme objectif d'interdire la vente de voitures neuves à motorisation thermique en 2035 en électrifiant progressivement le parc roulant. En France, la loi d'orientation des mobilités et la loi climat et résilience posent le cadre de cette ambition qui se traduit à travers de nombreuses mesures réglementaires et fiscales.

Face à ces évolutions, les pouvoirs publics et les constructeurs automobiles mettent tout en œuvre pour inciter les consommateurs et les entreprises à adopter une mobilité électrique. Les freins qui subsistaient encore récemment s'estompent peu à peu :

- Une offre de véhicules élargie et diversifiée : les constructeurs proposent désormais des véhicules dans toutes les gammes, adaptés aux différents usages professionnels.

- Un réseau de recharge en plein essor : le nombre de points de charge publics progresse fortement sur l'ensemble du territoire, avec plus de 177 000 points de recharge ouverts au public au 31/08/2025, soit une évolution de + 21 % sur un an\*.
- Une fiscalité incitative : le cadre fiscal continue de se durcir pour les motorisations thermiques et reste plus favorable pour les motorisations électriques.

Les flottes d'entreprise jouent un rôle clé dans l'électrification du parc automobile. En août 2025, les véhicules électrifiés représentaient 23,5 % des immatriculations, un record porté par l'évolution du cadre réglementaire et fiscal. Malgré un léger ralentissement du marché au premier semestre 2025, la dynamique reste solide : fin août 2025, la France comptait plus de 1,5 million de véhicules électriques en circulation, et plus de 2,3 millions en incluant les hybrides rechargeables\*\*.

Aujourd'hui, la mobilité électrique représente un véritable levier stratégique pour les entreprises. Dans ce contexte, la location longue durée s'impose comme une solution particulièrement adaptée pour accompagner la transition des flottes. De nombreux responsables, convaincus de la nécessité de participer activement à la baisse des émissions carbonées de leur société, choisissent ce mode de financement qui leur permet notamment de maîtriser leurs coûts, de répondre aux besoins des conducteurs et de soutenir activement la transition énergétique de leur entreprise.

C'est dans cette optique qu'Alphabet vous accompagne et vous conseille dans la mise en œuvre d'une mobilité d'entreprise durable.

**Ce guide a pour vocation de vous apporter un éclairage complet pour comprendre les enjeux de la mobilité électrique, en décrypter les spécificités et identifier les leviers qui permettront une intégration réussie au sein de votre organisation, quels que soient votre secteur ou la taille de votre flotte.**



\* <https://www.averre-france.org/publication/barometre-177-180-points-de-recharge-ouverts-au-public-fin-aout-2025/>

\*\* <https://www.averre-france.org/wp-content/uploads/2025/09/barometre-averre-colombus-aout-2025.pdf>





# Sommaire

Mobilité électrique, où en est-on ?	5
Pourquoi électrifier sa flotte ?	15
Comment électrifier sa flotte ?	21
Alphabet accompagne les entreprises et leurs collaborateurs dans leur transition vers une mobilité plus durable	28

# 1

Mobilité électrique,  
où en est-on ?

# 1 – Une fiscalité et une réglementation incitatives

## 1 – 1. En Europe

### Vers une neutralité carbone du secteur automobile

Depuis le milieu des années 2000, la Commission européenne fait de la qualité de l'air un enjeu central de santé publique, en lançant le programme Clean Air for Europe. Le secteur des transports, fortement émetteur de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, a été soumis à une série de dispositifs réglementaires visant à accélérer sa transition.

**L'électrification des flottes figure désormais parmi les leviers prioritaires de la stratégie européenne pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.**

### Fin programmée des véhicules thermiques à horizon 2035

Le 8 juin 2022, le Parlement européen a entériné une mesure historique : l'interdiction de la vente de véhicules neufs à moteur thermique (essence, diesel, hybrides) dans l'Union européenne à partir de 2035. Cette décision marque un tournant stratégique dans la transition vers une mobilité zéro émission.

À compter de cette date, seuls seront autorisés à la vente les véhicules n'émettant pas de CO<sub>2</sub> à l'usage (100 % électrique, hydrogène, et potentiellement carburants de synthèse). Les véhicules thermiques d'occasion resteront commercialisables et devraient être autorisés à circuler.





## Norme CAFE (Corporate Average Fuel Economy) : des exigences renforcées en 2025

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, les constructeurs automobiles sont soumis à la norme CAFE (Corporate Average Fuel Economy), un dispositif visant à plafonner les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de leurs véhicules neufs immatriculés en Europe. Cette obligation s'applique à l'ensemble de la flotte vendue par chaque constructeur, et non à chaque modèle pris individuellement, ce qui leur permet une certaine souplesse (en compensant les modèles plus émetteurs avec des modèles zéro émission).

Depuis janvier 2025, la limite est passée à 93,6 g/km pour les voitures particulières et 154 g/km pour les utilitaires, soit une réduction de 15 % par rapport au seuil précédent. Les dépassements sont sanctionnés financièrement, avec des pénalités pouvant s'élever à 95 € par gramme excédentaire et par véhicule vendu, ce qui pousse les constructeurs à électrifier rapidement leur offre.

**À noter :** WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure)

Entré en vigueur en France en 2020, le protocole WLTP est une procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers. Il a été développé pour remplacer le précédent protocole (NEDC) et fournir des résultats plus représentatifs des conditions de conduite réelles. Le WLTP inclut des cycles de conduite plus réalistes, prend en compte davantage de paramètres du véhicule et vise à offrir des valeurs d'homologation plus proches de la consommation et des émissions observées sur route.

## 1 – 2. En France

### La réglementation s'intensifie pour accompagner la transition

La transition écologique du secteur de la mobilité s'est imposée comme une priorité nationale depuis le Grenelle de l'environnement en 2007. Ce tournant a pris une ampleur décisive avec l'adoption de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019, puis de la loi « Climat et résilience » en 2021. Ces deux textes structurants ont posé les bases d'une mobilité plus durable, pour les particuliers comme pour les entreprises.

Parmi les mesures clés :

- La promotion des mobilités douces comme le vélo et la marche ou l'usage des transports en commun.
- Le durcissement progressif de la fiscalité pour les véhicules polluants.
- Pour les entreprises : l'obligation de verdir leur flotte via l'intégration croissante de véhicules à faibles émissions (émettant 50 g de CO<sub>2</sub>/km ou moins) lors des renouvellements.



Ce dernier point s'accompagne d'un calendrier précis, avec des objectifs qui montent en puissance :

Depuis le 1 <sup>er</sup> mars <b>2025</b> Au moins <b>15 %</b> des renouvellements	À partir du 1 <sup>er</sup> mars <b>2026</b> Au moins <b>18 %</b> des renouvellements	À partir du 1 <sup>er</sup> mars <b>2027</b> Au moins <b>25 %</b> des renouvellements	À partir du 1 <sup>er</sup> mars <b>2029</b> Au moins <b>35 %</b> des renouvellements	À partir du 1 <sup>er</sup> mars <b>2030</b> Au moins <b>48 %</b> des renouvellements
--	--	--	--	--

### Une fiscalité 2025 encore plus incitative

L'année 2025 marque une nouvelle étape dans le renforcement du cadre fiscal, destiné à encourager l'électrification des flottes et à pénaliser davantage les véhicules les plus polluants :

- **Malus CO<sub>2</sub>** : le seuil d'application est abaissé à 113 g de CO<sub>2</sub>/km (contre 118 g en 2024), avec un montant pouvant atteindre 60 000 € pour les véhicules dépassant 192 g de CO<sub>2</sub>/km.
- **Taxe à la masse** : le seuil de déclenchement reste fixé à 1 600 kg pour les véhicules thermiques, avec un barème progressif. Ce seuil sera abaissé à 1 500 kg en 2026.
- **Taxe annuelle sur les émissions de CO<sub>2</sub>** : cette contribution, anciennement intégrée dans la TVS, devient plus stricte avec un déclenchement abaissé pour les véhicules thermiques. Il démarre à 8 g d'émissions de CO<sub>2</sub> par km pour les véhicules immatriculés selon le protocole NEDC et à 10 g pour les véhicules immatriculés selon le protocole WLTP.
- **Taxe annuelle sur les polluants atmosphériques** : elle reste calculée en fonction de la catégorie d'émissions de polluants à laquelle le véhicule appartient, pénalisant davantage les véhicules anciens ou mal classés.
- **Le bonus écologique** et **la prime à la conversion** sont supprimés pour les entreprises, quel que soit le type de véhicule, sauf pour les Entreprises Individuelles, qui peuvent bénéficier d'une aide comprise entre 2 000 € et 4 000 €, sous conditions de revenus.





Focus : les avantages en nature (AEN)

L'arrêté ministériel paru au Journal officiel du 27 février 2025 modifie le calcul des avantages en nature pour les voitures de fonction thermiques et électriques.

La réforme est rétroactive et s'applique au 1<sup>er</sup> février 2025 pour les nouveaux véhicules mis à disposition. L'ancien régime reste en vigueur pour les véhicules livrés jusqu'au 31 janvier 2025 et affectés à un salarié avant le 1<sup>er</sup> février 2025. En revanche, lorsque le véhicule change de main (changement d'affectation et mise à la disposition d'un nouveau salarié), le nouveau régime s'applique.

	Base : coût de location (location + entretien + pneus + véhicule relais + assurance)		Base : prix d'achat TTC remisé (le prix d'achat de référence est le prix d'achat TTC remisé limité à 30 % du prix catalogue constructeur)	
	Jusqu'au 31/01/2025	À partir du 01/02/2025	Jusqu'au 31/01/2025	À partir du 01/02/2025
Non prise en charge du carburant par l'employeur	30 %	➡ 50 %	9 %	➡ 15 %
Prise en charge du carburant par l'employeur	40 %	➡ 67 %	12 %	➡ 20 %

Mise à disposition d'un véhicule fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique :

- Les frais d'électricité payés par l'employeur n'entrent pas en compte dans le calcul de l'avantage en nature.
- Si la base retenue est le prix d'achat TTC remisé, la modification de contrat ne change pas l'avantage en nature calculé. En revanche, si la base retenue est le coût de location, le coût éventuel afférent à la modification de contrat peut être réalisé sur le calcul de l'avantage en nature.
- L'abattement sur les véhicules électriques concerne uniquement les véhicules qui atteignent l'éco-score minimum. La liste de ces véhicules est disponible sur le site de l'ADEME : <https://score-environnemental-bonus.ademe.fr/>

	Jusqu'au 31/01/2025	À partir du 01/02/2025 jusqu'au 31/12/2027
Véhicules électriques	Abattement de 50 % limité à 2000,30 € par an	Abattement de 70 % limité à 4 582 € par an <b>pour les véhicules qui atteignent l'éco-score minimum</b> (condition définie par l'Article D251-1-6 du code de l'énergie)



### Mise à disposition d'une borne de recharge pour un salarié :

L'arrêté ministériel du 27 février 2025 prévoit également, jusqu'au 31 décembre 2027, l'avantage en nature lié à la mise à disposition d'une borne de recharge par l'employeur ou la prise en charge de tout ou partie des coûts liés à son utilisation.

#### – Borne de recharge mise à la disposition du salarié par l'entreprise sur le lieu de travail :

L'utilisation à des fins personnelles, par un salarié, d'une borne de recharge électrique mise à sa disposition par son employeur constitue un avantage en nature qui est considéré comme nul, y compris pour les frais d'électricité. En pratique, cela concerne le salarié qui recharge sa propre voiture électrique sur une borne mise à sa disposition par son entreprise.

#### – Borne de recharge installée au domicile du salarié :

Si l'employeur prend en charge tout ou partie des frais relatifs à l'achat et à l'installation de cette borne :

- Lorsque la borne est installée au domicile du salarié et est retirée lorsque celui-ci quitte l'entreprise : la prise en charge est exclue des cotisations et contributions sociales, l'avantage en nature est nul.
- Lorsque la borne est installée au domicile du salarié et n'est pas retirée si celui-ci quitte l'entreprise : la prise en charge est exclue des cotisations et contributions sociales dans la limite de 50% des dépenses réelles que le salarié aurait dû engager pour l'achat et l'installation de la borne, dans la limite de 1 043,50 €. Lorsque la borne a plus de 5 ans, cette limite est portée à 75% des dépenses réelles que le salarié aurait dû engager (dans la limite de 1 565,20 €).

Si l'employeur prend en charge tout ou partie des frais relatifs à la location d'une borne de recharge (hors frais d'électricité) :

- La prise en charge est exclue des cotisations et contributions sociales dans la limite de 50% du montant des dépenses réelles que le salarié aurait dû engager.

## 1 – 3. Une offre de véhicules élargie et diversifiée

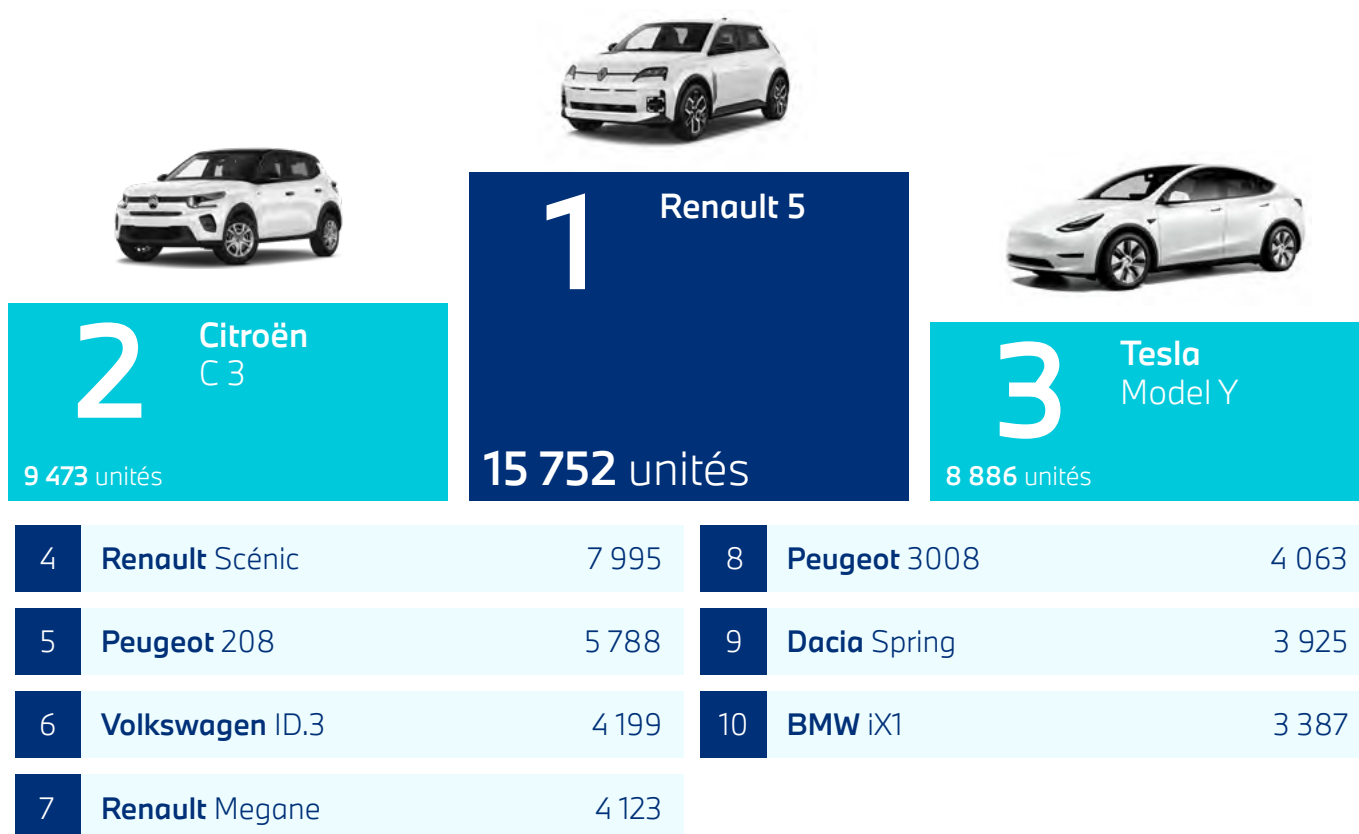
Les constructeurs automobiles se sont adaptés à la pression environnementale et réglementaire. Ils proposent des gammes toujours plus larges et performantes de véhicules électrifiés, aujourd'hui adaptées aux différents usages professionnels.

Certains d'entre eux s'engagent d'ailleurs pour une réduction drastique ou pour la fin à moyen terme de la production des véhicules thermiques : Volvo ne vendra plus aucun véhicule thermique neuf après 2030, BMW s'engage pour cette même date à produire 50 % de sa gamme en véhicules électriques.

Les efforts des constructeurs se portent également sur l'amélioration de la capacité des batteries et la fabrication de véhicules « conçus électriques », qui ne sont plus de « simples » adaptations de leur équivalent thermique.

L'offre proposée par les constructeurs traditionnels est élargie avec l'arrivée de nouveaux entrants dont l'ambition est de se développer sur le marché européen. Parmi eux, on note de nombreuses marques chinoises (BYD, Airways, Xpeng, Nio, Hongqi) ou américaines (Rivian, Fisker, Lucid Motors). Mais les Français ne sont pas en reste avec des marques comme Ampère, DeVinci Car ou le retour de Mehari.

## Top 10 des ventes de voitures électriques en France au premier semestre 2025\*



## 1 – 4. Une autonomie accrue et des temps de charge réduits

Les progrès technologiques issus de la recherche et du développement repoussent constamment les limites de l'autonomie et de la durabilité des batteries. Les fabricants intègrent désormais de nouveaux matériaux comme le graphène et la fibre de carbone, permettant de réduire leur poids tout en augmentant leur efficacité et leur longévité.

Par ailleurs, les batteries à l'état solide et sodium-ion émergent comme des options plus durables et plus économiques. Elles sont amenées à remplacer progressivement les batteries lithium-ion. Grâce à ces innovations, l'autonomie moyenne constatée dépasse aujourd'hui les 400 km, offrant aux utilisateurs la possibilité de couvrir la totalité de leurs besoins quotidiens de mobilité (la distance moyenne d'un trajet domicile-travail est de 18 km en France – étude IFOP 2025 pour Alphabet).

Et avec l'utilisation de technologies de pointe comme les batteries à l'état solide, des autonomies dépassant les 800 km sur une seule charge sont désormais possibles. Les prochaines générations de batteries visent à atteindre 1000 km d'autonomie, ce qui contribuera à rendre la mobilité électrique toujours plus accessible et attractive pour les utilisateurs.

\* <https://www.automobile-propre.com/articles/decouvrez-le-top-20-des-ventes-de-voitures-electriques-en-france-au-premier-semester-2025/>



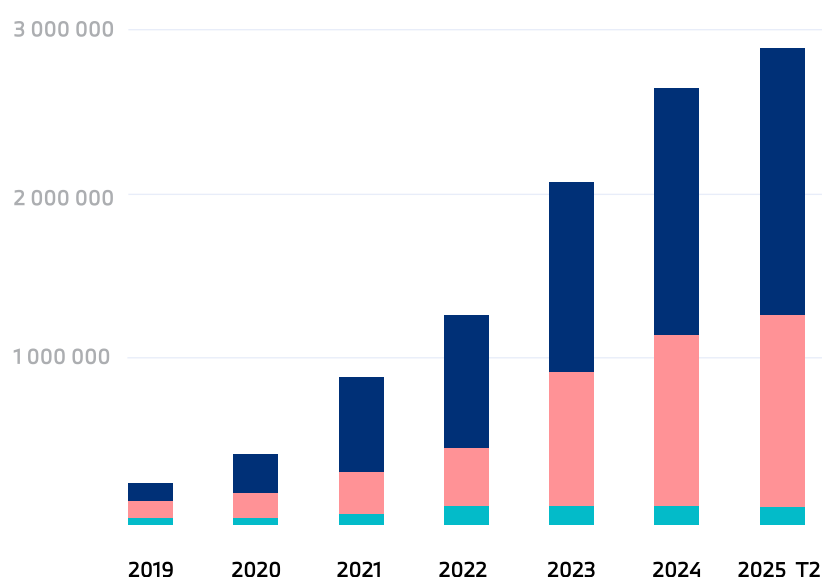
# 1 – 5. Des infrastructures de recharge en plein essor

Enedis estime qu'environ 18 millions de véhicules rechargeables circuleront sur les routes françaises en 2035. Pour préparer cette transformation, il est essentiel de continuer à renforcer le réseau des bornes de recharge. C'est pourquoi le gouvernement a fixé un objectif de 7 millions de points de charge en service à l'horizon 2030 (dont 400 000 ouverts au public).

En France, le déploiement des infrastructures de recharge suit une trajectoire ascendante pour répondre à la demande en forte augmentation. Le nombre de points de charge publics progresse fortement sur l'ensemble du territoire, avec plus de 177 000 points de recharge ouverts au public au 31/08/2025, soit une évolution de + 21 % sur un an\*. Des aides existent également pour accompagner l'installation de bornes privées dans les lieux d'habitation ou sur les sites d'entreprise.



Points de charge installés en France \*\*



● Résidentiel ● Société ● Accessible au public

Entre T4 2024 et T2 2025



**+9 %**

**Résidentiel** : à domicile  
(individuel ou collectif)  
Soit 1 429 635 au T2 2025



**+9 %**

**Société** : dédié aux véhicules  
des salariés et à la flotte d'entreprise  
Soit 987 955 au T2 2025



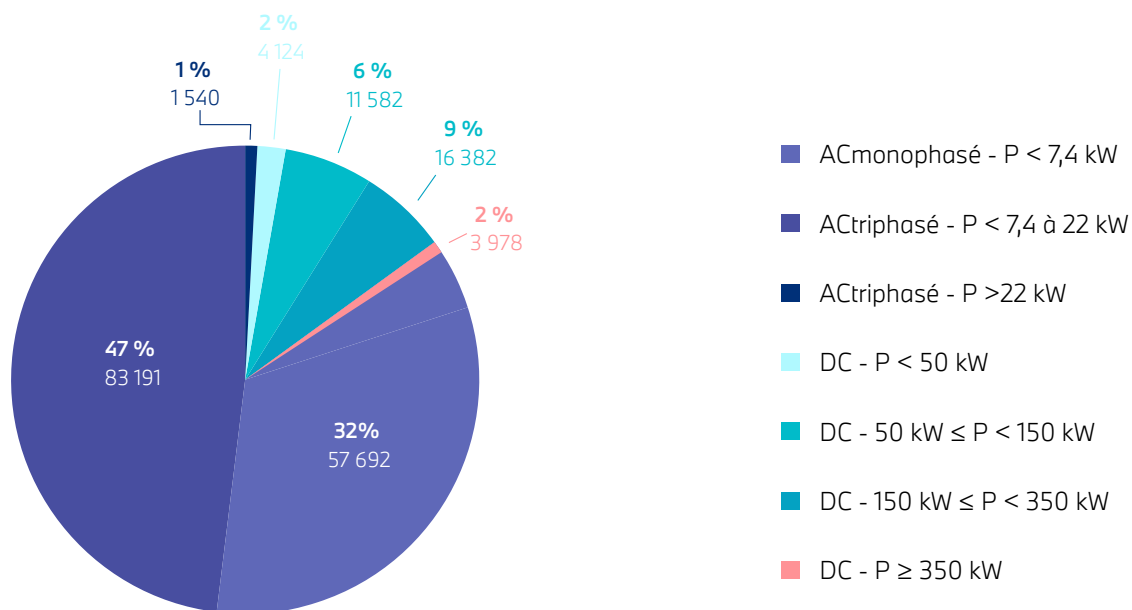
**+9 %**

**Accessible au public** : stations en  
voirie, parkings publics ou commerces  
Soit 169 559 au T2 2025

\* <https://www.avere-france.org/publication/barometre-177-180-points-de-recharge-ouverts-au-public-fin-aout-2025/>

\*\* <https://observatoire.enedis.fr/mobiledurable>

## Points de charge disponibles selon la catégorie de puissance au 31/08/2025 \*



### Interopérabilité des bornes de recharge : un dispositif désormais obligatoire

L'interopérabilité consiste à permettre aux usagers de régler la recharge de leur véhicule avec leur carte de paiement ou avec une carte de mobilité unique quel que soit le réseau. Ce dispositif a été rendu obligatoire sur toutes les nouvelles installations depuis avril 2024 et sera étendu à toutes les bornes d'ici 2027.



\*[https://www.avere-france.org/wp-content/uploads/2025/09/Barometres\\_2025-08\\_20250909-Barometre-IRVE-Aout2025-Externe-Combine.pdf](https://www.avere-france.org/wp-content/uploads/2025/09/Barometres_2025-08_20250909-Barometre-IRVE-Aout2025-Externe-Combine.pdf)

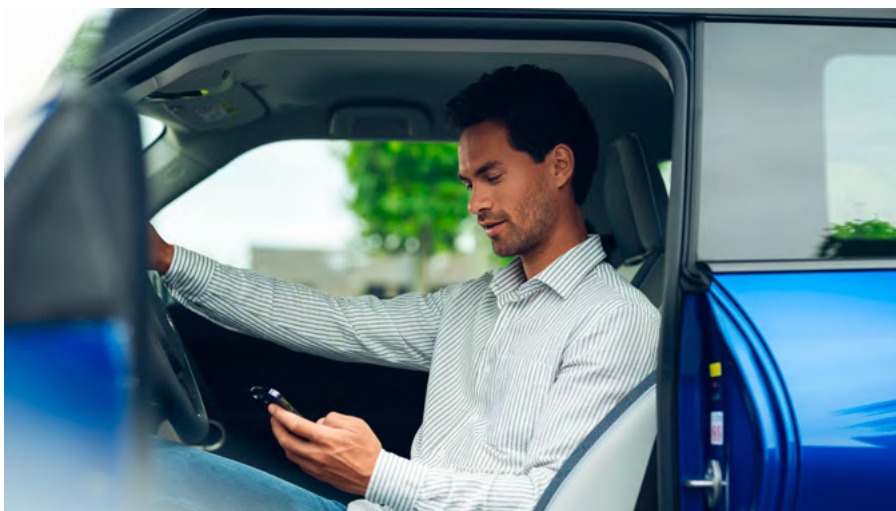
# 1 – 6. Des technologies embarquées au service des conducteurs

De plus en plus de véhicules électriques sont équipés d'un planificateur d'itinéraire. Ce dispositif embarqué permet au conducteur de saisir plusieurs paramètres (destination, niveau de charge au départ, niveau de charge souhaité à l'arrivée) pour lui proposer un trajet optimisé en fonction de la distance à parcourir, du type de conduite, des conditions de circulation et, surtout, des points de recharge disponibles et de leur puissance. Ces systèmes prennent également en compte la topographie du parcours et les conditions climatiques, pour une évaluation plus précise de l'autonomie.

Si le véhicule ne dispose pas de cette fonctionnalité, plusieurs applications gratuites offrent des services équivalents. PlugShare, A Better Route Planner (ABRP), ZapMap, WattsUp et Bonnet facilitent et fiabilisent les déplacements en véhicule électrique en intégrant les données des réseaux de recharge publics. PlugShare et ABRP sont particulièrement prisés pour leur interface utilisateur intuitive et leurs fonctions avancées qui permettent d'optimiser les itinéraires en fonction des caractéristiques du trajet et de l'état de la batterie, de choisir les arrêts optimaux selon la puissance des bornes et d'estimer le temps de recharge.

ZapMap propose une personnalisation poussée avec des filtres permettant de sélectionner les bornes selon leur type de connecteur, leur puissance et leur disponibilité en temps réel. WattsUp fournit également des données actualisées à la minute sur la disponibilité des chargeurs à proximité. Bonnet, quant à elle, combine géolocalisation, paiement intégré et abonnements offrant des réductions sur les sessions de recharge, un atout pour les conducteurs réguliers.

Ces outils digitaux peuvent se connecter grâce à un smartphone avec les systèmes embarqués des véhicules (via Apple CarPlay, Android Auto ou des interfaces propriétaires), permettant une utilisation fluide à bord. En centralisant la gestion de la recharge, l'optimisation des trajets et le suivi de l'état de la batterie, ces services numériques apportent un confort de conduite indéniable, particulièrement apprécié dans un contexte professionnel.





# 2

Pourquoi électrifier  
sa flotte ?

En France, 60 % des voitures neuves sont immatriculées par des entreprises. Cela confère au secteur professionnel une responsabilité centrale dans la transition énergétique du parc automobile. La transition vers l'électromobilité ne relève plus du simple choix stratégique : elle devient, pour les entreprises, un levier d'optimisation économique, d'image et de conformité réglementaire. Voici les principaux arguments en faveur de l'électrification d'une flotte.

## 2 – 1. Entreprises : 7 bonnes raisons de passer à l'électrique

### 1. Profiter d'un TCO plus compétitif

Baisse des prix d'achat, aides publiques et exonérations fiscales permettent d'atteindre un coût total de détention souvent inférieur à celui du thermique.

### 2. Maîtriser ses coûts sur le long terme

Même sans aides à l'achat hormis les CEE, l'électrique reste une solution rentable grâce à des coûts d'usage réduits, un entretien limité, une fiscalité avantageuse et une meilleure maîtrise budgétaire dans un contexte de volatilité des prix du carburant : le coût au kilomètre est largement optimisé.

### 3. Améliorer le bilan carbone

Passer à l'électrique permet de réduire significativement les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la mobilité professionnelle.

### 4. Valoriser l'image et les engagements RSE

Clients, collaborateurs, investisseurs : toutes les parties prenantes attendent des entreprises qu'elles réduisent leur impact environnemental. L'électrification est un signal fort de cohérence et de responsabilité dans un monde de plus en plus exigeant.

### 5. Renforcer l'attractivité employeur

Des véhicules plus agréables à conduire, modernes et durables contribuent à améliorer l'expérience collaborateur et à séduire les talents.

### 6. Offrir une meilleure expérience de conduite

Confort, silence, couple immédiat, technologies embarquées : les conducteurs apprécient la modernité des véhicules électriques.

### 7. Anticiper les évolutions réglementaires

Passer à l'électrique maintenant permet de se préparer sereinement à la fin programmée des véhicules thermiques neufs en 2035.

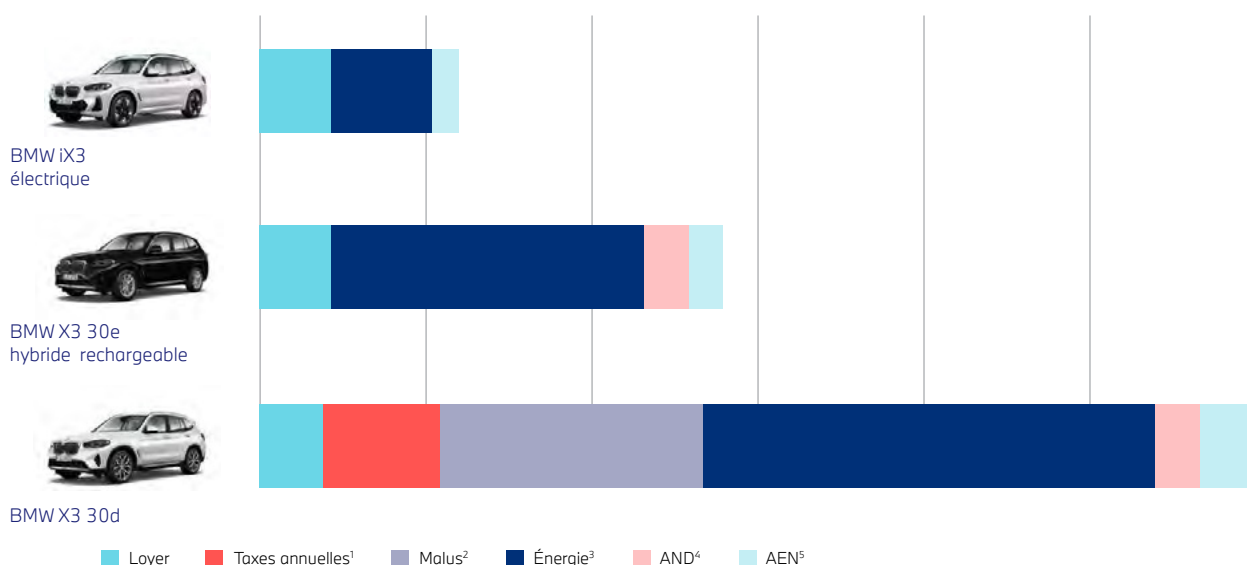


## 2 – 2. Profiter d'un TCO plus compétitif

Le coût de détention (TCO) des véhicules électriques est longtemps resté supérieur à celui des modèles thermiques, en raison notamment d'un prix d'achat plus élevé. Mais la tendance s'inverse. La baisse progressive des tarifs des véhicules électriques, combinée à une fiscalité incitative et à des coûts d'usage réduits (énergie, entretien, usure), contribue à rendre l'électrique de plus en plus compétitif. Certaines dépenses associées peuvent également être partiellement prises en charge via les certificats d'économies d'énergie (CEE), allégeant ainsi l'investissement global.

Sur l'ensemble du cycle de détention - acquisition, usage, entretien, fiscalité -, l'électrique s'impose comme une alternative économiquement avantageuse, en particulier pour les flottes à forte rotation ou à usage urbain.

### Une approche budgétaire avantageuse



(1) Taxes sur les émissions de CO<sub>2</sub> et polluants atmosphériques (ex-TVS)

(2) Malus écologique et taxe sur la masse

(3) Tarif des accumulateurs haute tension pris en compte - Électricité / carburant pour 45 000 km, répartition 50/50 pour PHEV - Carburant valorisé à 2 €/litre

(4) Amortissements non déductibles

(5) Avantages en nature (9 % de prix TTC)

### Quel(s) coût(s) pour la recharge ?

En 2025, la recharge d'une voiture électrique coûte entre 2 € et 5 € pour 100 km lorsqu'elle est effectuée à domicile, selon la capacité de la batterie et le tarif de l'électricité. Pour un véhicule équipé d'une batterie de 50 kWh, un trajet de 300 kilomètres coûtera donc entre 6 € et 15 €.

Par comparaison, le même trajet effectué par un véhicule thermique ayant une consommation de 6 litres aux 100 km avec un prix au litre d'environ 1,80 €, coûtera plus de 30 €.

Le coût de la recharge d'une voiture électrique reste donc inférieur à celui d'un plein de carburant, surtout si la recharge est effectuée à domicile ou dans un réseau offrant des tarifs d'électricité compétitifs. Il est recommandé de fournir aux collaborateurs amenés à effectuer de longs trajets une ou plusieurs cartes de recharge qui leur permettront de bénéficier de tarifs d'électricité préférentiels sur les bornes publiques.



## 2 – 3. Maîtriser ses coûts sur le long terme

L'électrification d'une flotte s'impose comme une décision stratégique en matière de gestion budgétaire. Même en l'absence d'aides directes à l'achat - à l'exception des dispositifs issus des certificats d'économies d'énergie (CEE) -, les véhicules électriques représentent une solution financièrement avantageuse à moyen et long terme.

Le premier levier d'économies réside dans les coûts d'usage. L'électricité reste, en moyenne, moins chère que le carburant, et cette différence est d'autant plus pertinente dans un contexte de forte volatilité des prix des énergies fossiles. Les coûts d'entretien sont également significativement réduits : les véhicules électriques comptent moins de pièces mécaniques (pas de boîte de vitesses, de courroie de distribution, ni de vidanges régulières), ce qui diminue les frais de maintenance et limite les arrêts non planifiés.

Opter pour l'électrique permet une meilleure prévisibilité des dépenses liées à la mobilité. Grâce aux données embarquées et aux outils de gestion de flotte connectés, il devient plus facile de suivre les consommations, d'optimiser les recharges et d'anticiper les coûts. Dans un contexte où la maîtrise budgétaire devient un critère clé de performance pour les entreprises, l'électromobilité constitue une réponse pragmatique, durable et économiquement solide.

## 2 – 4. Améliorer le bilan carbone

Dans un contexte où la réduction des émissions devient un impératif stratégique, la mobilité professionnelle représente un levier d'action concret pour les entreprises. Le passage au véhicule électrique permet de réduire significativement l'empreinte carbone des déplacements, qui constituent souvent une part importante des émissions indirectes (scope 3) dans un bilan RSE.

Contrairement aux véhicules thermiques, les véhicules 100 % électriques n'émettent pas de CO<sub>2</sub> à l'usage, ce qui permet d'agir immédiatement sur les émissions locales. Sur l'ensemble du cycle de vie, les études montrent que l'empreinte carbone d'un véhicule électrique reste nettement inférieure à celle d'un modèle essence ou diesel, en particulier lorsqu'il est rechargé avec de l'électricité issue d'un mix énergétique bas carbone, comme c'est le cas en France.

Intégrer l'électromobilité dans une stratégie de flotte permet ainsi de contribuer activement aux objectifs de décarbonation fixés à l'échelle nationale (neutralité carbone en 2050) et européenne. C'est une action concrète, mesurable et facilement intégrable dans les bilans extra-financiers.



## 2 – 5. Valoriser l'image et les engagements RSE

L'électrification d'une flotte constitue un signal fort de cohérence et de responsabilité dans un contexte où les attentes des parties prenantes en matière de durabilité sont de plus en plus élevées. Qu'il s'agisse de clients, de partenaires ou de collaborateurs, tous attendent des entreprises qu'elles réduisent concrètement leur impact environnemental et agissent en faveur d'une mobilité plus responsable.

Passer à l'électrique permet de matérialiser les engagements RSE dans des actions visibles et mesurables. Cela renforce la crédibilité de la démarche environnementale de l'entreprise et contribue à forger une image de marque alignée avec les enjeux climatiques. De plus, cette transition témoigne d'une volonté de modernisation et d'innovation, renforçant l'adhésion des collaborateurs et favorisant la mobilisation autour des enjeux de transition. L'électrification devient ainsi un levier de différenciation et de valorisation, aussi bien en externe qu'en interne.

## 2 – 6. Renforcer l'attractivité employeur

Dans un contexte de tensions sur le marché du travail et de quête de sens accrue chez les salariés, la transition vers une flotte électrique peut devenir un véritable atout de marque employeur. Proposer à ses collaborateurs des véhicules modernes, confortables et alignés avec les enjeux environnementaux contribue à améliorer l'expérience utilisateur au quotidien, tout en valorisant l'image interne de l'entreprise.

Par ailleurs, intégrer la dimension durable dans les outils mis à disposition des salariés renforce l'adhésion aux engagements RSE de l'entreprise. Pour les jeunes talents comme pour les profils expérimentés, cette cohérence entre discours et actions est devenue un critère de choix important dans le recrutement et la fidélisation. L'électromobilité devient ainsi un levier concret pour attirer, engager et retenir les collaborateurs.



## 2 – 7. Offrir une meilleure expérience de conduite

L'un des grands atouts des véhicules électriques réside dans l'agrément de conduite qu'ils offrent, plébiscité aussi bien par les particuliers que par les professionnels. Silencieux, souples et réactifs, ils transforment les trajets quotidiens en une expérience plus confortable et plus moderne.

Le couple disponible immédiatement dès l'accélération assure une conduite fluide, particulièrement appréciée en milieu urbain ou dans les trajets avec arrêts fréquents. L'absence de vibrations et de bruit moteur réduit la fatigue, notamment sur les longues distances. À cela s'ajoutent des technologies embarquées de plus en plus avancées : planificateurs d'itinéraires intelligents, interfaces connectées ou encore aide à l'écoconduite : autant de fonctionnalités qui participent à améliorer le confort et l'efficacité des conducteurs au quotidien.

En offrant ce niveau de confort et d'innovation, l'électrique rehausse la qualité perçue de la flotte, renforce la satisfaction des utilisateurs et incite à une adoption plus naturelle du véhicule par les équipes terrain.



## 2 – 8. Anticiper les évolutions réglementaires

L'électrification des flottes ne répond pas seulement aux exigences actuelles : elle permet aussi d'anticiper les transformations majeures à venir dans le secteur automobile. Se préparer dès maintenant permet aux entreprises d'éviter une transition précipitée, souvent plus coûteuse et complexe. Cela laisse le temps de structurer une stratégie d'électrification progressive, d'adapter les infrastructures de recharge, de former les conducteurs et de réorganiser les modalités de gestion de flotte.

En outre, cette anticipation permet de profiter des modèles actuels (de plus en plus performants et diversifiés), de bénéficier d'une fiscalité encore favorable et d'optimiser les choix de renouvellement sur plusieurs cycles. Adopter l'électrique aujourd'hui, c'est donc gagner en agilité, sécuriser son activité et garder une longueur d'avance dans un environnement réglementaire en constante évolution.



# 3

Comment électrifier  
sa flotte ?

# 3 – 1. Connaître les usages et les besoins des utilisateurs

L'électrification d'une flotte ne peut pas reposer sur une approche standardisée. Pour garantir la performance, l'adhésion des collaborateurs et l'efficacité opérationnelle, il est essentiel de partir des usages réels. Même si la voiture électrique permet aujourd'hui de couvrir la grande majorité des besoins de mobilité professionnelle, tous les modèles ne rendent pas les mêmes services.

Il est important de bien définir les besoins des conducteurs avant de mettre à leur disposition une voiture électrique, ce qui implique de comprendre en détail les missions, les profils de trajets et les contraintes de recharge propres à chaque utilisateur.



- **Choix du modèle** : le véhicule est-il destiné à transporter des personnes ?

Des marchandises ? Du matériel ?

Est-il préférable de choisir un véhicule particulier ou un utilitaire ? De s'orienter vers une citadine, une berline, un break ou un SUV ? Le volume de chargement, le nombre de places, les équipements embarqués ou le confort peuvent aussi influencer le choix.



- **Capacité de la batterie** : l'autonomie est-elle suffisante pour couvrir les trajets quotidiens habituels ?

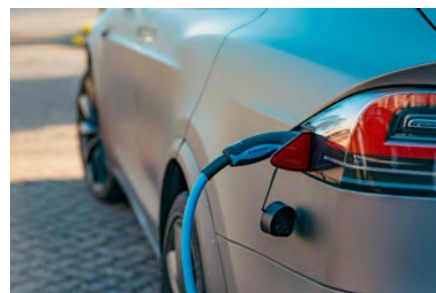
Inutile de viser 500 km d'autonomie si le conducteur ne parcourt que 40 km par jour.

À l'inverse, une activité nécessitant de longs déplacements réguliers impliquera un modèle plus endurant ou des arrêts recharge planifiés.



- **Type de recharge nécessaire** : le véhicule pourra-t-il se recharger la nuit à domicile ?

Sur le parking de l'entreprise ? À proximité des lieux de mission ? Une recharge standard (AC) suffit-elle, ou faut-il pouvoir accéder à une recharge rapide ou ultra-rapide (DC) pour assurer la continuité d'activité ?



## Impliquer les conducteurs dans la transition

Une électrification réussie passe par une étroite collaboration avec les utilisateurs. Les impliquer dès la phase de diagnostic permet de mieux adapter les véhicules à leurs besoins mais aussi de lever les éventuelles réticences.

Voici quelques questions à leur poser pour mieux connaître leurs besoins et leurs attentes :

- Quel est leur kilométrage moyen quotidien ?  
Font-ils des trajets occasionnels plus longs ?
- Leur itinéraire type passe-t-il plutôt par la ville, la périphérie, l'autoroute ?
- Ont-ils un accès régulier à une prise ou une borne, chez eux ou sur leur lieu de travail ?
- Sont-ils à l'aise avec l'idée de planifier leurs recharges ?  
Ont-ils déjà expérimenté l'électrique ?

En croisant ces réponses avec les objectifs de l'entreprise (TCO, empreinte carbone, image...), il est possible de construire une flotte électrique tout à fait adaptée, cohérente et acceptée.



## 3 – 2. Faire de la batterie un critère déterminant

Lors du choix d'un véhicule électrique, la batterie constitue un élément clé de décision, au même titre que le type de carrosserie ou les équipements embarqués. Quatre critères doivent être pris en considération pour s'orienter vers le modèle adéquat. Ces informations sont en général accessibles en ligne sur le site de chaque constructeur automobile et sont données selon les normes WLTP :

- **Autonomie** (exprimée en kilomètres) : distance maximale pouvant être parcourue sans recharger.
- **Consommation** (exprimée en kWh/100 km) : quantité d'énergie utilisée pour parcourir 100 km.
- **Capacité de la batterie** (exprimée en kWh) : équivalent de la capacité du réservoir (en litres) pour un véhicule thermique. Selon les modèles, elle est généralement comprise entre 20 et 100 kWh. Plus elle est élevée, plus l'autonomie est importante, mais plus le véhicule est lourd.
- **Temps de recharge** pour passer de 0 % à 80 % sur une borne rapide. Ce critère est important car il conditionne la continuité d'activité. Ce temps varie selon la capacité de la batterie, la puissance de recharge acceptée par le véhicule (en kW) et le niveau de charge initial. Ainsi, à puissance de charge égale, il sera plus long de charger une batterie avec une grande capacité qu'une batterie de moindre capacité. À noter que certains modèles ne sont pas compatibles avec la recharge rapide, ce qui peut limiter leur usage.

D'autres paramètres techniques influencent la performance, la durabilité et le confort d'usage de la batterie et peuvent être pris en considération au moment de choisir une voiture électrique :

- La **densité énergétique** (quantité d'énergie stockée par unité de volume) impacte le poids et l'encombrement, et donc l'habitabilité du véhicule. Plus la densité énergétique est élevée, plus la batterie peut stocker d'énergie dans un volume donné, ce qui permet de réduire son poids et son encombrement et donc d'optimiser l'espace disponible dans le véhicule.
- La **durabilité** fait référence à la capacité de la batterie à conserver sa performance et son autonomie dans le temps.

#### Elle dépend :

- du **nombre de cycles de charge/décharge**. Une batterie peut subir un nombre limité de cycles de charge/décharge complets avant de perdre une partie de sa capacité : entre 1 000 et 2 000 cycles pour une batterie lithium-ion standard, jusqu'à 3 000 cycles pour une batterie lithium-ion de haute qualité et jusqu'à 5 000 cycles pour une batterie lithium-fer-phosphate (LFP).
- du **vieillessement naturel**. Même sans utilisation, la batterie se dégrade lentement avec le temps à cause de réactions chimiques internes. Ce vieillissement peut être accéléré par les hautes températures.
- des **conditions d'utilisation**. Une utilisation intensive avec de nombreuses charges rapides, des décharges profondes répétées ou des températures élevées peuvent dégrader plus rapidement la batterie.
- de la **technologie de la batterie**. Par exemple, les batteries lithium-ion NMC (nickel-manganèse-cobalt) sont réputées plus stables et plus performantes à long terme que les batteries LFP (lithium-fer-phosphate).

Comprendre ces spécificités permet d'adapter le choix de la batterie aux contraintes d'usage et de maximiser la durée de vie du véhicule dans une logique de TCO maîtrisé.







# 3 – 3. Choisir la bonne infrastructure de charge

Le mode de recharge d'un véhicule électrique définit la manière dont l'énergie lui sera fournie. C'est la puissance maximale absorbable par la voiture qui fixe la vitesse maximale de recharge et les modes supportés. Les différentes prises permettent d'établir le lien physique entre l'infrastructure et le véhicule. Toutes les voitures électriques disposent d'une prise spécifique installée au niveau de la carrosserie, et elles sont en général livrées avec des câbles ou des adaptateurs qui permettent de faire le pont avec les modes de recharge les plus courants.

Voici les différents types de prises pour recharger les véhicules électriques :

- **Prise domestique** : simple à utiliser et accessible partout, elle convient aux recharges lentes, notamment à domicile.
- **Prise Type 2 (AC)** : standard européen pour la recharge en courant alternatif, elle est utilisée dans la majorité des bornes publiques et professionnelles.
- **Prise Combo CCS (DC)** : standard européen pour la recharge rapide en courant continu, elle est indispensable pour les trajets longue distance ou les besoins de recharge accélérée.

Ces différents standards permettent de couvrir tous les niveaux de recharge, des prises domestiques aux bornes rapides et ultra-rapides, offrant ainsi une solution adaptée aux besoins de chacun.

Type de prise		Puissance maximale (kW)	Temps de recharge estimé (pour une batterie de 52 kWh)
Prise domestique		2,3 kW	>20 heures
Prise Type 2		Standard européen pour la recharge en courant alternatif 43 kW	3 à 4 heures (à 22 kW)
Prise Combo CCS		Standard européen pour la charge rapide en courant continu 350 kW	20 minutes à 80 %

## Les bons usages pour une recharge efficace et durable

Accompagner les conducteurs dans l'adoption de l'électrique passe aussi par des conseils pratiques sur la conduite et la recharge afin de maximiser l'autonomie et préserver la batterie. Quelques bonnes pratiques à intégrer dès le départ :

- **Éco-conduite** : pour les nouveaux utilisateurs d'un véhicule hybride ou électrique, une formation à la conduite peut s'avérer intéressante, l'objectif étant d'adapter ses habitudes pour tirer le meilleur de la charge et prolonger son autonomie : anticiper, freiner progressivement, utiliser le frein régénératif, éviter les accélérations brutales.
- **Hybrides rechargeables** : pour que leur coût à l'usage soit réellement avantageux, il est essentiel de recharger fréquemment et de rouler en électrique le plus possible, surtout sur les courts trajets.
- **Règle des 80-20** : Le temps nécessaire pour recharger une batterie à 80 % est le même que pour recharger les 20 % restants. Il est donc souvent plus pertinent de charger jusqu'à 80 % plutôt qu'à 100 %. Pour les trajets longs, il est conseillé de préférer des recharges courtes et fréquentes, et de ne pas systématiquement chercher à atteindre la charge maximale pour gagner du temps et limiter les coûts sur les bornes facturées à la minute.

## 3 – 4. Accompagner les conducteurs et les aider à franchir le pas

Passer à une motorisation électrique représente un véritable changement de repères pour de nombreux conducteurs habitués à l'usage d'un véhicule thermique. Autonomie, recharge, comportement routier, gestion des trajets : autant de sujets qui peuvent générer des inquiétudes ou des idées reçues, surtout en entreprise, où les déplacements professionnels doivent rester fluides et sans contraintes.

Pourtant, selon une étude Ipsos menée en avril 2024 pour l'AVERE-France, 93 % des utilisateurs de véhicules électriques se déclarent satisfaits, et la même proportion estime que leur véhicule répond aussi bien à leurs usages qu'un modèle thermique équivalent.

C'est pourquoi il est recommandé d'accompagner cette transition par des essais en conditions réelles, en proposant par exemple la location de courte ou moyenne durée de véhicules électriques. Cela permet aux collaborateurs de tester l'autonomie, les temps de recharge, le confort de conduite ou encore les fonctionnalités embarquées, et ainsi de se projeter plus sereinement dans ce nouveau mode de mobilité.

Enfin, n'hésitez pas à identifier parmi vos équipes les utilisateurs convaincus dès les premières phases du déploiement. Ils peuvent jouer un rôle essentiel d'ambassadeurs internes en partageant leurs retours d'expérience, en rassurant leurs collègues et en contribuant à créer une dynamique collective positive autour de l'électrification de la flotte.



## 3 – 5. Proposer des services associés et des prestations complémentaires

Accompagner la transition vers la mobilité électrique ne se limite pas au choix du véhicule. Pour garantir une expérience fluide et positive, il est essentiel de mettre à disposition des conducteurs des services pratiques et des solutions adaptées à leurs besoins. Moyens de paiement centralisés, solutions de recharge, flexibilité sur les longs trajets... sont autant d'outils qui renforcent l'autonomie, la simplicité d'usage et la confiance des utilisateurs dans leur nouveau mode de déplacement.

- **Carte multi-énergies** : compatible avec plusieurs réseaux de recharge, elle permet aux conducteurs de régler leurs recharges en toute simplicité. Pour l'entreprise, elle assure une gestion centralisée, une facturation consolidée et un meilleur suivi des dépenses énergétiques.
- **Alphabet Rent** : solution de location courte et moyenne durée conçue pour répondre aux besoins ponctuels de mobilité des entreprises. Disponible de 1 jour à 24 mois, elle propose une large gamme de véhicules récents avec services inclus, une formule intermédiaire de 3 à 9 mois, et des avantages fiscaux attractifs. La solution parfaite pour permettre aux collaborateurs de tester un véhicule électrique sans contrainte.
- **Recharge au travail** : en installant des points de recharge sur le site de l'entreprise, l'entreprise démontre son engagement en faveur de la transition écologique et de la mobilité durable. À la clé : réduction de l'empreinte carbone, amélioration de l'image de marque, fidélisation du personnel et optimisation des coûts de recharge.
- **Recharge à domicile** : Alphabet France s'est associé à Casawatt pour simplifier la gestion des recharges à domicile grâce à une solution 100 % digitale, certifiée et sans équipement supplémentaire. Ce partenariat permet aux entreprises de suivre et rembourser facilement les frais de recharge de leurs collaborateurs tout en renforçant leur maîtrise du TCO et leur engagement en faveur d'une mobilité durable.
- **Application Alphabet** : disponible gratuitement sur iOS et Android, elle permet aux conducteurs de géolocaliser les bornes de recharge à proximité, d'accéder aux détails de leur contrat de LLD, de prendre rendez-vous avec un partenaire agréé pour une réparation ou une opération d'entretien, ou encore de déclarer un sinistre en ligne.

Depuis 2016, le programme Advenir, piloté par l'Avere-France, joue un rôle essentiel dans l'accélération du déploiement des infrastructures de recharge sur l'ensemble du territoire français. Ce dispositif accompagne différents publics, allant des particuliers en immeuble collectif aux entreprises, en passant par les syndicats de copropriété, les collectivités et les personnes publiques.

L'objectif du programme Advenir est de lever les freins au développement de la mobilité électrique. Pour ce faire, il propose diverses primes aux utilisateurs, en fonction de leur projet d'installation de bornes de recharge, que ce soit à leur domicile, sur leur lieu de travail ou sur la voie publique.

Grâce aux mécanismes des certificats d'économie d'énergie, le programme Advenir contribue de manière significative à l'essor de la recharge des véhicules électriques. Il vient ainsi compléter les initiatives publiques de soutien et d'incitation à la mobilité électrique déjà en place.

# 4

Alphabet accompagne les entreprises et leurs collaborateurs dans leur transition vers une mobilité durable







# 4 – 1. Quatre profils types d'utilisateurs de véhicules électriques

L'offre de véhicules électriques s'est aujourd'hui considérablement élargie. Les besoins de mobilité de vos collaborateurs et la nature des trajets qu'ils sont amenés à effectuer quotidiennement doivent guider votre réflexion au moment de choisir les véhicules à intégrer à votre flotte. Pour vous aider dans votre démarche, nous avons défini 4 profils de collaborateurs et 8 véhicules qui correspondent à la plupart des cas de figure.



Pour chacun des véhicules présentés, les critères\* définissant les caractéristiques de la batterie électrique sont présentés avec les pictogrammes suivants :

-  Autonomie de la batterie (en km)
-  Consommation : quantité d'électricité utilisée pour parcourir 100 km (en kWh)
-  Capacité de la batterie (en kWh)
-  Temps de recharge de 0% à 80% sur une borne rapide.

(\*) selon norme WLTP





## Sophie

dirigeante

Investie dans son métier de cheffe d'entreprise, Sophie a besoin d'un véhicule haut de gamme et statutaire, confortable et facile à utiliser pour **effectuer ses déplacements professionnels** et ses trajets personnels. Elle parcourt environ 40 km par jour mais peut être amenée à se déplacer **à plusieurs centaines de kilomètres pour partir en vacances ou en weekend.**



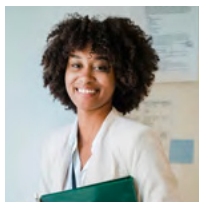
BMW i5 (Berline & Touring)

📏 De 463 à 582 km	🔋 81,2 kWh
⚡ 18,9 kWh/100 km	🔌 DC (0-80%) 0h30



MercedesBenz EQE SUV

📏 De 495 à 611 km	🔋 De 89,0 à 90,6 kWh
⚡ 20,7 kWh/100 km	🔌 DC (0-80%) 0h31



## Victoria

commerciale urbaine

Toujours entre deux rendez-vous clients quand elle n'est pas en télétravail, Victoria a la chance de disposer **d'une borne à son domicile**, dont l'installation a été financée par son employeur. Ses clients se trouvent principalement en **zone urbaine**, elle souhaite pouvoir utiliser **un véhicule facile à garer.**



Citroën ëC3

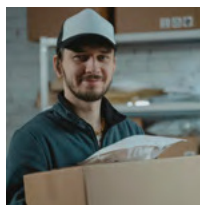
📏 326 km	🔋 44,0 kWh
⚡ 17 kWh/100 km	🔌 DC (0-80%) 0h26



Peugeot e208

📏 410 km	🔋 48,1 kWh
⚡ 14,0 kWh/100 km	🔌 DC (0-80%) 0h29





**Sébastien**  
chauffeur livreur

Sébastien couvre une partie de l'Ile de France et parcourt entre **150 et 200 kilomètres par jour**. Il recharge son véhicule chaque soir à son retour de mission en branchant son véhicule utilitaire sur **les bornes installées sur le site de son entreprise**.



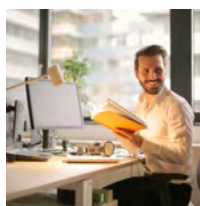
**Peugeot EPartner**

346 km	50,0 kWh
20,1 kWh/100 km	DC (0-80%) 0h30



**MercedesBenz eVito**

332 km	60,0 kWh
26 kWh/100 km	DC (0-80%) 0h35



**Mathieu**  
consultant

Souvent en télétravail ou au bureau dans les locaux de son entreprise, Mathieu est aussi régulièrement amené à se rendre chez ses clients. Ses trajets s'effectuent en **zone urbaine, péri-urbaine ou sur autoroute** et il lui arrive de parcourir **200 à 300 km en une journée**.



**Renault Scenic**

De 430 à 625 km	De 60,0 à 87,0 kWh
16,8 kWh/100 km	DC (0-80%) 0h33



**Audi Q4 ETron**

De 512 à 564 km	82 kWh
16,8 kWh/100 km	DC (0-80%) 0h30

## 4 – 2. LLD : La solution pour opérer la transition des flottes d'entreprise vers l'électrique

Passer à l'électrique ne se résume pas à changer de motorisation. Cette mutation implique de repenser en profondeur la gestion de flotte : véhicules différents, usages en évolution, collaborateurs à accompagner, technologies à intégrer, coûts à repenser.

Pour accompagner cette transformation, la location longue durée (LLD) s'impose comme la solution la plus pertinente, flexible et sécurisante. Elle offre aux entreprises la possibilité de piloter leur transition sans investissement initial, de maîtriser le budget sur la durée du contrat et de bénéficier d'une grande souplesse opérationnelle. Elle représente un levier puissant de prévisibilité et d'optimisation particulièrement stratégique dans une période où la fiscalité évolue rapidement et les usages se diversifient.

Bien plus qu'un simple mode de financement, la LLD est un dispositif d'accompagnement complet. Elle permet de lisser les coûts liés à l'électrification mais aussi d'intégrer l'ensemble des services indispensables à une mobilité électrique efficace et fluide. Maintenance, assistance, assurance, pneumatiques, gestion des sinistres, mais aussi solutions de recharge, cartes multi-énergies, véhicules de remplacement, outils de pilotage ou encore accompagnement à l'éco-conduite sont intégrés, sans oublier le conseil et le suivi personnalisé.

Ce modèle « tout compris » permet d'alléger la charge de gestion pour les responsables de flotte - dans une infographie publiée en juillet 2025, Sesam LLD indique que la location longue durée permet de gagner 58 heures par véhicule ! - tout en garantissant une expérience fluide et positive pour les conducteurs. Elle est particulièrement adaptée à une phase de transition, au cours de laquelle les besoins évoluent rapidement et les retours d'expérience sont précieux pour affiner les choix. Grâce à la LLD, les entreprises peuvent ainsi tester, ajuster, déployer... et réussir leur passage à l'électrique sans contrainte ni imprévu.

Enfin, en intégrant les spécificités fiscales des motorisations électriques, la LLD contribue à optimiser le coût total de détention et à sécuriser les décisions d'investissement. Elle constitue ainsi un véritable levier stratégique pour accompagner la transformation des flottes vers une mobilité plus durable, plus performante et mieux maîtrisée.







## La vision de Julien Chabbal, Président-directeur général d'Alphabet France

La mobilité électrique est aujourd'hui une réalité concrète, une réponse à la fois opérationnelle et stratégique aux défis environnementaux, économiques et réglementaires que rencontrent les entreprises. En France, plus de 60 % des véhicules neufs sont immatriculés par des entreprises : leur capacité d'action en matière de transition énergétique est donc centrale.

Les freins que l'on évoquait encore hier - autonomie, recharge, complexité - s'estompent peu à peu. L'offre s'est diversifiée, les infrastructures se déploient, les coûts se rationalisent. Et surtout, les retours d'expérience confirment ce que nous observons chaque jour sur le terrain : la mobilité électrique fonctionne, elle s'adapte, elle convainc. Pour les entreprises, elle devient un levier de performance durable, un marqueur d'image responsable et un outil de gestion optimisée.

Chez Alphabet France, notre rôle est d'accompagner cette mutation dans toutes ses dimensions. Nos équipes s'engagent aux côtés de nos clients pour analyser les usages, concevoir des solutions sur mesure, intégrer des outils de pilotage intelligents et proposer des services qui rendent cette transition simple, fluide, maîtrisée. Ce guide en est l'illustration : il a été pensé pour apporter de la lisibilité, structurer les étapes clés et rendre accessible un écosystème parfois complexe.

Mais aller vers l'électrique, ce n'est pas seulement faire évoluer un parc automobile. C'est initier un mouvement collectif, impliquer les collaborateurs, faire évoluer les pratiques et aligner les décisions avec une vision d'avenir. C'est repenser la mobilité comme un levier stratégique de transformation.

Cette transition n'est ni instantanée ni uniforme. Elle demande du temps, de l'adaptabilité et un accompagnement attentif. Mais elle est en marche, et chez Alphabet France, nous sommes convaincus qu'ensemble, nous pouvons la réussir durablement.

### **Julien Chabbal**

Président-directeur général  
Alphabet France

**Alphabet France**

**Adresse** 5, rue des Hérons, Montigny-le-Bretonneux - CS 40752 - 78 182 Saint-Quentin-en-Yvelines Cedex **Téléphone** +33 (0)1 49 04 91 00

**Email** [alphabet.france@alphabet.com](mailto:alphabet.france@alphabet.com)

[www.alphabet.com/fr-fr](http://www.alphabet.com/fr-fr)

