



Mardi 24 mars 2026 de 10h à 11h30

« Pourquoi et comment électrifier ma flotte de véhicules professionnels en entreprise ? »

- • • • • Webinaire proposé aux entreprises intéressées de Bourgogne-Franche-Comté dans le cadre de l'action COP-D4

Labellisé par



« Votre conférence va bientôt démarrer, merci de bien vouloir patienter quelques instants »


PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE-COMTÉ
Liberté
Égalité
Fraternité

REGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ



Plan des interventions

10h Ouverture (DREAL, Mobilians)

10h15 Présentations de BFCME et du Pôle véhicule du futur

- **Contexte et enjeux de la mobilité électrique**
- **Comment procéder pour électrifier la flotte : stratégie et méthode**
- Questions du tchat

10h50 **Retours d'expérience : témoignages d'entreprises et illustrations**

- Enedis : électrification de sa flotte, conseils pour les bornes et leur raccordement
- Alliance des énergies : les aides financières de type CEE
- QINOMIC : performance des véhicules du marché (autonomie VUL...) et possibilité de retrofit
- Mobilians : achat vs location

11h15 **Besoins et dispositifs d'accompagnement en BFC (BFCME, CCI, ADEME, PVF, etc)**

11h30 **Conclusion : suites**



Territorialisation de la planification écologique



Décarbonation en France: objectif -55% GES (-285Mt CO2e) d'ici 2030

6 thématiques « mieux... », **52 leviers** dont 30 adaptés à la territorialisation
par ex. « Mieux se déplacer » = levier -36 Mt CO2e en France (13% de l'effort)

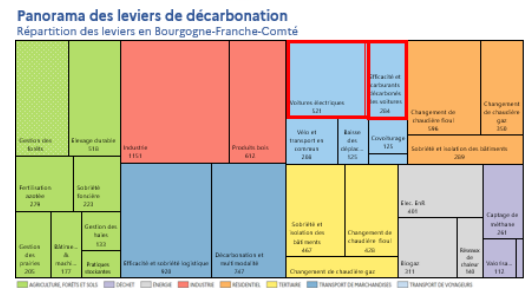
Chiffres-clés en BFC: voiture = 80% des déplacements et 1,62 p/véh
TC = seulement 5% des trajets pendulaires

Objectif COP-BFC: -10,5 Mt CO2e d'ici 2030 dont **12,4%** déplct (report modal, covoiturage, vélo, VE...)

-521 t décarbonation des **véhicules des particuliers** (vers 15% du parc)

-284 t décarbonation des **véhicules de service professionnels**

et **15,9%** fret (logistique, décarbonation et multimodalité)



Feuille de route régionale COP-BFC : **44 actions**, dont...

D4) Accompagner l'électrification des flottes de véhicules professionnels

D5) Déployer efficacement les infrastructures de recharge

E2) Développer le réseau électrique pour favoriser la transition énergétique

E4) Soutenir le développement de la filière H2 régionale

E5) Concevoir une stratégie partagée pour les carburants alternatifs dans le fret





MIEUX SE
DÉPLACER

Territorialisation de la planification écologique en Bourgogne-Franche-Comté

☐ Nouvelle action

☒ Action massifiante

☐ Expérimentation

ACTION D4 : ACCOMPAGNER L'ÉLECTRIFICATION DES FLOTTES DE VÉHICULES DE SERVICE PROFESSIONNELS

Objectif : favoriser la conversion progressive des flottes de véhicules professionnels vers l'électrification (achat, location, retrofit, etc)

Co-Pilotage : Etat et Mobilians (mandaté par MEDEF)

Enjeu : - *décarboner les déplacements professionnels des entreprises*

transport = 30% des émissions GES en France dont 70% dues aux déplacements (VL et VUL)

- stimuler le marché des véhicules neufs pour renforcer le marché de l'occasion

Cible : flottes d'entreprises (voitures particulières, commerciales et camionnettes)

1) Les flottes de véhicules professionnels en BFC :

- Plus de 240 000 véhicules pro en BFC (dont déjà 5 % VE)
- **3/4 des VP et VUL sont dans les territoires d'industrie**

2) Appel à entreprises volontaires

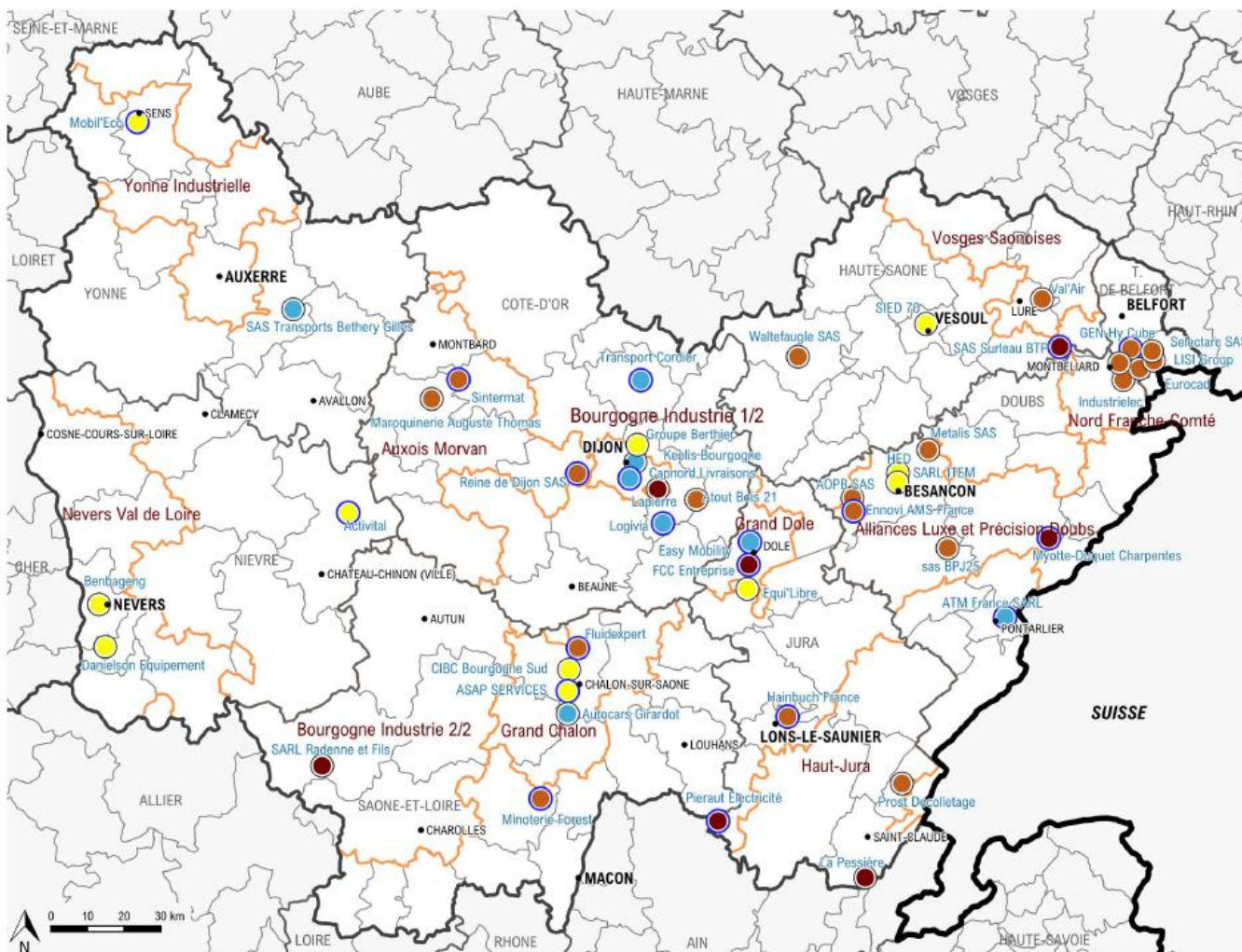
- Lancé via plusieurs org° patronales (MEDEF, CPME, METI, FFBTP, FNTR...) et relayé par les territoires d'industrie
- Ouvert à la fois aux obligés (flottes > 100 véh) et aux autres entreprises volontaristes (par exemple pour au moins 10 véh élec)

3) Accompagnement des entreprises intéressées

- Présentation en webinaire
- Suite ? A voir ensemble pour renforcer cette ambition

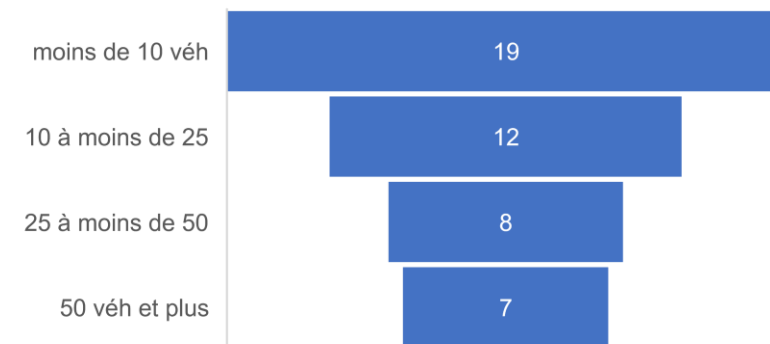


Appel à entreprises volontaires pour électrifier leur flotte de véhicules professionnels - Carte des répondants à l'enquête à fin février 2026 -

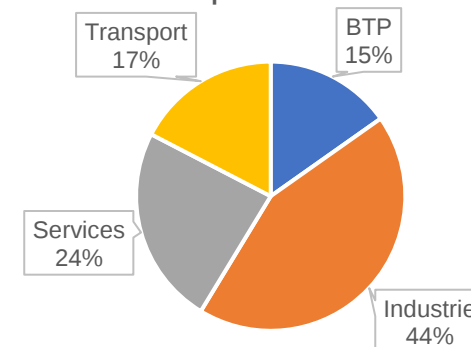


Sources :
DREAL BFC Direction
© IGN 2024
Conception :
DREAL BFC/STE/DC 18-03-2026

Répartition des répondants par taille de flotte



Secteur d'activité des répondants

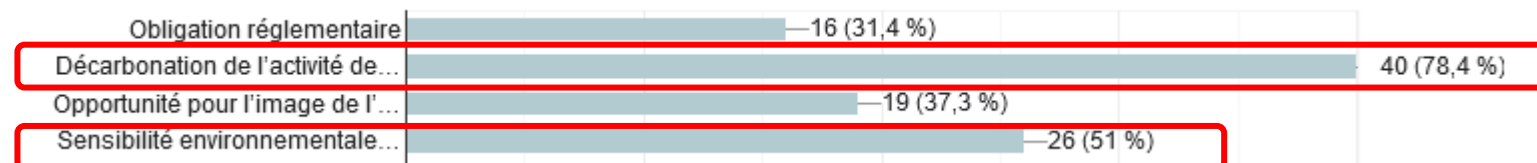




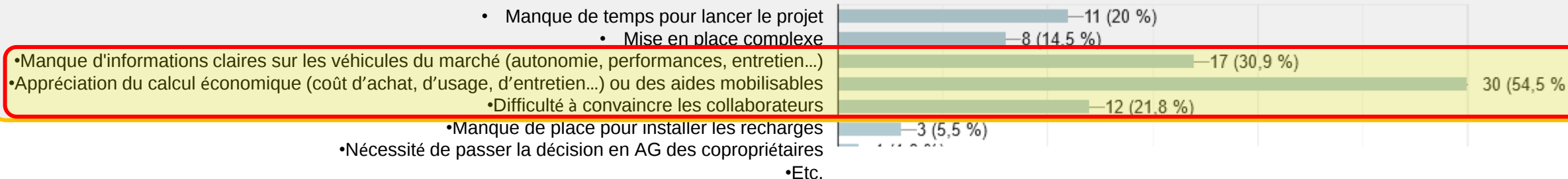
Quelques enseignements de l'enquête

Sur 55 réponses : 12 entreprises ont engagé l'électrification de leur flotte,
9 ont aussi cette ambition, mais peinent à la concrétiser
et 23 (44%) n'ont pas encore déterminé leur rythme d'électrification

Principales motivations des entreprises intéressées



Principaux freins identifiés par les répondants





MOBILIANS 1ère Organisation Professionnelle des services de l'automobile et de la mobilité

MOBI
LIANS Les entreprises
de la mobilité

C'est :

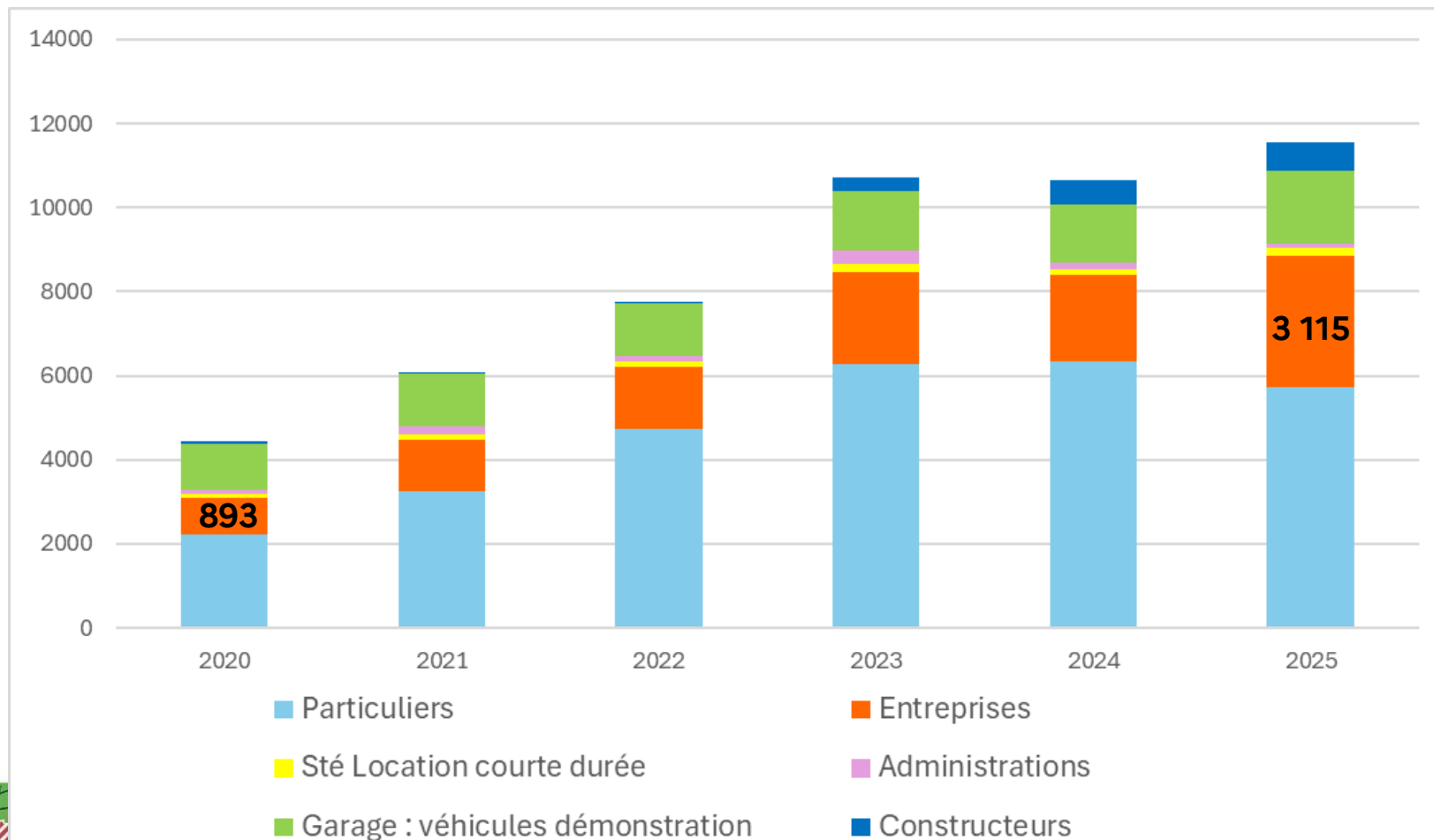
- ▶ 25 métiers représentés
- ▶ 25 000 adhérents
- ▶ Représentativité patronale : 73,11 %
- ▶ 150 collaborateurs

Couverture nationale : 12 bureaux régionaux dont 1 en BFC à Chalon-sur-Saône

Priorités de la mandature nationale 2022 – 2026 : **CONSOLIDER, TRANSFORMER et TRANSMETTRE**



Evolution des immatriculations VP et VUL électriques en Bourgogne-Franche-Comté



Les immatriculations de VE par les entreprises (achat, LOA, LLD) ont été multipliées par 3,5 en 5 ans.



Plan des interventions

10h Ouverture (DREAL, Mobilians)

10h15 Présentations de BFCME et du Pôle véhicule du futur

- **Contexte et enjeux de la mobilité électrique** (15')
- **Comment procéder pour électrifier la flotte : stratégie et méthode** (10')
- Questions du tchat (5-10')

10h50 **Retours d'expérience : témoignages d'entreprises et illustrations** (5' par intervenant)

- Enedis : électrification de sa flotte, conseils pour les bornes et leur raccordement
- Alliance des énergies : les aides financières de type CEE
- QINOMIC : performance des véhicules du marché (autonomie VUL...) et possibilité de retrofit
- Mobilians : achat vs location

11h15 **Besoins et dispositifs d'accompagnement en BFC** (BFCME, CCI, ADEME, PVF, etc)

11h30 **Conclusion : suites**



Présentations du Pôle véhicule du futur et de l'association BFC-Mobilité électrique



- Contexte et enjeux de la mobilité électrique
- Comment procéder pour électrifier la flotte : stratégie et méthode
- Questions du tchat

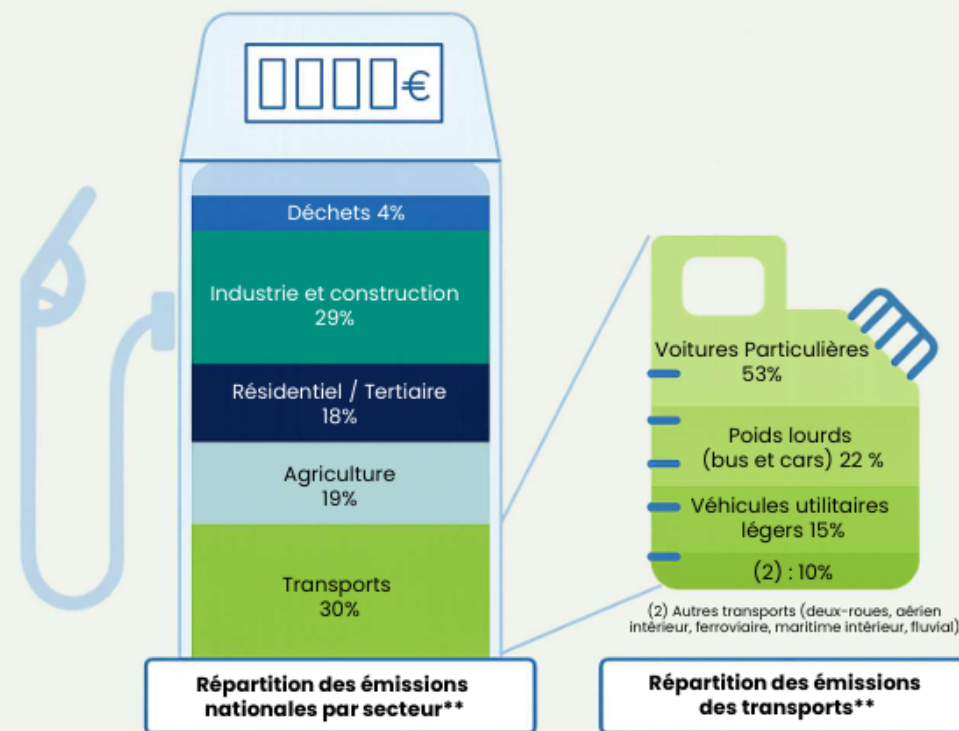
Contexte et enjeux de la mobilité électrique

Pourquoi décarboner les transports ?

Vers une société **neutre en carbone**

En France, le transport représente 1/3 des émissions de gaz à effet de serre

97%* des émissions de CO₂ induites par les transports proviennent de la **combustion de carburants fossiles**.



- **2019** : **Loi LOM** : cadre général de la loi d'orientations des mobilités.
- **2021** : **Loi Climat et résilience** vient renforcer la LOM.
 - fixe la fin de la vente des VP neuves les plus polluantes (**au-delà de 123 g de CO2 par km selon WLTP**) d'ici le 1er janvier 2030.
 - fixe la mise en place de ZFE avant le 31 12 2024 pour lutter contre la pollution de l'air ➔ **suppression le 20 01 26** en commission mixte paritaire => débat parlementaire reporté après les élections municipales
 - oblige les professionnels disposant de flottes au-delà d'une certaine taille (**100 véhicules**) d'incorporer des **véhicules à faibles émissions (VFE)** à leurs achats de véhicules légers (VL) = **VP** (véhicules particuliers) + **VUL** (véhicules utilitaires légers)
- **2023** : L'UE a voté en 2023 la **fin de la vente des VP et VUL thermiques (hybrides et hybrides rechargeables inclus) à partir de 2035.**
- **2023** : L'UE a voté le règlement **AFIR** : cadre réglementaire de déploiement de réseaux d'IRVE publics et privés en Europe et en France. 
- **2025** : L'Europe souhaite assouplir l'interdiction le **16 12 2025** et propose 90 % de baisses des émissions de CO2 vs 2021 et compenser les 10% restants

Réglementation pour les VP et VUL

(Les Flottes > à 100 véhicules)

👉 **Entrée en vigueur depuis le 1^{er} mars 2025 de la TAI (Taxe Annuelle Incitative)** au sujet du verdissement des flottes. Les entreprises sont soumises à la taxe annuelle incitative relative à l'acquisition de **Véhicules à Faibles Emissions *** ».

Les quotas de verdissement instaurés par la LOM ont été remplacés par le calcul global d'une taxe (la TAI) dont la mise en œuvre a pour effet d'appliquer une pénalité financière aux entreprises.

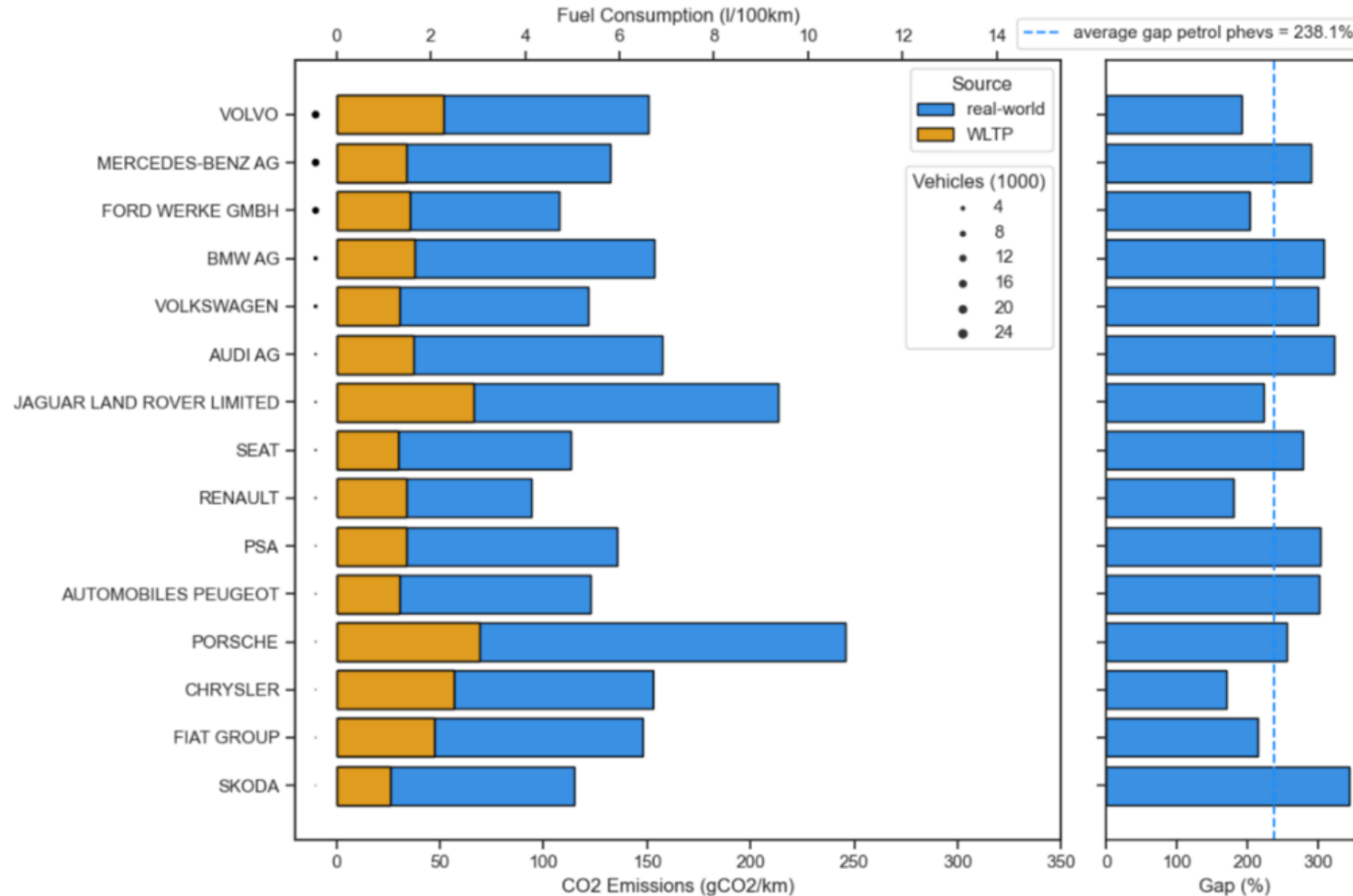
- 2 ÉCART entre la flotte de véhicules propres de l'entreprise et l'objectif cible**
L'État fixe des objectifs progressifs d'intégration de véhicules à faibles émissions :

ANNÉE CIVILE	2025	2026	2027	2028	2029	2030
TARIF	15 %	18 %	25 %	30 %	35 %	48 %

👉 ***VFE = Véhicules à Faibles Emissions** : émissions à l'échappement < 50 g CO2 / km (véhicule hybride rechargeable).

👉 **VTFE = Véhicules à Très Faibles Emissions** : émissions à l'échappement = 0 g CO2 / km (Véhicule électrique à batterie, véhicule hydrogène, retrofit électrique ou hydrogène).

Figure 5: Average real-world CO₂ emissions and fuel consumption (left) and gap (right) per manufacturer (petrol plug-in hybrid electric cars)



Différence entre les émissions de CO₂ relevées en conditions réelles et les valeurs d'homologation WLTP des voitures hybrides rechargeables à moteur essence selon les constructeurs.

© Commission européenne

Etude : 988 231 véhicules en Europe

https://climate.ec.europa.eu/document/download/b644d4fe-1385-4b56-98d9-21e7e9f3601b_en?filename=report.pdf

D'une part, la réalité (sur le terrain) est différente, les utilisateurs ne rechargent pas quand systématiquement, et d'autre part, le cycle WLTP n'est pas adapté (le facteur d'utilisation = à 80 % en mode électrique, la réalité serait de 25 %)

Réglementation pour les VP et VUL

(Les Flottes < à 100 véhicules)

👉 Aucune réglementation, obligation directe pour les entreprises dont les flottes sont < à 100 véhicules.

- Pas de quota obligatoire
- Pas de taxe incitative (TAI)
- Pas d'objectif chiffré imposé

👉 mais des impacts indirects sur la fiscalité

👉 Le verdissement des flottes reste néanmoins une opportunité, un levier pour les entreprises

- En matière de stratégie RSE (marque employeur, entreprise durable, réduction des émissions des scopes, réputation et image de l'entreprise, positionnement concurrence)

Quelques éléments de réglementation Equipement et IRVE

1. Pré-équipements

Permis de construire déposé entre le 01/01/2017 et le 10/03/2021²

TYPE DE BÂTIMENT	BÂTIMENT D'HABITATION COLLECTIVE	BÂTIMENTS INDUSTRIELS / TERTIAIRES	BÂTIMENTS ACCUEILLANT UN SERVICE PUBLIC	ENSEMBLE COMMERCIAL OU CINÉMA
Parc de stationnement < 40 places	50% des places à pré-équiper	10% des places à pré-équiper	10% des places à pré-équiper	5% des places à pré-équiper
Parc de stationnement > 40 places	75% des places à pré-équiper	20% des places à pré-équiper	20% des places à pré-équiper	10% des places à pré-équiper
Réservation de puissance de raccordement pour l'alimentation des IRVE	Au moins 20% de la totalité des places de stationnement avec au min. une place	Réservation dimensionnée selon le pourcentage des places devant être pré-équipées (même chiffres que ci-dessus)		

Permis de construire déposé à partir du 11/03/2021³ (bâtiments neufs ou rénovations importantes)

TYPE DE BÂTIMENT	BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS	BÂTIMENTS NON RÉSIDENTIELS
Parc de stationnement < 10 places	100% des places	20% des places et un point de charge accessible PMR
Réservation de puissance de raccordement pour l'alimentation des IRVE	Au moins 20% de la totalité des places de stationnement avec un minimum d'une place	Au moins 20% de la totalité des places de stationnement avec un minimum d'une place

ATTENTION ! Le pré-équipement ne signifie pas que le parking doit être équipé en bornes de recharge.

2. Equipements IRVE

Quelles sont les obligations en matière d'équipement en bornes de recharge des parkings d'entreprise ou de collectivité ?

La LOM prévoit par ailleurs une obligation d'équipement en bornes de recharge pour les parcs de stationnements des **bâtiments non résidentiels neufs ou rénovés** avec au moins **une place pour les parkings de plus de 10 places et de deux places pour les parkings de plus de 200 emplacements.**

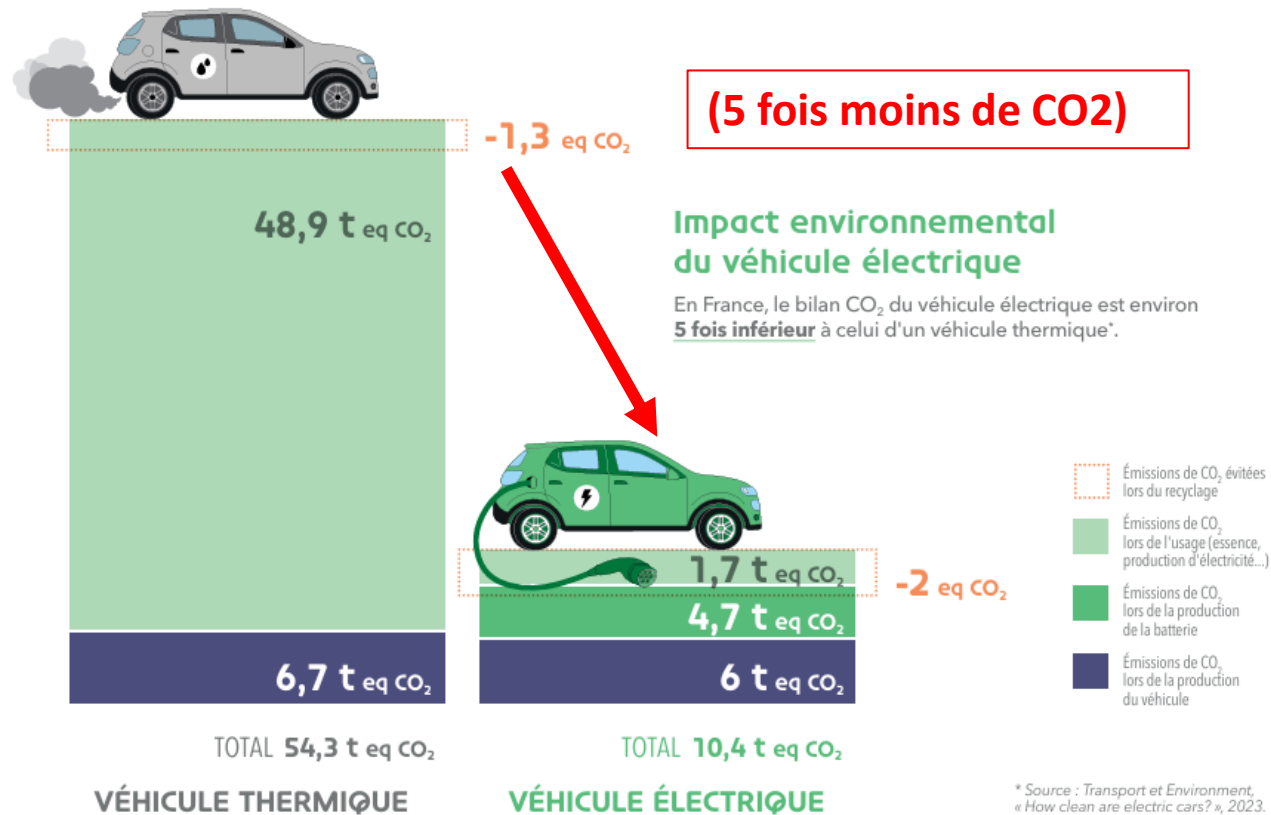
Elle impose également une obligation d'équipement des parcs de stationnement des **bâtiments non résidentiels existants** avec au moins un **point de recharge par tranche de 20 emplacements, soit 5 %, au 1^{er} janvier 2025.**

Quelques idées reçues sur le VE

Le VE est-il propre ?

La fabrication d'un véhicule n'est jamais « 0 carbone ».

👉 il faut analyser le cycle de vie (ACV) du véhicule (du « puits à la tombe »)



Quelques idées reçues sur le VE

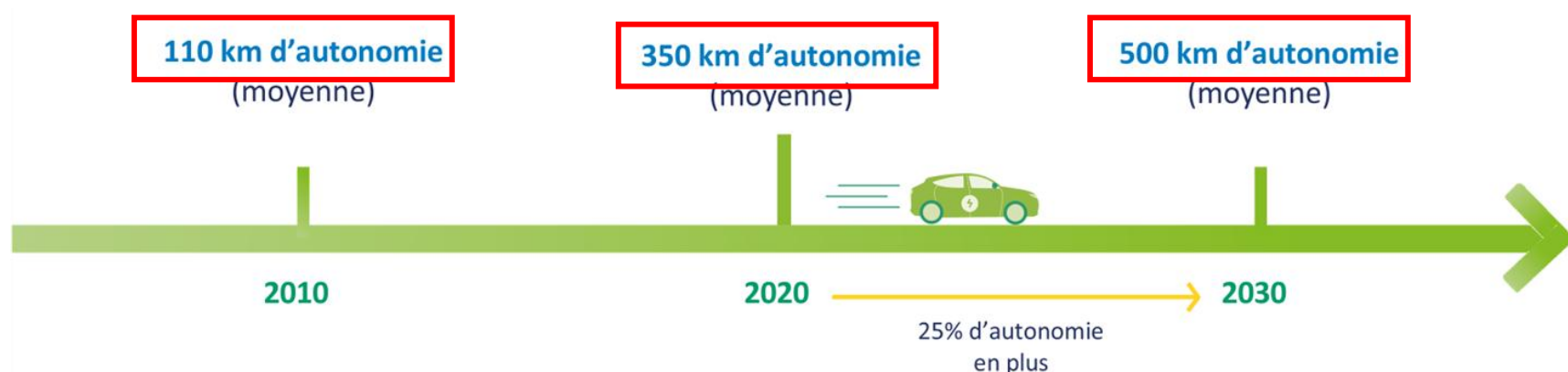
Le VE a-t-il suffisamment d'autonomie ?

👉 Questions ouvertes

- Un maillage suffisant ne devrait-il pas palier cette « problématique » d'autonomie ?
- Faut-il encore plus d'autonomie ou alors réduire de manière significative le temps de charge en particulier en itinérance (charge rapide) ?

Rappel : kilométrage moyen / jour = 30 km à 50 km

Plus d'autonomie = plus de matières 1ères (perte de souveraineté) + véhicule plus lourd (plus énergivore)

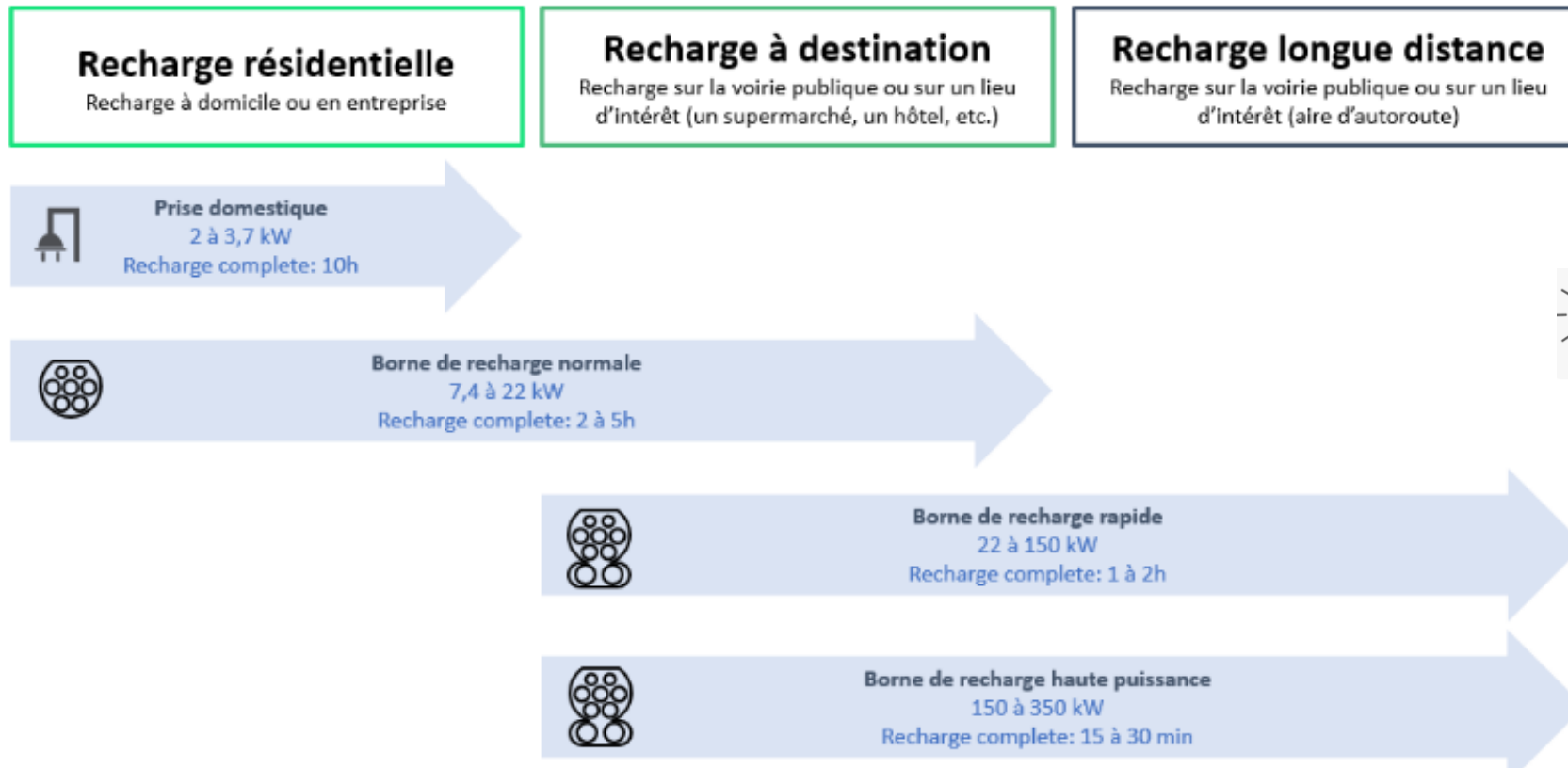


👉 Pour un usage intensif (en itinérance), Privilégier les chargeurs DC embarqués de forte puissance (au-delà de 150 kW)

Quelques idées reçues sur le VE

La vitesse de charge est-elle trop lente ?

La recharge (la vitesse) se fait en fonction de l'usage



Vérifier la compatibilité entre la borne (puissance délivrée en DC) et le véhicule (chargeur embarqué DC)

Quelques idées reçues sur le VE

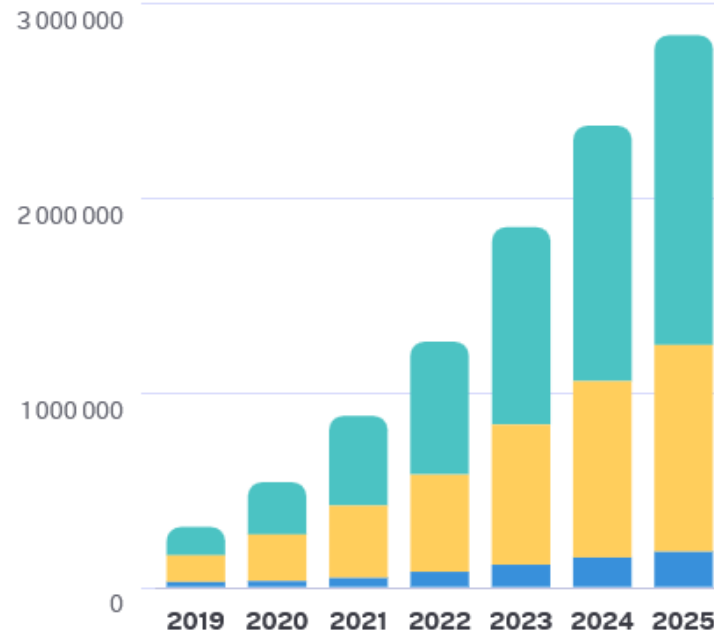
Y-a-t-il suffisamment de bornes en France ?

Nombre de points de charge Puissance installée

Tous Résidentiel Société

Accessible au public

Nombre de points de charge



Entre T4 2024 et T4 2025

 **+21%**

Résidentiel : à domicile (individuel ou collectif)

Soit 1 591 942 au T4 2025

 **+17%**

Société : dédié aux véhicules des salariés et à la flotte d'entreprise

Soit 1 063 058 au T4 2025

 **+19%**

Accessible au public : stations en voirie, parkings publics ou commerces

Soit 185 501 au T4 2025

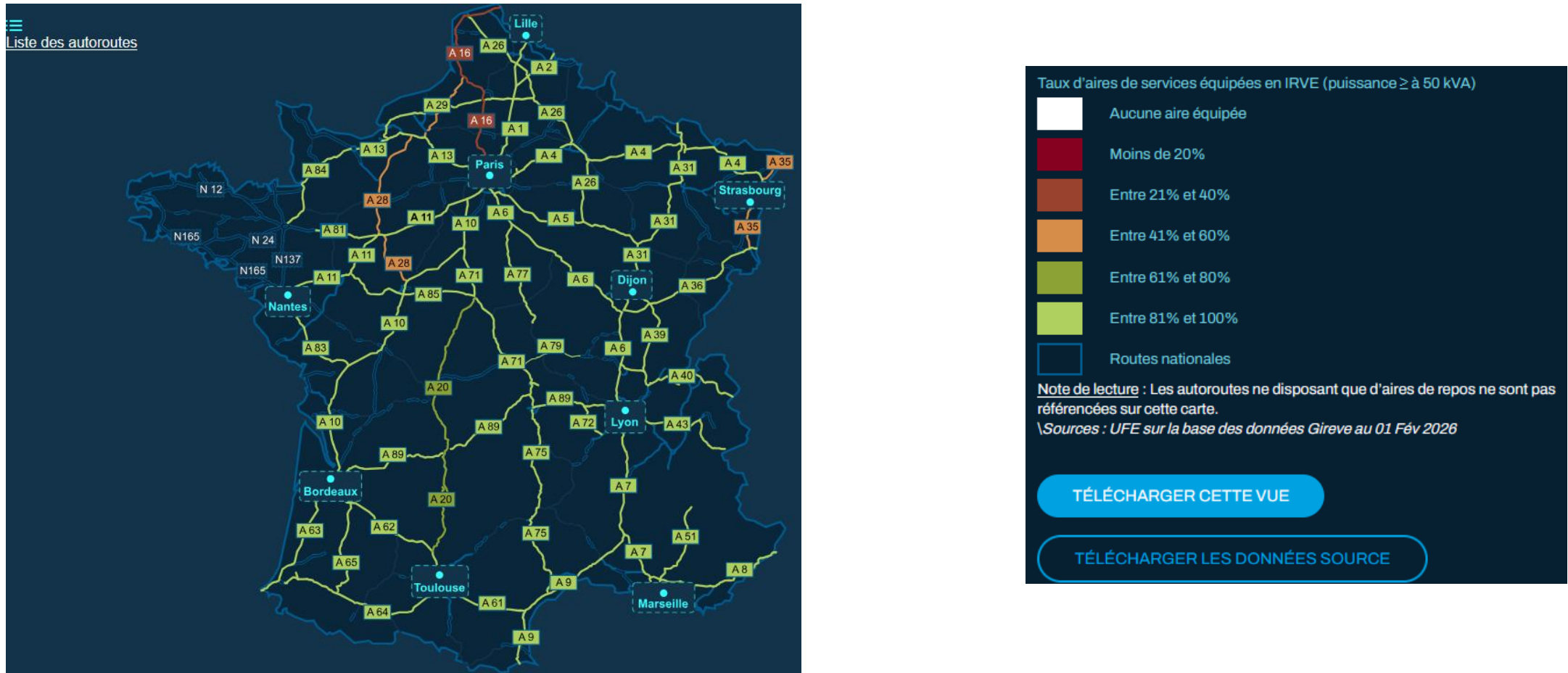
2 840 K bornes en France

 **Objectif :**
bornes ouvertes au public : 700 K en 2030

Quelques idées reçues sur le VE

Y-a-t-il suffisamment de bornes en France ?

Évolution du déploiement des bornes de recharge sur autoroutes



La fiscalité de la mobilité

(EX TVS)

👉 Taxe sur l'affectation des véhicules de tourisme 2026 (Ex-TVS Taxe sur les Véhicules de Société)

- **M1** (transport de personnes avec 8 places assises – véhicules particuliers **VP**)
- **N1** (transport de marchandises avec < 3,5 T – véhicules utilitaires légers **VUL**)

L'ex-TVS a été remplacée par deux taxes : C'est une charge nette qui impact directement la trésorerie des entreprises

- ✓ la taxe annuelle sur les émissions de **CO2** : fraction d'émissions de CO2 selon puissance fiscale, NEDC, WLTP (g / km) x tarif marginal (€)
- ✓ la taxe relative aux émissions de **polluants atmosphériques (NOx, PM, ..) : Crit'air**

👉 **Les VTFE (VE ou VH) sont exonérés de ces deux taxes.**

La fiscalité de la mobilité (MALUS CO2)

- 👉 **MALUS CO2 2026** (soumis lors de la 1ere immatriculation)
- **M1** (transport de personnes avec 8 places assises – véhicules particuliers **VP**)
 - **N1** (transport de marchandises avec < 3,5 T – véhicules utilitaires légers **VUL**)

Le malus CO₂ cible les émissions de CO₂ (g/km).

👉 **Les VTFE (VE ou VH) sont exonérés du « MALUS CO2 » ➔ 0 g CO2 / km à l'échappement**

👉 **Pour les autres véhicules** : Cela augmente mécaniquement le coût d'acquisition des autres véhicules (hybrides, hybrides rechargeables (VFE), thermiques).

- Exemples :

- < à 108 g => 0 €
- 113 g : 170 € : DS3 Cross Back HDI, Renault Captur Hybrid,
- 120 g : 310 € : DS3 Crossback Puretech, ..
- 140 g : 2025 €
- ...
- Au-delà de 190 g de CO₂ / km = 80 000 €

La fiscalité de la mobilité

(MALUS MASSE)

👉 **MALUS masse 2026** (soumis lors de la 1ere immatriculation)

- **M1** (transport de personnes avec 8 places assises – véhicules particuliers **VP**)
- **N1** (transport de marchandises avec < 3,5 T – véhicules utilitaires légers **VUL**)

Le malus masse cible la masse du véhicule: un véhicule lourd consomme davantage de carburant et émet donc davantage de CO₂.

- < 1500 Kg : 0 €
- Au-delà de 1500 € : fraction de la masse (kg) x tarif marginal (€)
- Jusqu'à 80 000 € (non cumulable avec le malus CO2)

👉 **Les VTFE (VE ou VH) sont exonérés du malus masse jusqu'au 30 06 2026.**

A compter du 1^{er} 07 26, la masse fait l'objet d'un abattement de 600 Kg, donc si le véhicule pèse 2 000 kg, il reste exonéré car la masse devient 1400 kg.

- VFE (hybrides rechargeables) : à compter du 01 01 26 : abattement de 200 Kg, donc si le véhicule pèse 1 650 kg , il reste exonéré car la masse devient 1450 kg.

La fiscalité de la mobilité (AND)

👉 Amortissements Non Déductibles (AND)

- **M1** (transport de personnes avec 8 places assises – véhicules particuliers **VP**)
- **N1** (initialement classés comme utilitaires, mais qui peuvent être affectés au transport de personnes)

L'AND peut représenter une charge importante sur le plan fiscal, en particulier pour les entreprises qui disposent d'une flotte conséquente ou investissent dans des véhicules haut de gamme.

L'AND est la fraction de l'amortissement d'un véhicule de tourisme qui dépasse les plafonds fixés par la législation fiscale, et qui, de ce fait, ne peut être déduite du résultat imposable de l'entreprise. Ces plafonds sont déterminés en fonction des émissions de CO₂ du véhicule et de sa date d'acquisition.

👉 **Pour les VTFE (VE ou VH) : amortissement jusqu'à 30 000 €**

👉 **Pour les VFE (Hybride rechargeables) : amortissement jusqu'à 20 300 €**

Les véhicules utilitaires, affectés exclusivement au transport de marchandises ou à un usage professionnel strict, échappent à la règle de l'amortissement non déductible. Ils ne font donc pas l'objet de réintégration fiscale, quel que soit leur prix d'acquisition.

La fiscalité de la mobilité (Suramortissement)

👉 Suramortissement (VUL et PL)

L'objectif est de favoriser l'acquisition de VUL et PL moins polluants et moins émetteurs de CO2.

C'est un mécanisme fiscal qui permet aux entreprises de **déduire fiscalement une part supplémentaire du prix d'achat d'un véhicule** répondant à certains critères environnementaux

👉 **Le suramortissement permet de réduire l'impôt sur les bénéfices.**

En résumé :

- **Vous achetez un poids lourd propre** (électrique, hydrogène, rétrofités électriques ou hydrogènes, GNV/bioGNV selon les années et textes applicables, B100,)
- **Vous pouvez amortir davantage que sa valeur réelle**, ce qui réduit votre résultat imposable.
- **Vous payez moins d'impôt**, tout en renouvelant votre flotte avec des modèles bas-carbone.

Le suramortissement varie

- **20 % pour les véhicules entre 2,6 t et 3,5 t → VUL**
- **60 % pour ceux entre 3,5 t et 16 t → PL**
- **40 % au-delà de 16 t → PL**

La fiscalité de la mobilité (TVA)

👉 Récupération de TVA sur l'électricité utilisée pour la recharge

La TVA sur l'électricité utilisée pour recharger les véhicules électriques **est récupérable à 100 %**, (essence, diesel à 80%) sous réserve qu'elle soit utilisée pour **l'activité professionnelle de l'entreprise**.

La fiscalité de la mobilité

(Les avantages en nature)

👉 **Avantage en nature « VÉHICULE »** (depuis le 1^{er} février 2025)

Si le salarié utilise à des fins professionnelles et personnelles le véhicule que l'entreprise met à sa disposition, son utilisation privée constitue **un avantage en nature (selon les frais réels ou au forfait soumis à cotisations)**.

Les frais d'électricité pris en charge par l'employeur n'entrent pas en compte dans le calcul de l'avantage en nature.

👉 **Avantage en nature « BORNE »**

- ✓ **Jusqu'au 31 décembre 2027**, si l'entreprise met une borne de recharge pour VE ou véhicules hybrides rechargeables à disposition des salariés sur le lieu de travail, son utilisation à des fins personnelles n'entraîne **aucun avantage en nature**.
- ✓ Mise à disposition d'une borne de recharge à domicile, l'entreprise peut prendre en charge une partie ou la totalité des frais d'achat et d'installation. L'avantage en nature dépendra de la situation en fin de contrat (si la borne est retirée ou pas).

TCO (Total Cost of Ownership)

👉 Le calcul du TCO intègre l'ensemble des coûts liés à la possession et à l'utilisation d'un véhicule professionnel sur sa durée de vie (selon son financement : LLD, LOA, achat, ..)

👉 **A prendre en compte dans le TCO** : calculer sur une durée 3, 4, ou 5 ans et un nombre de kilomètres associé

- Dépréciation ou loyer de la location (LOA, LLD) avec prise en compte, CEE, malus CO2 , malus masse)
- Énergie
- Entretien / révision
- Pneumatique
- Assurance

+ **la fiscalité de la mobilité** (Ex TVS, ...)

Comment procéder pour électrifier sa flotte ? stratégie et méthode

Stratégie d'Electrification et Conduite du Changement

1. Diagnostic
2. Stratégie
3. Déploiement, Accompagnement et Pérennisation

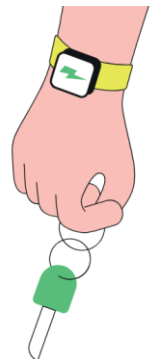


En quelques mots...

L'électrification d'une flotte :

- enjeux financiers de réduction des coûts
- enjeux réglementaires, RH, RSE, environnementaux, d'image, d'innovation...

L'électrification d'une flotte :



sformation systémique, impliquant de multiples parties prenantes :

- collaborateurs/utilisateurs,
- managers,
- équipes RSE, RH,
- achats, services généraux,
- responsable des déplacements professionnels,
- immobilier,
- partenaires financiers...

Tout en tenant compte des usages, des contraintes opérationnelles, du rythme de recharge et de la maturité des utilisateurs.

Comment y arriver ?

L'électrification doit être :

- Portée comme un projet global
- Inscrite dans la stratégie d'entreprise
- Incarnée par des équipes dédiées
- Présentée comme une opportunité de performance environnementale, sociale et économique et non comme une contrainte

Le succès repose d'abord sur l'implication du top management, puis sur une mobilisation progressive et structurée de **l'ensemble des parties prenantes**.



1. Diagnostic

- **Evaluer :**
 - Les usages et les besoins
 - Les coûts (TCO)
 - La gamme de véhicules disponibles
 - Les solutions de recharge : sur site, à domicile et en itinérance
 - Les contraintes financières et réglementaires
- **Analyser :**
 - Les impacts organisationnels
- **Tester :**
 - Auprès de collaborateurs volontaires
 - Pour identifier les obstacles et formuler des solutions concrètes



2. Stratégie

- **Elaborer une feuille de route :**

- Politique d'acquisition ou de location (cf TCO)
- Critères d'électrification
- Plan d'investissement (cf TCO)
- Taux d'équipement en IRVE
- Modalités d'exploitation



- **L'approche doit être progressive,**

en commençant par les zones à fort potentiel, pour générer des succès visibles et embarquer les autres.

- **La stratégie doit être lisible, partagée et adaptée** aux besoins et au niveau de maturité des équipes.

3. Déploiement, Accompagnement et Pérennisation

Le déploiement des véhicules et des bornes de recharge repose sur un **diagnostic préalable des sites et une planification fine.**

En parallèle, la conduite du changement doit s'ancrer dans des **actions concrètes** :

- communication,
- formation,
- retours terrains,
- analyse continue des ressentis
- adaptation des process.



L'utilisateur final doit être placé



au centre dès le début du projet !



Formations
et accompagnement

**Électrifier sa flotte de
véhicules**



Votre contact :

Jean-Marc JACQUES
Chargé du Développement
06 83 81 44 19
contact@bfcme-asso.fr



A partir du 2^{ème}
semestre 2026

Au programme (2h)

- Gouvernance d'un projet de verdissement
- Cartographie des usages pour évaluer l'électro-compatibilité
- Retours d'expérience et performance économique
- Mise en place d'une politique de recharge facilitante
- Communication efficace sur sa stratégie et ses objectifs

La formation est gratuite

**FORMATION DISPONIBLE AU
DEUXIÈME SEMESTRE 2026**

JE ME PRÉ-INSCRIS





ENEDIS

Alliance
des Énergies

QINOMIC®
UPCYCLING ENGINEERING

MOBI
LIANS
Les entreprises
de la mobilité

Retours d'expérience : Témoignages d'entreprises et illustrations

- ENEDIS : électrification de sa flotte, conseils pour les bornes et leur raccordement
- Alliance des énergies : les aides financières de type CEE
- QINOMIC : performance des véhicules du marché (autonomie VUL...) et possibilité de retrofit
- Mobilians : achat vs location



enedis

**Pascal Laude,
directeur délégué aux affaires régionales**

- Retour d'expérience de l'entreprise sur l'électrification de sa flotte
- Conseils pour les bornes de recharge et leur raccordement



Alliance
des Énergies



Aide au financement

- Le dispositif des « Certificats d'économie d'énergie » (CEE)

Manon Monnet (Alliance des énergies)

Aude Acquaviva (Pep's / Alliance des énergies)



Aide au financement : Dispositif « CEE »

Règlementation CEE

Dispositif mis en place par l'État dans le cadre de sa politique de maîtrise de la demande énergétique.

- Réduction du gaspillage et des émissions de gaz à effet de serre
- Optimisation des consommations
- Favoriser les économies d'énergie
- Encourager les travaux de rénovation énergétique

Certificats d'Economies d'Energie par période de 5 ans.
Actuellement en P6, fin au 31/12/2030.

TRAVAUX ÉLIGIBLES

Il existe 6 catégories de travaux de rénovation énergétique éligibles au dispositif des primes CEE :

Agricole

Tertiaire

Industrie

Résidentiel

Transport

Réseaux

Alliance des Energies grâce à sa marque PEP'S est Mandataire CEE.

UNE ÉVOLUTION AU NIVEAU NATIONAL



Pour la P6, augmentation de l'obligation de 27,5% par rapport à la P5


PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE-COMTÉ
Liberté
Égalité
Fraternité

**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ**



Aide au financement : Dispositif « CEE »

Usages



- ▶ Les investissements éligibles, liés à la mobilité verte:
 - Electrification des flottes ;
 - Mobilité douce;
 - Efficacité énergétique des véhicules.

Achat ou location d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger électrique neuf ou opération de retrofit électrique d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger, par une collectivité locale ou une autre personne morale ou par des particuliers
(TRA-EQ-114 et 117)

Equipements améliorant l'efficacité énergétique des véhicules
(TRA-EQ-106)

Dispositif réduisant la consommation
Ex: pneus basse résistance
(TRA-EQ-122)

Outils de suivi énergétique ou gestion de flotte
(TRA-EQ-123)

Formation à l'éco conduite
(TRA-SE-101 et 102)



Aide au financement : Dispositif « CEE »

Processus CEE – Distributeurs automobiles (VL ou VUL)



- ▶ Identification de l'investissement à réaliser
- ▶ Analyse du devis à l'éligibilité au dispositif CEE (conformité FoS)
- ▶ Calcul du financement en fonction des économies d'énergie
- ▶ Choix du partenaire obligé



- ▶ **Signature convention de partenariat CEE**
- ▶ Réalisation du devis avec déduction du montant de prime CEE



- ▶ Au distributeur automobile concerné
- ▶ A partir du moment où le dossier CEE est validé





Jean-Jacques Serraf, Directeur Général Qinomic Mobilities
Co-Président de Mobilians Rétrofit
Tel. 06 71 41 39 37

Cas d'usage des VUL et kilométrage quotidien moyen

**BTP / Artisans
(atelier mobile)**

35-55 km /jour

**1 à 3 arrêts
Dépôt->chantier->dépôt**

Services et maintenance

90-130 km /jour

**5 à 10 arrêts
Interventions multiples**

Livraison / proximité

50-80 km /jour

**30 à 60 arrêts
Tournée en boucle**

Exemple: VUL Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Opel Vivaro

BATTERIE: 75 kWh

AUTONOMIE WLTP: 330 Km (norme officielle en laboratoire)



AUTONOMIE REELLE ESTIMEE AVEC 500Kg DE CHARGEMENT

- Mixte : environ 250 km
- Urbain : environ 290 km
- Autoroute: environ 160 km



SOLUTION ET OFFRE



Cout d'exploitation Electrique très favorable plutôt que de conserver votre véhicule ancien en Diesel!

	CHANGER EN 100% ELECTRIQUE	CONSERVER LE VEHICULE DIESEL
Energie par mois	72,81 €	216,00 €
Assurance par mois	90,16 €	80,00 €
Parking par mois (ex. Paris)	0,00 €	20,83 €
Entretien par mois	56,66 €	131,30 €
EXPLOITATION NORMALE	220 €	448 €
+COUT EXCEPTIONNEL Véhicule > 6ans (ex. pompe à eau)	0 €	330€
TOTAL	220€	778€

**RENTABILITE DE
L'ELECTRIQUE et
pas de panne
immobilisante!**



Une autonomie satisfaisante pour la plupart des cas d'usages

SOLUTION GRANDE AUTONOMIE
GARANTIE BATTERIE 8 ANS
160.000 Kms
GARANTIE CONVERSION 2 ANS

Q.ITECH



75kWh
Capacité
batterie



36 min
20 à 80%
Charge rapide



100 kW
Motorisation
Équivalent 136CV



336 Km
Autonomie
selon le cycle
WLTP



Volume utile
préservé



SOLUTION ET OFFRE **QITECH**

Un nouveau standard pour le rétrofit industriel

QUALITÉ INDUSTRIELLE



Conception
CAO



Composants
constructeur



Essais en soufflerie



Validation prototype



Homologation UTAC



Process industriel
certifié

**PRESTATIONS
SIMILAIRES AU
NEUF**

1^{ère} EN
EUROPE



330 Km
Autonomie WLTP



36 min
20 à 80%
Charge DC



**Volume utile
préservé**



130 km/h
Vitesse maximale



100 kW
Motorisation 136CV



75 kWh
Batterie XL

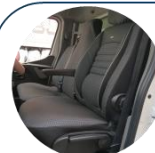
L'argus

« Il serait facile de résumer cela
par la formule suivante :
c'est aussi bien qu'un vrai ë-
Jumpy ! »

Guillaume Geneste 24/02/25



**OFFRE 360°
ENTREPRISES**



Personnalisée

- Packs de rénovation
- Packs Tech (Carplay/ Android Auto, caméra...)
- Spécificités client (mode conduite « smart drive »...)



Clé en main



- **Financement** : offre leasing
- **Garantie** : Batterie 8ans/160.000 km,
autres composants 2 ans
- **Entretien** : similaire véhicule neuf

Confidentiel - Présentation de QITECH

Liberté
Egalité
Fraternité

**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTE**



MOBI Les entreprises
de la mobilité
LIANS

Achat vs location



Achat vs Location

AVANTAGES

INCONVÉNIENTS

ACHAT

- ✓ Maîtrise des coûts à long terme après amortissement
- ✓ Pas de contraintes de kilométrage ni de restitution
- ✓ Personnalisation des véhicules facile

- ✗ Investissement initial élevé
- ✗ Entretien et gestion à la charge de l'entreprise

LOCATION LONGUE DURÉE (LLD)

- ✓ Maîtrise budgétaire avec loyers fixes (OPEX)
- ✓ Flotte renouvelée régulièrement (2 à 5 ans)
- ✓ Entretien souvent inclus
- ✓ Pas de gestion de revente
- ✓ Possibilité d'inclure la borne de recharge

- ✗ Coût total plus élevé sur le long terme
- ✗ Kilométrage initial limité, surcoût si dépassement
- ✗ Engagement contraignant
- ✗ Personnalisation limitée

LOCATION AVEC OPTION D'ACHAT (LOA) / CRÉDIT-BAIL

- ✓ Mensualités plus faibles que l'achat immédiat (OPEX)
- ✓ Possibilité d'achat ou de restitution en fin de contrat

- ✗ Coût total plus élevé en cas d'achat final
- ✗ Engagement financier plus rigide que LLD
- ✗ Kilométrage initial limité, surcoût si dépassement
- ✗ Moins adapté aux flottes à renouvellement fréquent

FLEET AS A SERVICE (FAAS)

- ✓ Solution clé en main (véhicules, bornes, services)
- ✓ Mensualité unique
- ✓ Flotte évolutive selon les besoins

- ✗ Dépendance au prestataire
- ✗ Coût global potentiellement supérieur à une gestion interne optimisée



Dispositifs d'accompagnement

- Accompagnement collectif ou individuel : plusieurs possibilités, selon les besoins de l'entreprises...
 - ADVENIR FORMATION (Jean-Marc Jacques, BFC-ME)
 - Dispositifs de la CCI (Nancy Becquet, CCI Jura)
 - Dispositif Mobili'Pro (ADEME)
 - Autres accompagnements payants : par exemple, Pôle véhicule du futur
- Conclusion : suites du webinaire



Formations
et accompagnement

**Électrifier sa flotte de
véhicules**



Votre contact :

Jean-Marc JACQUES
Chargé du Développement
06 83 81 44 19
contact@bfcme-asso.fr



A partir du 2^{ème}
semestre 2026

Au programme (2h)

- Gouvernance d'un projet de verdissement
- Cartographie des usages pour évaluer l'électro-compatibilité
- Retours d'expérience et performance économique
- Mise en place d'une politique de recharge facilitante
- Communication efficace sur sa stratégie et ses objectifs

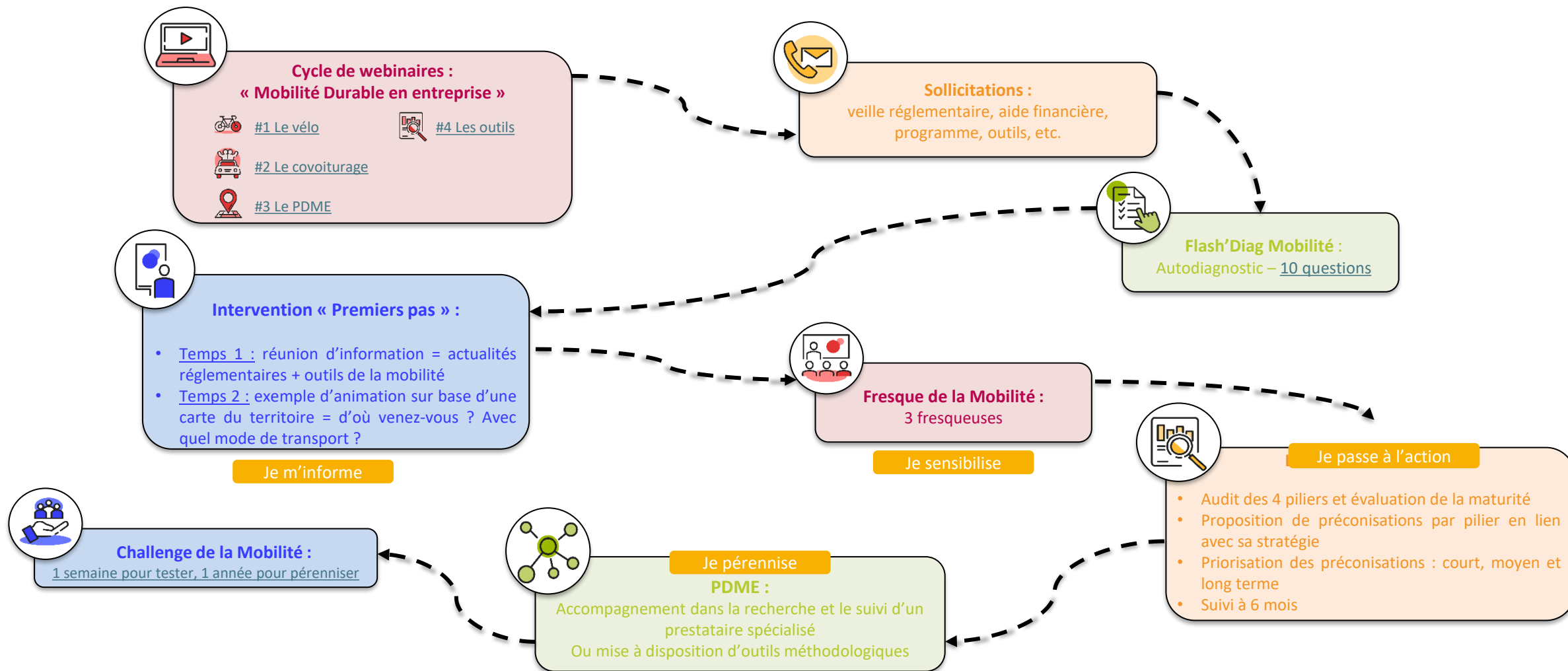
La formation est gratuite

**FORMATION DISPONIBLE AU
DEUXIÈME SEMESTRE 2026**

JE ME PRÉ-INSCRIS



Les accompagnements « mobilité » de la CCI



Vos contacts mobilité à la CCI



Nancy BECQUET
CCI Jura
n.becquet@jura.cci.fr



Estelle CHABARD
CCI Bourgogne Franche-Comté
e.chabard@bfc.cci.fr



Aurélien BOZZOLO
CCI Côte d'Or Saône-et-Loire
a.bozzolo@metropoledebourgogne.cci.fr

Suivez toute l'actualité environnement des CCI de Bourgogne Franche-Comté



environnement.bfc.cci.fr



[Transition écologique et énergétique](#)



MobiliPro

Mobili'Pro, un dispositif d'accompagnement développé par l'ADEME

- A destination de toute structure publique ou privée (flottes de plus de 10 véhicules)
- Pour l'aider à optimiser ses déplacements professionnels
- Adhésion payante ouvrant droit à un accompagnement sur 3 ans par un conseiller pour engager un plan d'action et un suivi de réduction des émissions de GES des déplacements professionnels
- Mise à disposition des outils de suivi de sa flotte de véhicules et de ses activités.
- Pour plus d'information : www.mobilipro.fr
- Contact ADEME BFC : Pauline.Rigoni@ademe.fr (référente Mobilités)

Accompagnement individuel

Pôle Véhicule du Futur

PRESTATION PAYANTE - INDIVIDUELLE SUR MESURE

- Analyse du besoin en VE
- Réalisation du cahier des charges VE
- Analyse du besoin en IRVE
- Réalisation du cahier des charges IRVE
- Analyse des offres VE
- Analyse des offres IRVE

Votre contact :

Sébastien HUMBERT

Directeur de Programmes

07 52 62 29 02

sh@vehiculedufutur.com



Conclusion : suites du webinaire

- Évaluation à l'issue de ce webinaire (à venir sous quinzaine)
- Suite de votre réflexion et de votre démarche d'électrification :
 - Vos besoins futurs, vu notamment les sujets et dispositifs présentés
 - Vous êtes de prochains témoins utiles pour d'autres entreprises
 - Tenez-nous informés de vos ambitions 2026 et 2027
- Un autre webinaire sera organisé pour les collectivités mi-2026
- Entreprises et collectivités : Journée COP événement à l'automne



**Votre webinaire s'achève.
Merci pour votre participation,
L'implication de chacun est précieuse.**

Labellisé par



Copilotage : Jérôme Larivé (DREAL BFC) et Régine Foltzer (Mobilians)

En partenariat avec

