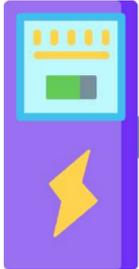


Le 12 octobre dernier, le gouvernement, des élus locaux et les acteurs de la filière automobile, autoroutière, de l'énergie et de la grande distribution se sont engagés à accélérer le déploiement des véhicules électriques et le développement du réseau d'infrastructures de recharge au travers du plan dit « 100 000 bornes ».

Jetons un œil sur les décisions prises, ce qui a motivé ces engagements et les enjeux pour les conducteurs.

PLUSIEURS ACTEURS DU SECTEUR DE L'ÉLECTROMOBILITÉ SE SONT ENGAGÉS AUPRÈS DU GOUVERNEMENT A CONCOURIR À L'OBJECTIF DE DÉPLOIEMENT DE 100 000 BORNES DE RECHARGE PUBLIQUES D'ICI FIN 2021.





Objectif du plan : d'ici fin 2021, déployer 100 000 points de recharge pour véhicules électriques

S'assurer que les infrastructures seront en capacité...

... de suivre la transition énergétique souhaitée

Engagements

1

Une forte augmentation des bornes de recharge électrique

2

La mise en place d'aides au rétrofit des bornes déjà installées pour les rendre interopérables

3

Une enveloppe de 100 M€ pour les bornes de recharge rapide sur les autoroutes et le réseau routier national

4

La mise en place d'un bonus de 1 000€ pour les véhicules électriques d'occasion

5

La suppression des véhicules Crit'Air 2 de la prime à la conversion

6

La mise en place d'un dispositif de micro-crédit, avec garantie de l'Etat

Acteurs

Des fournisseurs d'énergie



Des aménageurs privés



Des aménageurs publics





La France semble pourtant faire figure de bon élève dans le paysage Européen

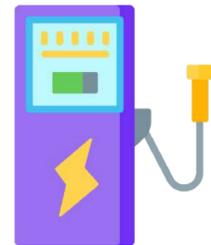
En ce qui concerne le volume de véhicules électrifiés et d'infrastructures adaptées, la France s'en sort mieux que ses voisins européens



433 045 véhicules électrifiés au 30 novembre 2020



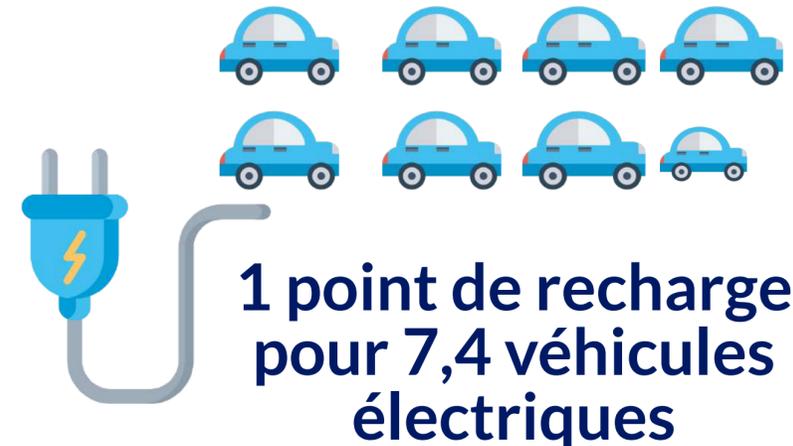
En 2020, la France a le 2ème plus gros parc automobile électrifié, juste derrière l'Allemagne et devant le Royaume-Uni.



28 928 points de recharge ouverts au public fin octobre 2020 soit **15,2%** du nombre total de bornes en Europe



En 2020, la France est dans le top 3 des pays avec le plus de points de charge publics, derrière les Pays-Bas et l'Allemagne.



Soit mieux que le ratio de 1 pour 10 préconisé par l'UE

Mais pour de nombreux conducteurs, le parcours utilisateur n'est pas satisfaisant pour les convaincre de passer à l'électrique

Un maillage du territoire encore inégal

156

pour 100 000 habitants

En ce qui concerne les départements les mieux couverts, on trouve le Lot avec 156 points de recharge pour 100 000 habitants, suivi des Hautes-Alpes et de la Lozère.

< 10

pour 100 000 habitants

A l'inverse, la Haute-Loire et la Seine-Saint-Denis sont les moins bien lotis avec moins de dix points de recharge pour 100 000 habitants.



« Le maillage actuel est insuffisant. [...] Cela crée des zones non-franchissables pour certains conducteurs. »

Source : Ecologie.gouv.fr, Acoze.org

Une présence trop faible sur les lieux de destination



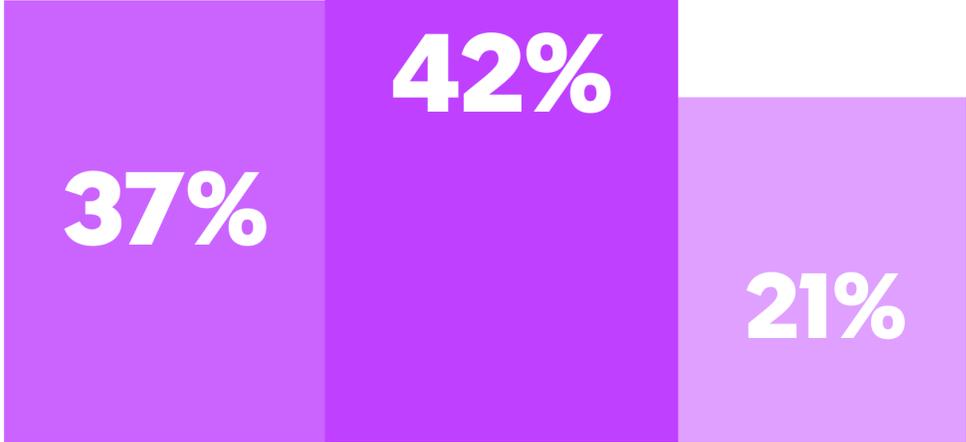
Dans des parkings ouverts au public



En voirie ou lieu public



Dans les entreprises et commerces*



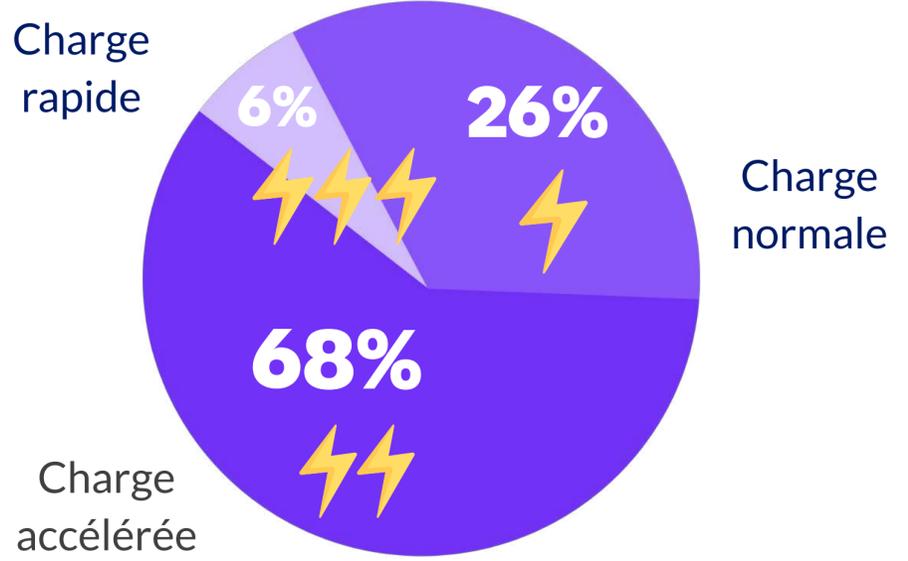
*stations-services, hôtels, restaurants, centres commerciaux...



« Les stations sont, dans la majorité des cas, sous-dimensionnées, typiquement avec une seule borne, donc sans solution de secours et limitées à un seul véhicule. »

Source : Avere France, Acoze.org

Trop peu de bornes publiques en charge rapide



- i** Charge normale : < 7kW soit + de 3h de charge pour récupérer 120 km d'autonomie sur une Renault Zoé
- Charge accélérée : 7-22 kW soit 53 min au mieux pour récupérer 120 km d'autonomie sur une Renault Zoé
- Charge rapide : 50 kW soit 23 min pour récupérer 120 km d'autonomie sur une Renault Zoé



4 Français sur 10 seraient prêts à rouler à l'électrique si le réseau de bornes de recharge rapide se développait.

Sources : ZePlug.com, Renault.fr et Avere France



Au travers du plan 100 000 bornes, le gouvernement souhaite combler ces irritants de parcours tout en relançant un déploiement de bornes publiques qui avait tendance à ralentir

Malgré une croissance tout de même forte du parc automobile français électrifié, la croissance des points de recharge ralentit

En 2019, les ventes de voitures électriques sont en hausse de 50% par rapport à 2018 (vs + 27% en 2018 par rapport à 2017) tandis que le réseau de bornes publiques n'augmentait que de 15% (vs 20% en 2018). La tendance promettant de se poursuivre dans les années à venir, il faut dès aujourd'hui anticiper cet accroissement de la mobilité électrique en aménageant de nouveaux points de recharge.

Le renforcement du programme ADVENIR permettra de relancer la croissance du nombre de bornes publiques.

Source : Ecologie.gouv.fr, Acoze.org

Le réseau national de bornes de recharge est vieillissant et n'est pas entretenu de manière homogène

« L'entretien est lourdement défaillant, bornes totalement ou partiellement hors-service [...] puissance annoncée souvent surestimée. De plus, la durée des pannes est énorme (des mois ou des années sans pénalités pour l'opérateur), sans solution de secours, et les pannes sont souvent récurrentes (retombent en panne à peine réparées). »

La mise en place d'aide au retrofit permettra de remettre à niveau et rendre interopérables les bornes vieillissantes.

Source : Avere France, Acoze.org

En 2020, plusieurs opérateurs ont fermé leurs réseaux, rendant ainsi ponctuellement inutilisables des centaines de bornes publiques sur les autoroutes et dans des grandes métropoles

- Le réseau de 189 bornes rapides sur autoroute Corri-Door a annoncé la fermeture définitive de 90% de son réseau cet été en France, ne laissant plus que 28 bornes en fonctionnement.
- Le réseau BlueLy s'est arrêté en juillet, rendant inutilisables 514 points de recharge dans la Métropole de Lyon.
- Le réseau BlueCub s'est arrêté en juillet, rendant inutilisables 354 points de recharge à Bordeaux.

Une enveloppe dédiée à la relance du réseau autoroutier et au soutien du déploiement de bornes de recharge rapide permettra de pallier certains irritants utilisateurs.

Sources : ZePlug.com, Renault.fr et Avere France



Ce plan vient renforcer une politique de soutien à la transition vers l'électromobilité engagée depuis plusieurs années

Des mesures co-existent pour parvenir à l'objectif de 2030 fixé par le gouvernement : parvenir à 7 millions de points de charge (1)

Après le 1er Janvier 2017

Début 2021

2030

Les promoteurs immobiliers ayant déposé leur permis de construire après le 1er Janvier 2017 ont l'obligation de poser les fourreaux, chemins de câble ou conduits permettant la recharge de voitures électriques.

Seuls les véhicules électriques, hybrides rechargeables et Crit'Air 1 seront éligibles à la prime à la conversion des véhicules.

De nombreux acteurs de l'énergie, de la filière automobile et de la grande distribution se sont engagés via une charte pour le déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques : Groupes E.Leclerc, Lidl, Système U, la Métropole du Grand Paris, la FNCCR, Asfa, Total, Izivia, Engie et Enedis ...

L'installation de bornes de recharge chez les particuliers bénéficiera d'un taux de TVA à 5,5% contre 20% auparavant.

Une enveloppe de 100 M€ pour les bornes de recharge rapide sur les autoroutes et le réseau routier national. Ce dispositif permettra d'installer des stations de recharge rapide dans la quasi-totalité des aires de service du réseau d'autoroute et des routes nationales.

L'objectif est de parvenir à l'installation d'au moins 7 millions de points de charge.

Bornes privées

Bornes publiques

Bornes publiques

Bornes privées

Bornes publiques

Bornes publiques

Bornes privées

Bornes privées



PROGRAMME ADVENIR : Prise en charge jusqu'à 60% du coût des bornes ouvertes au public, soit une aide allant de 2 000€ jusqu'à 9 000€, alors que les montants étaient compris entre 1 000€ et 2 000€ jusqu'à aujourd'hui.



Plan 100 000 bornes

Pour aller plus loin : déployer plus de bornes publiques de recharge ne permet de combler que certains irritants dans un parcours utilisateur où de nombreux acteurs interviennent

Comment garantir une expérience utilisateur sans irritants sur le long terme ? 1/2

J'envisage d'acheter une voiture électrique



Si le critère écologique est mis en avant par 45% des acheteurs de véhicule électrique, les conducteurs expriment encore certaines craintes avant l'achat (1)

Enjeux pour le conducteur

- Être rassuré sur l'autonomie de la voiture
- Avoir un coût raisonnable de l'entretien et des charges
- Être rassuré sur le maillage et la capacité des infrastructures de recharge
- Être rassuré sur la réalité de l'aspect écologique des véhicules électriques

Comment les acteurs du secteur y répondent

- **Pour les constructeurs** : en proposant des modèles de voiture qui conviennent aux attentes des conducteurs (prix, autonomie...)
- **Pour les concessionnaires** : en formant les commerciaux aux sujets de la mobilité électrique

Je recherche une solution pour recharger au quotidien



Aujourd'hui, 90% des recharges totales se trouvent au sur les lieux de travail ou chez les particuliers (2)

Enjeux pour le conducteur

- Recharger de préférence son véhicule chez lui ou au travail
- Pouvoir installer une borne chez soi

Comment les acteurs du secteur y répondent

- **Pour les installateurs de borne** : en accompagnant les conducteurs qui souhaitent installer des bornes privées chez eux
- **Pour les promoteurs et les copropriétés** : en facilitant l'installation des bornes en copropriété
- **Pour les entreprises** : en installant des bornes de recharge à disposition de leurs collaborateurs

Je m'assure d'avoir une solution de repli en cas de défaut de ma solution de recharge habituelle ou en cas d'impossibilité de recharger quotidiennement chez moi



42% des conducteurs n'achètent pas de voitures électriques par manque de bornes de recharge publiques (3)

Enjeux pour le conducteur

- Pouvoir recharger son véhicule sur son lieu de vacance ou de destination
- Trouver des lieux, places adaptées en ville et des bornes accessibles facilement et de façon continue (24/24h)
- Bénéficier d'un coût raisonnable sans mauvaise surprise

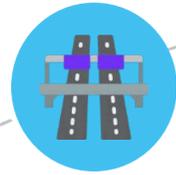
Comment les acteurs du secteur y répondent

- **Pour les aménageurs** : en entretenant le réseau de bornes publiques existants
- **Pour les opérateurs de bornes** : en offrant une visibilité et un accès facilité à différents réseaux, une offre tarifaire harmonisée, des moyens de paiement et d'identification similaires (applications, badges...)
- **Pour les commerces, acteurs de la grande distribution, restaurateurs, ...** : En s'adaptant aux cas d'usage des utilisateurs en installant des bornes sur les lieux de destination

Pour aller plus loin : déployer plus de bornes publiques de recharge ne permet de combler que certains irritants dans un parcours utilisateur où de nombreux acteurs interviennent

Comment garantir une expérience utilisateur sans irritants sur le long terme ? 2/2

Je m'assure de pouvoir recharger ma voiture lors de mes longs trajets



Le réseau de bornes rapides sur Autoroute Corri-Door a été suspendu cet été en France, ne laissant plus que 28 bornes en fonctionnement (4)

Enjeux pour le conducteur

- Trouver des bornes sur son trajet
- Recharger rapidement son véhicule
- Avoir accès à des bornes opérationnelles et en bon état

Comment les acteurs du secteur y répondent

- Pour les constructeurs : En développant l'autonomie des véhicules et la compatibilité avec les charges rapides
- Pour les exploitants d'autoroute : En proposant un large réseau de stations sur autoroute (stations services, hôtels...) et en favorisant l'installation de bornes de recharge rapide

Je m'assure de pouvoir recharger ma voiture lorsque je suis à l'étranger



En 2020, l'Europe comprend près de 200 000 bornes de recharge, toutefois leur répartition est inégale : 75 % sont implantées dans 4 pays : la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni (5)

Enjeux pour le conducteur

- Pouvoir recharger son véhicule partout même à l'étranger
- Trouver les stations facilement et accéder à des bornes compatibles
- Bénéficier d'un coût raisonnable sans mauvaise surprise

Comment les acteurs du secteur y répondent

- Pour les propriétaires de réseaux : en développant des infrastructures au-delà de la France
- Pour les opérateurs de bornes : en proposant une continuité du service même à l'étranger (localisation, compatibilité...) grâce à l'itinérance

Notre conviction : pour assurer le succès du déploiement d'une offre de recharge électrique, il est nécessaire d'établir une proposition de valeur globale centrée sur le service

Pour un acteur donné, comment s'assurer que son offre sera un vecteur d'acquisition de nouveaux clients ?

1



Constructeurs automobile

- Garder l'expérience client en vision cible lors de la construction des véhicules (autonomie et temps de recharge de la batterie, harmonisation des connecteurs/prises...)
- Réaliser des ventes liées (cross-selling) via des partenariats : achat véhicule + borne, véhicule + abonnement à un opérateur de recharge



Aménageurs

- Rendre l'offre visible sur les bons canaux d'audience en ciblant la clientèle idoine (blogs automobiles, applications de navigation...), par exemple dans une logique de drive-to-store
- Générer du trafic sur le lieu d'aménagement en mettant à disposition des services complémentaires à utiliser pendant le temps de charge



Équipementiers

- Proposer des bornes à des prix attractifs
- Réaliser des ventes liées (cross-selling) via des partenariats : borne + service de maintenance et/ou recharge



Fournisseurs d'énergie

- Proposer des services à valeur ajoutée (via notamment la technologie du vehicle to grid)



Opérateurs de service de recharge et/ou mobilité

- Rendre l'offre visible sur les bons canaux d'audience en ciblant la clientèle idoine (blogs automobiles, applications de navigation...), par exemple dans une logique de drive-to-store
- Générer du trafic sur le lieu d'aménagement en mettant à disposition des services complémentaires à utiliser pendant le temps de charge

Acquisition
&
Conversion

Notre conviction : pour assurer le succès du déploiement d'une offre de recharge électrique, il est nécessaire d'établir une proposition de valeur globale centrée sur le service

2

Pour un acteur donné, quels leviers activer pour maximiser les usages de son offre ?



Constructeurs automobile

- Exploiter les données clients pour adapter les modèles de voiture aux besoins et attentes
- Réutiliser les batteries usagées pour le stockage de l'électricité



Équipementiers

- Mettre en place des partenariats avec les constructeurs automobiles pour améliorer la communication véhicule/borne et la collecte de data client
- Élargir son activité au métier d'opérateur de service



Fournisseurs d'énergie

- Élargir son activité au métier d'opérateur de service pour sécuriser des débouchés sur l'électricité produite



Opérateurs de service de recharge et/ou mobilité

- Assurer le bon fonctionnement des bornes de recharge ainsi que leur bonne interopérabilité dans une logique d'excellence du service client
- Exploiter les données clients pour faire évoluer l'offre de services



Aménageurs

- Créer des nouveaux parcours clients en magasin qui intègrent le temps de recharge
- Exploiter les données clients pour améliorer les parcours utilisateurs en continu

Fidélisation
&
Rétention

Sources

(1) https://www.challenges.fr/automobile/dossiers/et-si-la-voiture-electrique-etait-un-desastre-ecologique_575450

(2) <http://www.averre-france.org/ou-trouver-les-bornes-de-recharge-en-france,1027.html>

(3) <https://lyko.blog/wp-content/uploads/2020/01/Infographie-voitures-electriques-2019-France-Lyko.pdf>

(4) http://www.averre-france.org/Site/Article/?article_id=7797

(5) Étude annuelle 2020 Making the Transition to Zero-Emission Mobility, l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA)



Retrouvez Thinkmarket sur :



Pour en savoir plus : www.itstimetoshift.consulting