

Dossier - Autonomie électrique : un enjeu parmi d'autres

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

• Autonomie : former, accompagner, rassurer

Un point fait consensus parmi les gestionnaires de flotte : l'électrification des véhicules implique une transformation culturelle du côté des conducteurs. Car ces derniers doivent apprendre à anticiper, planifier et gérer la recharge, mais aussi comprendre l'impact de leurs gestes sur l'autonomie. Voici les pistes de travail suivies par nos témoins.

par Julie Vénier - Publié le 19/12/2025



Véhicules du Groupe Martin Bélaysoud

Philip Morris France a structuré un programme d'accompagnement au véhicule électrique. « Avant la remise des clés, nous avons organisé, avec Actua Formation, un cursus complet pour chaque collaborateur, explique Yen Le, la responsable du parc automobile de 310 VP dont 80 électriques. Ces sessions sur site comprennent différents modules : prise en main, écoconduite, gestion des recharges, fonctionnement des bornes lentes et rapides, impact de la météo, de la température, de la vitesse et des conditions extérieures. Les premiers essais l'ont confirmé :

certains collaborateurs roulent à 130 km/h sans comprendre pourquoi l'autonomie fond, d'autres découvrent que la recharge dépend de la température de la batterie ou du niveau de charge », relate Yen Le.

Ajuster les pratiques

Mais il ne s'agit pas seulement de former : l'entreprise doit accompagner et rassurer ses collaborateurs, corriger et observer les comportements de conduite afin d'ajuster au mieux les pratiques. « La principale difficulté ne vient pas de la technologie mais du changement d'habitudes. Des commerciaux enchaînaient jusqu'à 500 km dans la journée sans se poser de questions. Avec l'électrique, il leur faut simplement repenser l'organisation des déplacements », rappelle Yen Le.

Philip Morris France a donc travaillé en étroite collaboration avec ses équipes commerciales pour mieux appréhender les changements sur leur organisation. « Nous montrons que l'électrique ne bouleverse pas leur rythme : ils peuvent recharger pendant une pause déjeuner, entre deux rendez-vous ou durant un temps de travail administratif. Quinze à vingt minutes sur une borne rapide suffisent à sécuriser la fin de journée. L'idée d'un "arrêt forcé" disparaît quand la recharge devient un réflexe intégré au planning », complète Yen Le.

À lire aussi – Ludovic Poncet, Groupe Martin Belysoud : « Une réduction de 30 % de l'autonomie pour refléter la réalité du terrain »

Clarté et pédagogie

Cédric Sohier, directeur achats hors production du groupe Artelia, pointe la nécessité d'un programme clair et pédagogique. « Nous allons lancer un plan de communication sur l'électrification. En effet, de nombreux collaborateurs n'ont jamais conduit de véhicule électrique et n'ont jamais utilisé de borne. Nous allons leur expliquer les bonnes pratiques : limiter la vitesse, éviter d'aller au-delà de 110 km/h, comprendre le fonctionnement des bornes et ne pas dépasser le temps de charge. Les bornes installées chez les collaborateurs fonctionnent en 7,4 kW, et 60 à 70 % des recharges doivent se faire à domicile », expose Cédric Sohier. Spécialiste du conseil, de l'ingénierie et de la gestion de projets, le groupe Artelia gère en France 1 200 véhicules dont 8 % sont électriques.

Chez Clauger, spécialiste du froid industriel et du traitement d'air, la formation prend deux formes : des supports théoriques très complets et un accompagnement individuel systématique. Clémentine Mathieu, gestionnaire de flotte automobile, en détaille les contenus : « Nous avons conçu et diffusé des guides internes qui expliquent les différences entre les puissances de recharge en courant alternatif (AC) et courant continu (DC), les spécificités techniques des modèles du catalogue, les temps de charge sur une borne normale de 11 kW ou en charge rapide, et les bonnes pratiques pour préserver la batterie et maximiser l'autonomie. » Clauger s'appuie sur une flotte de 1 350 véhicules dont 130 véhicules électriques.

La recharge entre 20 % et 80 %

Clémentine Mathieu insiste aussi sur l'idée de ne pas systématiquement recharger à 100 % : « De fait, la plage optimale de fonctionnement d'une batterie se situe entre 20 % et 80 %. Nous encourageons aussi l'usage des sièges chauffants plutôt que du chauffage classique en hiver, et nous expliquons l'impact très important de la vitesse sur la consommation : ne pas dépasser 110 km/h sur autoroute fait une différence considérable. » Sans oublier l'accompagnement humain : « À chaque renouvellement, nous prenons une demi-heure pour accompagner le collaborateur et lui expliquer, en fonction de son usage, les particularités du modèle qui lui est attribué », ajoute Clémentine Mathieu.

Pour ses conducteurs, Clauger suit aussi une autre piste : « Pour les accompagner, nous envisageons d'organiser des formations d'écoconduite. L'objectif est de réduire la consommation, accroître l'autonomie, diminuer le nombre de recharges et encourager une conduite plus douce », anticipe Clémentine Mathieu. Un vaste programme.

Un suivi comparatif

Le Groupe Martin Belaysoud, spécialiste du bâtiment et de l'industrie, a organisé un suivi comparatif qui responsabilise les conducteurs de ses véhicules électriques. « Les données issues des cartes carburant et du système de gestion permettent de comparer les performances individuelles des conducteurs entre eux et à la moyenne du modèle. Cela les sensibilise et les responsabilise », avance Ludovic Poncet, responsable moyens généraux et back-office technique à la tête de 1 000 véhicules.

Dossier - Autonomie électrique : un enjeu parmi d'autres

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

<https://www.flotauto.com/autonomie-former/>