



Vers une mobilité durable, intelligente et inclusive

Décryptage des leviers clés de transition des flottes



Des champions plus verts en puissance ? La transformation des entreprises de transport en leviers d'une mobilité plus durable5

Tendances & défis	6
Transport : cap sur plus de durabilité.....	6
Le potentiel inexploité des entreprises en tant que champions d'une mobilité plus verte	7
La réglementation envoie un signal clair en faveur d'un virage plus vert.....	8
Des solutions déjà disponibles	10
Verdir les flottes, c'est possible !.....	12
À l'aide ! Des obstacles financiers et technologiques freinent l'accélération vers des transports plus propres.....	12
Recommandations d'Edenred	14
Que fait Edenred ?	15

Le pouvoir de la digitalisation dans la mobilité 18

Tendances et défis	19
Le besoin de digitalisation et d'automatisation se confirme.....	19
L'accessibilité limitée des données entrave la prise de décision et réduit les gains d'efficacité	20
Réduire les formalités administratives pour faire émerger un secteur plus résilient.....	20
Le remboursement de taxes comme moyen de simplifier la gestion de la mobilité	21
Incertitude sur les solutions de péage	21
Recommandations d'Edenred	22
Que fait Edenred ?	23

Rendre la vie des conducteurs plus attrayante 25

Tendances et défis	26
Un monde de PME où la tentation d'opérer de manière informelle persiste	26
Pénurie de chauffeurs : la menace numéro 1	26
Encourageriez-vous vos enfants à devenir conducteurs ?	29
Un monde d'hommes	29
Recommandations d'Edenred	31
Que fait Edenred ?	34
Principales recommandations.....	36

Avant-propos

La gestion de flottes est l'une des transformations les plus complexes auxquelles sont confrontées les entreprises. Elles doivent rapidement opérer une transition vers des véhicules plus durables, déployer des solutions numériques et s'attaquer aux pénuries de main-d'œuvre. Heureusement, des solutions comme les véhicules électriques, la télématique, l'Intelligence Artificielle (IA) ou le télépéage sont aujourd'hui matures et évolutives. Cependant, les défis endogènes et exogènes aux entreprises entravent souvent une mise en œuvre efficace et rapide.

Ce livre blanc combine des données publiques et des informations exclusives d'Edenred pour proposer des solutions pratiques pour l'Europe et l'Amérique latine où Edenred est implanté.

Il aborde la mobilité durable comme un parcours intégré qui combine objectifs environnementaux, innovation numérique, efficacité opérationnelle et progrès social. Nos recherches mettent en évidence les adaptations politiques et réglementaires nécessaires et les stratégies d'entreprise essentielles à une transition en douceur.

En tant qu'acteur majeur à l'international de la simplification et de la décarbonation de la mobilité B2B, Edenred s'engage à apporter sa contribution. Nous aidons les entreprises qui exploitent des flottes de véhicules légers comme lourds à saisir ces opportunités pour créer un secteur de la mobilité plus verte et efficace, tout en tenant davantage compte du facteur humain. Nous veillons également à ce que des outils attractifs soient mis en place pour éviter la tentation de l'économie informelle.

Nous nous réjouissons de travailler avec vous pour façonner la mobilité professionnelle de demain.



Diane Coliche
Directrice générale,
Edenred Mobility

Synthèse

Ce livre blanc fait le point sur **trois des défis de mobilité les plus pressants** auxquels sont confrontées les entreprises de transport en Europe et en Amérique latine : la nécessaire transition vers une mobilité plus durable, l'impact de la digitalisation et de l'automatisation, ainsi que la pénurie de main-d'œuvre.

Les entreprises sont des leviers clés de **la mobilité durable** en raison de leur part importante dans les achats de véhicules et du kilométrage élevé de leurs flottes. Des données exclusives d'Edenred révèlent que **de nombreuses solutions sont aujourd'hui matures, évolutives et rentables. Cependant, des obstacles financiers et technologiques freinent les progrès de l'électrification.** Edenred recommande donc aux décideurs de fixer un cadre politique stable pour une mobilité décarbonée et d'adopter des règles pragmatiques pour l'électrification des entreprises (ex : recharge intelligente ou remboursement de la recharge à domicile). **Les aides et incitations financières** en faveur de flottes plus vertes devraient être maintenues et, dans la mesure du possible, étendues. En tout état de cause, les carburants alternatifs doivent continuer à jouer un rôle essentiel pour des types spécifiques de flottes ou de marchés (par exemple, le bioéthanol au Brésil), où il ne peut y avoir de solution unique.

L'écosystème des transports **se digitalise et s'automatise rapidement**, sous l'impulsion de technologies telles que l'IA et la télématique. Le potentiel de gain d'efficacité opérationnelle et de réduction des coûts est considérable. Cela contribuera à encourager les investissements dans la transition numérique verte. Cependant,

la disponibilité limitée des données embarquées et l'augmentation des formalités administratives limitent souvent l'impact de ces investissements. A ce titre, Edenred considère qu'il est essentiel que les propriétaires de véhicules **aient un accès complet à leurs données et soient autorisés à les partager avec des tiers.** Des mesures devraient également être prises pour soutenir la création de systèmes de **péage électroniques assortis** de règles et de conditions stables.

À terme, le secteur des transports dispose d'une formidable opportunité de remédier aux pénuries de conducteurs en **renforçant la diversité de la main-d'œuvre.** Cela implique d'attirer davantage de jeunes travailleurs, de femmes et d'actifs de différents continents. Edenred recommande de s'attaquer à ces problèmes en rendant la fraude sociale moins attractive, en offrant des salaires et une couverture santé appropriée et en améliorant les aires de repos qui doivent être des lieux sécurisés. De même, **il est essentiel de fournir un soutien ciblé** à la formation des employés.

Relever ces défis contribuera à adapter les flottes pour en assurer leur pérennité.



Chapitre 1

Des champions plus verts en puissance ?

La transformation des entreprises de transport en leviers d'une mobilité plus durable

En bref

Les entreprises sont un contributeur sous-estimé de la transition urgente et nécessaire vers une mobilité plus durable. Leur part importante dans les ventes de véhicules ainsi que le kilométrage élevé de ces véhicules constituent un puissant levier de changement. De nombreuses entreprises ont élaboré des plans pour adopter des solutions durables, mais elles sont souvent à la traîne en matière d'électrification par rapport aux utilisateurs privés. Des données d'enquête exclusives réalisées par Edenred permettent de comprendre ce paradoxe : de nombreuses solutions durables notamment la

mobilité électrique et, dans certains cas, les carburants bas-carbone, sont aujourd'hui matures. Cependant, elles ne sont pas disponibles en quantité suffisante et à un prix attractif.

Les principales recommandations d'Edenred sont les suivantes :

- Fournir un cadre réglementaire prévisible stable et progressif pour l'électrification
- Faciliter l'électrification en fixant des règles pragmatiques
- Maintenir et étendre les incitations financières pour verdir les flottes.

Tendances & défis

Transport : cap sur plus de durabilité

Le transport est un élément vital de toute société. Or, la trajectoire actuelle du secteur des transports n'est pas durable au niveau mondial. Le transport de personnes et de marchandises est non seulement responsable d'environ un cinquième de toutes les émissions mondiales de CO₂, mais a également connu une augmentation majeure de 78 % depuis 1990¹. Les véhicules routiers sont la principale source d'émissions du transport, contribuant à plus de 70 % des émissions de GES du secteur². De plus, ils constituent une source importante de pollution de l'air qui nuit à la santé humaine et à l'environnement³.

Les conséquences de cette tendance ont été clairement reconnues et les actions nécessaires identifiées. Selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), « pour espérer atteindre le scénario NZE [Net Zero Emissions], il faudrait que les émissions des transports diminuent d'environ 25 % [...] d'ici 2030 [...]. Cette baisse dépendra de l'électrification rapide des véhicules routiers, de mesures techniques et opérationnelles d'efficacité énergétique, de la commercialisation et la mise à l'échelle de carburants à faibles émissions [...], et de politiques publiques »⁴.

Transport
= 1/5
des émissions
globales de
CO₂

+78%
des émissions de
gaz à effet de
serre des transports
depuis 1990

95%
de l'énergie
des transports
provient toujours
des combustibles
fossiles⁵

« Pour espérer atteindre le scénario NZE [Net Zero Emissions] il faudrait que les émissions des transports diminuent d'environ 25% [...] d'ici 2030 [...]. Cette baisse dépendra de l'électrification rapide des véhicules routiers, de mesures techniques et opérationnelles d'efficacité énergétique, de la commercialisation et la mise à l'échelle de carburants à faibles émissions [...], et de politiques publiques. »

— Agence internationale de l'énergie

¹ Commission européenne : EDGAR - Base de données sur les émissions pour la recherche atmosphérique mondiale; Agence internationale de l'énergie (AIE) : Transports

² Commission européenne : EDGAR - Base de données sur les émissions pour la recherche atmosphérique mondiale; Agence internationale de l'énergie (AIE) : Transports

³ Organisation mondiale de la santé (non daté) : Environnement, changement climatique et santé

⁴ Agence internationale de l'énergie (AIE) (non daté) : Transports

⁵ Programme des Nations Unies pour l'environnement (non daté): Transition mondiale des combustibles fossiles à la mobilité électrique

Le potentiel inexploité des entreprises en tant que champions d'une mobilité plus verte

Les entreprises sont au cœur de la transition vers la mobilité durable. Les flottes ont un impact considérable sur cette transition écologique pour plusieurs raisons : en Europe, 60 % des voitures neuves sont immatriculées par des entreprises, dont la majorité est détenue par de grands groupes⁶. Dans les pays d'Amérique latine, leur part est plus faible mais tout de même importante (par exemple, environ 28 % au Mexique⁷). La plupart des camionnettes et des camions neufs sont achetés par des entreprises. De plus, les flottes ont généralement un kilométrage moyen plus élevé que les véhicules privés. Il a été constaté que les flottes de véhicules légers, par exemple, roulent deux fois plus que les voitures particulières⁸. Enfin, les flottes jouent également un rôle important dans l'approvisionnement des marchés des véhicules d'occasion.

Malgré ce rôle crucial des flottes, de nombreuses entreprises sont à la traîne en matière d'électrification par rapport aux propriétaires de véhicules privés sur de nombreux marchés. En 2023, 15,6 % de toutes les voitures particulières neuves dans l'Union européenne étaient des véhicules zéro émission⁹, contre seulement 14,1 % des flottes automobiles professionnelles¹⁰.

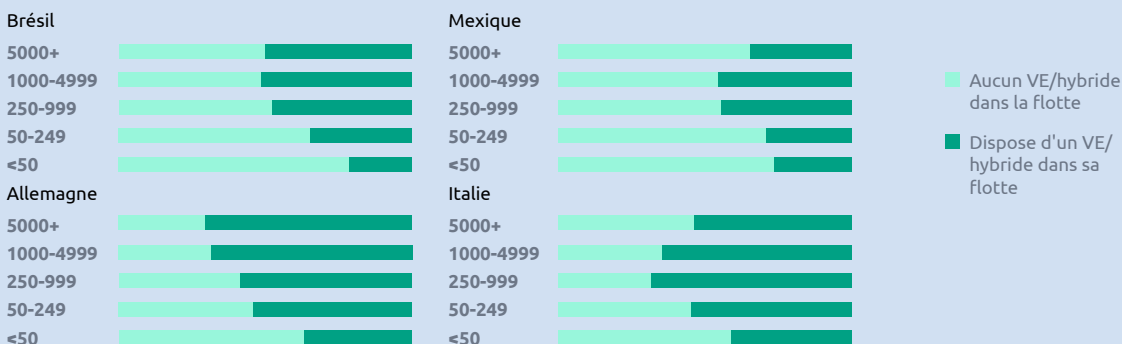
Ce rythme plus lent d'électrification entrave la transition globale vers un transport plus durable, mais confirme également un fort potentiel de contribution aux mesures de transition écologique de la part des entreprises.

Étude de cas

La taille compte dans l'électrification – dans une certaine mesure

Une enquête menée auprès des clients d'Edenred sur quatre marchés clés (Brésil, Allemagne, Italie et Mexique), fournit des informations intéressantes sur les progrès de l'électrification dans les entreprises de différentes tailles. Jusqu'à 1000 employés, la part des entreprises qui ont lancé des programmes d'électrification augmente selon la taille. Au-dessus de ce seuil, aucune nouvelle augmentation ne peut être constatée.

PRÉSENCE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES/HYBRIDES DANS LES FLOTTES : AUGMENTATION AVEC LA TAILLE DE L'ENTREPRISE JUSQU'À 1000



* Peut inclure un pourcentage élevé de VHE

B10a. Avez-vous actuellement des véhicules électriques ou hybrides dans votre flotte ? Veuillez ne prendre en compte que les véhicules appartenant à l'entreprise ou loués dans votre réponse. (Base=1949, Brésil=336, Mexique=364, Allemagne=505, Italie=544) **Base basse pour 5000+ pour tous les pays

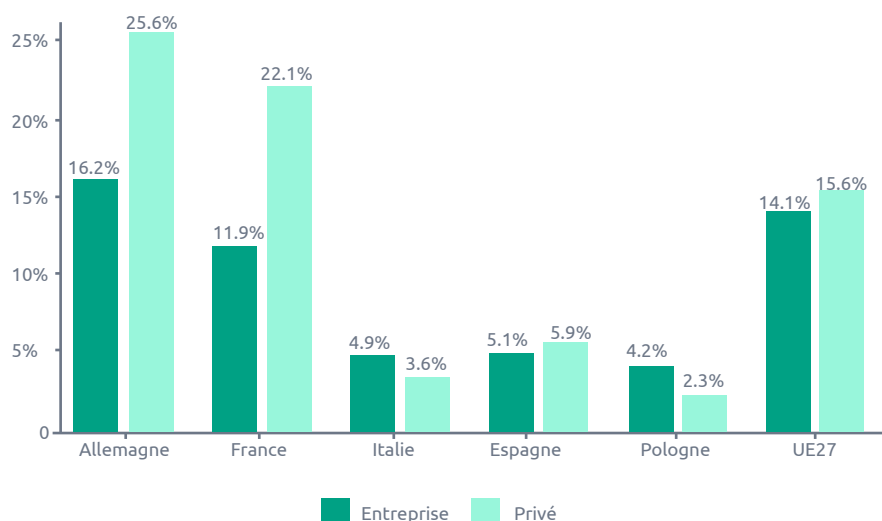
6 [Transport & Environnement \(2024\) : Verdir les flottes d'entreprise : une politique industrielle et sociale pour l'Europe](#)

7 D'après une analyse interne des données de marché par Edenred.

8 [Transport & Environnement \(2024\) : Verdir les flottes d'entreprise : une politique industrielle et sociale pour l'Europe](#)

9 Cette estimation prend seulement en compte le CO₂ émis pendant l'usage.

10 [Transport & Environnement \(2024\) : Verdir les flottes d'entreprise : une politique industrielle et sociale pour l'Europe](#)



Graphique 1 : Adoption de véhicules zéro-émission¹¹ en pourcentage des nouvelles immatriculations en 2023 (%)
 Source: Transport & Environment (2024): Verdir les flottes d'entreprise : une politique industrielle et sociale pour l'Europe

La réglementation envoie un signal clair en faveur d'un virage plus vert

En réponse à ces défis, un large éventail de réglementations ont été adoptées en Europe et dans les pays d'Amérique latine, définissant à la fois de nouvelles exigences et des politiques favorisant la transition. Dans le cadre de son Pacte Vert pour l'Europe, l'Union européenne a fixé à 2035 la date de fin des ventes de voitures et de camionnettes neuves à moteur à combustion¹². Le Royaume-Uni a adopté la même date d'interdiction des véhicules thermiques¹³. Au Brésil, le programme « Mover »¹⁴ est une politique de pointe en Amérique latine, fixant des incitations financières et des exigences en matière d'infrastructures pour promouvoir le transport durable et en particulier l'électrification. Le tableau ci-dessous donne un aperçu des principales réglementations en matière de transport routier durable en Europe et dans deux pays d'Amérique latine. Pour Edenred, il est essentiel qu'un cadre politique stable pour l'électrification soit défini dans toutes les zones géographiques, dans la mesure du possible en étroite collaboration avec des organismes représentatifs telles que les associations de mobilité électrique.

Tableau 1 : Aperçu des principales réglementations pour la décarbonation du transport routier

Géographie	Principales réglementations & objectifs
 Union Européenne	— Normes d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers : réduction progressive des émissions avec un objectif de 0 g de CO₂/km pour l'ensemble du parc, nécessitant la fin des ventes de voitures et de camionnettes neuves thermiques d'ici 2035 — Normes d'émissions de CO₂ pour les poids lourds : réduction moyenne des émissions du parc de véhicules de 45 % d'ici 2030, 65 % d'ici 2035 et 90 % d'ici 2040 — Règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs : objectifs contraignants pour l'infrastructure de recharge accessible au public, y compris les objectifs basés sur la flotte et sur la distance — Tarification routière différenciée basée sur les émissions de CO₂ : l'infrastructure et les redevances d'utilisation pour les véhicules utilitaires lourds peuvent être différenciées en fonction des émissions de CO₂ des véhicules, par exemple dans le cadre de la directive Eurovignette de l'UE et du droit national

¹¹ Cette estimation prend seulement en compte le CO₂ émis pendant l'usage.

¹² [Règlement \(UE\) 2023/851](#)

¹³ [Gouvernement du Royaume-Uni \(2024\) : La transition vers les véhicules zéro émission d'ici 2035 actée dans la loi](#)

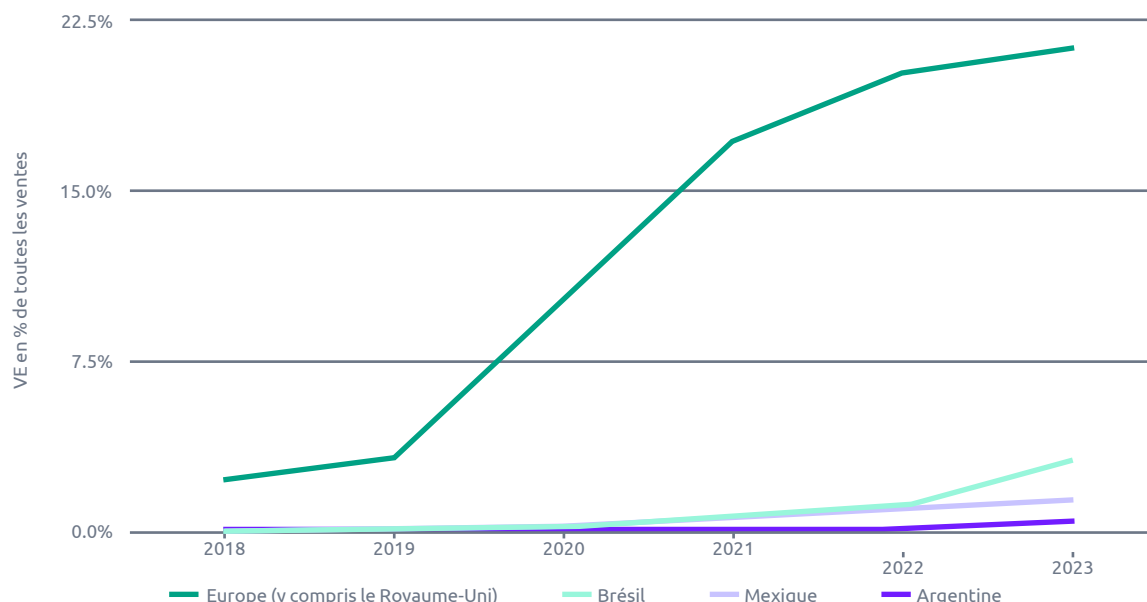
¹⁴ [Gouvernement du Brésil \(2023\) : Lancement du programme de mobilité verte](#)

Géographie	Principales réglementations & objectifs
 France	— Réseau de bornes de recharge : d'ici 2035, 7 000 000 de points de recharge publics et privés, soutenus par des incitations financières — Verdissement des flottes automobiles : objectifs de verdissement des flottes automobiles d'ici 2030 fixés par la loi et appel à l'action lancé par la mission flash parlementaire (y compris 21 recommandations pour accélérer l'électrification des flottes) — Zones à faibles émissions : mise en place de zones à faibles émissions limitant la circulation des véhicules les plus polluants dans les grandes zones métropolitaines
 Royaume-Uni	— Mandat relatif aux véhicules zéro émission : 80 % des nouvelles voitures et 70 % des nouvelles camionnettes seront zéro émission d'ici 2030 et 100 % d'ici 2035 — Stratégie d'infrastructure pour les véhicules électriques : d'ici 2030, au moins 300 000 points de recharge publics seront disponibles — Engagement véhicules lourds : éliminer progressivement les poids lourds non zéro émission pesant 26 tonnes et moins d'ici 2035. Tous les nouveaux véhicules lourds vendus au Royaume-Uni devront être zéro émission d'ici 2040
 Brésil	— Programme Mover : incitations fiscales et exigences en matière d'émissions afin de réduire les émissions de carbone du parc automobile du pays — RenovaBio : objectifs de décarbonation pour les distributeurs de carburants, certification et critères de durabilité pour les biocarburants — Le projet de loi n° 392/2023 du Sénat oblige les stations-service à disposer de points de charge pour les véhicules électriques
 Mexique	— La nouvelle Présidente du Mexique, Claudia Sheinbaum, a promis dans son discours d'investiture que le pays produirait 45% de son électricité à partir de sources renouvelables d'ici 2030. Des investissements atteignant 40 milliards \$US sont prévus pour les 6 prochaines années — Nouvelle réglementation pour la recharge des véhicules électriques : en septembre 2024, de nouvelles règles pour le déploiement et l'utilisation des points de charge ont été publiées par la Commission de régulation de l'énergie — Stratégie nationale pour la mobilité électrique : une nouvelle stratégie est en cours d'élaboration pour favoriser la mobilité électrique

« La rapidité de la transition est essentielle, et la mise en place d'un écosystème transparent et interconnecté est le défi que nous devons relever collectivement. La collaboration est cruciale pour œuvrer à un avenir durable et électrifié. »



— Lucie Mattera,
Secrétaire générale, ChargeUp Europe



Graphique 2 : Part des véhicules électriques dans les ventes de voitures sur certains marchés. Source : Agence internationale de l'énergie, SIOMAA, OICA

Des solutions déjà disponibles

Les solutions permettant d'atteindre ces objectifs réglementaires sont désormais matures, disponibles à grande échelle et souvent compétitives en termes de coûts.

L'électrification s'impose comme une solution de premier plan, offrant des réductions d'émissions significatives tout au long du cycle de vie. Concrètement, le remplacement d'une voiture à essence de taille moyenne par un véhicule électrique équivalent réduit les émissions tout au long du cycle de vie d'environ 54 % en moyenne mondiale (environ 50 % en Amérique latine, environ 60 % dans l'Union européenne et au Royaume-Uni)¹⁵.

Par ailleurs, l'électrification paye : une analyse réalisée par l'acteur de la mobilité Ayvens pour les pays européens a montré qu'en moyenne, le coût total de possession d'une voiture électrique est moins élevé que celui d'un modèle thermique comparable¹⁶. La disponibilité des infrastructures de recharge reste une condition préalable essentielle et le nombre de points de recharge a connu une augmentation rapide au cours des dernières années. Cependant, l'électrification n'est pas nécessairement adaptée à toutes les zones géographiques et à tous les cas d'usage. Les entreprises exploitant des véhicules lourds font face à un contexte particulièrement difficile. La plupart d'entre elles exploitent de petites flottes avec des marges très limitées¹⁷, il s'agit généralement de petites et moyennes entreprises (PME) qui représentent 80 % des entreprises de transport routier commercial dans l'UE¹⁸. Elles sont également confrontées à une incertitude importante en raison de l'impact des cycles économiques et contractuels, alors que leurs camions roulent pendant une durée moyenne de 10 à 12 ans¹⁹. Ce décalage crée des défis en matière de planification et d'investissement.

En outre, le manque de véhicules adaptés, à prix compétitif, et d'infrastructures de recharge adéquates a conduit à un déploiement tardif dans certaines régions comme l'Europe. Dans les pays d'Amérique latine, ces défis sont d'autant plus prononcés que le nombre de véhicules électriques et de points de recharge est nettement inférieur.

¹⁵ Agence Internationale de l'énergie (AIE) (2024) : Calculateur d'analyse du cycle de vie des véhicules électriques; T&E (2022) : Les voitures électriques sont-elles plus propres? Comparez les émissions de CO₂ sur la durée de vie d'une voiture électrique avec une voiture à essence, une voiture diesel ou une autre voiture électrique

¹⁶ Ayvens (2024) : Examen du coût total de possession: véhicules électriques à batterie par rapport aux véhicules à moteur à combustion interne

¹⁷ ChargeUp Europe (2024) : Recharge des flottes d'entreprise en Europe

¹⁸ Union Internationale des transports routiers (2021) : Proposition de la Commission européenne sur le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs dans l'UE

¹⁹ ChargeUp Europe (2024) : Recharge des flottes d'entreprise en Europe

L'un des principaux défis est la bonne combinaison de cas d'usage de la recharge : pour les camions opérant sur courte distance et, dans une certaine mesure, pour la moyenne distance, la recharge en dépôt est plus adaptée. Selon les projections, en Europe, 240 000 points de recharge en dépôts seront nécessaires d'ici 2030 (sur un total de 319 000 points de recharge pour camions)²⁰. Les véhicules longue distance, quant à eux, auront besoin d'une recharge publique rapide et nocturne avec des puissances plus élevées²¹. Une enquête menée auprès des gestionnaires de flottes allemands, réalisée par UTA Edenred, confirme l'importance de ces cas d'usage. Il apparaît que la plupart des véhicules utilitaires légers et des camions devraient être rechargés principalement dans les locaux de l'entreprise (56 %), contre 32 % aux points de charge publics²².

Bien qu'ils soient confrontés à des défis importants, le nombre de camions électriques devrait connaître une croissance substantielle vers la fin de la décennie en raison des progrès technologiques et du cadre réglementaire. Les ventes de camions électriques en Europe devraient être multipliées par six entre 2025 et 2030, et représenter 37 % des ventes de camions neufs et 7 % du parc total de camions en Europe d'ici là²³.

En plus de l'électrification, les carburants à faible teneur en CO₂ peuvent jouer un rôle complémentaire sur certains marchés.

Le Brésil, par exemple, s'est largement appuyé sur certains types de carburants largement décarbonés et produits sur place, tels que le bioéthanol. Ils permettent de réduire les émissions des véhicules lourds d'environ 60 % par rapport aux combustibles fossiles (voir l'étude de cas). Par ailleurs, en raison de la part élevée d'énergies renouvelables et donc des faibles émissions du réseau électrique brésilien, l'utilisation de l'électricité par les camions peut entraîner une réduction des émissions encore plus importante de 86 % (2025), voire 90 % (à partir de 2030) par rapport à l'utilisation de combustibles fossiles^{24,25}. Au Mexique, selon une étude de Cintelink, 65 % des clients pourraient avoir recours à des sources d'énergie alternatives pour leurs flottes tout en conservant leurs véhicules, mais en les convertissant à des systèmes bi-carburants ou en utilisant la biomasse²⁶.

En Europe, le carburant HVO à base d'huile végétale hydrotraitée a récemment été introduit sur certains marchés et élargit la gamme des carburants alternatifs. Les carburants à faible teneur en carbone offrent une alternative aux régions où l'électrification n'est pas encore pleinement viable, en veillant à ce que la transition vers des transports plus écologiques puisse être adaptée à des conditions variées.

20 Arthur D. Little (2024) : Recherche HDV pour ChargeUp Europe - Mise à jour sur l'électrification des camions

21 Arthur D. Little (2023) : Recherche HDV pour ChargeUp Europe

22 [UTA Edenred \(2023\) : Rapport d'étude - Motorisations alternatives et transformations des flottes](#)

23 Arthur D. Little (2024) : Recherche HDV pour ChargeUp Europe - Mise à jour sur l'électrification des camions

24 [Calculs propres basés sur ICCT \(2023\) : Comparaison des émissions de gaz à effet de serre sur le cycle de vie des voitures particulières à moteur à combustion et électriques au Brésil](#)

25 [Calculs propres basés sur ICCT \(2023\) : Comparaison des émissions de gaz à effet de serre sur le cycle de vie des véhicules utilitaires lourds et des carburants européens](#)

26 [Sur base de l'analyse des données de marché par Cintelink](#)

Étude de cas

Le bioéthanol au Brésil

Le Brésil est à l'avant-garde de la transition vers l'énergie propre et figure parmi les plus grandes économies du monde. Le développement de l'éthanol à base de déchets de canne à sucre au Brésil est l'un des exemples les plus réussis de remplacement rapide des combustibles fossiles dans les transports en Amérique latine. Des injonctions gouvernementales claires et répétées et une préférence pour les véhicules à carburant « flexible » maintiennent l'importance des biocarburants. L'utilisation d'éthanol brésilien produit à partir de canne à sucre peut réduire les émissions des véhicules lourds d'environ 60 % par rapport aux combustibles fossiles

Verdir les flottes, c'est possible !

De nombreuses entreprises réalisent que le changement est inéluctable. Des données exclusives d'Edenred montrent qu'une majorité des gestionnaires de mobilité en Europe prévoient d'accélérer le déploiement des véhicules électriques.

À l'aide ! Des obstacles financiers et technologiques freinent l'accélération vers des transports plus propres

D'importants obstacles entravent toutefois une transition plus rapide vers des transports durables. Les entreprises ont une compréhension claire de ces obstacles. À la question « qu'est-ce qui pourrait vous aider à accélérer votre décision d'électrifier votre flotte », les entreprises qui ne sont pas encore engagées dans l'électrification citent les éléments ci-dessous dans une enquête réalisée par Edenred²⁷:

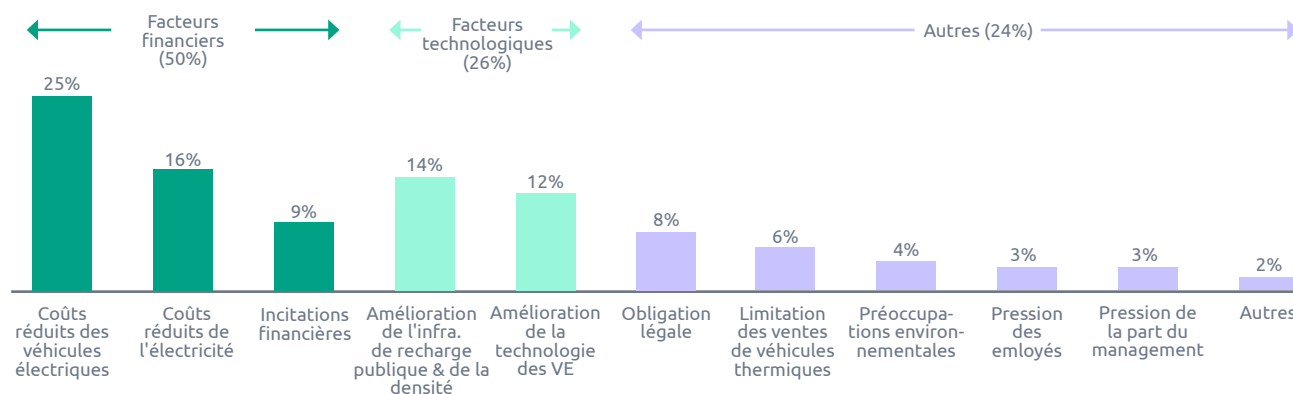
- Réduction des coûts des véhicules électriques (25%)
- Réduction des coûts de l'électricité (16%)
- Amélioration de l'infrastructure et de la densité des points de recharge publics (14%)
- Amélioration de la technologie des véhicules électriques (12%)
- Incitations et aides financières (9%)

L'ÉLIMINATION DES OBSTACLES FINANCIERS ET TECHNOLOGIQUES POURRAIT VÉRITABLEMENT ACCÉLÉRER L'ÉLECTRIFICATION

La réduction des coûts des véhicules électriques et de l'électricité pourrait accélérer les décisions des gestionnaires de flotte

Question n°13| Compte tenu de l'évolution de la réglementation des VE, qu'est-ce qui pourrait vous aider à accélérer votre décision d'électrifier votre flotte? % de répondants non électrifiés par catégorie (rang 1, 2023)

Tot | 104



Graphique 3 : Facteurs susceptibles d'accélérer l'électrification des flottes d'entreprise en Europe.

Source : Enquête quantitative auprès de 750 répondants, 2023, commandée par Edenred à Publicis Sapient

²⁷ Source : Enquête quantitative auprès de 750 répondants, 2023, commandée par Edenred à Publicis Sapient

Si ces obstacles étaient levés, les entreprises pourraient devenir les leaders de la transition vers un transport routier plus durable.

Libérer le potentiel des entreprises pour la transition vers la mobilité durable peut être facilité par un large éventail de changements dans les politiques publiques et les pratiques du marché. Quelques changements-clés se démarquent en raison de leur impact et de leur efficacité. Ces recommandations visent à lever les obstacles les plus importants et à tirer parti des forces des entreprises pour accélérer la transition vers un secteur des transports plus durable.

Étude de cas

Les entreprises prévoient d'accélérer l'électrification

Selon une enquête exclusive menée auprès de plus de 750 gestionnaires de flottes en Europe, commandée par Edenred à Publicis Sapient en 2023, la majorité des entreprises souhaitent augmenter la part des véhicules électriques et hybrides rechargeables au sein de leurs flottes d'ici 2026 :

- 90% des entreprises qui ont déjà commencé à électrifier leur flotte et
- 58% des entreprises qui n'ont pas encore lancé le processus



Recommandations d'Edenred

Recommandation 1.

(Europe et Amérique latine) : Fournir un cadre réglementaire stable et progressif pour l'électrification

La transition vers le véhicule électrique nécessite d'importants investissements privés, qui ne peuvent être réalisés que s'il existe un degré de certitude suffisant. Les décideurs politiques devraient adopter des stratégies progressives et à long terme pour l'électrification, en mettant l'accent sur le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques.

Recommandation 2.

(Europe et Amérique latine) : Faciliter l'électrification en fixant des règles pragmatiques

La transition vers des véhicules plus verts présente des complexités importantes pour les entreprises. Pour pallier ces défis, des règles pragmatiques sont essentielles. Ces règles devraient simplifier la gestion dynamique de l'énergie et le remboursement de la recharge à domicile (par exemple en excluant toute qualification de « services de paiement »). Au Mexique, il est crucial d'établir un cadre clair pour le déploiement des infrastructures de recharge, y compris des spécifications techniques pour les types de connecteurs à utiliser.

Recommandation 3.

(Europe et Amérique latine) : Maintenir et étendre les incitations financières pour verdir les flottes

Des subventions et des incitations fiscales sont nécessaires pour les flottes professionnelles, comme le montrent les données de l'enquête figurant dans les développements supra. Il sera essentiel d'aider les gestionnaires de flottes et les conducteurs à se préparer à la transition vers les véhicules électriques. Cette transition devrait être soutenue financièrement. Les avantages de tels soutiens seraient particulièrement importants pour les poids lourds, car ils affichent un kilométrage élevé et se retrouvent sur la route pendant 10 à 12 ans en moyenne²⁸.

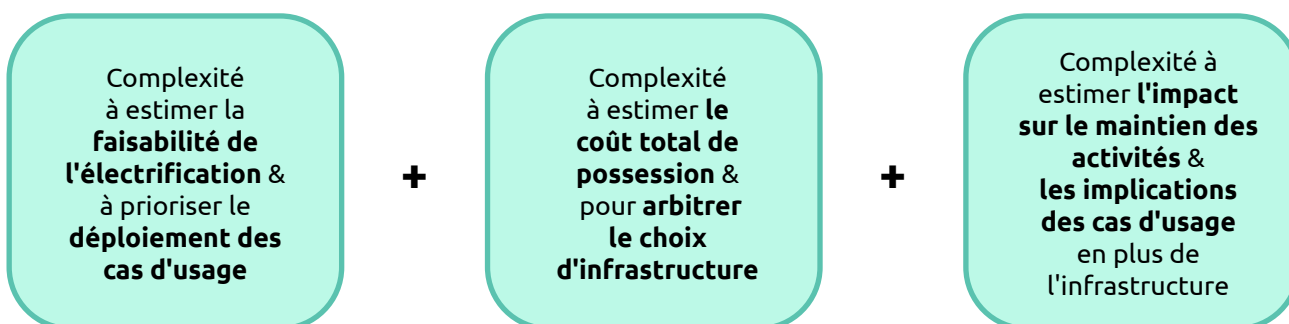
²⁸ [ChargeUp Europe \(2024\) : Recharge des flottes d'entreprise en Europe](#)

Que fait Edenred ?

Lorsqu'elles font le choix de la mobilité durable, les entreprises sont souvent confrontées à des défis très similaires : dans une étude réalisée par Edenred, la complexité a été identifiée comme un obstacle majeur. Lors de la phase de démarrage et dans les premiers mois qui suivent, les principaux enjeux sont les nouvelles contraintes liées aux véhicules électriques, l'absence de « manuel d'utilisation » pour l'électrification et le besoin de nouveaux types d'expertises. Au moment de la planification et de la mise en œuvre, la variété des méthodes disponibles pour définir la voie vers l'électrification et la mise en œuvre ainsi que l'absence d'outils d'aide à la décision appropriés deviennent également des obstacles. Edenred aide les entreprises à réduire cette complexité grâce à des outils adaptés et éprouvés, tout en plaidant pour des cadres réglementaires plus simples et plus stables dans les différentes zones géographiques.

Edenred apporte des solutions pour chaque étape de la transition vers une mobilité durable, adaptées aux difficultés mouvantes des entreprises dans leur transformation. Trois solutions d'Edenred peuvent être citées, parmi une large gamme de solutions :

LA COMPLEXITÉ EST UNE ÉQUATION À 3 FACTEURS



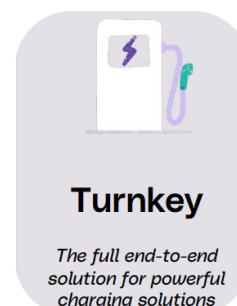
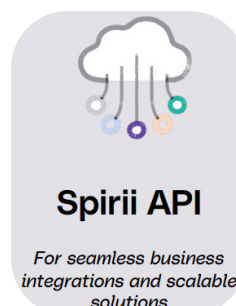
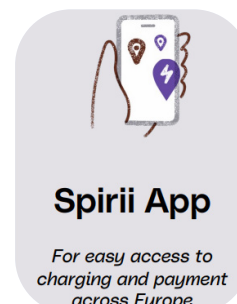
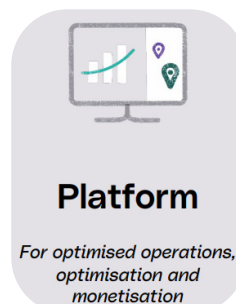
Spirii : votre écosystème pour l'ensemble du parcours d'électrification

En 2024, Edenred a renforcé son engagement en faveur de solutions innovantes d'eMobilité en acquérant Spirii, une plateforme mondiale de Software-as-a-Service (SaaS) basée au Danemark, en forte croissance et offrant une large gamme de solutions de recharge de véhicules électriques en Europe. Grâce à une technologie propriétaire et à un solide réseau de partenaires, Spirii couvre l'ensemble de la chaîne de valeur de la recharge des véhicules électriques en offrant une plateforme de gestion de la recharge de pointe et une application intuitive de recharge et d'itinérance pour l'utilisateur final, en plus des solutions de recharge clés en main.

Spirii est actuellement présent sur 19 marchés et entrera sur certains marchés d'Amérique latine d'ici 2025. Plus de 1 500 entreprises sont déjà présentes sur la plateforme, issues de secteurs variés, notamment le transport et la logistique, le commerce de détail, l'immobilier, l'énergie et les services publics, ainsi que les stations-service et les aires de service.

Les principaux outils de Spirii sont :

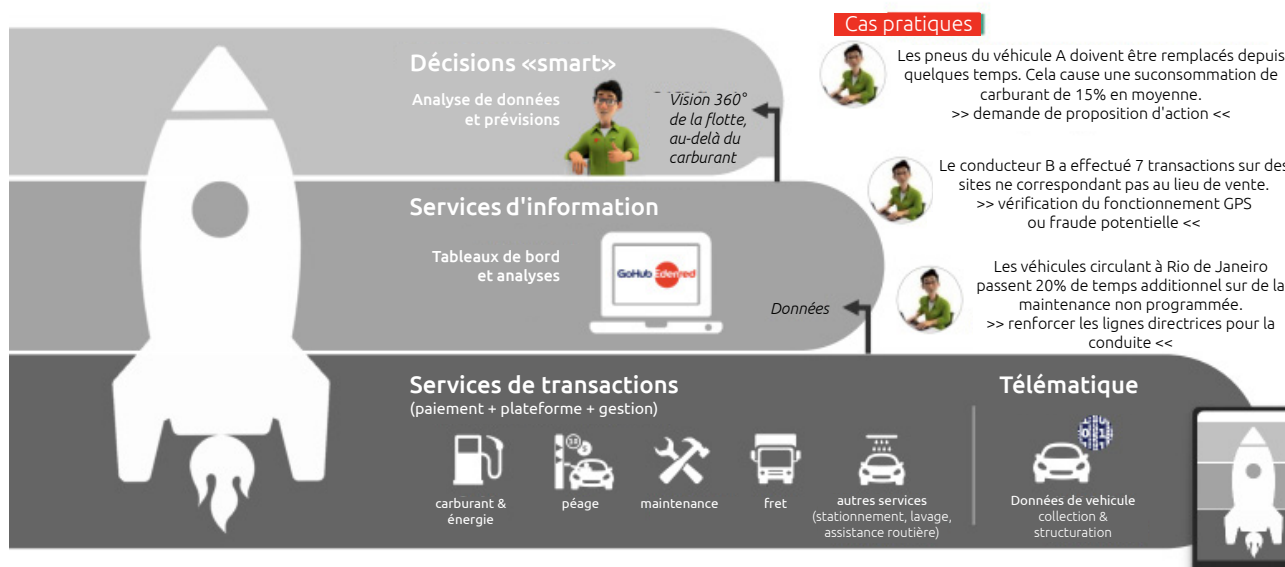
- Plateforme : Pour des opérations facilitées, l'optimisation et la monétisation
- Application Spirii : Pour un accès facile à la recharge et au paiement
- Spirii API : Pour des intégrations commerciales transparentes et des solutions évolutives
- Clé en main : La solution complète de bout en bout pour des solutions de recharge performantes



GoHub : un guichet unique alimenté par les données

GoHub by Edenred est une plateforme alimentée par les données, conçue pour aider les gestionnaires de flottes à obtenir une vue complète de la data de leurs flottes²⁹ :

- La plateforme s'appuie sur l'IA pour intégrer et analyser les données, en fournissant des indicateurs clés de gestion de manière consolidée.
- Elle aide les utilisateurs à comprendre, suivre et réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, contribuant ainsi à une gestion de flotte plus durable et plus efficace.
- En outre, les informations permettent aux gestionnaires de flottes d'identifier les possibilités d'économies, ce qui permet de réduire les coûts opérationnels.



Move for Good : réduire les émissions, de A à Z

Move for Good est un programme mondial visant à favoriser une mobilité plus vertueuse. Lancé en 2022, le programme est actuellement opérationnel en Europe et en Amérique latine. Il permet aux clients du Groupe d'atténuer leur impact environnemental. Il s'articule autour de 3 piliers clés :

- **Mesure et réduction** : Mesurer et réduire les émissions en encourageant l'usage des mobilités moins émettrices en carbone (comme les véhicules électriques ou le bioéthanol).
- **Compensation** : compenser les émissions restantes par des projets certifiés par des tiers, tels que la déforestation évitée ou la récupération du méthane.
- **Sensibilisation** : Sensibiliser la communauté, les clients et utilisateurs en leur donnant accès aux meilleures ressources et bases de connaissance.

Les principaux outils qu'Edenred propose à ses clients dans certaines zones géographiques clés comme le Brésil sont les suivants :

- **Inventaire des émissions** : Mesure des émissions actuelles de gaz à effet de serre à l'aide de la méthodologie du Protocole des gaz à effet de serre (GES).
- **Analyse de données** : Simulation de différents scénarios de décarbonation pour passer à une énergie plus durable.
- **Certification** : Certificats d'émissions annuels pour les projets climatiques compensant les émissions restantes.

²⁹ Voir <https://gohubedenred.com.br/>



Move
for Good

Edenred **Move for Good** is an Edenred Mobility sustainability programme, which supports companies in the transition to low-carbon mobility.



« Globo intensifie ses investissements dans les solutions écologiques innovantes qui réduisent la dépendance au carbone. Notre partenariat avec Edenred Mobility et son programme « Move for Good » nous a permis de mesurer les émissions et de passer de l'essence à l'éthanol. »



— Maurício Gonzalez,
Dirécteur exécutif, Centre des services partagés
GLOBO, Brésil

« Chez EMA, nous sommes ravis de travailler avec Edenred, une entreprise leader dans le contrôle des carburants, le péage et la maintenance des flottes, qui développe aujourd'hui des innovations pour l'adoption de la mobilité électrique auprès de ses partenaires et de ses entreprises. Travailler avec l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique, s'assurer que les utilisateurs et les entreprises peuvent profiter d'une expérience facile et sans obstacles, alimentée par des solutions intelligentes, est une étape clé pour consolider l'avenir de l'électromobilité au Mexique. »



— Eugenio Grandio,
Président de l'Association mexicaine d'électromobilité

Chapitre 2

Le pouvoir de la digitalisation dans la mobilité

En bref

L'écosystème des transports connaît une digitalisation et une automatisation rapides, sous l'impulsion de nouvelles technologies telles que l'IA et les applications télématiques. Ce développement a un grand potentiel pour améliorer l'efficacité opérationnelle, la productivité et peut aider à optimiser les investissements dans la flotte.

La réduction des coûts est essentielle pour que les opérateurs puissent continuer à investir dans la transition écologique et numérique. Cependant, la disponibilité limitée des données embarquées et la charge administrative croissante freinent ces investissements. En les réduisant, les régulateurs permettront aux opérateurs de mobilité de créer

un secteur des transports puissant et résilient.

Les principales recommandations sont les suivantes :

- S'assurer que les propriétaires de véhicules aient un accès complet aux données de leurs véhicules et leur permettre de partager ces données avec des tiers
- Soutenir la création de systèmes de péage électroniques dotés de cadres législatifs solides.

Edenred propose déjà une multitude de solutions qui aident les praticiens de la mobilité à gagner en efficacité et à prendre des décisions éclairées.

Tendances et défis

La digitalisation en tant que catalyseur d'activité

Étude de cas

Des décisions intelligentes en matière de maintenance prédictive

Par rapport à la maintenance traditionnellement réactive, la maintenance prédictive basée sur l'analyse des données peut entraîner une réduction de 15 % des dépenses de maintenance de la flotte (en évitant les coûts liés au temps d'arrêt et de remorquage) et augmenter la disponibilité de la flotte de 10 à 15 %. (Source : Données Opérationnelles de la solution de Maintenance Prédictive d'Edenred au Brésil).

L'écosystème des transports connaît une digitalisation et une automatisation rapides, sous l'impulsion de technologies telles que l'IA, le cloud et la télématique³⁰. La digitalisation et la transparence sont des facteurs essentiels qui permettent aux entreprises de comprendre leur empreinte carbone, de prendre des décisions éclairées et d'accroître leur efficacité³¹. Cette tendance devrait se poursuivre, avec des gains attendus de l'ordre de 9 milliards de dollars dans les pays du G7 d'ici fin 2025 grâce à la digitalisation en cours de l'écosystème commercial³².

Le besoin de digitalisation et d'automatisation se confirme

Alors que les acteurs de la mobilité considèrent la digitalisation comme la voie à suivre, la plupart de leurs systèmes n'ont qu'une maturité faible à moyenne³³. Il n'est donc pas étonnant qu'une récente enquête réalisée par Edenred ait montré que la digitalisation et l'automatisation restent des priorités majeures pour les clients de la mobilité, qu'il s'agisse de PME ou de grands groupes³⁴.

La digitalisation et l'automatisation contribuent à améliorer l'efficacité opérationnelle et la productivité, et peuvent optimiser les coûts des flottes : L'optimisation est « un élément clé de la transition du [...] secteur »³⁵. La digitalisation a un grand potentiel pour influencer positivement le comportement de conduite, ce qui se traduira par des routes plus sûres et des économies pour les gestionnaires de flottes³⁶. Elle peut également s'attaquer aux irritants les plus importants pour les entreprises telles que : les pannes ou les entretiens non planifiés, qui entraînent des coûts élevés³⁷.



³⁰ [Forum économique mondial, 20 juin 2024, Pourquoi les écosystèmes de transport et de chaîne d'approvisionnement doivent être cybersécurisés](#)

³¹ [Smart Freight Center, 16 janvier 2023, Surmonter les obstacles à la digitalisation grâce à l'utilisation des conseils d'accès aux données de Smart Freight Center](#)

³² [Forum économique mondial, 20 juin 2024, Pourquoi les écosystèmes de transport et de chaîne d'approvisionnement doivent être cybersécurisés](#)

³³ Source : Enquête auprès de 1949 entreprises (clientes et non-clientes d'Edenred), 2e trimestre 2024) au BR, MX, IT, DE ; Edenred 2023 données comportementales & financières

³⁴ Source : Enquête du T2 2024 auprès de 1949 gestionnaires de flotte au Brésil, au Mexique, en Allemagne et en Italie ; Edenred 2023 données comportementales et financières

³⁵ [Coalition Transforming Freight Transport, Manifeste pour une logistique et un transport de marchandises intermodaux, sobres, efficaces et résilients, 2024](#)

³⁶ Sources : Enquête du T2 2024 auprès de 1949 gestionnaires de flotte au Brésil, au Mexique, en Allemagne et en Italie ; Edenred 2023 données comportementales et financières

³⁷ Sources : Enquête du T2 2024 auprès de 1949 gestionnaires de flotte au Brésil, au Mexique, en Allemagne et en Italie ; Edenred 2023 données comportementales et financières

À une époque où la plupart des régions du monde ont déjà connu d'importantes augmentations de prix³⁸ – par exemple en raison de la hausse des coûts de l'énergie, des pressions sur le commerce mondial, des guerres, des pénuries de personnel et de la nécessité de réduire les émissions – des gains d'efficacité et des réductions de coûts sont essentielles pour que les transports restent abordables.

L'accessibilité limitée des données entrave la prise de décision et réduit les gains d'efficacité

Les clients de la mobilité indiquent clairement qu'ils auront besoin d'un meilleur accès aux données à l'avenir afin de faciliter leur prise de décision³⁹. Les solutions télématiques d'Edenred offrent à ses clients une multitude de données et d'informations, y compris le suivi de la position et des itinéraires des véhicules en temps réel.

Sans un accès complet aux données embarquées, les opérateurs ne seront pas en mesure de tirer pleinement parti de la prise de décision et de l'innovation fondées sur les données. Cela a également des implications pour le développement de nouveaux services tels que la recharge intelligente des véhicules électriques : sans accès aux données embarquées, les services de recharge

intelligente ne peuvent pas être fournis aux clients de manière transparente. Il s'agit d'un obstacle connu : en janvier 2024, plusieurs États membres de l'UE ont demandé à la Commission européenne de publier une législation sur l'accès aux données des véhicules⁴⁰. Il est urgent de relever ce défi, afin que le secteur puisse bénéficier des avantages de la transition numérique.

Réduire les formalités administratives pour faire émerger un secteur plus résilient

Le secteur de la mobilité devra investir massivement dans les années à venir pour atteindre ses objectifs de réduction des émissions et bénéficier de la transition numérique. La hausse des prix et l'augmentation des lourdeurs administratives résultant de la réglementation, créent un environnement contraint pour les opérateurs qui souhaitent investir.

Les cartes multi-énergies sont un moyen d'assurer le suivi des coûts énergétiques et de maintenir un certain niveau de contrôle des dépenses, grâce à des rapports et des outils intelligents. La digitalisation améliore l'efficacité de la gestion des flottes et des coûts, ce qui conduit à un passage progressif du « red tape » au « smart tape »⁴¹ (c'est-à-dire de la bureaucratie inutile à une gestion intelligente).

Étude de cas

Permettre des décisions fondées sur les données pour améliorer les pratiques des entreprises

En moyenne, 65 % des clients d'Edenred indiquent qu'ils ont besoin de données plus nombreuses et de meilleure qualité, pour améliorer leur prise de décision. Parmi leurs principaux besoins figurent l'optimisation des coûts, l'efficacité opérationnelle et de gestion, la conformité réglementaire, le bien-être des employés et la réduction de la fraude.

(Source : données 2023 d'Edenred sur le comportement des clients au Brésil, au Mexique, en Italie et en Allemagne ; enquête du 2^e trimestre 2024 auprès de 1949 gestionnaires de flotte)

38 [Bill Conerly, Inflation des coûts d'entreprise : les dépenses de main-d'œuvre détermineront les budgets, 19 juillet 2024](#)

39 Sources : Enquête du T2 2024 auprès de 1949 gestionnaires de flotte au Brésil, au Mexique, en Allemagne et en Italie ; DER 2023 données comportementales et financières

40 [Représentation permanente des Pays-Bas, Appel conjoint des États membres à la Commission européenne pour qu'elle publie en temps voulu la législation sectorielle sur l'accès aux données, fonctions et ressources des véhicules, 19 janvier 2024](#)

41 https://www.oecd.org/en/publications/from-red-tape-to-smart-tape_9789264100688-en.html

En réduisant le fardeau administratif, les entreprises peuvent utiliser leurs ressources plus efficacement, se concentrer sur leurs principales activités et soutenir leur croissance et leurs innovations.

Le télépéage est un autre exemple emblématique de solutions qui contribuent à réduire les formalités administratives et à augmenter l'efficacité de la mobilité. En Amérique latine en particulier, les solutions de télépéage se développent rapidement : la loi Free Flow (Flux Libre), qui a été introduite en 2021 au Brésil, a donné un véritable coup d'accélérateur au télépéage qui devrait se poursuivre dans les années à venir. Avec l'intégration de nouveaux acteurs dans l'écosystème du Free Flow (tels qu'Edenred Taggy en 2023), la pérennité du péage en flux libre est assurée. Le système améliore l'efficacité du trafic, réduit les émissions de CO₂ et permet un parcours-client plus fluide. En outre, l'Argentine devrait privatiser son système de péage dans un avenir proche, ce qui stimulera davantage l'innovation dans le secteur.

En Europe, la digitalisation permet également aux clients de se conformer facilement aux nouvelles règles sur les péages des émissions de CO₂ des poids lourds imposées par plusieurs pays (comme l'Allemagne ou l'Autriche). En disposant d'outils intelligents tels que les calculateurs de classe d'émission de CO₂, les clients ont accès à une gestion plus intelligente des péages et compatible avec une mobilité plus durable.

Le remboursement de taxes comme moyen de simplifier la gestion de la mobilité

Le remboursement automatisé des taxes et accises a prouvé son utilité pour réduire les coûts et a donc pris de la valeur marchande.

Les demandes de remboursement de TVA et de droits d'accise depuis l'étranger sont compliquées et longues (il s'agit notamment de vérifier si les montants facturés sont remboursables et de demander un remboursement auprès des autorités fiscales des pays concernés).

À l'heure actuelle, des solutions dédiées automatisent l'ensemble du processus, grâce à des outils de reporting en ligne et à des portails ergonomiques. Ces solutions offrent des remboursements simplifiés de la TVA et des droits d'accise sur certaines dépenses, telles que l'énergie et les péages. Cela simplifie la gestion et améliore l'efficacité de l'entreprise, notamment pour les opérateurs de transport routier qui sont actifs à l'international.

Dans ce contexte, l'utilisation de factures récapitulatives est essentielle, car les entreprises de transport qui opèrent au-delà des frontières génèrent des centaines (voire des milliers, pour les grosses flottes) de transactions par mois. Une analyse interne des données de transaction des clients révèle que les clients génèrent en moyenne 280 transactions par mois par client. Au Brésil, la moyenne est d'environ 130 transactions par mois. Regrouper ces transactions en une seule facture toutes les deux semaines ou tous les mois simplifie la vie des gestionnaires de flottes. De plus, les factures récapitulatives aident les autorités fiscales à traiter les données plus rapidement, par exemple lors des audits.

Incertitude sur les solutions de péage

Des défis subsistent dans le domaine du péage : les tarifs de péage ou l'acceptation des modes de paiement évoluent régulièrement et entraînent des incertitudes quant aux coûts chez les opérateurs de mobilité. Sur le marché européen, les prix dépendent principalement des décisions nationales, dont le processus décisionnel sous-jacent n'est pas toujours clair. La Commission européenne mène actuellement une étude sur les rémunérations, qui se penche sur ces pratiques. Les résultats sont attendus début 2025.

Au Brésil, les régulateurs ont l'intention de restreindre l'utilisation des paiements par carte bancaire pour les activités de fret et de péage. Si la modernisation du système de péage est une évolution positive, le secteur aura besoin de suffisamment de temps pour adapter ses stratégies opérationnelles à une nouvelle dimension réglementaire.

Recommandations d'Edenred

Recommandation 4.

(Europe & Amérique latine) :
Permettre l'accès aux données
embarquées

L'accès aux données embarquées est essentiel pour le développement de services de mobilité innovants et basés sur les données. Même si les véhicules plus récents génèrent de grandes quantités de données, l'accès à ces données est souvent limité. De plus, les données partagées ne sont pas toujours standardisées. Pour que le secteur de la mobilité puisse bénéficier des gains d'efficacité que la transition numérique peut apporter, il est essentiel de créer des conditions de concurrence équitables qui permettent aux prestataires de services tiers d'accéder aux données générées par les véhicules (y compris celles des véhicules électriques).

Recommandation 5.

(Europe & Amérique latine) : Créer
des systèmes digitaux de péage
clairs

Les systèmes électroniques de péage permettent d'augmenter l'efficacité (pas ou peu de temps d'attente) et ont le potentiel de réduire les émissions de CO₂ (moins de consommation d'énergie en minimisant les arrêts, inclusion automatique des redevances liées aux émissions de CO₂). Les incertitudes sur les prix et sur les processus décisionnels liés à l'utilisation de moyens de paiement ont un impact négatif sur l'adoption du péage électronique et sur le secteur de la mobilité. Pour atténuer ces effets négatifs, nous recommandons aux décideurs politiques de :

- Veiller à ce que les cadres législatifs soutiennent la création de systèmes de péage électroniques et ouvrent la voie à des transports durables.
- Veiller à ce que les processus de décision liés aux systèmes de péage électroniques (moyens de paiement, tarifs de péage, etc.) soient clairs.
- Réduire les incertitudes sur le marché, éviter les fluctuations tarifaires régulières ou les changements imprévus de moyens de paiement, et se donner suffisamment de temps pour se préparer.

Que fait Edenred ?

Réduire les coûts grâce à la maintenance prédictive

Edenred est le leader du marché de la mobilité professionnelle et de la gestion de flotte au Brésil, notamment grâce à sa plateforme de maintenance prédictive. Les informations de la télématique de la flotte disponibles en temps réel sont introduites dans la plateforme, qui alerte le gestionnaire de flotte dès qu'un problème apparaît. Les services de maintenance peuvent ainsi être immédiatement planifiés. Chaque année, cela :

- Couvre 95% du territoire brésilien
- Permet l'entretien de plus de 450 000 véhicules (des flottes légères aux flottes lourdes).

RÉUSSITE : Maintenance prédictive/préventive

 **+ de 6 000**
véhicules⁴²

Résultats

comparaison entre le 1er trimestre 2023 et 2024



Réduction de 14%

dans les frais de facturation de l'entretien



Réduction de 16%

en moyenne des dépenses en pièces de rechange



Réduction de 12%

Dépenses moyennes par service de maintenance et par plaque d'immatriculation



Réduction de 28%

du coût par véhicule traité

Simplifier la gestion des contrats d'énergie et de la traçabilité des carburants

Cintelink/Homebase est la plateforme de confiance du Mexique et de l'Argentine pour la gestion numérique de l'énergie et des actifs et la traçabilité de l'utilisation du carburant. Il permet aux opérateurs disposant de leurs propres installations de carburant de contrôler facilement tous les processus d'entrée, de sortie et d'inventaire. La plateforme permet aux opérateurs de visualiser l'ensemble de leur chaîne d'approvisionnement en temps réel, ce qui permet une précision de rapprochement de plus de 99%. Les API permettent une interaction transparente entre plusieurs systèmes, garantissant que les données sont validées et centralisées pour une efficacité optimale. En bref, Cintelink veille à ce que les ressources (énergie) soient utilisées de manière optimale, tout en améliorant l'efficacité opérationnelle.

Les contrats intelligents et la technologie blockchain permettent également le suivi des émissions. Cela garantit le plein-respect des normes internationales, telles que ISO14064 (Comptabilisation GES) ou ISO50001 (Gestion de l'Energie). La surveillance en temps réel favorise l'efficacité énergétique et la réduction des émissions, ce qui permet de réduire l'impact environnemental de 3 à 8 %.

Cintelink facilite la gestion de :

2 535
réservoirs de stockage

1 847
distributeurs
contrôlés

634
millions
litres de carburant
chaque année

⁴² Segment de la location de voitures

Réduire les formalités administratives pour les micros et petites entreprises

Edenred Hits est une solution facile d'accès et unique qui permet aux micros et petites entreprises brésiliennes de gérer leurs dépenses et leurs factures. La plateforme numérique permet à ces entreprises d'accéder à des produits groupés (par exemple énergie et maintenance) et à un aperçu complet de leurs dépenses et factures.



Contrôler les coûts de la flotte en toute simplicité

MAN SimplePay aide les gestionnaires de flottes à contrôler les coûts et à identifier aisément les économies potentielles grâce à l'intégration des cartes de carburant et de recharge au sein de la plateforme numérique. Les transactions sans contact améliorent la sécurité et aident à prévenir la fraude. La solution intégrée permet également aux chauffeurs routiers de réserver des places de stationnement et, à l'avenir, permettra de nettoyer les réservoirs des véhicules au sein du réseau TRAVIS Road Service, partenaire d'Edenred.

- Disponible dans les stations-service de différentes marques à travers l'Europe qui font partie du réseau d'acceptation numérique d'UTA Edenred, en constante expansion.



Chapitre 3

Chapitre social

Rendre la vie des conducteurs plus attrayante

En bref

- Rendre la mobilité plus propre et plus intelligente (et plus efficace) entraîne des avantages sociaux immédiats au niveau mondial.
 - Compte tenu du nombre d'actifs dans le transport professionnel, la dimension sociale est également importante dans le secteur du transport routier de marchandises lui-même.
 - La main-d'œuvre du secteur des transports n'est pas suffisamment diversifiée. De fait, il reste l'un des secteurs les plus dominés par les hommes. En moyenne, la population de conducteurs vieillit rapidement alors que le manque de personnel est déjà la plus grande menace pour la plupart des entreprises de transport.
 - Des améliorations doivent être recherchées :
 - o Dans les conditions de travail. Il s'agit notamment de conjurer l'économie informelle, par exemple en offrant des salaires garantis ou une couverture santé décente.
 - o Dans les méthodes de formation et d'attractivité pour les jeunes, les femmes et les ressortissants de pays étrangers qui peuvent devenir conducteurs.
- Les avantages seront plus locaux, mais sont une condition préalable pour pérenniser le transport routier. Edenred continuera d'œuvrer pour pallier ces défis à la fois locaux et globaux.

Tendances et défis

Le facteur humain est actuellement le plus grand défi pour le secteur de la mobilité

Un monde de PME où la tentation d'opérer de manière informelle persiste

- Dans l'UE, le fret routier représente 1,05 % du PIB total⁴³.
- 600 000 entreprises de fret routier sont actives en Europe, dont 86 % ont moins de dix salariés. Seulement 0,1 % des entreprises comptent plus de 250 employés⁴⁴.
- Au Brésil, le transport routier représentera plus de 4 % du PIB d'ici 2030 (prévisions 2024)⁴⁵. D'ailleurs, le Brésil est le seul pays continental où le transport de marchandises est à +50% basé sur la route⁴⁶.
- Au Mexique, le transport routier représente plus de 6,3 % du PIB (données 2022)⁴⁷.
- En Argentine, 82,4 % des opérateurs de fret routier ont moins de cinq camions, 94,8 % ont moins de dix camions (données 2020)⁴⁸.

La réalité du transport routier est avant tout celle des personnes qui ont un volant entre les mains. Ce sont elles qui supportent le risque du développement d'activités non-déclarées par rapport à la sécurité sociale mais aussi par rapport aux salaires ou à la prise en charge des frais professionnels.

L'ampleur du problème est loin d'être négligeable avec :

- Plus d'1 million de chauffeurs routiers indépendants rien qu'au Brésil. Ils sont les plus exposés aux infractions au droit du travail et à l'économie informelle. Les entreprises locales ont été habituées au système du « tout papier » avec des dizaines de documents à présenter aux multiples points de contrôle tout au long du trajet (environ 800 points de collecte de données⁴⁹ sur les autoroutes, les stations de transfert de marchandises, les entrées de ports, les terminaux, les voies navigables, les chemins de fer et les aéroports selon le ministère brésilien des Transports).
- L'obligation de contrôles volumétriques des produits pétroliers au Mexique⁵⁰ pour faciliter le respect de la réglementation fiscale. Par conséquent, les contribuables qui reçoivent, stockent ou utilisent les hydrocarbures ou les produits pétroliers dans des installations fixes pour leur réception doivent faire l'objet de contrôles volumétriques. Ce serait le cas d'un certain nombre d'entreprises de transport qui pourraient être tentées d'échapper à cette charge administrative et aux impacts fiscaux qui en découlent.

Pénurie de chauffeurs : la menace numéro 1

Le secteur du transport routier connaît de profondes mutations dans un contexte de pénurie croissante de conducteurs. Si ce problème n'est pas résolu, la survie même de nombreuses entreprises de transport routier sera menacée.

⁴³ Eurostat 2021

⁴⁴ Eurostat 2021

⁴⁵ [Mordor Intelligence, Prévisions 2024, taille du marché du fret routier au Brésil](#)

⁴⁶ [Etude de la Fondation Dom Cabral portant sur l'année 2022 et citée dans ValorGlobo.com du 10 mai 2024](#)

⁴⁷ [Mordor Intelligence 2023, taille du marché du transport routier de marchandises au Mexique - Rapport de l'industrie sur les tendances de croissance et l'analyse des prévisions jusqu'en 2030](#)

⁴⁸ [Banque interaméricaine de développement 2020, Le transport automobile de marchandises en Amérique latine](#)

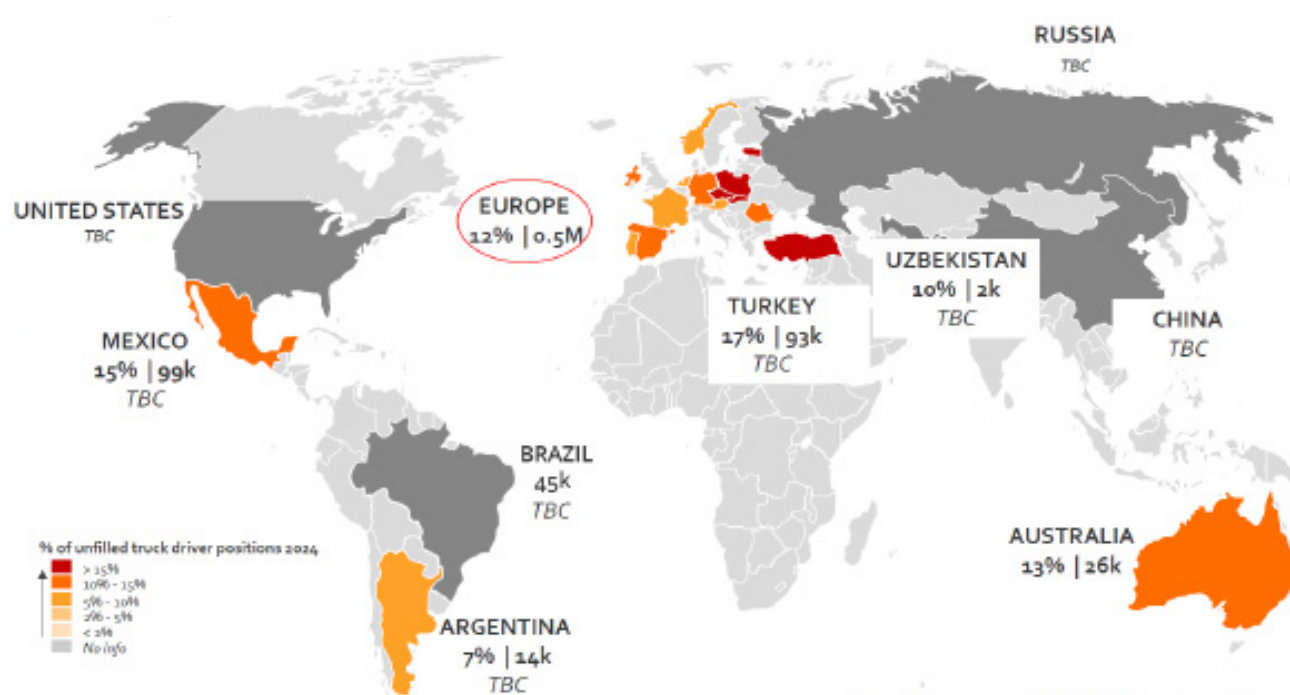
⁴⁹ [Voir les informations du ministère brésilien des Transports.](#)

⁵⁰ [EY Energy Alert Mexico Avril 2023](#)

« Le transport routier de marchandises est en plein essor au Mexique où il bénéficie des récentes tendances de la chaîne d'approvisionnement, comme l'externalisation des services d'une entreprise auprès d'autres entreprises situées à l'étranger, dans un pays proche ou voisin, ou le rapprochement de la production du territoire de consommation. Mais le secteur est confronté à une pénurie de chauffeurs : actuellement, 9% de tous les postes de chauffeurs sont vacants au Mexique, et on prévoit que ce chiffre atteindra 14% d'ici 2028 en raison du vieillissement de la population. En Argentine, les chiffres sont encore plus alarmants : 11% aujourd'hui, avec des prévisions à 17% d'ici 2028 si rien n'est fait. Les deux pays ont également une faible proportion de femmes et de jeunes conducteurs. »



— Umberto de Pretto,
Secrétaire général de l'Union internationale
des transports routiers

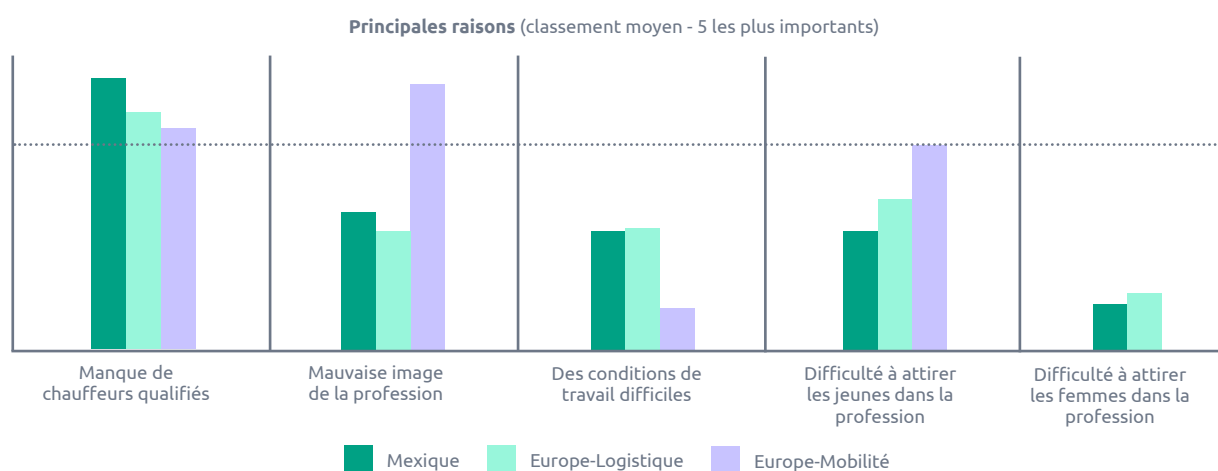


La pénurie de camionneurs reste un défi important. Pénurie de conducteurs : résultats préliminaires 2024.
Source : Enquête de l'IRU 2024 et Associations nationales de transport routier

Ce sont principalement des PME qui sont actives dans le transport de marchandises. Mais, mises bout à bout, elles contribuent largement au PIB et au marché du travail dans la plupart des pays d'Europe et d'Amérique latine. Edenred accompagne ces petites entreprises de transport routier dans plusieurs zones géographiques. Une enquête réalisée par Edenred montre que pour une grande majorité d'entre elles, deux tendances se dégagent en matière de gestion de flotte :

- Le besoin le plus important est le bien-être et la satisfaction des conducteurs et des employés.
- Le principal irritant est la panne de véhicules ou l'entretien non planifié⁵¹.

Les causes multiples de la crise professionnelle



Enquête sur la pénurie de conducteurs 2021

Source : Union internationale des transports routiers (IRU)

Lorsqu'on interroge les employeurs et les employés, il est clair que la mauvaise image de la profession rend le recrutement de jeunes conducteurs et de femmes difficile... et inversement. Les causes de la crise professionnelle se nourrissent mutuellement. Le moyen de casser ce cercle vicieux est d'agir simultanément sur plusieurs fronts.

« Notre flotte et nos chauffeurs font partie intégrante de notre entreprise... Nous avons déjà converti une grande partie de notre flotte aux véhicules électriques, conduits par des femmes. »

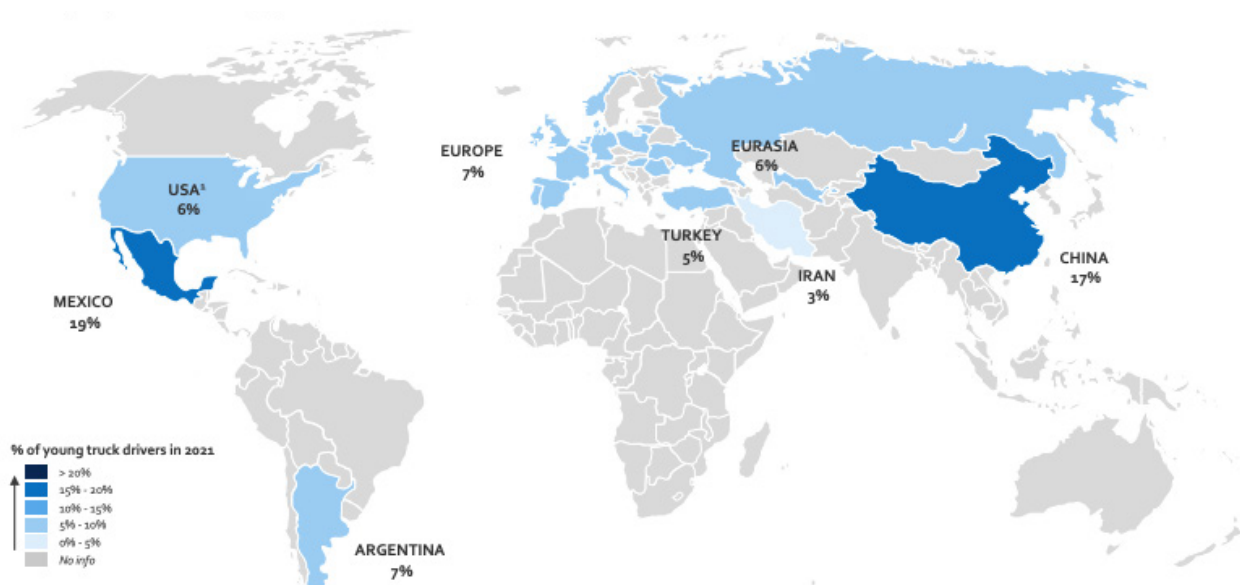


— Entreprise de transport brésilienne, >1000 employés, >500 véhicules

⁵¹ Sources : Enquête entreprises du 2ème trimestre 2024 auprès de 1949 entreprises (clientes et non-clientes Edenred) au BR, MX, IT, DE ; Edenred 2023 données comportementales et financières.

Encourageriez-vous vos enfants à devenir conducteurs ?

Attirer davantage de jeunes reste un défi malgré les niveaux élevés de chômage des jeunes. Toutes les zones géographiques confirment une tendance au vieillissement de leur main-d'œuvre.



Attirer les jeunes conducteurs reste un défi malgré un taux de chômage élevé chez les jeunes. % de jeunes conducteurs de poids lourds (<25 ans) en 2021, Source : Union internationale des transports routiers

Cependant, de nombreux jeunes sont disponibles sur le marché de l'emploi. Dans la plupart des pays de l'UE, c'est dans la tranche d'âge des 17-23 ans que le taux de chômage est le plus élevé⁵². Au Brésil et en Argentine, le taux de chômage des jeunes atteint 18 %.

La plupart des jeunes à partir de 17 ans seraient aptes à la profession à la fois physiquement et en termes de compétences. Cependant, ils sont réticents à se lancer dans la formation de chauffeur routier.

En Europe et au Royaume-Uni, les femmes représentent 3,9 % des chauffeurs routiers. Ce chiffre est tombé à 1,9 % au Mexique et même à 0,7 % en Argentine. Les conditions de travail, en particulier l'absence d'infrastructures sûres et les longues périodes passées en dehors du foyer, sont les principales raisons de la faible représentation des femmes.

Dans l'UE, 64 % des conductrices ont été confrontées à des situations dangereuses dans des aires de stationnement la nuit.

Un monde d'hommes

L'industrie du transport routier a du mal à attirer et à retenir les femmes, en particulier dans les rôles techniques comme la conduite où leur représentation reste faible. Au niveau mondial, les femmes représentent 6 % ou moins de la population des chauffeurs routiers. Ce chiffre est bien inférieur au taux d'emploi des femmes dans l'industrie des transports en général où il varie entre 6 % et 29 %⁵³.

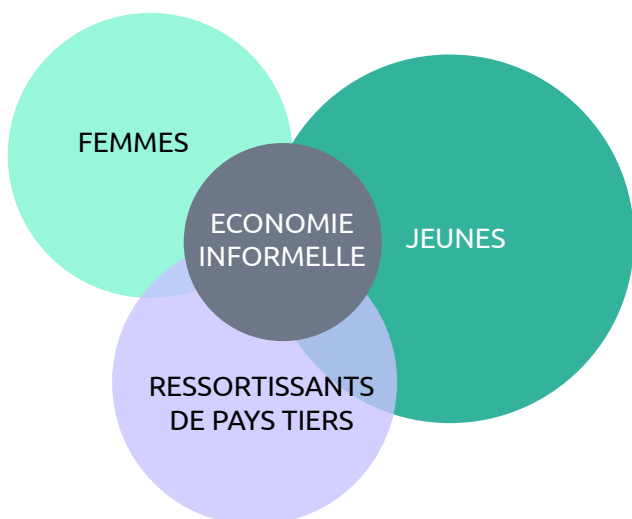
⁵² Eurostat 2023, Jeunes (âgés de 15 à 29 ans) ni en emploi, ni en éducation, ni en formation

⁵³ Source : Union internationale des transports routiers, 2023



Recommandations d'Edenred

Il est dans l'intérêt de l'industrie que sa main-d'œuvre ne se jette pas dans le piège de l'économie informelle. Le secteur doit également améliorer la qualité de la formation et des emplois pour attirer une main-d'œuvre plus jeune et plus diverse.

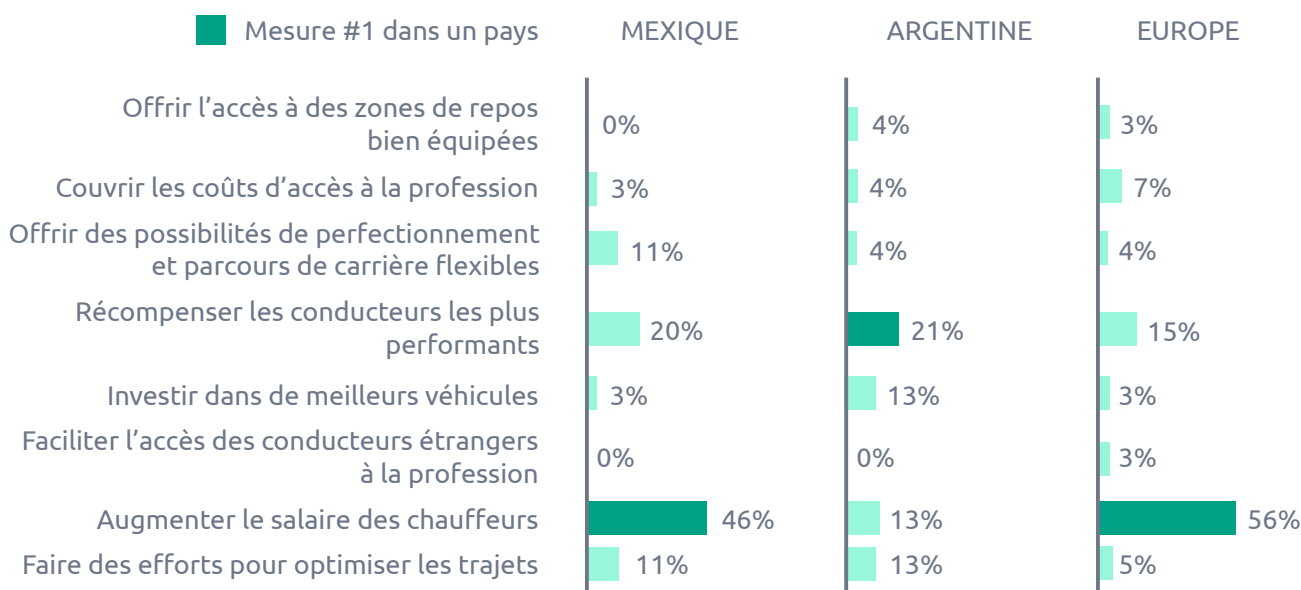


Recommandation 6.

(Brésil et Mexique) : Prendre ses distances avec l'économie informelle

Pour protéger les conducteurs et garantir des conditions de travail décentes, plusieurs prérequis doivent être mis en place :

- Accélération de la digitalisation, en privilégiant les guichets uniques et plateformes digitales (éliminant ainsi la paperasse et la bureaucratisation).
- Mise en œuvre effective par les pouvoirs publics de processus rationalisés de contrôle de la conformité.
- Soutien à l'éducation et à la formation pour ne laisser personne à la traîne et saisir tout le potentiel des réglementations favorisant un marché plus formalisé.



Graphique 3. Les stratégies actuelles des opérateurs pour attirer et retenir les conducteurs.

Source : Extrait de l'Union internationale des transports routiers, Rapport mondial sur la pénurie de chauffeurs routiers 2023, page 58

L'économie informelle au Brésil

La loi brésilienne 11.442/2007 réglemente le paiement électronique du fret. Elle cherche à assurer le respect des obligations contractuelles entre les chargeurs, les transporteurs et les sous-traitants. Malgré la législation en vigueur, on estime que 60 à 70% des opérations de transport ne sont pas déclarées. Cela représente environ 210 millions de \$BRL⁵².

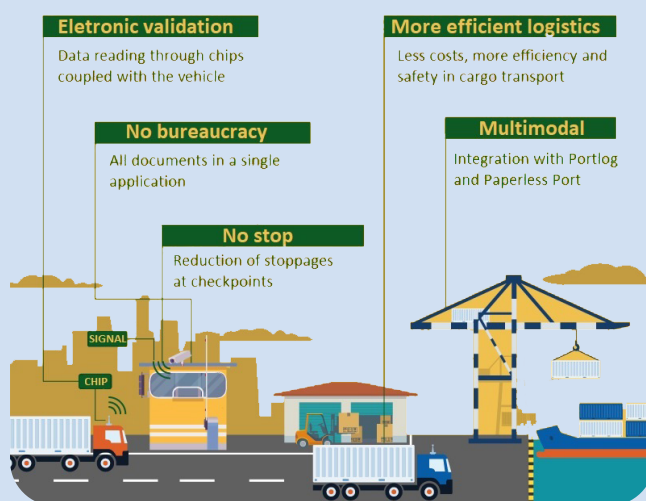
Un soutien administratif accru est nécessaire pour lutter contre cette économie informelle. Par exemple, la loi 14026/21 établissant le document de transport électronique (DT-e) vise à créer, générer et émettre un document numérique unique avant l'opération de

transport. Avec cette modernisation, le Code d'Identification des Opérations de Transport (CIOT – un contrat de service incluant tous les acteurs de l'opération de transport) et le formulaire de taxation sur le fret (délivré par les autorités) devront être présentés simultanément, de sorte que le propriétaire de la cargaison devra effectuer l'opération de transport selon les termes de la loi.

Cependant, un problème majeur doit encore être résolu : l'accès aux données fiscales afin d'améliorer la gestion des documents et l'application effective et intégrale du règlement.



ELETRONIC TRANSPORT DOCUMENT (DT-e)



Recommandation 7.

(Europe et Amérique latine) : Promouvoir une main-d'œuvre plus diverse

Il est plus que jamais vital pour le secteur du transport routier de favoriser son attractivité auprès des jeunes. Il est également essentiel de fidéliser les conducteurs âgés en proposant l'accès à des avantages/incitations tels que l'assurance maladie. Le secteur public peut également apporter sa contribution en subventionnant des programmes de formation pour les jeunes femmes et hommes afin qu'ils deviennent conducteurs.

À court terme, la pénurie croissante de chauffeurs ne peut pas être comblée uniquement par les viviers de talents locaux. En Europe, un mécanisme de facilitation de l'emploi légal des conducteurs de pays tiers pourrait être mis en place, par exemple des systèmes de mise en relation entre les entreprises de transport et les demandeurs d'emploi à l'étranger⁵⁵.

⁵⁴ Estimation d'Edenred basée sur le volume du marché du fret en général par rapport au volume d'affaires généré par les entreprises du secteur.

⁵⁵ Voir par exemple la proposition de la Commission européenne pour un règlement relatif à un vivier de talents de l'UE : [proposition de règlement de l'UE relative à un vivier de talents](#).

Étude de cas

Formation

- Exemple de dispositif de soutien financier à la formation pour les bus et cars en Ile-de-France : <https://www.iledefrance.fr/aides-et-appels-a-projets/aide-la-formation-vers-les-metiers-en-tension-operateurs-idfm>

Une prime de 2 000 € est offerte aux stagiaires inscrits dans un programme de formation à la conduite de plus de 300 heures. La plus grande partie de l'incitation (1600 €) ne sera accordée qu'aux stagiaires fournissant un certificat de formation et un contrat de travail avec une entreprise de transport public.

- Faciliter l'accès à la formation
 - a. Au Brésil, le gouvernement a lancé un programme de formation accélérée pour les nouveaux conducteurs, qui comprend des incitations fiscales pour les entreprises qui embauchent des conducteurs nouvellement formés.
 - b. Au Mexique, CANACAR, l'association nationale des transporteurs routiers, promeut la mise en place de programmes de formation en alternance, où les jeunes peuvent apprendre le métier tout en travaillant. CANACAR et l'Institut d'État pour la formation du travail (ICAT) ont signé un accord de collaboration pour promouvoir la formation des conducteurs professionnels pour contribuer au développement économique du pays.

Recommandation 8.

(Europe et Amérique latine) : Investir dans la quantité et la qualité des aires de repos

Il est nécessaire d'offrir des services de meilleure qualité et des installations séparées pour les femmes (par exemple, des installations sanitaires) sur les aires de stationnement⁵⁶.

L'un des moyens d'y parvenir est de densifier le réseau d'aires de stationnement sûres et sécurisées pour camions (SSTPA pour Safe and Secured Truck Parking Areas) et de les rendre faciles à réserver de manière spontanée. L'Union européenne vise à ce que les SSTPA soient disponibles tous les 150 km sur le réseau transeuropéen d'ici décembre 2040⁵⁷. Cette échéance devrait être avancée car la pénurie de chauffeurs constitue une menace vitale pour le secteur à court terme. Les fonds de l'UE devraient donc rester disponibles pour investir dans ces zones de repos.

Étude de cas

CANACAR au Mexique

Pour lutter et prévenir les vols de camions et les agressions, CANACAR (l'association nationale des transporteurs routiers du Mexique) a promu la mise en œuvre de l'initiative "Centres d'alerte précoce" (CAI), en collaboration avec le gouvernement et Geckotech. Elle permet de déployer rapidement et efficacement un protocole d'intervention en cas de vol de camion. Le CAI reçoit une alerte soit par le système GPS du camion, soit par un appel du conducteur ou du responsable du transport de l'entreprise (au cas où l'alerte n'a pas été générée au moyen d'un bouton dédié) et coordonne la communication et les actions immédiates entre les forces de sécurité. Il existe actuellement quatre CAI opérationnels au Mexique, avec un taux de récupération des véhicules de 85% en 2022. A court terme, CANACAR prévoit d'augmenter leur nombre à 12.

⁵⁶ Commission européenne, 2019, Etude sur les places de stationnement sûres et sécurisées pour les camions, page 9

⁵⁷ Règlement de l'UE relatif au réseau transeuropéen de transport, 2024, Article 31

Que fait Edenred ?

Lutte contre l'économie informelle

Edenred est un membre actif de l'Association brésilienne des administrateurs de moyens de paiement électroniques de fret (AMPEF). Elle a contribué au cadre réglementaire sur le paiement des services routiers et plaide toujours pour l'accès à une gestion rationalisée des documents de transport.

Sur un plan plus sectoriel, Edenred Repom prend en charge les prestations externalisées et les frais payés par les grands transporteurs et chargeurs à des chauffeurs routiers indépendants pour la livraison de marchandises. A travers sa plateforme digitale dédiée, Edenred Repom fournit des solutions de gestion du fret, des péages et des notes de frais intégrant toutes les parties, des chargeurs aux transporteurs en passant par les chauffeurs indépendants. En permettant aux sociétés d'expédition et de transport d'externaliser et de contrôler facilement les livraisons de marchandises, la plateforme offre plus d'efficacité, de sécurité et de maîtrise. En 2023, Edenred Repom a annoncé s'associer à PagBem pour renforcer sa présence sur le marché brésilien du paiement du fret.

Au Mexique, des cartes Ticket Car sont mises à disposition des employés pour couvrir leurs frais de carburant lors de leurs déplacements professionnels. Elles permettent aux entreprises de gérer plus efficacement les dépenses liées à leurs flottes. La solution a été progressivement élargie aux dépenses de réparation et d'entretien et offre également la possibilité de visualiser les émissions de CO₂ des flottes de véhicules.

Des avantages et des outils spécifiques pour faciliter la vie des conducteurs et les maintenir en bonne santé

Au Brésil, Edenred a noué un partenariat avec VidaClass pour prendre soin de la santé des conducteurs de manière très concrète. La plateforme des services de santé propose notamment :

- Consultations et examens à petits prix avec plus de 35 000 réseaux accrédités, 25 000 professionnels de santé et 1 600 laboratoires
- Frais d'hospitalisation journaliers
- Assurance camion
- Remorquage

Cela contribue à répondre aux besoins fondamentaux d'une communauté de 6 millions de conducteurs et de leurs familles n'ayant aucun autre accès aux soins de santé.

Un dispositif comparable soutenu par Edenred est en place en Allemagne depuis 2007. DocStop est un réseau de médecins et de points de contact où les conducteurs professionnels peuvent obtenir une aide médicale rapidement et facilement. Aujourd'hui, le réseau compte plus de 1200 points de contact et médecins. Des points de contact DocStop pour des soins médicaux existent également en Autriche, en France et au Danemark.

En plus de fournir des soins médicaux sur la route, DocStop vise à améliorer les conditions de travail et de vie des chauffeurs routiers. À cette fin, DocStop a, par exemple, lancé l'initiative SaniStop afin d'offrir aux conducteurs un accès facile à des douches ou des toilettes sur la route.

« La sécurité routière et la formation des conducteurs sont essentielles pour éviter de diaboliser la profession de chauffeur routier et d'attirer des conducteurs plus qualifiés, en adéquation avec les véhicules performants et sophistiqués d'aujourd'hui. »



— Vinicius Fernandes,
Edenred Repom Directeur M&S Brésil

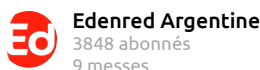
Des mesures *soft* pour des femmes puissantes

Edenred a ses propres objectifs en matière de plan de rétention et de carrière pour les femmes aux postes de direction : l'objectif clé à l'horizon 2030 au niveau du Groupe est d'avoir 40% de femmes dans les positions exécutives.

Par ailleurs, Edenred participe d'ores et déjà aux mesures *soft* suivantes :

- Policies&Practices⁵⁸ est une série d'échanges dynamiques entre des panellistes et le public sur les besoins sociétaux européens, où une mobilité plus inclusive est régulièrement abordée.
- Femmes en mouvement⁵⁹ s'est donné la mission ambitieuse de promouvoir les femmes dans la mobilité et la mobilité des femmes.
- En Argentine, les collaborateurs d'Edenred contribuent activement à *Red de Innovación Local*, un réseau à but non lucratif dirigé par des femmes et qui travaille avec les autorités locales pour améliorer leurs capacités de gestion. Il propose des formations sur la gestion de flotte, y compris la sécurité routière ou l'entretien.
- Une autre bonne pratique argentine est l'initiative sur les femmes dans les ateliers mécaniques. En mars 2023, 7 collaborateurs d'Edenred Argentine ont visité des ateliers mécaniques qui soutiennent la diversité et emploient des femmes. Cette initiative est promue par le comité RSE local d'Edenred Argentine appelé « Movimiento Edenred ».

Edenred continuera de plaider en faveur de l'importance d'attirer et de retenir davantage de femmes dans le transport routier.



Chez #MovimientoEdenred nous continuons à rendre visite à tous nos ateliers de maintenance qui soutiennent la diversité.

Un grand merci à l'atelier Samurai Automotive de nous avoir accueillies #DreamTeam #MovimientoEdenred



Stationnement (plus sûr) et fluidité simplifiée

UTA Edenred s'associe à plusieurs gestionnaires de parkings poids lourds en Europe (dont [Travis](#)) pour régler des transactions dans 1500 parkings en Europe sur les 2500 existants. La capillarité du réseau UTA est la plus fine d'Europe. Parallèlement à Spirii, la cartographie de la recharge des véhicules électriques sur les aires de repos est prise en charge.

Au Brésil, le gouvernement est en train de passer des postes de péage physiques sur les gares de péage traditionnelles à un modèle de péage entièrement électronique. Ce développement améliorera la sécurité routière. Edenred Taggy (anciennement Greenpass) propose des services de paiement automatique directement liés à cette évolution et qui permettront de :

- Simplifier l'utilisation des routes à péage et accélérer les flux de trafic.
- Réduire le risque de défaut de paiement. Il est important de noter que le sentiment d'impunité est souvent à l'origine de comportements dangereux sur la route.

Right Protect

Un certain nombre de modifications juridiques ont été apportées en 2022 au Royaume-Uni, qui ont alourdi les sanctions vis-à-vis des conducteurs et de leur employeur lorsque le conducteur est impliqué dans un accident où un tiers est blessé ou tué. Au Royaume-Uni, les accidents de la route sont le seul moment où un agent peut vous interroger en l'absence d'un avocat. Dans la plupart des cas, la couverture juridique ajoutée aux primes d'assurance ne fournit PAS de conseils immédiats lorsqu'un incident se produit.

Un conducteur peut se retrouver dans une situation de grande vulnérabilité lorsqu'il est interrogé pour la première fois sur le bord de la route et, dans la plupart des cas, n'a accès à une assistance juridique que lors de l'entrevue initiale dans un poste de police.

Right Protect fournit des conseils immédiats aux conducteurs jusqu'à ce que leur service juridique en matière d'assurance soit disponible: En collaboration avec le cabinet d'avocats LMP Legal⁶⁰, Edenred met à disposition de ses clients une permanence téléphonique 24h/24 et 7j/7 en cas d'accident⁶¹.

⁵⁸ [Politiques et pratiques](#)

⁵⁹ [Femmes en mouvement](#)

⁶⁰ [LMP Juridique](#)

⁶¹ [Right Protect optimisé par LMP Legal](#)

Principales recommandations

Recommandation 1.

(Europe et Amérique latine) : Fournir un cadre réglementaire stable et progressif pour l'électrification

La transition vers le véhicule électrique nécessite d'importants investissements privés, qui ne peuvent être réalisés que s'il existe un degré de certitude suffisant. Les décideurs politiques devraient adopter des stratégies progressives et à long terme pour l'électrification, en mettant l'accent sur le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques.

Recommandation 2.

(Europe et Amérique latine) : Faciliter l'électrification en fixant des règles pragmatiques

La transition vers des véhicules plus verts présente des complexités importantes pour les entreprises. Pour pallier ces défis, des règles pragmatiques sont essentielles. Ces règles devraient simplifier la gestion dynamique de l'énergie et le remboursement de la recharge à domicile (par exemple en excluant toute qualification de « services de paiement »). Au Mexique, il est crucial d'établir un cadre clair pour le déploiement des infrastructures de recharge, y compris des spécifications techniques pour les types de connecteurs à utiliser.

Recommandation 3.

(Europe et Amérique latine) : Maintenir et étendre les incitations financières pour verdir les flottes

Des subventions et des incitations fiscales sont nécessaires pour les flottes professionnelles, comme le montrent les données de l'enquête figurant dans les développements supra. Il sera essentiel d'aider les gestionnaires de flottes et les conducteurs à se préparer à la transition vers les véhicules électriques. Cette transition devrait être soutenue financièrement. Les avantages de tels soutiens seraient particulièrement importants pour les poids lourds, car ils affichent un kilométrage élevé et se retrouvent sur la route pendant 10 à 12 ans en moyenne.

Recommandation 4.

(Europe et Amérique latine) : Permettre l'accès aux données embarquées

L'accès aux données embarquées est essentiel pour le développement de services de mobilité innovants et basés sur les données. Même si les véhicules plus récents génèrent de grandes quantités de données, l'accès à ces données est souvent limité. De plus, les données partagées ne sont pas toujours standardisées. Pour que le secteur de la mobilité puisse bénéficier des gains d'efficacité que la transition numérique peut apporter, il est essentiel de créer des conditions de concurrence équitables qui permettent aux prestataires de services tiers d'accéder aux données générées par les véhicules (y compris par les véhicules électriques).

Recommandation 5.

(Europe et Amérique latine) : Créer des systèmes digitaux de péage clairs

Les systèmes électroniques de péage permettent d'augmenter l'efficacité (pas ou peu de temps d'attente) et ont le potentiel de réduire les émissions de CO₂ (moins de consommation d'énergie en minimisant les arrêts, inclusion automatique des redevances liées aux émissions de CO₂). Les incertitudes sur les prix et sur les processus décisionnels liés à l'utilisation de moyens de paiement ont un impact négatif sur l'adoption du péage électronique et sur le secteur de la mobilité. Pour atténuer ces effets négatifs, nous recommandons aux décideurs politiques de :

- Veiller à ce que les cadres législatifs soutiennent la création de systèmes de péage électroniques et ouvrent la voie à des transports durables.
- Veiller à ce que les processus de décision liés aux systèmes de péage électroniques (moyens de paiement, tarifs de péage, etc.) soient clairs.
- Réduire les incertitudes sur le marché, éviter les fluctuations tarifaires régulières ou les changements imprévus de moyens de paiement, et se donner suffisamment de temps pour se préparer.

Recommandation 6.

(Brésil et Mexique) : Prendre ses distances avec l'économie informelle

Pour protéger les conducteurs et garantir des conditions de travail décentes, plusieurs prérequis doivent être mis en place :

- Accélération de la digitalisation, en privilégiant les guichets uniques et les plateformes digitales (éliminant ainsi la paperasse et la bureaucratisation).
- Mise en œuvre effective par les pouvoirs publics de processus rationalisés de contrôle de la conformité.
- Soutien à l'éducation et à la formation pour ne laisser personne à la traîne et saisir tout le potentiel des réglementations favorisant un marché plus formalisé.

Recommandation 7.

(Europe et Amérique latine) : Promouvoir une main-d'œuvre plus diverse

Il est plus que jamais vital pour le secteur du transport routier de favoriser son attractivité auprès des jeunes. Il est également essentiel de fidéliser les conducteurs âgés en proposant l'accès à des avantages/incitations tels que l'assurance maladie. Le secteur public peut également apporter sa contribution en subventionnant des programmes de formation pour les jeunes femmes et hommes afin qu'ils deviennent conducteurs.

À court terme, la pénurie croissante de chauffeurs ne peut pas être comblée uniquement par les viviers de talents locaux. En Europe, un mécanisme de facilitation de l'emploi légal des conducteurs de pays tiers pourrait être mis en place, par exemple des systèmes de mise en relation entre les entreprises de transport et les demandeurs d'emploi à l'étranger.

Recommandation 8.

(Europe et Amérique latine) : Investir dans la quantité et la qualité des aires de repos

Il est nécessaire d'offrir des services de meilleure qualité et des installations séparées pour les femmes (par exemple, des installations sanitaires) sur les aires de stationnement.

L'un des moyens d'y parvenir est de densifier le réseau d'aires de stationnement sûres et sécurisées pour camions (SSTPA pour Safe and Secured Truck Parking Areas) et de les rendre faciles à réserver de manière spontanée. L'Union européenne vise à ce que les SSTPA soient disponibles tous les 150 km sur le réseau transeuropéen d'ici décembre 2040. Cette échéance devrait être avancée car la pénurie de chauffeurs constitue une menace vitale pour le secteur à court terme. Les fonds de l'UE devraient donc rester disponibles pour investir dans ces zones de repos.

À propos d'Edenred

Edenred est une plateforme digitale de services et de paiements qui accompagne au quotidien les acteurs du monde du travail. Elle connecte, dans 45 pays, plus de 60 millions d'utilisateurs à plus de 2 millions de commerçants partenaires à travers près de 1 million d'entreprises clientes.

Edenred propose des solutions de paiement à usages spécifiques pour l'alimentation (comme les titres-restaurant), l'engagement des collaborateurs (comme les cartes cadeaux et les plateformes d'engagement), la mobilité (comme les solutions multi-énergies, incluant la recharge électrique, les services de maintenance, de péage et de parking), ainsi que les paiements professionnels (comme les cartes virtuelles).

Fidèle à la raison d'être du Groupe, « *Enrich connections. For good.* », ces solutions améliorent le bien-être et le pouvoir d'achat des utilisateurs. Elles renforcent l'attractivité et l'efficacité des entreprises, et vitalisent l'emploi et l'économie locale. Elles favorisent également l'accès à une nourriture plus saine, à des produits plus respectueux de l'environnement et à une mobilité plus douce.

Les 12 000 collaborateurs d'Edenred s'engagent au quotidien pour faire du monde du travail un monde connecté plus efficace, plus sûr et plus responsable.

En 2023, grâce à son actif technologique mondial, le Groupe a géré 41 milliards d'euros de volume d'affaires, principalement réalisé via des applications mobiles, des plateformes en ligne et des cartes.



