

L'Automobile & L'Entreprise

Fleet & Mobility

N° 276 / JUIN 2022

automobile-entreprise.com



INTERVIEW

Guillaume Larroque
(TotalEnergies):
« Je suis convaincu
que le VE
commence à faire
envie ».



DOSSIER

Business, des finitions en question



POINT DE VENTE

Jean Lain Mobilités
s'empare des
mobilités urbaines.



ESSAI DU MOIS

MG 5 : Un break
qui a tout du
best-seller.



ENQUÊTE

Les constructeurs
chinois à l'assaut
de la France.

Afin d'assurer l'itinérance électrique des conducteurs de VE en attendant un réseau capable de répondre à l'ensemble des besoins de charge, l'entreprise italienne E-Gap fournit un service de branchement mobile s'adressant aux particuliers comme aux professionnels.

Bien qu'E-Gap puisse intervenir sur le dépannage des VE dont la batterie est vide, la société n'en fait pas son activité principale, s'inscrivant plutôt comme «une nouvelle solution de recharge». Un plan B visant à rassurer ceux qui passent à l'électrique.



Pour une recharge de secours,

Avec leur flochage vert, gris et noir, les fourgons blancs d'E-Gap ne passent pas inaperçu ! Dans les rues de Paris, qu'ils sillonnent depuis quelques semaines, ces véhicules livrent aux utilisateurs de véhicules électriques le complément de recharge qui leur fait défaut. Comment ? En transportant un système de recharge rapide délivrant jusqu'à 80kW DC de puissance pour une capacité de 80 kWh de batteries et jusqu'à 110 kWh dès l'année prochaine. De ce fait, « la borne vient au client et non l'inverse » explicite Frédéric Courneau, directeur général France d'E-Gap. C'est d'ail-

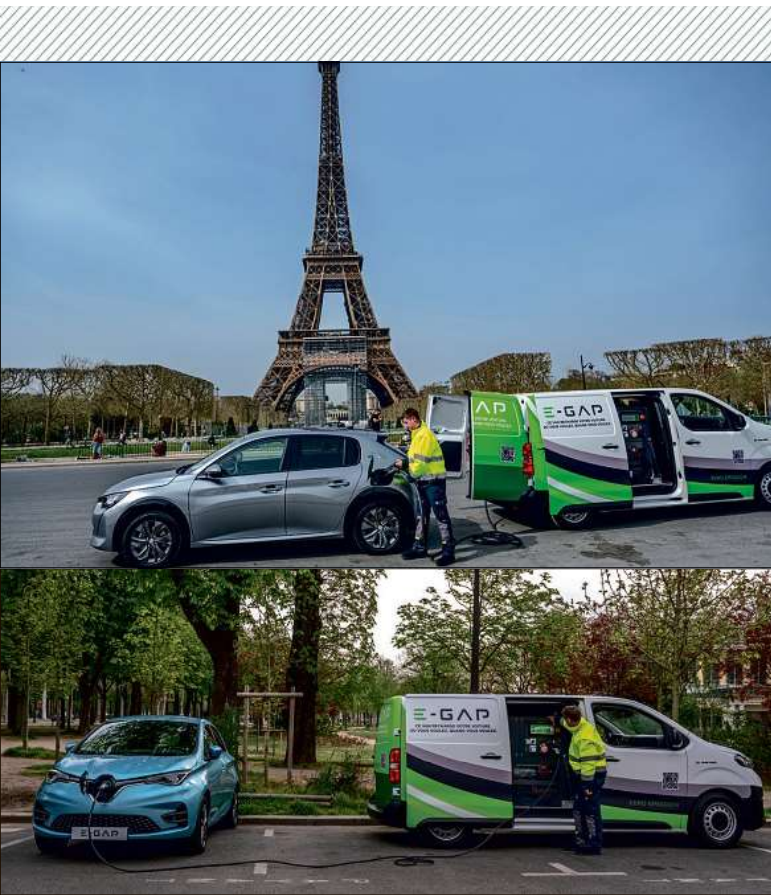
leurs lui qui nous narre les prémices de l'aventure de cette société italienne créée en 2018. Au commencement, il y a le fondateur, Eugenio de Blasio. Celui-ci a l'idée d'un système de borne de recharge sur roues lorsque une membre de sa famille est tombée en panne d'énergie avec une Smart électrique. Parallèlement, Frédéric Courneau, alors en poste chez PSA à l'époque, pense à la même initiative. C'est donc tout naturellement que leurs chemins ont fini par se croiser après le démarrage de l'activité d'E-Gap à Milan et à Rome avec un ou deux véhicules par ville. Ensemble, ils ont mené la première exportation de l'entreprise au sein de la

capitale française, l'Hexagone se plaçant comme un marché attractif avec ses ventes de VE représentant 10% des immatriculations de véhicules neufs. « Aujourd'hui, les solutions E-Gap se retrouvent à Bologne, Turin et même bientôt Madrid, Munich, Londres et Amsterdam », affirme Frédéric Courneau.

ADIEU LES CONTRAINTES DE LIEU, DE TEMPS OU DE DISPONIBILITÉ

Alors que la France s'approche de la barre des 60 000 points de charge ouverts au public, selon les chiffres de l'Avere communiqués au 31 mars 2022, le système proposé par E-Gap permet d'étoffer un maillage de bornes

encore trop peu étendu pour couvrir tous les besoins de mobilité des conducteurs de VE. Les véhicules de la société, eux aussi 100% électriques, sont capables d'intervenir dans n'importe quelle situation et à n'importe quel endroit. Ainsi, les parkings souterrains, souvent exempts de stations de recharge pour des questions de sécurité incendie, se voient désormais accessibles. Bref, « nous n'avons aucun problème à nous implanter partout car la solution est flexible et « off grid », c'est-à-dire indépendante du réseau électrique local », souligne Frédéric Courneau. Compatible avec tous les connecteurs et adaptateurs,



appelez E-Gap !

avançant une charge en AC ou en DC, la recharge by E-Gap offre également une large amplitude horaire de service, 7 jours sur 7 de 6h30 à 22h. « Au prochain semestre, nous visons même la mise en place d'un camion 24h/24 », confie Frédéric Courneau. En termes de tarifs, une recharge E-Gap coûte entre 15 et 30 euros. « Nos tarifs varient selon la rapidité d'intervention et la quantité d'énergie livrée. Donc pas de mauvaise surprise pour l'utilisateur qui fait parfois face à des pénalités lorsqu'il laisse son véhicule branché trop longtemps sur une borne fixe », fait remarquer Frédéric Courneau. Quant à savoir combien de temps

la recharge délivrée par les véhicules d'E-Gap, « cela varie selon les modèles de voiture des clients », observe le directeur général de la branche France. Qui précise : « si on se compare avec une borne conventionnelle à 2h30 de recharge, nous sommes plutôt sur de l'appoint d'environ 25 à 30 minutes. » Car, contrairement à la notion de plein pour un véhicule thermique, la recharge d'un VE se révèle plus efficace en gagnant de 20 à 80% qu'en atteignant les 100%. Une évidence rappelée par Frédéric Courneau, qui atteste aussi que « l'ambition d'E-Gap n'est pas de remplacer le maillage de recharge existant mais bien de faire partie de l'en-

vironnement de la recharge afin de surmonter certaines limites physiques. Par exemple, installer des superchargeurs ne s'avère pas possible partout en termes d'infrastructures, de génie civil et de puissance électrique. ». En s'inscrivant en complément d'un écosystème le plus diversifié

conséquent, « le processus ne prend que cinq clics et les délais d'intervention se font en 90 min (au plus) ou dans les 6h pour que cela coûte moins cher », détaille Frédéric Courneau. La mission se voit ensuite affectée au fourgon E-Gap le plus proche tandis que le client reçoit, à chaque étape, une

Grâce à E-Gap, la borne vient au client et non l'inverse

possible, E-Gap entend ainsi participer à rassurer les conducteurs de VE et à promouvoir une transition sereine du parc roulant vers l'électrification.

UBERISATION DE LA RECHARGE

À l'heure du verdissement massif des flottes, la stratégie commerciale d'E-Gap a d'ailleurs débuté avec le B to B « afin de démarrer avec un nombre de véhicules utilisateurs important, allant des VP aux VU et, prochainement, les bus et les camions », admet Frédéric Courneau. « Nous uberisons ainsi la recharge pro car nous remarquons un réel intérêt, notamment pour la livraison dernier kilomètre, certains VUL n'ayant pas toujours l'autonomie suffisante pour faire l'intégralité de leur tournée », ajoute le DG. De même, « E-Gap répond aux besoins des artisans qui ne peuvent pas se garer loin de leurs chantiers pour se recharger ou aux chauffeurs de taxis et VTC qui doivent optimiser leur planning. » Un gain de temps également assuré par un parcours clients facilité puisqu'il suffit de télécharger l'application E-Gap (gratuite sur Apple et Android) puis de renseigner ses coordonnées bancaires et celles de son véhicule, de le géolocaliser et de laisser la trappe de celui-ci ouverte si l'utilisateur n'est pas présent durant l'opération. Par

notification l'informant du suivi de la recharge.

En cours de travail sur un calendrier ressemblant à celui de Doctolib pour permettre la réservation à l'avance – « une fonctionnalité disponible dans quelques mois », promet Frédéric Courneau –, E-Gap place donc ses bornes ambulantes là où se situe la demande clientèle. Dès lors, « si demain les territoires plus périphériques ou ruraux nous appellent, nous irons » assure le DG France. Actuellement en train de signer un gros contrat avec un expert de la logistique « qui atteindra bientôt une flotte de 110 camions électriques mais n'a pas la capacité de tous les recharger au dépôt », E-Gap prévoit de déployer une douzaine de fourgons de recharge supplémentaires à Paris d'ici la fin de l'année ainsi que de s'établir à Bordeaux cet été, puis Lyon et Marseille en 2022, et d'autres villes en 2023. Outre ce rayonnement européen, l'entreprise œuvre pour le développement interne de batteries avec plus de puissance. « Nous avons aussi à l'étude d'utiliser, à l'avenir, des batteries de seconde vie, et pourquoi pas de fabriquer, à terme, notre propre énergie grâce à des produits toujours plus modulables », imagine Frédéric Courneau ●

Clotilde Gaillard