

## Une infrastructure de recharge propre pour les entreprises de transport, réalisée par MOVE Mobility

L'entreprise de transport Friderici Spécial a mis en place une infrastructure de recharge performante pour ses cinq camions électriques ainsi que pour ceux de ses partenaires. Le raccordement au système de MOVE Mobility libère non seulement son directeur général, Clément Friderici, de toute la gestion administrative de son réseau de recharge semi-public, mais lui permet également d'en assurer un suivi quotidien et d'exploiter ainsi une véritable opportunité commerciale liée à la recharge. Pour l'avenir, il souhaite la mise en place d'une « shared infrastructure » pour l'ensemble de la branche.



Clément Friderici, directeur général : « J'apprécie que l'application MOVE me donne un aperçu transparent en temps réel de mes coûts. »

Tout commence en 2020. Un client pose alors une question simple : serait-il possible que ses transports soient, à l'avenir, réalisés avec moins d'émissions de CO<sub>2</sub> ? Cette demande marque un tournant et propulse en quelque sorte Friderici Spécial dans l'électromobilité. Animé par sa passion pour la technologie et le transport – mais sans connaissances préalables approfondies et avec une certaine dose de scepticisme – le directeur général Clément Friderici décide de relever le défi et promet de trouver une solution. Il prend alors contact avec la marque de camions électriques Futuricum. Parmi les premiers transporteurs en Suisse, l'entreprise acquiert un camion électrique offrant 500 kilomètres d'autonomie, réalisant ainsi un véritable travail de pionnier dans l'électromobilité appliquée au transport lourd. La suite ne tarde pas à confirmer la pertinence de ce choix. Le véhicule fait ses preuves, les coûts d'entretien s'avèrent avantageux et la solution répond à une demande bien réelle des clients. Convaincue, l'entreprise franchit rapidement une nouvelle étape : deux autres camions électriques rejoignent la flotte sur les sites de Vernier et de Tolochenaz. Aujourd'hui, Friderici Spécial en exploite déjà cinq.

### MOVE simplifie l'administration et intègre les systèmes

Pour recharger d'abord ses voitures électriques, puis ses camions électriques, Friderici commence modestement avec un chargeur mobile. Celui-ci est ensuite remplacé par des stations de recharge fixes.



Clément Friderici explique à Marco Grunauer, son interlocuteur chez MOVE, comment il a transformé la nécessité de recharger ses véhicules en opportunité commerciale grâce à MOVE.

Aujourd'hui, Clément Friderici se souvient avec le sourire des débuts : les deux premières stations de recharge installées au garage Hyundai étaient accessibles à tout le monde, et les badges de recharge n'ont été introduits que plus tard. Mais lorsque l'infrastructure atteint six stations de recharge de 22 kW, la gestion devient

### Friderici Spécial

Friderici Spécial est une entreprise suisse de transport et de logistique riche en traditions, basée dans le canton de Vaud. La famille est active depuis 1880 dans le secteur du transport. Cette entreprise familiale réalise des projets complexes dans les domaines des transports spéciaux, des techniques de levage, de la logistique et du stockage, aussi bien en Suisse qu'à l'international. En parallèle, Friderici fait également figure de pionnier dans l'électrification du transport lourd. En collaboration avec des partenaires, l'entreprise a notamment mis sur la route l'un des premiers camions entièrement électriques de 40 tonnes, équipé d'une batterie de 900 kWh – une innovation qui a marqué le secteur à l'échelle mondiale dans le domaine du transport lourd à faibles émissions.

rapidement plus complexe – d'autant plus que l'entreprise prévoit d'installer sur ses sites de Tolochenaz et d'Orbe une infrastructure de recharge rapide DC pour camions électriques. Le projet prend alors une toute autre dimen-

sion. Il ne s'agit plus seulement d'installer des bornes de recharge, mais aussi d'intégrer le fournisseur d'énergie, une grande installation photovoltaïque et un système complet de gestion énergétique. Clément Friderici se met donc à la recherche d'un partenaire capable non seulement de concevoir et de réaliser cette infrastructure, mais aussi de gérer l'accès et la facturation, tout en simplifiant l'ensemble du processus. Une question est également centrale pour lui : combien lui coûte réellement chaque recharge et quel prix peut-il ensuite facturer à ses clients ? La réponse arrive rapidement avec MOVE Mobility. Après une visite sur site et une étude de faisabilité, les experts de MOVE accompagnent Friderici dans toutes les étapes du projet : raccordement au réseau et alimentation électrique, coordination des travaux avec l'électricien responsable, dimensionnement de l'infrastructure, intégration du système de gestion énergétique, planification et réalisation complète du projet clé en main. Aujourd'hui, Clément Friderici se montre extrêmement satisfait, tant de la gestion du projet que de l'exploitation quotidienne : « MOVE a réalisé avec une grande compétence une planification personnalisée pour chaque site et a intégré les systèmes AC et DC dans un ensemble cohérent. Le portail B2B de MOVE me montre désormais, jour après jour, combien d'électricité je fournis via mes stations de recharge. Grâce à la connexion de mes stations avec MOVE



Légende 149 : un chargeur rapide CC 400 A d'Alpitronic avec MOVE myNet permet à deux camions électriques d'atteindre jusqu'à 60 % de leur capacité de charge en une heure.

myNet, je n'ai pas à gérer moi-même l'accès avec des badges et je n'ai aucun travail administratif pour la facturation des recharges effectuées par les entreprises partenaires. MOVE fait tout le travail pour moi. » Les interfaces API se révèlent également particulièrement performantes, permettant à l'entreprise Friderici Spécial de connecter facilement son propre système de gestion à celui de MOVE.

### La recharge des camions électriques devient un modèle d'affaires

Pour Clément Friderici, la transparence des données joue un rôle clé. En tant qu'entrepreneur, il souhaite en effet pouvoir amortir ses investissements dans l'infrastructure de recharge et en mesurer précisément la rentabilité. «Après avoir pu évaluer et calculer les coûts de construction d'une station de recharge et ceux de l'électricité, nous avons saisi les opportunités qui s'offraient à nos et créé notre propre modèle d'affaires autour de la recharge, explicitement destiné aux professionnels du transport – les nôtres et ceux de nos partenaires. » Peu à peu, la recharge devient ainsi un véritable levier économique pour l'entreprise. Aujourd'hui, les camions électriques de Friderici se rechargent presque à 100 % sur les propres stations de l'entreprise – idéalement avec de

l'électricité solaire – afin de maintenir les coûts au plus bas. Les stations publiques, plus coûteuses, ne sont utilisées que très rarement. Cette organisation est rendue possible par la nature même des activités de l'entreprise : son rayon d'exploitation reste limité, et la plupart des trajets effectués se situent dans l'autonomie des camions électriques.

### Des possibilités de recharge avantageuses pour les partenaires

Pour Clément Friderici, l'infrastructure de recharge ne bénéficie pas seulement à sa propre flotte. Il souhaite également offrir un service fiable à ses entreprises partenaires, telles que Krummen, Schöni, G. Leclerc, Murpf ou Berthod. Celles-ci disposent certes de leurs propres infrastructures, mais celles-ci ne suffisent pas toujours pour couvrir les trajets plus longs. Les installations de Friderici présentent plusieurs atouts : une localisation stratégique, des stations de recharge puissantes et une bonne disponibilité. Pour garantir cette disponibilité, Clément Friderici fait un choix assumé. Grâce à la connexion avec MOVE myNet, il décide de ne pas rendre ses stations visibles publiquement ni de les promouvoir, afin d'éviter les temps d'attente pour les chauffeurs de camion. Sur le site d'Orbe, il prévoit également de limiter les stationnements prolongés pendant

la nuit en appliquant des frais de stationnement après deux heures. Dans cette logique de partenariat, il tient aussi à proposer un prix de recharge juste et équitable à ses partenaires – avec l'espoir que cette approche soit réciproque. « Ce n'est qu'en vendant davantage d'électricité que je peux en acheter plus et ainsi obtenir un meilleur prix, que je peux ensuite répercuter – et ainsi réduire les coûts de transport pour moi et mes partenaires. » Aujourd'hui, six à sept camions externes en moyenne viennent chaque jour recharger chez Friderici avant de reprendre leur route.

### **La branche devrait disposer d'une « shared infrastructure »**

Si Clément Friderici a choisi d'installer une infrastructure de recharge rapide DC sur ses sites, ce n'est pas seulement pour les besoins de sa propre entreprise. Son objectif est aussi de développer un large réseau de partenaires et de contribuer activement à l'évolution de la branche. Selon lui, l'avenir de l'électromobilité dans le transport dépend en grande partie de la disponibilité des infrastructures. Plus le nombre de stations de recharge pour camions électriques augmentera, plus la transition vers l'électrique deviendra réaliste pour les transporteurs. « Les transporteurs doivent donc s'organiser eux-mêmes, installer des stations

de recharge – également dans les centres logistiques – et développer, avec l'objectif d'une « shared infrastructure », un réseau semi-public de stations entre entreprises de transport. Par rapport aux tarifs plus élevés de la recharge publique, la recharge entre transporteurs serait ainsi également moins chère. » Comme tout investissement comporte des risques, un soutien initial peut toutefois jouer un rôle déterminant, souligne Clément Friderici. Il évoque par exemple la possibilité que l'Office fédéral des routes (OFROU) participe à la construction de grandes stations de recharge. Une autre piste serait le programme « Laden im Verband » de l'Astag, qui pourrait favoriser le développement d'une solution commune au sein de l'association.

Clément Friderici voit également un important potentiel du côté des grands clients des transporteurs. Si ces entreprises installaient elles aussi des stations de recharge sur leurs sites, une nouvelle logique pourrait se mettre en place : pendant une heure d'arrêt, au cours de laquelle les camions électriques actuels peuvent atteindre environ 60 % de leur capacité de recharge, il serait possible de charger non seulement les marchandises à transporter, mais aussi les camions électriques qui les acheminent.



---

### **MOVE – l'élan durable**

**MOVE Mobility**  
Route du Jura 37 B  
1700 Freiburg

**0800 292 929**  
info@move.ch  
www.move.ch

