

Le Mobiscope
Etude OVE sur les mobilités de demain
Avril 2011



Table des matières

Contexte et objectifs de l'étude

1. Description de l'échantillon
2. Caractéristiques de la flotte
3. Analyse des habitudes
4. Les véhicules écologiques (électrique, hybride, GPL, GNV)
5. Identité des répondants
6. Analyses selon l'identité des répondants

A retenir...



Contexte et objectifs de l'étude

L'OVE – Observatoire du Véhicule d'Entreprise – a réalisé en partenariat avec un constructeur, une enquête portant sur les **flottes automobiles des entreprises et collectivités**. Les enjeux sont les suivants :

- mieux connaître le comportement automobile,
- mieux comprendre les attentes et les craintes par rapports aux véhicules électriques/hybrides,
- sensibiliser à la notion de transport « propre »,
- être en mesure d'accompagner au mieux les utilisateurs face à l'évolution des notions d'usage et de mobilité des véhicules.

Bien évidemment, les résultats de cette démarche de mesure de comportement vont nourrir :

- une nouvelle communication sur l'usage de véhicules électriques/hybrides,
- une logique de déplacement plus propre et plus responsable.



1. Description de l'échantillon



Collectivités :
environ 20%



Entreprises :
environ **80%**

1060 répondants professionnels

- ✓ 1/3 des répondants : **gestionnaires de parc**
- ✓ Plus d'1/3 : entreprise/collectivité de **plus de 1000 salariés**
- ✓ Presque 1 sur 2 est issu d'**Ile de France**



2. Caractéristiques de la flotte

Nombre de véhicules possédés

1/3 des entreprises/collectivités possède entre **11 et 100 véhicules** et près de 1/3 entre 101 et 700 voitures

Répartition des véhicules

- ✓ 2/3 : **Véhicules particuliers**
- ✓ 1/3 : Véhicules utilitaires légers
- ✓ 1/2 : **Service**
- ✓ 1/2 : **Fonction**

Durée de détention des véhicules

7 entreprises/collectivités sur 10 gardent leurs véhicules **entre 2 et 4 ans.**



3. Analyse des habitudes

Trajets des VP et VUL similaires sur le type et sur le kilométrage :

- ✓ **en ville** (2/3 urbain + péri-urbain)
- ✓ **peu de kilomètres** (2/3 moins de 100 kms)

Mais différents sur l'usage :

- ✓ VP : usage **professionnel** et **privé** (50/50)
- ✓ VUL : usage **professionnel** uniquement (2/3)

L'utilisation de la flotte automobile

- ✓ **Démarche commerciale** (pour 1/4)
- ✓ Suivi de la **livraison** (pour 1/5)



4. Les véhicules écologiques

(électrique, hybride, GPL, GNV)

Définition des véhicules écologiques

Les véhicules électriques (VE)

Un véhicule électrique, comme son nom l'indique, est un véhicule fonctionnant à l'électricité stockée dans des batteries. Son utilisation ne produit pas de pollution à l'usage. La majorité des véhicules électriques disponibles sur le marché d'ici 2012 aura une autonomie de 130 kilomètres.

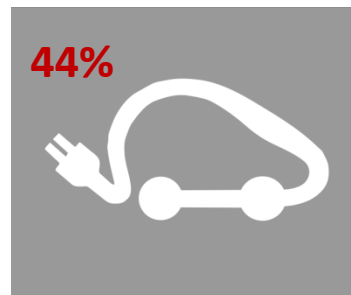
Véhicule hybride (VH)

Les véhicules hybrides sont des véhicules faisant appel à plusieurs sources d'énergies, électrique et thermique, pour se déplacer.

Il existe plusieurs types de véhicules hybrides :

- **Les Mild Hybrides** possèdent une fonction Stop&Start. Le moteur électrique aide au démarrage et lors des reprises. L'énergie produite en mode alternateur est stockée dans des batteries spécifiques.
- **Les Full Hybrides** sont les véhicules hybrides les plus répandus. Les batteries de ces véhicules ont une capacité suffisante pour parcourir de petits trajets de quelques kilomètres sans avoir recours au moteur thermique.
- **Véhicule Hybride Rechargeable (VHR)** sont rechargeables sur le réseau électrique. Ils ont une autonomie bien supérieure aux véhicules hybrides non rechargeables, ce qui permet, pour des trajets quotidiens, de les utiliser comme des véhicules électriques.

➤ **1 répondant sur 2** a déjà conduit des **véhicules électriques/hybrides** :



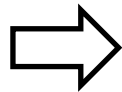
❖ Les mesures pour limiter l'impact environnemental



Un répondant sur 6 ne prend **pas de mesure** pour limiter l'impact environnemental de son activité.

Mesures utilisées :

2 sur 3 : Sélection de **véhicules « propres »**
1 sur 3 : Actions pour l'**éco-conduite**



Autonomie de 130 kms suffisante pour environ **1/3 des déplacements**



❖ Les projets pour demain

2/3 : Intégration des véhicules électriques et/ou hybrides
dans les flottes automobiles au cours des 3 prochaines années
*(dont 20% qui sont certains d'intégrer des VE et 13% qui sont certains
d'intégrés des Hybrides)*

Activités pouvant intégrer l'usage de véhicules électriques :

4 répondants sur 10 : { **Navettes**
et/ou **Démarches commerciales**

3 répondants sur 10 : **Livraison**



❖ Les motivations et les freins pour une acquisition

Motivations :

- 3/4 { Consommation réduite d'énergie
et/ou Intégration dans une politique de développement
durable
- Puis { ✓ Image (6 répondants sur 10)
✓ Coût du pétrole (1 sur 2)

Freins :

- Puis { Un certain manque d'autonomie
- ✓ Points de charges encore peu nombreux (7/10)
 - ✓ Coût initial à l'achat (2/3)
 - ✓ Temps de charge important (6/10)



9 répondants sur 10 pensent que l'usage de véhicules écologiques aurait une **influence positive** sur l'image de son entreprise.



❖ Les coûts

Les coûts

Le Véhicule électrique aujourd'hui est plus cher à l'achat qu'un véhicule thermique équivalent, en revanche son coût énergétique est beaucoup plus faible (1,5 € au 100 km au lieu de 7 € au 100 km pour un diesel équivalent).

Le TCO (Total Cost of Ownership) est la prise en compte de l'ensemble des coûts d'utilisation (prix d'achat et de revente, coûts d'entretien, coûts des taxes et assurances, de sa consommation et de sa fiscalité).

- ✓ Près de 6 répondants sur 10 sont prêts à payer en TCO l'équivalent au thermique mais pas plus.
- ✓ Plus de 2/3 sont néanmoins prêts à garder leurs véhicules électriques plus longtemps pour faire baisser le TCO et le faire s'approcher de celui d'un véhicule thermique.



❖ La confiance

✓ 2/3 : Revoir l'organisation de leurs usages pour favoriser l'adoption de véhicules électriques.

✓ Confiance sur : { Sécurité (9 sur 10)
Technologie (3 sur 4)



Facteur déterminant : Notoriété de la marque du véhicule électrique (2/3)



❖ L'entretien

L'infrastructure de recharge

Pour des raisons de standardisation et de sécurité, l'intégration dans votre activité de véhicules électriques nécessite l'installation de bornes de recharge sur le parking de votre entreprise, voire au domicile de vos collaborateurs dans le cadre d'usage personnel.

L'investissement dans une borne de recharge est de 1500 euros pour une borne sécurisée de charge normale, investissement amortissable sur longue période.

- ✓ Pour plus de la moitié des répondants, le coût lié à l'investissement dans une borne de recharge est difficilement acceptable
- ✓ Près de 6 répondants sur 10 ne sont pas prêts à acheter des véhicules électriques dans un réseau de distribution nomade.

Facteur déterminant : Existence d'un réseau d'après vente (plus de 8/10)



5. Identité des répondants

➔ Entre 40 et 49 ans (3/10)



➔ 9 répondants sur 10 souhaitent recevoir gratuitement le journal de l'OVE

Le journal de l'OVE



6. Analyse selon l'identité des répondants

❖ Selon le type de répondant :

Les entreprises :

- ✓ gardent leurs voitures **entre 2 et 4 ans** (4/5)
- ✓ ont plus de **véhicules de fonction**
- ✓ intégreraient plus l'usage de **véhicules électriques** aux activités de **démarche commerciale**
- ✓ utilisent leurs **véhicules particuliers** plus spécifiquement pour des trajets **extra-urbains**
(et font **plus de kilomètres**) avec un usage **professionnel** et **privé**
- ✓ se servent de leurs **véhicules utilitaires légers** plus pour un usage **mixte** avec retour au domicile



❖ *Selon le type de répondant :*

Les collectivités :

- ✓ gardent leurs voitures **plus de 4 ans** (4/5)
- ✓ ont plus de **véhicules de service**
- ✓ changent plus de modes de transport et mettent en place des **Plans de Déplacements Entreprise**
- ✓ intégrerai plus l'usage de **véhicules électriques** aux activités de **navette**, de **livraison** et de **dépannage**
- ✓ **font plus confiance aux véhicules électriques concernant l'autonomie** (1/4)
- ✓ utilisent plus particulièrement leurs véhicules (qu'ils soient de type particulier ou de type utilitaire léger) pour des trajets **urbains**, à **faible kilométrage** et pour un usage **professionnel** uniquement

Le comportement « automobile » des collectivités (type de trajet, kilométrage, usage) correspond plus à l'idée que l'on peut avoir de l'utilisation de véhicules électriques/hybrides.



❖ *Selon le nombre de véhicules possédés par l'entreprise/collectivité :*

✓ ***Petites flottes (1 à 10 voitures) :***

- Beaucoup plus de **véhicules particuliers** (3/4)
- 2 fois plus de **véhicules de fonction** que de véhicules de service
- **Peu de kilomètres**
- **Démarches commerciales**
- **Autonomie de 130 kms suffisante** pour plus de la moitié des déplacements en ce qui concerne les véhicules particuliers

✓ ***Grandes flottes (plus de 700) :***

- Environ 50% **véhicules particuliers** et 50% **véhicules utilitaires légers**
- **Plus de kilomètres** (1/3 entre 51 kms et 100 kms)

Les **flottes les plus importantes** (et donc les entreprises/collectivités de taille importante) sont **plus sensibles à l'impact environnemental de leurs activités** (ainsi qu'à l'image donnée) et intégreront plus facilement des véhicules écologiques au sein de leurs flottes.

❖ *Selon la proportion de VUL au sein de la flotte :*

✓ *Flottes composées d'au moins 50% de VUL :*

- Durée de **détention des véhicules plus longue** (1/3 plus de 4 ans)
- Plus d'activités de **dépannage**, de **SAV** et de **livraison**
- Environ 70% de **véhicules de service**
- Trajets **urbains** avec un usage **professionnel** uniquement (1/3)

✓ *Flottes composées de moins de 50% de VUL :*

- 62% de **véhicules de fonction**
- Trajets **professionnels** et **privés** (6/10)

Les caractéristiques des trajets pour les VUL ne diffèrent pas selon la proportion de VUL au sein de la flotte que ce soit au niveau du type de trajet, du kilométrage ou de l'usage.

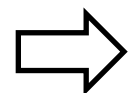


❖ **Selon le fait d'avoir déjà (ou non) conduit un véhicule hybride/électrique :**

✓ *Répondants ayant déjà conduit véhicule électrique / hybride (à l'inverse des autres répondants) :*

- Durée de détention plus longue : **plus de 4 ans** (1/3)
- **Plus de mesures** pour limiter l'impact environnemental de leurs activités (sélection véhicules propres : 4/10)
- **Intégration** de véhicules électriques / hybrides dans les trois ans
- **Prêts à revoir l'organisation de leurs usages** pour favoriser l'adoption de véhicules électriques
- **Plus confiance dans l'autonomie** des voitures électriques/hybrides (1/5)
- Trajets **urbains** (4/10), avec un usage **professionnel** uniquement

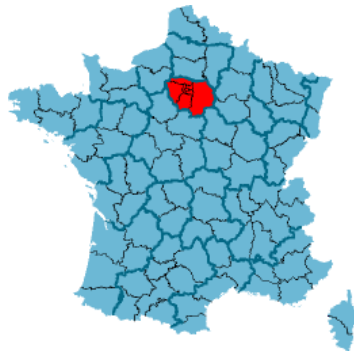
Les **répondants** ayant **déjà testé des véhicules électriques/hybrides** ne se font pas la même idée de ces véhicules que les autres. Ils sont **plus sensibilisés à la notion de transport propre** et ont fait évoluer leurs habitudes.



Importance de faire essayer les véhicules



❖ Selon la localisation géographique :



✓ *Ile de France :*

- Frein : **points de charge encore peu nombreux**
- 70% de **véhicules particuliers**
- Plus de **véhicules de fonction**
- VP : usage **professionnel** et **privé**
- Présence plus importante de **véhicules électriques**

✓ *Province :*

- Durée de **détention plus longue** (3/10 plus de 4 ans)
- 60% de **véhicules particuliers**
- Trajets plus **urbains**



A retenir...

2/3 : Véhicules particuliers - **1/3** : Véhicules utilitaires légers
50/50 : Service / Fonction

Trajets des VP et VUL similaires sur le type et sur le kilométrage
- en ville (**2/3 urbain + péri-urbain**)
- peu de kilomètres (**2/3 moins de 100 kms**)

Mais différents sur l'usage
- **VP : usage professionnel et privé (50/50)**
- **VUL : usage professionnel uniquement (2/3)**



1 répondant sur 2 a déjà conduit des **véhicules électriques/hybrides**



1 sur 6 ne prend **pas de mesure** pour limiter l'impact environnemental de son activité.

Mesures utilisées :

2 sur 3 : Sélection de **véhicules « propres »**

1 sur 3 : Actions pour l'**éco-conduite**

Autonomie de 130 kms suffisante pour environ **1/3 des déplacements**

2/3 : Intégration des véhicules électriques et/ou hybrides

2 motivations :

- consommation réduite d'énergie
- intégration dans une politique de développement durable (**3/4**)

2/3 : sont prêts à revoir l'organisation de leurs usages pour favoriser l'adoption de véhicules électriques

Confiance dans ces véhicules :

- la **sécurité (9 sur 10)**
- la **technologie (3 sur 4)**

6 sur 10 : sont prêts à payer en TCO l'équivalent au thermique mais pas + Plus de 2/3 : prêts à garder leurs véhicules plus longtemps pour faire baisser le TCO et le faire s'approcher de celui d'un véhicule thermique.
Plus de la moitié ne trouve **difficilement acceptable le coût lié à l'investissement dans une borne de recharge.**

Beaucoup de différences de comportement concernant les flottes automobiles entre les collectivités et les entreprises.

→ Collectivités plus sensibilisées à la notion de transport « propre ».

→ Leurs comportements « automobiles » (type de trajet, kilométrage, usage) correspondent plus à l'idée que l'on peut avoir de l'utilisation de véhicules électriques/hybrides

Les flottes les plus importantes :

Sont plus sensibles à l'impact environnemental de leurs activités (ainsi qu'à l'image donnée)

intégreront plus facilement des véhicules écologiques dans leurs flottes

Les répondants ayant déjà testé des véhicules électriques/hybrides :

sont **plus sensibilisés à la notion de transport propre**
ont fait évoluer leurs habitudes

