Paris, le 2 avril 2025

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

BNP Paribas Mobility lance, avec L'ObSoCo, la première édition de ses indicateurs de bascule vers la mobilité électrique

- Ces indicateurs, réalisés avec L'ObSoCo, visent à mesurer le niveau de bascule vers la mobilité électrique des trois principales catégories d'usagers en France : les particuliers, les flottes d'entreprise et les industriels.
- Les résultats de cette première édition révèlent des niveaux d'adoption variables selon les catégories d'usagers : 4,5/10 pour les particuliers, 4/10 pour les flottes d'entreprise et 2,3/10 pour les véhicules industriels.
- Ces indicateurs, qui seront publiés chaque année par BNP Paribas Mobility, permettront de mesurer dans le temps la bascule vers la mobilité électrique et de suivre les leviers visant à accélérer cette transition.

Ces premiers indicateurs de bascule vers la mobilité électrique réalisés par BNP Paribas Mobility avec L'ObSoCo (L'Observatoire Société & Consommation) sont construits à partir de données publiques issues d'organismes reconnus et des propres baromètres de BNP Paribas.

Pour chaque catégorie d'usagers (particuliers, flottes d'entreprise et véhicules industriels), un indicateur agrège plusieurs composantes essentielles pour le passage à la mobilité électrique qui se voient appliquer une pondération.

Barbara Blanc, Directrice de la Mobilité pour la Banque Commerciale en France de BNP Paribas : *« Nous accompagnons nos clients dans leur transition depuis de nombreuses années, sur l'ensemble de la chaîne de valeur de la mobilité, en nous appuyant sur les expertises de nos différents métiers. A travers ces indicateurs, nous avons souhaité mesurer et suivre de façon rationnelle et concrète le passage vers la mobilité électrique de trois catégories d'usagers et identifier les leviers qui leur sont propres. »*

***

Indicateur de bascule des particuliers vers la mobilité électrique : 4,5/10

Dans cette première édition, la bascule des particuliers vers la mobilité électrique est évaluée à **4,5/10**.

Cet indicateur est construit autour de 5 grandes catégories : l'adoption, les technologies, les coûts et l'acceptabilité, les réglementations et les politiques publiques, ainsi que les infrastructures.

La bascule des particuliers vers la mobilité électrique semble encore hésitante, freinée principalement par **des obstacles financiers et pratiques** :

- **Le prix d'achat demeure le premier obstacle**, avec 51% des non-acheteurs qui le citent comme principal frein à l'adoption du véhicule électrique, malgré une baisse continue des coûts et une parité avec le véhicule thermique qui pourrait être atteinte dès 2028 sur les segments d'entrée de gamme. La démocratisation du véhicule électrique est conditionnée au développement d'un marché de l'occasion du véhicule électrique suffisamment attractif et diversifié.
- Cette barrière financière est amplifiée par les **incertitudes concernant la valeur résiduelle des véhicules électriques**, avec 87% des Français qui estiment ne pas connaître l'évolution de leur cote à la revente, les écarts de prix entre véhicules neufs et d'occasion restant très défavorables aux véhicules électriques.

- L'**autonomie limitée des véhicules** (78% des modèles avec moins de 400 km) et l'**insuffisance perçue des infrastructures de recharge** (65% des Français jugent le nombre de bornes insuffisant) constituent les autres freins majeurs.
- L'**instabilité des politiques d'aide à l'achat** génère de l'attentisme chez les consommateurs.

Plusieurs leviers s'affirment favorablement, notamment :

- **Les économies substantielles à l'usage**, notamment liées à l'énergie et à l'entretien.
- **Le confort de conduite** apprécié par 85% des utilisateurs.
- **La dimension environnementale** qui motive une partie des acheteurs.
- **Les réglementations**, avec le déploiement progressif des ZFE.

L'évolution de ce marché dépendra largement de **l'amélioration technologique des batteries, du déploiement des infrastructures de recharge rapide et de la stabilité des politiques publiques** visant à réduire le différentiel de prix initial.

	Situation actuelle	Objectif	Taux d'atteinte	Pondération	Score pondéré
Adoption				**25%**	
Part des véhicules électriques dans le parc automobile	3.10%	50%	6%	10%	0.1
Part des véhicules électriques dans les immatriculations neuves des particuliers	23%	75%	30%	8%	0.2
Part des véhicules électriques sur le marché de l'occasion	3%	25%	12%	7%	0.1
Coût & acceptabilité				**30%**	
Ecarts de prix sur 3 gammes	1.29	1	78%	8%	0.6
Ecart de prix sur l'entrée de gamme (Peugeot 208)	1.44	1	69%	8%	0.6
Ecart de prix entre véhicules neufs et d'occasion selon la motorisation	2.2	1.5	68%	4%	0.3
Parité du coût de recharge en itinérance	0.8	0.5	63%	4%	0.3
Part des non acheteurs de VE pour qui le prix est un frein	51%	25%	49%	3%	0.1
Part qui considèrent que le VE va à terme complètement remplacer le VT	38%	60%	63%	3%	0.2
Infrastructures				**20%**	
Ratio nombre de VE' bornes publiques de recharge rapide	29.7	10	34%	8%	0.3
Part des immeubles ayant approuvé l'installation d'un point de recharge	17%	50%	34%	6%	0.2
Part des conducteurs ayant rencontré des incidents de recharge	84%	40%	48%	6%	0.3
Evolutions technologiques				**10%**	
Part des modèles de VE avec une autonomie supérieure à 500 km	4%	25%	16%	5%	0.1
Temps moyen de recharge rapide	30 minutes	20 minutes	67%	5%	0.3
Règlementations et politiques publiques				**15%**	
Nombre d'habitants couverts par une ZFE	15 407 937	30 000 000	51%	7%	0.4
Bonus écologique moyen	3 250 €	5 500 €	59%	4%	0.2
Part des ménages éligibles aux aides significatives	50%	75%	67%	4%	0.3
TOTAL					**4.5**

***

Indicateur de bascule des flottes d'entreprise vers la mobilité électrique : 4/10

Construit autour de 4 grandes catégories (l'adoption, les infrastructures et les coûts, les technologies et les réglementations et les politiques publiques), l'indicateur de bascule des flottes d'entreprise vers la mobilité électrique atteint **4/10**.

La transition des flottes d'entreprise vers l'électrique progresse légèrement moins rapidement que pour les ménages, ce qui s'explique notamment par :

- La **complexification du processus décisionnel pour l'équipement en véhicule électrique** : là où l'acquisition d'un véhicule thermique nécessitait uniquement l'intervention du gestionnaire de parc, le passage à l'électrique implique le responsable immobilier, les acheteurs d'énergie et parfois même la direction générale pour les PME.

- Le manque de modèles de véhicules électriques avec une **autonomie supérieure à 500 km** (seulement 4% des modèles disponibles).
- **Le faible équipement des entreprises en bornes de recharge** (seulement 17% des entreprises avec flotte électrique en disposent).
- Les **incertitudes réglementaires et fiscales** génèrent de l'attentisme.

Parmi les leviers identifiés pour accélérer la bascule des flottes d'entreprise :

- **La parité du TCO** (Total Cost of Ownership : coût total de possession), avec une parité déjà atteinte sur certains modèles et une tendance qui va s'amplifier. Cette réalité économique explique pourquoi 31% des entreprises ont déjà intégré des véhicules électriques dans leur flotte, et 24% prévoient de le faire dans les trois prochaines années.
- Les **politiques RSE des entreprises** (26% des motivations) et l'**image de marque** (23% des motivations) constituent des leviers stratégiques pour les entreprises.
- Le **confort de conduite**, apprécié par 85% des utilisateurs.

	Situation actuelle	Objectif	Taux d'atteinte	Pondération	Score pondéré
Adoption				**50%**	
Part des entreprises ayant intégré des véhicules 100% électrique à leur flotte	31%	100%	31%	25%	0.8
Part des VE dans les immatriculations neuves	14%	75%	18%	25%	0.5
Infrastructures & coûts				**30%**	
Part des entreprises avec flotte équipées en bones de recharge	17%	50%	34%	15%	0.5
Parité du TCO sur 4 ans	0.94	1	106%	8%	0.9
Ecart de prix sur l'entrée de gamme	1.17	1	85%	7%	0.6
Evolutions technologiques				**12%**	
Part des modèles de VE avec une autonomie supérieure à 500 km	4%	30%	13%	7%	0.1
Temps moyen de recharge rapide	30 minutes	20 minutes	67%	5%	0.3
Règlementations et politiques publiques				**8%**	
Nombre d'habitants couverts par une ZFE	15 407 937	30 000 000	51%	8%	0.4
TOTAL					**4.0**

***

Indicateur de bascule des véhicules industriels vers la mobilité électrique : 2,3/10

Avec un indicateur de bascule qui s'établit à **2,3/10**, construit autour de deux grandes catégories (l'adoption ; les infrastructures et les coûts), les véhicules industriels présentent la transformation la plus embryonnaire, caractérisée par des défis techniques et économiques considérables :

- **L'écart de prix reste prohibitif**, avec un tracteur routier électrique coûtant en moyenne 2,5 fois plus cher que son équivalent diesel (290 000€ contre 115 000€), bien que les aides à l'achat (65 000€) puissent améliorer l'équation économique.
- **L'infrastructure de recharge constitue la principale difficulté** : la très faible part des trajets routiers effectués en véhicule électrique en 2024 (0,02%) s'explique majoritairement par le faible nombre de points de recharge rapide adaptés aux poids lourds (actuellement 623 bornes de recharge rapide adaptées aux poids lourds sur les aires d'autoroute, tandis que les estimations indiquent un besoin de 2 200 bornes rapides et 10 000 bornes lentes sur les axes autoroutiers d'ici 2035).

- Les contraintes opérationnelles sont particulièrement limitantes : avec une autonomie actuelle insuffisante pour les trajets longue distance, la complexité logistique de planification des rotations et des recharges constituent une problématique importante pour les transporteurs.
- L'ampleur des investissements nécessaires (630 millions d'euros pour les infrastructures) et la profonde transformation des compétences requises (diagnostic haute tension, nouveaux protocoles de maintenance) illustrent la complexité de cette mutation industrielle.

Toutefois, des signaux positifs émergent :

- L'électrification se concentre stratégiquement sur des segments adaptés (2,5% des immatriculations de poids lourds neufs), principalement pour les usages urbains et périurbains comme la distribution ou la collecte de déchets. Les constructeurs annoncent des avancées significatives, avec des modèles de 44 tonnes disposant de 600 km d'autonomie prévus pour 2025.
- Les enjeux de ZFE dans les métropoles créent une pression réglementaire favorisant l'adoption des véhicules moins polluants, cependant le secteur dispose de davantage d'alternatives au diesel que les autres segments. Le secteur évolue vers une approche multi-énergies, où l'électrique couvre les trajets urbains courts, tandis que l'hydrogène ou d'autres technologies restent envisagées pour la longue distance.

	Situation actuelle	Objectif	Taux d'atteinte	Pondération	Score pondéré
Adoption				**50%**	
Part des véhicules électriques dans les immatriculations de VI neufs	3%	20%	13%	25%	0.3
Part des trajets routiers en VE	0%	15%	0%	25%	0.0
Infrastructures & coûts				**50%**	
Nombre de bornes de recharge rapides PL sur les aires d'autoroute	623	2200	28%	15%	0.4
Nombre de points de recharge lente PL sur les aires de repos et de service	0	10000	0%	15%	0.0
Parité du TCO d'un 19t sur 5 ans	2	1.5	75%	10%	0.8
Parité de prix d'achat d'un poids lourd	2.5	2	80%	10%	0.8
TOTAL					**2.3**

***

METHODOLOGIE

Afin de pouvoir mesurer et suivre dans le temps l'évolution de ces indicateurs de bascule, ils s'appuient sur des données fiables et régulièrement mises à jour, en privilégiant les sources de données publiques ou issues d'organismes reconnus. De même, les données issues de baromètres ont été privilégiées sur les études ponctuelles.

Trois indicateurs de bascule ont été établis, en fonction des principales cibles d'usagers : particuliers, flottes d'entreprise et véhicules industriels. La déclinaison par cible de l'indicateur permet d'étudier et de comparer dans le temps l'avancement de chaque cible dans la transition vers la mobilité électrique.

Pour chaque composante des indicateurs de bascule, quatre chiffres sont présentés :

- La situation actuelle.
- L'objectif : défini selon les composantes en fonction du seuil nécessaire pour impacter les représentations / changements de comportements et/ou d'après les objectifs définis par les experts ou par la loi pour atteindre la neutralité carbone ou une masse critique ou significative pour le marché. Pour chacune des composantes, la valeur de l'objectif est précisée.
- Le taux d'atteinte : situation actuelle rapportée à l'objectif.
- La pondération de la composante dans l'indicateur de bascule.

A propos de BNP Paribas

Leader européen des services bancaires et financiers, BNP Paribas est présent dans 64 pays et rassemble près de 178 000 collaborateurs, dont plus de 144 000 en Europe. Le Groupe détient des positions clés dans ses trois grands pôles opérationnels : Commercial, Personal Banking & Services pour l'ensemble des banques commerciales du Groupe et plusieurs métiers spécialisés parmi lesquels BNP Paribas Personal Finance ou encore Arval; Investment & Protection Services pour les solutions d'épargne, d'investissement et de protection ; et Corporate & Institutional Banking, centré sur les clientèles Entreprises et Institutionnels. Fort d'un solide modèle diversifié et intégré, le Groupe accompagne l'ensemble de ses clients (particuliers, associations, entrepreneurs, PME, grandes entreprises et institutionnels) pour les aider à réaliser leurs projets en leur proposant des services de financement, d'investissement, d'épargne ou de protection. En Europe, BNP Paribas est composé de quatre marchés domestiques : la Belgique, la France, l'Italie et le Luxembourg. Le Groupe déploie également son modèle intégré de banque commerciale dans les pays du bassin méditerranéen, en Turquie et en Europe de l'Est. Acteur bancaire international de premier plan, le Groupe dispose de plateformes et de métiers leaders en Europe, d'une forte présence dans la zone Amériques, ainsi que d'un dispositif solide et en forte croissance en Asie-Pacifique. BNP Paribas met en œuvre dans l'ensemble de ses activités une démarche de Responsabilité Sociale et Environnementale lui permettant de contribuer à la construction d'un futur durable, tout en assurant la performance et la stabilité du Groupe.

A propos de l'ObSoCo

L'ObSoCo est une société d'études et de conseil en stratégie née de la conviction que nous sommes en train de vivre une période de transformation profonde de la société, de l'économie et du commerce. Aspiration des individus à vivre et consommer « autrement », fragmentation croissante de l'espace public et des marchés, défiance généralisée à l'égard des entreprises et des institutions, défi de la contrainte écologique, disruptions technologiques, tensions durables sur le pouvoir d'achat des ménages… Le modèle de développement contemporain est en mutation.
https://lobsoco.com/