

LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN EUROPE

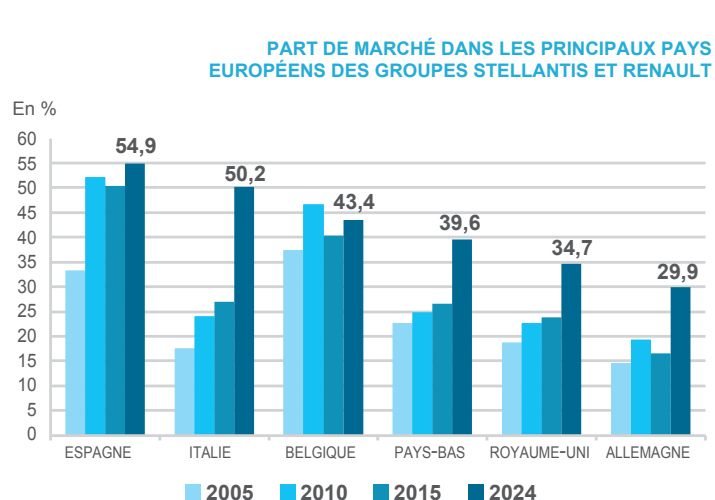
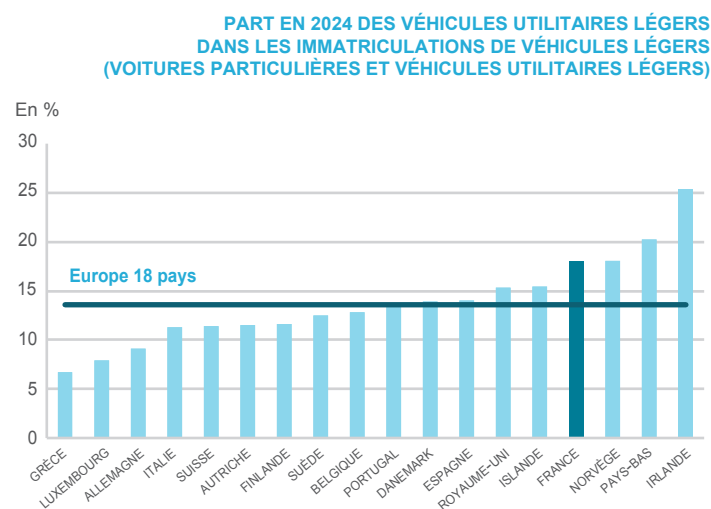
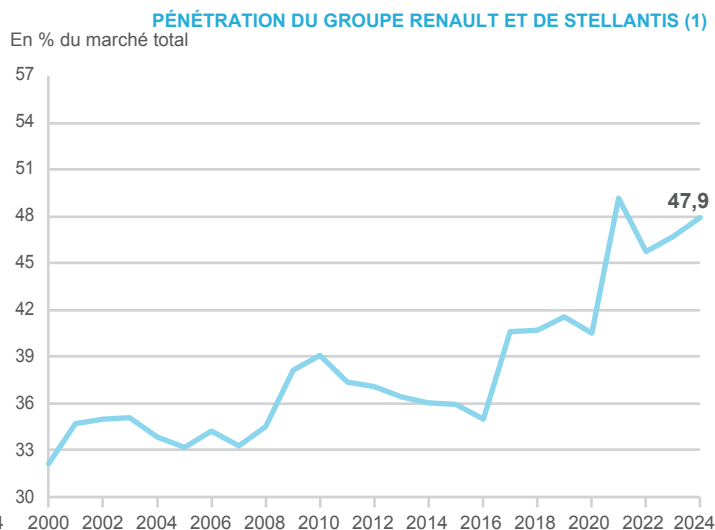
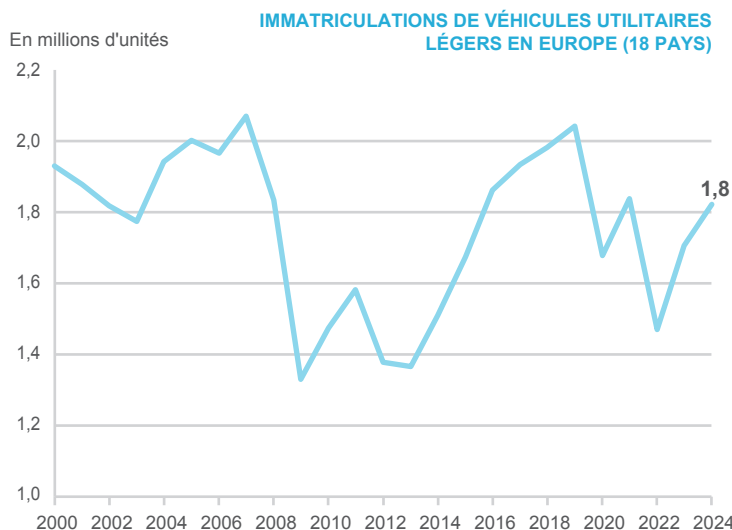
48 %

Part de Stellantis et du groupe Renault dans les ventes de véhicules utilitaires légers en Europe de l'Ouest en 2024

En 2024, le marché ouest-européen des véhicules utilitaires légers a augmenté de 7 % pour s'établir à 1,8 million d'unités. Les deux années consécutives de hausse ne parviennent pas à compenser le recul de 2022 (-20 %) lié au contexte économique difficile (inflation, guerre en Ukraine) et aux problèmes

d'approvisionnement persistants. Le marché est revenu à son niveau de 2021 mais reste en retrait de 11 % par rapport à 2019. La croissance du marché en 2024 est cependant assez différenciée selon les pays. Parmi les cinq grands marchés, le dynamisme de l'Allemagne et de l'Espagne (+8,4 % et +13,7 %) contraste avec l'atonie de la France (+1,1 %) et de l'Italie (+0,9 %). Le Royaume-Uni enregistre, quant à lui, une croissance de 2,7 %. Par rapport à 2019, seule l'Italie a retrouvé ses volumes d'avant-crise, qu'elle dépasse de 6 % en 2024.

La croissance du marché européen entre 2014 et 2019 avait permis aux groupes français de gagner des parts de marché, atteignant 41,6 % du total en 2019. Puis, la fusion des groupes PSA et FCA en 2021 pour créer Stellantis leur a permis de couvrir jusqu'à 49 % du marché total des véhicules utilitaires en 2021. Après un recul en 2022 et 2023, leur part de marché est remontée en 2024 et s'élève à 47,9 %. Après la France, avec une part de marché de 69 %, c'est en Espagne et en Italie que les deux entités enregistrent les parts de marché les plus élevées (de respectivement 55 % et 50 % du total en 2024).



(1) Pénétration du groupe Renault et de PSA jusqu'en 2020
Source : CCFA

Les traitements fiscaux ne sont pas identiques dans tous les pays européens, aussi la part des véhicules utilitaires légers dans l'ensemble des véhicules légers varie-t-elle d'un pays à l'autre. En moyenne, elle s'élevait à 13,6 % en Europe de l'Ouest en 2024, mais ne représente que 9,1 % en Allemagne, contre 18,1 % en France. Sur le marché néerlandais, la part des véhicules utilitaires légers s'est fortement accrue en 2024 (25 % du total). Cette hausse s'explique par des achats anticipés avant la mise en place d'une nouvelle fiscalité prévue en 2025. Le volume du marché, qui a doublé en 2024, devrait revenir à des niveaux antérieurs. En volume, la France reste le premier marché européen, avec 381 854 unités, devant le Royaume-Uni (361 757 unités), l'Allemagne (284 931 unités), l'Italie (198 331 unités) et l'Espagne (166 637 unités), qui reste au 5^{ème} rang.

Depuis 2014, ce marché croît de manière continue et les constructeurs français y ont gagné des parts de marché par rapport à 2007. En 2024, Stellantis représente 29,6 % du marché, mais produit également des véhicules utilitaires légers pour Toyota. Le groupe Renault occupe, quant à lui, 15,2 % du marché et en a produit également pour d'autres marques partenaires (Nissan, Mercedes-Benz, Mitsubishi).

Le segment des fourgons (Trafic, Master, Expert, Boxer...) représente près de la moitié des ventes et celui des fourgonnettes et combispaces (Kangoo, Berlingo...) environ 21 %. Les autres segments sont occupés principalement par des pickups et des dérivés de voitures particulières.

Malgré le développement de l'offre de véhicules à énergies alternatives, la part de marché des véhicules électriques ou hybrides rechargeables en Europe de l'Ouest reste très faible et a même reculé en 2024 (6,9 % contre 8 % en 2023). Comme pour les voitures particulières, elle est plus élevée en Norvège (29 %) et en Suède (23 %) et plus faible dans les pays du Sud de l'Europe (7 % au Portugal, 2 % en Italie et 4 % en Espagne), y compris en France, où le taux de pénétration n'est que de 7 %. En Allemagne, la part de marché des véhicules électrifiés est tombée à 5 % en 2024. La motorisation diesel est toujours largement dominante sur ce marché avec 84,5 % des ventes de véhicules utilitaires légers en Europe de l'Ouest et plus de 90 % du parc, rendant l'atteinte des objectifs européens de réduction des émissions de CO₂ d'autant plus difficile.