

LE MARCHÉ DES VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

Le marché ouest-européen des véhicules industriels de 5,1 t et plus a reculé de 2,7 % en 2024, autour de 308 000 unités. Le segment des véhicules de 16 t et plus, qui représente plus de 80% des volumes, a connu une chute plus marquée de -4,7 % par rapport à 2023.

Le marché élargi aux véhicules de plus de 3,5 t atteint 325 170 unités en Europe de l'Ouest, en baisse de 2,2 % sur un an. L'Allemagne, premier marché européen, avec 88 240 véhicules immatriculés

en 2024 enregistre un recul de 7 %, après la forte hausse de 2023 (+24 %). Le Royaume-Uni, deuxième marché devant la France (sauf sur le segment des 16 t et plus), enregistre une baisse de 2 % à 52 900 unités, tandis que le marché français recule de 3 % à 50 600 unités. Le marché espagnol, qui se situe à la quatrième place, est l'un des rares à connaître une hausse de ses volumes en 2024 (+12 % en 2024, après +22 % en 2023). Cette croissance s'observe pour la cinquième année consécutive et lui permet de dépasser ses volumes de 2019 de 30 %. A l'inverse,

les marchés allemands et français n'ont pas retrouvé leur niveau de 2019 et se situent 10 % en dessous en 2024.

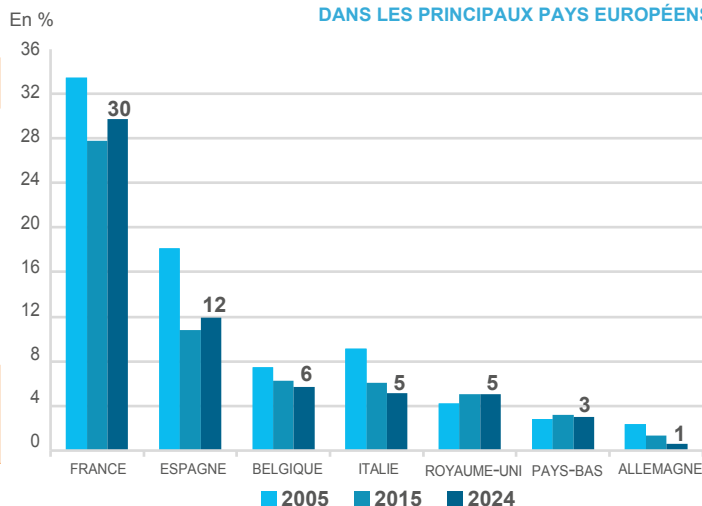
25 049 Véhicules industriels neufs de plus de 5 t de marque Renault Trucks vendus en Europe de l'Ouest en 2024

PART DE MARCHÉ DE RENAULT TRUCKS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS

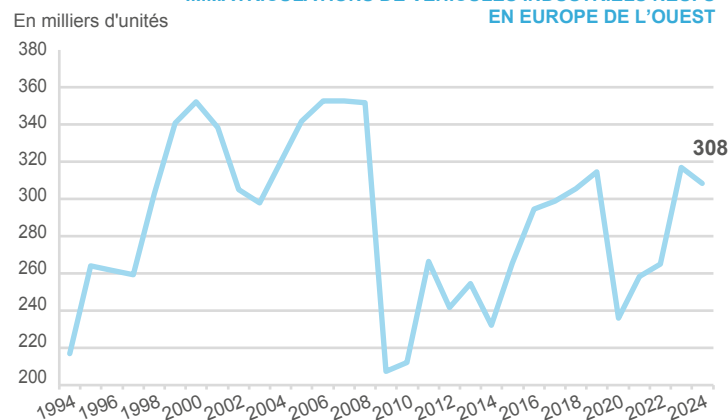
► LE MARCHÉ DES VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST (EN MILLIERS D'UNITÉS)

	2010	2015	2019	2023	2024	Variation 2024/2023
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS						
de 5,1 t à 15,9 t	54	48	57	49	53	+8,2%
16 t et plus	159	217	257	267	255	-4,7%
TOTAL	212	265	314	317	308	-2,7%

Source : ACEA, Estimations CCFA

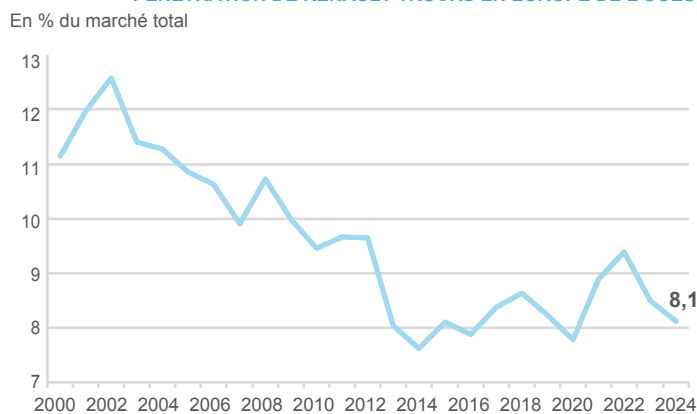


IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE DE L'OUEST



Source : CCFA

PÉNÉTRATION DE RENAULT TRUCKS EN EUROPE DE L'OUEST



Le marché européen du véhicule industriel de plus de 5 t a connu, au cours des dernières décennies, des évolutions très amples et fortement liées au contexte macro-économique. L'année 2000 avait constitué un premier point haut après la crise de 1993, puis le marché avait connu un creux, avant de battre de nouveaux records de volumes en 2006-2008. Avec la crise financière et économique de 2009, il s'est ensuite effondré et a perdu 150 000 unités en une année. Puis, il a oscillé autour de 250 000 unités, avant de connaître une nouvelle embellie entre 2015 et 2019. Avec la crise sanitaire de 2020, le marché est retombé à 240 000 unités et a faiblement rebondi en 2021 et 2022. En 2023, il retrouve enfin son niveau d'avant-crise, mais recule de nouveau en 2024 à 308 000 unités.

Les véhicules de 16 t et plus (porteurs ou tracteurs routiers) dominent largement le marché européen des véhicules industriels. Ils représentent 8 véhicules sur 10 en moyenne. Ce ratio est un peu plus faible en Allemagne et au Royaume-Uni (autour de 70 %), tandis qu'il dépasse 90 % en Suède, Danemark et Pays-bas.

En Europe de l'Ouest, le développement des énergies alternatives continue de progresser, mais à un rythme plus faible qu'en 2023, sous l'effet d'une atonie du marché et de l'arrêt de certaines aides à l'achat ou à l'usage. Sur le segment des 16 t et plus, les véhicules électrifiés ont progressé de 33 % en 2024, contre +180 % en 2023. Leur part s'établit à 1,6 % des immatriculations en 2024. La part des énergies alternatives dans leur ensemble (gaz, hybrides, électriques) représente 5 % des immatriculations en 2024. Certains pays se distinguent par un taux de pénétration plus important des véhicules électriques sur leur marché (Suède, Norvège, Suisse, Danemark), d'autres par une plus grande pénétration des autres énergies alternatives comme le gaz. C'est notamment le cas de la France, de la Suède et de la Norvège, dont la part des énergies alternatives autres que l'électricité (majoritairement le gaz) atteint respectivement 9 %, 11,2 % et 11,4 % en 2024.

La transition énergétique reste un sujet de préoccupation majeure pour les constructeurs, comme pour les entreprises de transport routier de marchandises, qui doivent anticiper les évolutions

législatives et réglementaires (objectifs de réduction des émissions de CO₂, restrictions de circulation en ville, logistique urbaine durable). La décarbonation du secteur doit accélérer pour répondre à l'urgence climatique. L'offre de véhicules électriques se développe et couvre désormais tous les usages de la courte distance (livraison urbaine, transport régional, construction), mais il est aussi essentiel de stimuler la demande en créant des conditions favorables à l'adoption de véhicules électriques. Il faut accélérer le déploiement des infrastructures de recharge publiques et privées pour véhicules lourds en Europe et mettre en place des dispositifs d'aides à l'achat ou à l'usage (péages, circulation) afin de réduire les écarts de coûts entre les camions thermiques et leur équivalent électrique.

Dans ce contexte, Renault Trucks s'affirme comme l'un des chefs de file de la mobilité décarbonée, avec 24,2 % de part de marché des véhicules électriques de 16 t et plus en Europe. Toutes énergies confondues, la part de marché de Renault Trucks s'élève en 2024 à 9,1 % sur l'ensemble du marché européen des véhicules industriels de 16 t et plus.