



# Passer au camion électrique

Marc Lejeune  
Directeur Business Intelligence

Journée « Décarboner la mobilité des marchandises »

Aix-en-Provence, 26 juin 2025



**RENAULT  
TRUCKS**

Clause de non-responsabilité : les résultats affichés sont indicatifs et basés sur les informations fournies par l'utilisateur ou le client et compte tenu de la situation économique actuelle. Renault Trucks ne donne aucune garantie ou représentation quant à l'exactitude des informations ou des résultats, en fonction de divers facteurs tels que, par exemple, le comportement du conducteur, la vitesse du véhicule, la topographie, la météo, le prix de l'énergie. Renault Trucks n'est pas responsable du résultat obtenu par l'utilisation de ces informations.

# Renault Trucks

## En 2024



**57,000**  
camions livrés



**2,000**  
Camions électriques  
en service (> 16 tonnes)



**9,400**  
employés



**1,450**  
points de réseau

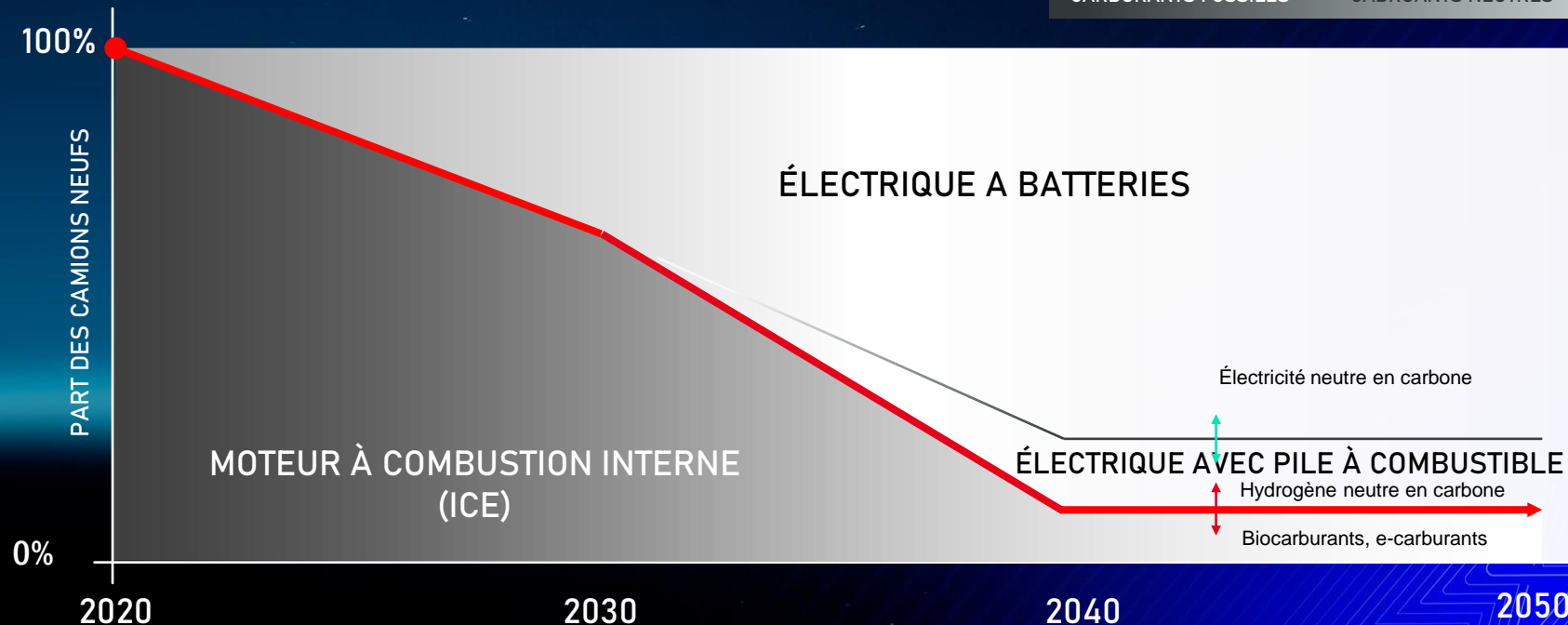


Dans plus de  
**150** pays

# Notre feuille de route vers la neutralité carbone

CARBURANTS FOSSILES

CARBURANTS NEUTRES

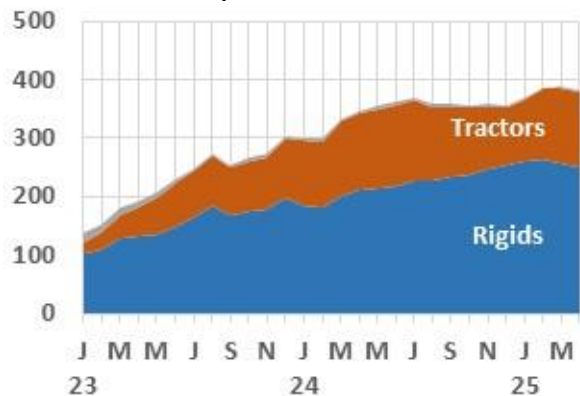


# Immatriculations

Camions HD ( $\geq 16$  tonnes) dans l'UE30, fin avril 2025, moyenne sur 6 mois

## Immatriculations de camions électriques

Toutes marques Unités mensuelles

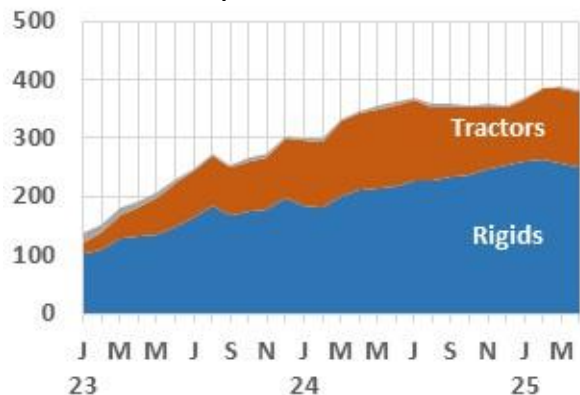


# Immatriculations

Camions HD (≥ 16 tonnes) dans l'UE30, fin avril 2025, moyenne sur 6 mois

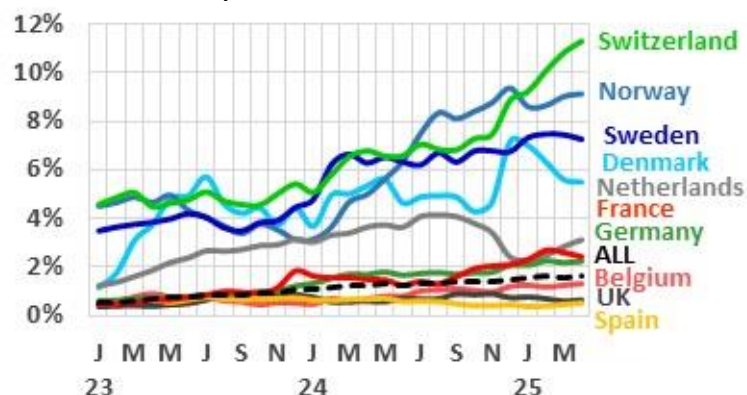
## Immatriculations de camions électriques

Toutes marques Unités mensuelles



## Part des camions électriques

Toutes marques dans toutes les immatriculations





# Immatriculations

Camions HD (≥ 16 tonnes) dans l'UE30, fin avril 2025, moyenne sur 6 mois

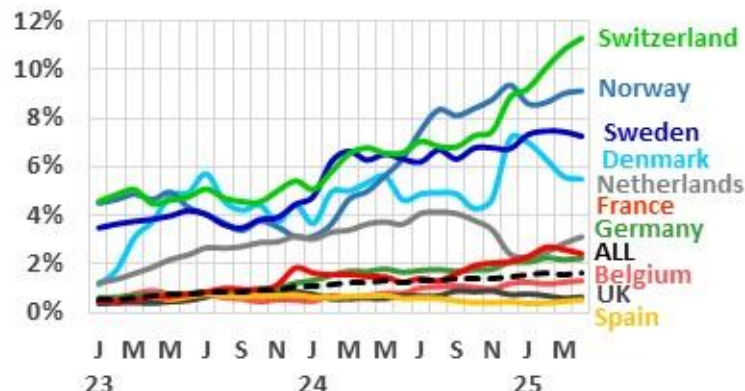
## Immatriculations de camions électriques

Toutes marques Unités mensuelles

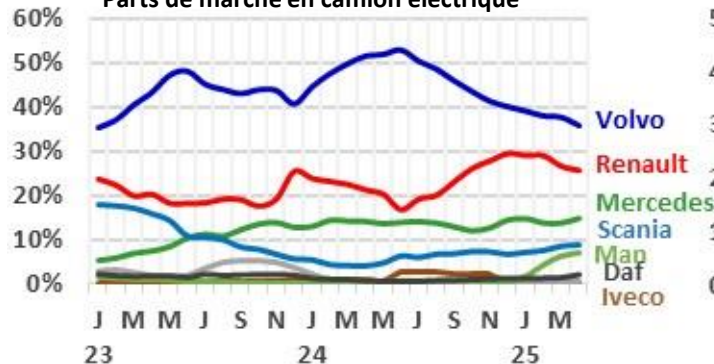


## Part des camions électriques

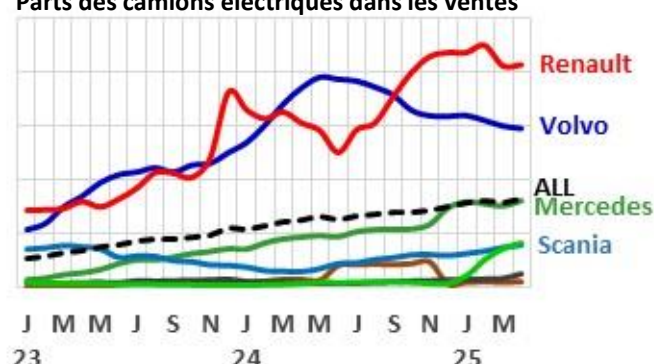
Toutes marques dans toutes les immatriculations



## Parts de marché en camion électrique



## Parts des camions électriques dans les ventes



# Déploiement de la charge publique

Identifié par Renault Trucks fin mai 2025

## En France :

**62 sites publics** où les camions peuvent recharger  
avec 199 points de charge

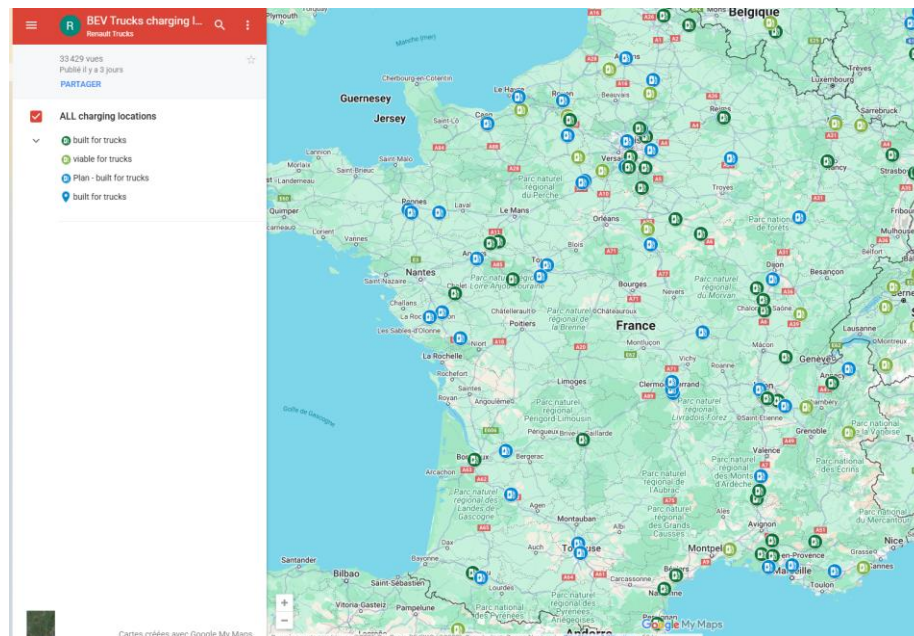
**48 sites publics réservés aux camions** parmi eux  
avec 156 points de charge

**46 sites supplémentaires réservés aux camions prévus**

## Dans l'UE30 :

**298 sites publics** où les camions peuvent recharger

**157 sites publics réservés aux camions** parmi eux,  
avec 664 points de recharge



<https://www.renault-trucks.com/en/electromobility>

# Notre Gamme Electrique, la plus large en Europe



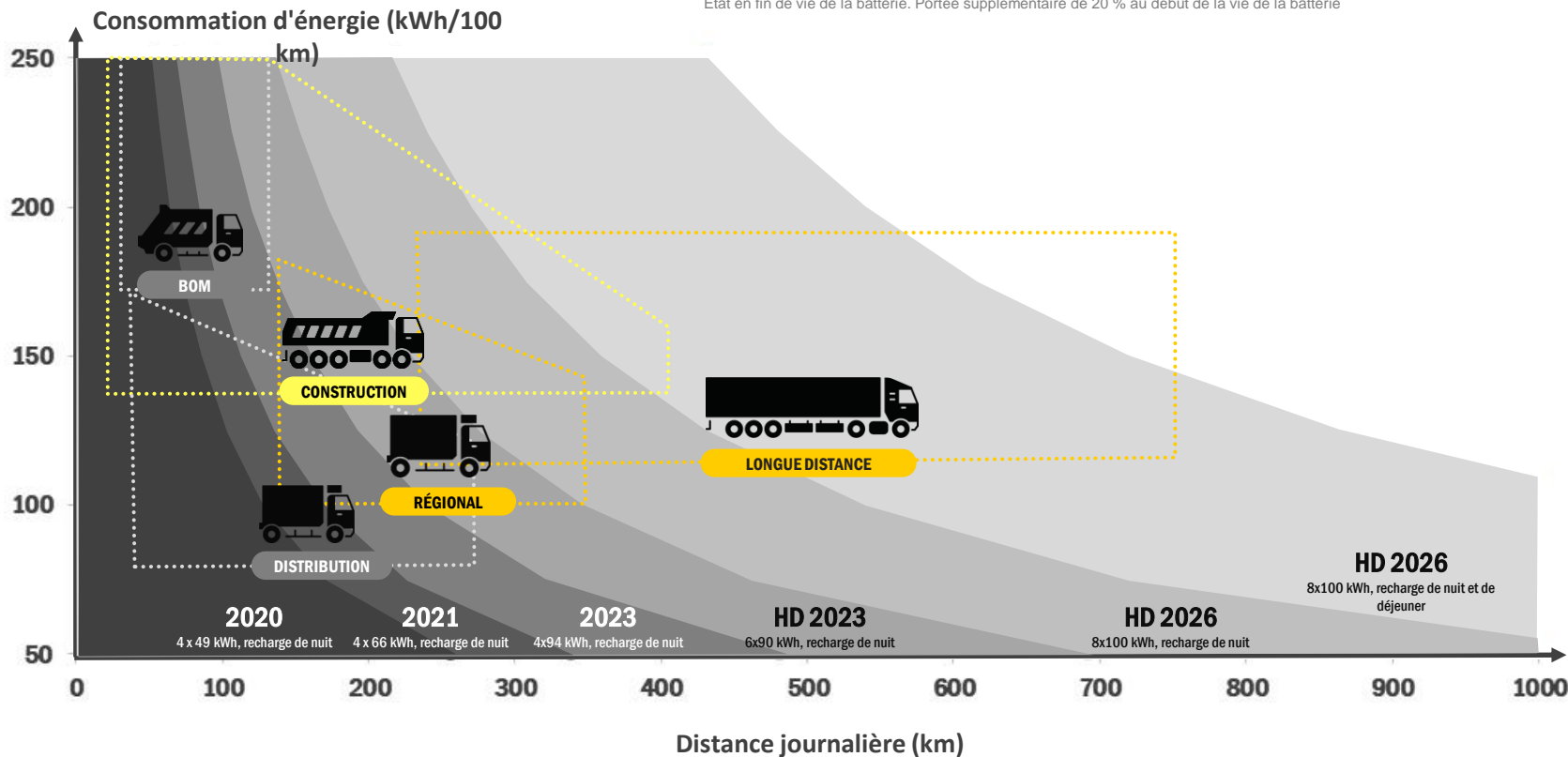
De 650 kg à 50 t



# Déploiement progressif des camions électriques

Couvrant la quasi intégralité des besoins

Si l'on ne considère que la recharge de nuit au dépôt, la charge d'opportunité pour le déjeuner augmente la portée jusqu'à +100 %.  
État en fin de vie de la batterie. Portée supplémentaire de 20 % au début de la vie de la batterie



# Rayons d'action



**D 16 t 4 x 2**

3 à 6 packs de 94 kWh

→ Jusqu'à **450 km**



**D Wide 19 t 4 x 2**

3 à 4 packs de 94 kWh

→ Jusqu'à **270 km**



**D Wide 26 t 6 x 2**

3 à 4 packs de 94 kWh

→ Jusqu'à **240 km**



**C 26 / 32 t 6 x 2 / 6 x 4 / 8 x 4**

4 à 6 packs de 90 kWh

→ Jusqu'à **250 km**



**T 44 t 4 x 2 Tracteur (2024)**

4 à 6 packs de 90 kWh

→ Jusqu'à **300 km**



**T 44 t 6 x 2 Tracteur (2026)**

6 à 8 packs de 100 kWh

→ Jusqu'à **600 km**

# Charge utile



**D 16 t** 4 x 2 Caisse sèche

Diesel (PTAC : 16 t) **9,0 t**

Électrique (PTAC : 18 t) **8,0 t** (- 1,0 t)



**D 19 t** 4 x 2 Caisse sèche

Diesel (PTAC : 19 t) **11,0 t**

Électrique (PTAC : 20 t) **9,4 t** (- 1,6 t)



**D 26 t** 6 x 2 Caisse sèche

Diesel (PTAC : 26 t) **15,9 t**

Électrique (PTAC : 28 t) **15,4 t** (- 0,5 t)



**T 44 t** 4 x 2 Tracteur (2024)

Diesel (PTRA : 44 t) **29,0 t**

Électrique (PTRA : 47 t) **24,9 t** (- 4,1 t)



**T 44 t** 6 x 2 Tracteur (2026)

Diesel (PTRA : 44 t) **29,0 t**

Électrique (PTRA : 47 t) **28,5 t** (- 0,5 t)

# Temps de charge de 20 % à 100 % de SOC



**D / D Wide 16 / 19 / 26 t 4x94 kWh**

**AC 43 kW : 6h20**

**DC 150 kW : 2h00**



**T / C 26 / 32 / 44 t 6x90 kWh**

**AC 43 kW : 8h05**

**DC 250 kW : 1h40**



**T 44 t 8x100 kWh (2026)**

**DC 350 kW : 1h45**

**MCS 700 kW : 0h50**



# Coût indicatif de l'infrastructure de charge

BORNE MURALE  
AC 43 kW

CHARGEUR  
DC 80 kW

CHARGEUR  
DC 250 kW

MATÉRIEL  
1/3 du coût total

5 à 10 k€

60 à 80 k€

180 à 220 k€

INSTALLATION\*  
2/3 du coût total

Amortissement sur 10 ans :  
≅ 0,025 € / kWh

Amortissement sur 10 ans :  
≅ 0,08 € / kWh

\* Hors frais de raccordement au réseau, +/- 30 % de variation possible en fonction des caractéristiques du site

# Le prix de l'électricité dépend de la consommation

## Très petite (IA)

< 20 MWh par an

UE 27  
0,28

FR  
0,25



## Petite (IB)

20 à 499 MWh par an

UE 27  
0,23

FR  
0,25



x1

x1

## Moyenne (IC)

500 à 1 999 MWh par an

UE 27  
0,19

FR  
0,17



x10

x6

## Élevée (ID)

2 000 à 19 999 MWh par an

UE 27  
0,16

FR  
0,14



x40

x22

-3%

-30%

-18%

Données Eurostat 2024 : Prix moyens de l'électricité pour les consommateurs non résidentiels, hors TVA et autres taxes récupérables. Suisse – Commission fédérale de l'électricité Données ElCom 2024 – pour les clients industriels des catégories C2, C4, C6 et C7. IA : Raccordement BT jusqu'à 36 kVA. IB : Raccordement BT de 36 à 250 kVA. IC : Raccordement MT jusqu'à 1 250 kVA. MD camion = 50 MWh / an. Camion HD = 90 MWh / an

# Exemples de Coût de Possession (TCO)



**D 16 t** 4 x 2 C. Sèche 3x94 kWh

Distri urbaine, 10 ans

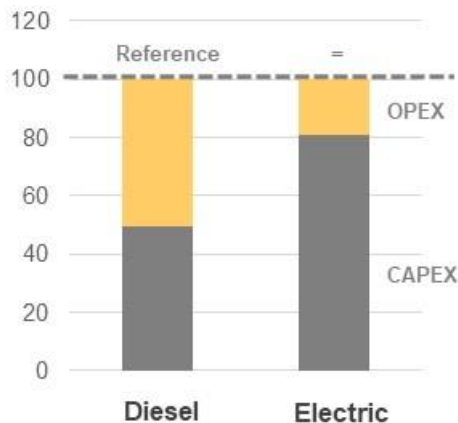
105 km/jour 23 100 km/an



**T 44 t** 4 x 2 Tracteur 6\*90 kWh

Distri regionale, 8 ans

200 km/jour 52 000 km/an

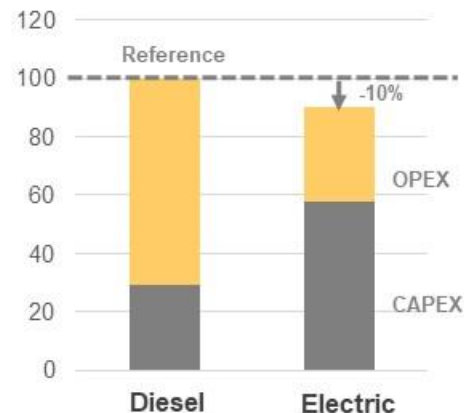


## OPEX:

- Maintenance
- Coût de l'énergie sur la période:
  - Electricité: 0.21 €/kWh HT
  - Diesel: 1.55 €/l HT avec remb.

## CAPEX:

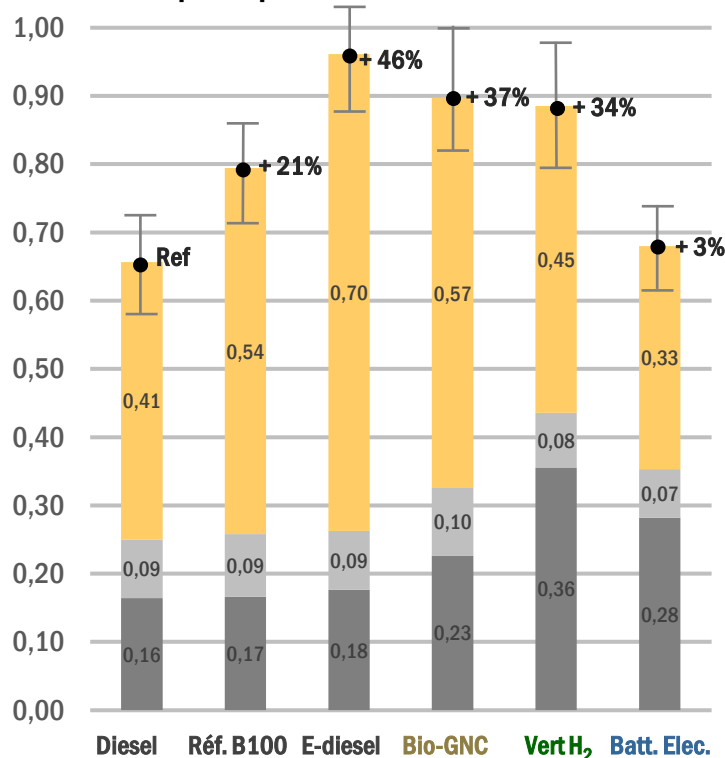
- Achat, revente du camion, coût en capital, incluant le sur-amortissement et le CEE (34 k€ pour le D, 63 k€ pour le T)
- Infrastructure de recharge privée (AC 43 kW)



*Exemples récents en illustration  
Chaque cas nécessite une étude spécifique*

# Coût Total de Possession pour un camion long-routier de 44 t acheté en 2030

**Parité avec le diesel avant 2030  
pour les camions long-routier  
sans aide publique**



**Camion de distribution urbaine de 40 tonnes  
829 000 km de course en 7 ans**

**Le coût de l'énergie** (moyenne sur 7 ans) est basé sur une prévision utilisant les contrats à terme sur les marchés financiers lorsqu'ils sont disponibles, hors TVA

- Diesel : 1,60 €/l (30-36). Inclut ETS2
- B100 : 1,93 €/l (30-36)
- Bio-CNG : 2,52 €/kg (30-36). Les subventions publiques ne sont pas prises en compte.
- Hydrogène vert : 7,1 €/kg (30-36)
- Electricité : 60 % DC privé à 0,22 €/kWh (30-36), sur la base d'une recharge DC de nuit en dépôt avec bande IC. Comprend l'installation du chargeur et l'amortissement des coûts de connexion initiaux. Et 40 % public à 0,32 €/kWh (30-36).

Prise en compte des pneus, de l'amélioration de la trainée d'air et des améliorations du moteur à combustion interne (y compris Euro VII) au fil du temps. Augmentation de la consommation d'énergie de 3,5 % (16 tonnes), de 2,4 % (40 tonnes) par tonne supplémentaire de poids à vide pour le diesel, de 1,5 % pour l'électrique.

**Le coût de maintenance** comprend les coûts prédictifs et correctifs et les pneus (corrégés proportionnellement au poids du véhicule).

**Le coût du camion** comprend l'achat, la revente et le coût en capital.  
Pas d'aide publique

- Batterie : 130 €/kWh (2030) avec une profondeur de décharge de 80 %, et une valeur résiduelle de 20 % d'une batterie neuve pour une seconde vie à 80 % SOH.
- Réservoir H<sub>2</sub> : 400 €/kg (2030). Pile à combustible : 170 €/kW (2030), rendement moyen du cycle de 55 % (2030), diminution du rendement de 5 points à mi-vie.
- Prise en compte de la production initiale à faible volume et du coût de garantie supplémentaire pour les FCEV et les BEV.
- Gazole et gaz : augmentation des coûts de +2 %/an après 2027 en raison de la base de volume et de la réduction du nombre de fournisseurs.

La plage d'incertitude sur le graphique ne concerne que le coût de l'énergie.

Toutes les valeurs au 1er janvier 2024 Euros (pas d'inflation) sans TVA.

Exercice de comparaison indépendant du plan produit Renault Trucks

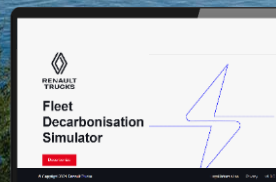




# Projets de décarbonation

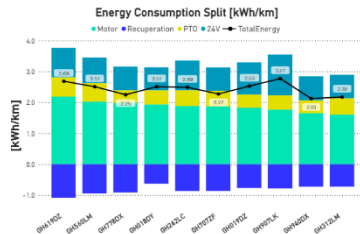
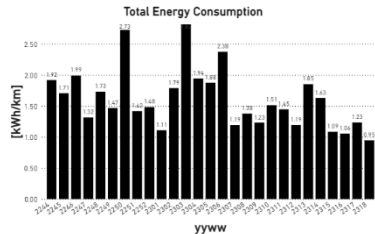
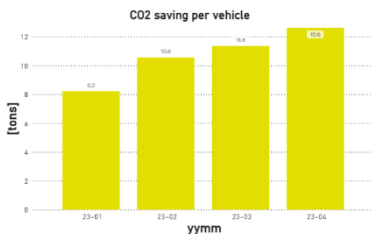


17



# Passage à l'électrique serein grâce à nos spécialistes

Rapports mensuels complets pour vous aider à surveiller l'utilisation de vos camions



Nous vous aiderons avec une analyse  
détaillée des données  
**AVEC NOS SPÉCIALISTES  
DE L'EFFICACITÉ  
OPERATIONNELLE**

# Conclusion

- Le camion électrique est la **meilleure option** pour décarboner le fret routier à grande échelle. Son marché est en train de démarrer (2.5% des immatriculations toutes marques en France sur les 6 derniers mois).
- Dès aujourd'hui, Renault Trucks offre une **gamme électrique de 650 kg à 44 tonnes**
- Les **rayons d'action** de nos camions sont satisfaisants aujourd'hui pour la distribution urbaine et régionale, et le deviendront l'an prochain pour le long-routier.
- Nos camions sont livrés avec un **chargeur embarqué** de 43 kW, parfait pour la recharge de nuit. Ils peuvent aussi être rechargé en 1 à 2 heures avec un chargeur externe plus puissant.
- Leur **charge utile** est légèrement en-dessous des camions diesel (0.5 à 1.6 tonnes) pour les camions rigides. Pour les tracteurs routier, le passage en 6x2 en 2026 permettra une charge utile proche du diesel.
- Leur **coût de possession** est aujourd'hui voisin du diesel grâce au suramortissement et CEE, et le sera avant 2030 sans aide.
- Nous proposons à nos clients de conduire leur **passage à l'électrique en mode projet** avec nous, grâce à l'expérience que nous avons accumulée, et les outils que nous avons développés.



# Renault Trucks électrifie ses flux logistiques

