

Accueil > Rubriques > Produits & services > Camions électriques : tous modèles 2025
marque par marque, leurs autonomies, les immatriculations

Camions électriques : tous les modèles 2025 marque par marque, leurs autonomies, les immatriculations

📅 21 juin 2025 🇫🇷 Jean-Luc Foucrot 📦 Produits & services 📄 0



L'an dernier, en France, 673 camions électriques de plus de 6 t ont été immatriculés, soit 1,3 % du marché neuf. Le même ratio se constate à l'échelon européen. Pourtant, chaque année, les constructeurs enrichissent leurs catalogues. Voici le catalogue 2025.

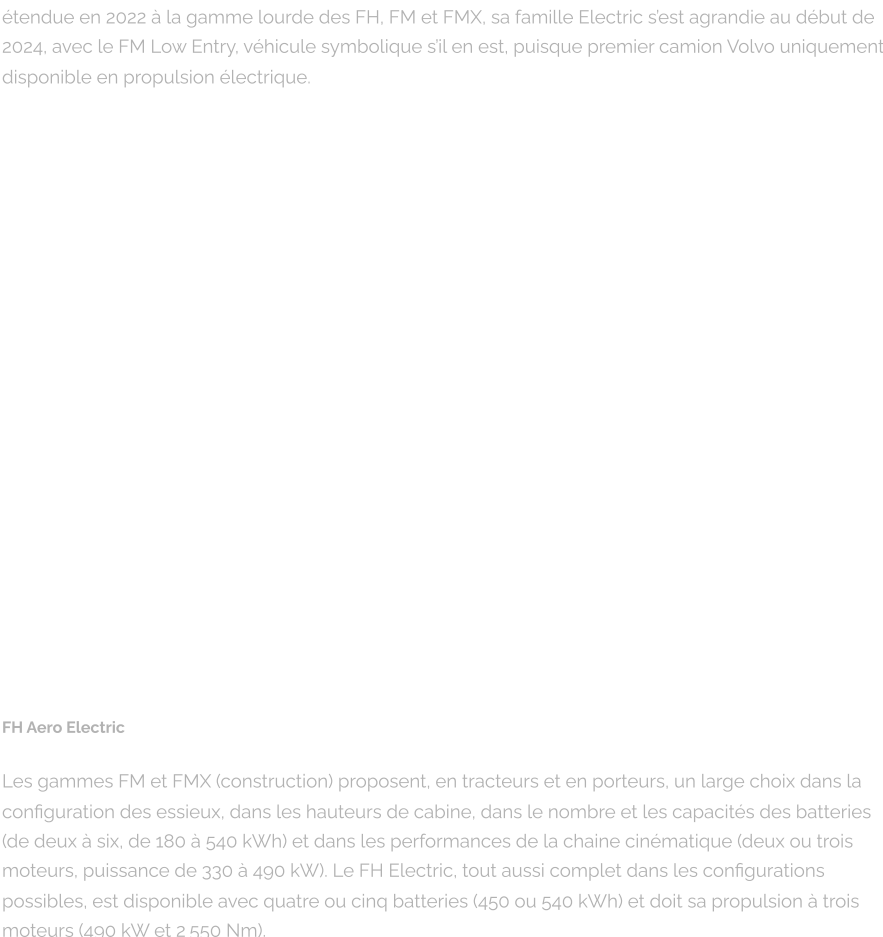


Suivez l'actualité du TRM en vous abonnant à notre newsletter

Renault Trucks

Le catalogue du constructeur français est sans conteste le plus riche sur le marché des électriques. Il débute par le Freegènes de Kieffer et le vélo-cargot de 650 kg, assemblée à Venissieux (69), puis se consacre aux utilitaires (Traffic et Master) et aux camions, avec des modèles caractérisés par l'appellation E-Tech.

En bas de la gamme poids lourds, le D E-Tech 16 L se présente avec une cabine large de 2,40 m, un moteur de 130 kW en puissance continue, dix emplacements et plusieurs capacités de batteries possibles (de 200 à 656 kWh), autorisant jusqu'à 560 km d'autonomie. À 19 ou 26 tonnes, le D Wide E-Tech prend le relai, avec une cabine de 2,30 m, deux moteurs pour 260 kW, une capacité maximale de batteries de 375 kWh et une promesse de 315 km d'autonomie. Douze emplacements sont proposés à deux essieux, dix à trois essieux.



C E-Tech

Rapporte que cette famille fut la pionnière européenne du camion électrique sur le plan industriel, le lancement de son assemblage à Blainville-sur-Orne (41) remonte à 2020. En haut de la gamme officient les modèles T pour le transport régional (tracteur et porteurs, 4x2, 6x4 et C pour la construction) porteurs à deux, trois ou quatre essieux, tracteur 4x2 ou 6x4. Doit briller Volvo Trucks, leur technologie repose sur deux ou trois moteurs pour des performances maximales de 490 kW et 2 590 Nm, deux longueurs de cabine et de quatre à six packs de batteries.

L'autonomie atteint 300 km. Au deuxième semestre doit entrer en production à Bourg-en-Bresse (01) une offre complémentaire du T-E-Tech avec autonomie de 600 km. Ce modèle adopte un pont électrique (e-axle) qui regroupe moteurs et transmission, et libère ainsi de la place pour installer des packs supplémentaires. Renault Trucks a facturé la dernière 1 625 véhicules électriques (1 636 en 2023), soit 3 % de ses ventes européennes. Permet sur se trouvent 1 303 camions. La marque revendique 84,2 % de parts sur le marché européen en gamme lourde et annonce avoir enregistré 2 000 commandes en 2024, soit une hausse de 36 % en un an.

D E-Tech 16 L : porteur, 560 km d'autonomie
D Wide E-Tech 19 ou 26 T : porteur, 315 km d'autonomie
C E-Tech : tracteur ou porteur, 300 km d'autonomie
T E-Tech : tracteur ou porteur, 300 km d'autonomie

Immatriculations France 2024 : 516

—

Volvo Trucks

Le leader mondial du camion électrique à batteries a récemment passé le cap des 5 000 exemplaires livrés dans 50 pays, ce qui représente 170 millions de kilomètres accumulés en opérations commerciales depuis 2019. Lan dernier, Volvo Trucks a vendu 1 970 véhicules de 16 t et plus sur le marché européen, soit une part de 47 %.

Née il y a six ans avec les FL et FE (de même conception que les D et D Wide de Renault Trucks), puis étendue en 2023 à la gamme lourde des FH, FM et FMX, la famille Electric s'est agrandie au début de 2024, avec le FM Low Entry véhicule symbolique 31 en est, puisque premier camion Volvo uniquement disponible en propulsion électrique.



FH Electric

Les gammes FM et FMX (construction) proposent, en tracteurs et en porteurs, un large choix dans la configuration des essieux, dans les puissances, dix emplacements et plusieurs capacités de batteries (de deux à 8t, de 180 à 540 kWh) et dans les performances de la chaîne cinématique (deux ou trois moteurs, puissance de 330 à 490 kW). Le FH Electric, tout aussi complet dans les configurations possibles, est disponible avec quatre ou cinq batteries (450 ou 540 kWh) et doit sa propulsion à trois moteurs 490 kW et 2 590 Nm.

Doté d'une cabine aérodynamique (avant allongé de 24 cm), le FH Aero Electric présente la même fiche technique. Tous ces modèles de gamme lourde affichent 300 km d'autonomie. Au deuxième semestre arrivera un FH 46 « longue distance » garantissant une autonomie de 600 km, grâce au pont électrique e-axle qui permet d'emporter plus de batteries.

FL Electric : porteur, 560 km d'autonomie
FE Electric : porteur, 300 km d'autonomie
FH Electric : porteur et tracteur, 300 km d'autonomie
FH Electric et FH Aero Electric : tracteur ou porteur, 300 km d'autonomie
FMX Electric : tracteur ou porteur, 300 km d'autonomie

Immatriculations France 2024 : 100

—

Mercedes-Benz

Le fer de lance des camions électriques Mercedes, c'est l'eActros 600, produit depuis novembre 2024 et livré en France au groupe Aléman pour la première fois en avril dernier. Ce modèle est doté d'un essieu arrière à deux moteurs, pour un total de 400 kW, et d'une boîte à quatre rapports. Suivant la longueur d'assemblage qui prévaut, pour les eActros 300 et 400 (36 et 448 kWh), il est nommé « 600 » en raison de la capacité de ses trois packs de batteries (624 kWh) qui lui confère une autonomie de 590 km. Aérodynamique, car allongée de 8 cm à l'avant, sa cabine arbore un style nouveau et épuré.

C'est sur cette base que plusieurs nouveaux modèles ont été élaborés et vont arriver prochainement sur le marché, intégrant, entre autres dotations, le nouveau cockpit multimedia interactif, et d'autres systèmes d'assistance. Il s'agit, annonce le constructeur, de « tracteurs et de porteurs dotés d'emplacements supplémentaires, de variantes avec deux packs de batteries et d'autres alternatives à cabine longue reprenant le design de l'eActros 600 dans ses différentes formes de toit ». Ils seront disponibles à la commande à l'automne.



eActros 600

Les actuels eActros 300 et 400 de première génération (deux moteurs, 330 kW, boîte à deux rapports) ne survivront pas à cette arrivée, et leur production cessera d'ici à la fin de l'année. Pas celle de l'atypique eActronic, avec sa cabine surbaissée. Par ailleurs, début avril, au salon Bauma, temple des matériels de TR, Mercedes-Benz a présenté son premier camion électrique de chantier, un eActros 400.

Disponible à la commande au premier trimestre de 2025 autour de quatre emplacements, ce quatre-essieux est destiné à recevoir un malaxeur ou une benne. La capacité des batteries (414 kWh) et son moteur de 380 kW accouplé à une transmission à trois rapports lui autorisent une autonomie maximale de 200 km (malaxeur) ou 240 km (benne). Lan dernier, chez Daimler Truck, les ventes mondiales de véhicules lourds électriques (camions et bus) ont augmenté de 17 %, à 4 035 unités, et les commandes de 22 %, à 5 617 unités.

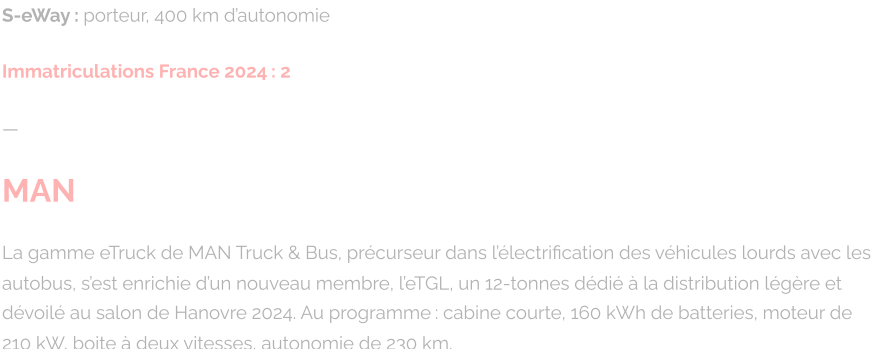
eActros 300 : porteur, 300 km d'autonomie
eActros 300 : tracteur, 220 km d'autonomie
eActros 400 : porteur 6x4, 400 km d'autonomie
eActronic : porteur urbain, 150 km d'autonomie
eActros 600 : tracteur ou porteur 6x4, 590 km d'autonomie

Immatriculations France 2024 : 21

—

Scania

Malgré une offre lancée l'été 2024, quatre ans avec des véhicules de la série P, le constructeur suédois accuse un léger retard dans l'électrification, ce qu'il reconnaît d'ailleurs volontiers. Son offre d'actuels non pas autour de modèles ou de gammes spécifiques, mais autour de trois « machines électriques » (EM), dont la dénomination précise ce qu'il en est techniquement, sachant que le C signifie qu'elle est en position centrale à l'intérieur du châssis. LEM C1-2 a ainsi un seul moteur 120 ou 240 kW accouplé à une boîte à deux rapports, « elle convient aux missions urbaines.



LEM C3-6

LEM C3-6, avec trois moteurs (400 ou 450 kW) et une boîte automatique à six rapports, vise les hautes performances en transport régional. Enfin, LEM C1-4, soit un moteur et quatre rapports de boîte, a tout de même la capacité de ses puissances (270, 300, 350 ou 400 kW). Différentes capacités de batteries sont associées à chaque EM, de 245 à 624 kWh, en attendant 728 kWh début 2026.

Les porteurs sont disponibles avec deux, trois ou quatre essieux, les tracteurs en 4x2, 6x2 et 6x4. Techniquement, chaque cabine des séries L, P, G, R et S peut être montée sur n'importe quel châssis accueillant une EM, mais ce choix sera bien sûr dicté par la mission allouée au véhicule. LEM C2-6 est en commande depuis novembre 2024, les deux autres EM le sont depuis mars dernier. Les batteries ont été conçues par Northvolt Systems, société en faillite dont Scania a récemment repris la division industrielle (capacités de production, centre R&D). Elles sont garanties douze ans ou 1,1 million de kilomètres.

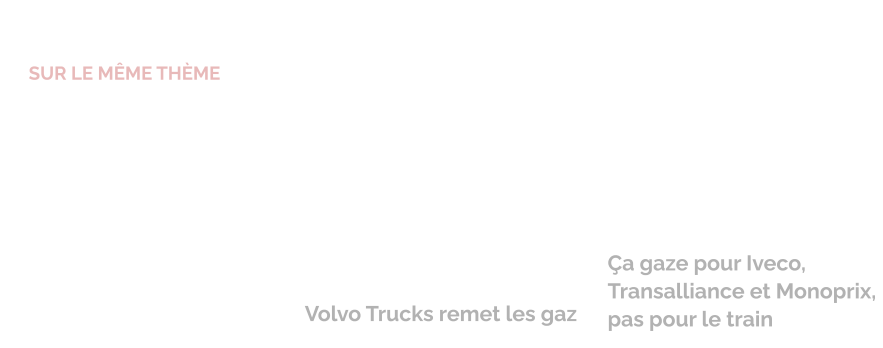
EM C1-2 : tracteur ou porteur, autonomie de 600 km
EM C1-4 : tracteur ou porteur, autonomie de 500 km
EM C3-6 : tracteur ou porteur, autonomie de 590 km

Immatriculations France 2024 (16 et plus) : 10

—

Daf

L'offre du constructeur néerlandais repose sur trois modèles électriques issus de ses nouvelles générations. Les premières livraisons ont eu lieu à l'été 2024 aux Pays-Bas. En bas de l'échelle pondérale, le XB Electric est disponible à 12, 16 ou 19 tonnes en deux longueurs de cabine, à 120 ou 190 kW de puissance, jusqu'à 282 kWh de capacité de batteries et 320 km d'autonomie.



Daf XB

Aux tonnages supérieurs, le XD Electric en tracteur et en porteur à deux ou trois essieux propose six niveaux de puissance (de 170 à 320 kW). Une transmission automatisée et plusieurs options de batteries (525 kWh de capacité maximale), le tout sans restriction de versions de cabine. Disposant de la même plateforme technique, le haut de gamme XF Electric est disponible à 270, 310 ou 350 kW en tracteur 4x2 et en porteur 6x2. Pour ces deux modèles de gamme lourde, Daf annonce une autonomie de 500 km.

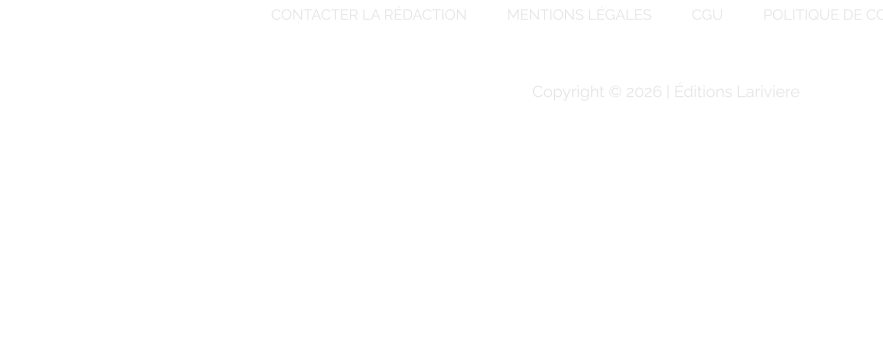
XB Electric : porteur 12, 16 ou 19 t, 320 km d'autonomie
XD Electric : tracteur ou porteur, 500 km d'autonomie
XF Electric : tracteur ou porteur 6x2, 500 km d'autonomie

Immatriculations France 2024 : 2

—

Iveco

Le premier poids lourd électrique d'iveco fut le S-eWay, un tracteur propulsé à l'ade d'un essieu conçu pour l'PTT industriel, qui regroupe deux moteurs et une transmission à une vitesse-puissance de 490 kW. Ce modèle a néanmoins disparu du catalogue au profit du S-eWay porteur, que la filiale française compte commercialiser cette année. Ces modèles sont annoncés couvrant une large gamme de configurations de châssis, des capacités de batteries de 280 à 490 kWh et 400 km d'autonomie.



Iveco S-eWay

Puis bas dans la gamme, à cheval sur les catégories VUL et VL, leDaily est disponible dans de nombreuses configurations à partir de 3,5 tonnes et a connu 252 immatriculations de tout tonnage en 2024. La version camion est un modèle de 7,2 tonnes, dont l'autonomie en usage urbain peut atteindre 270 km. Afin d'alléger son offre d'utilitaires électriques, Iveco a conclu un partenariat avec Hyundai pour le châssis cabine eWay, y compris un autre avec Stellantis Pro Ono, qui concerne des fourgons de 2,8 à 4,5 tonnes badgés à son nom en 2025.

eDaily : porteur, 270 km d'autonomie
S-eWay : porteur, 400 km d'autonomie

Immatriculations France 2024 : 2

—

MAN

La gamme eTruck de MAN Truck & Bus, précurseur dans l'électrification des véhicules lourds avec les autobus, s'est enrichie d'un nouveau membre, le eGL, un 12-tonnes dédié à la distribution légère et étendue au salon de Hanovre 2024. Au programme, cabine courte, 460 kWh de batteries, moteur de 210 kW, boîte à deux vitesses, autonomie de 230 km.



Le groupe Jacky Perrenet a réceptionné, début avril, le premier camion électrique MAN eTOX sur sa commande de 100 unités.

En gamme lourde, l'offre se compose de (e)TGS, pour la distribution et l'approvisionnement, et de (e)TOX, pour le transport régional. Ce dernier modèle a connu sa première livraison en France début avril, réceptionné par le groupe Jacky Perrenet, lequel a commandé 40 camions électriques à la marque allemande, autrichiens, belges et néerlandais, se félicite le constructeur bavarois, qui a programmé pour cette année l'assemblage des modèles électriques sur la même ligne que celle des diesels dans son usine de Munich (Allemagne).

LeTGS et leTOX se déclinent en tracteur 4x2 et en porteur 4x2 ou 6x2, avec plusieurs choix pour l'empattement, le nombre de packs de batteries (de trois à sept, jusqu'à 650 kWh de capacité pour les 6x2), la puissance du moteur (245, 330 ou 400 kW) et la cabine trois hauteurs pour chaque modèle.

eTGL : porteur 12 t, 236 km d'autonomie
eTGS et eTOX : porteur, 500 km d'autonomie
eTOX et eTOX : tracteur, 500 km d'autonomie

Immatriculations France 2024 : 0

Jean-Luc Foucrot

📄 CAMIONS ÉLECTRIQUES 📦 CONSTRUCTEURS

PARTAGES SUR VOS RÉSEAUX SOCIAUX

📧 📄 📦 📄 📄

ARTICLE PRECÉDENT

ARTICLE SUIVANT

SUR LE MÊME THÈME

Volvo Trucks remet les gaz

Ca gaze pour Iveco, Transilience et Monoprix, pas pour le train

Location de véhicules : comment les loueurs se branchent sur l'électrique

Laisser un commentaire

Votre adresse e-mail ne sera pas publiée. Les champs obligatoires sont indiqués avec *

Commentaire *

Nom *

Courriel *

Site web

LAISSER UN COMMENTAIRE

This site is protected by reCAPTCHA and the Google Privacy Policy and Terms of Service apply.

NOS SITES PLEIN AIR	NOS AUTRES SITES
Decision MPA	Boutique Latwerve
Le Monde du Camping-Car	Cheval Magazine
Van Life Magazine	Moto Station
Le monde du Plein air	Rock & Fold
	Vélo & Moteur

CONTACTER LA RÉDACTION	MENTIONS LÉGALES	CGU	POLITIQUE DE CONFIDENTIALITÉ	MÉTIERS PUBLICITAIRE	PARAMÈTRES DES COOKIES
------------------------	------------------	-----	------------------------------	----------------------	------------------------

Copyright © 2025 | Editrice Latwerve

Weelcome

We and our 209 partners wish to store and access information on your devices (such as cookies and pixels), and collect personal data on this site to process it along with both known and future information (such as identifiers, browsing history, preferences, purchases, phone number, postal, IP and email addresses, precise geolocation, etc.).

This is used to develop and provide you with services, content, commercial offers, and advertisements across your various devices and screens (including by email, mail, texts, phone, audio, and video), to personalize and measure them, and to conduct audience research and analysis.

You can "accept all" and withdraw your consent at any time via the "cookies" footer link. You can also "set detailed preferences" to object to more limited processing activities. These choices remain valid for 6 months.

powered by @Data

Set your choices

Accept all