

MONITEUR AUTOMOBILE

SPÉCIAL VÉHICULES UTILITAIRES

TOUT SAVOIR SUR LES VÉHICULES UTILITAIRES EN BELGIQUE



- ▶ **LE MARCHÉ VUL EN BELGIQUE**
Année stable & reprise marquée
- ▶ **FISCALITÉ**
Déduire votre eVUL à 120%?
- ▶ **NOUVEAUTÉS ÉLECTRIQUES FORD TRANSIT**
Fameuse e-équipe!
- ▶ **LÉGISLATION**
Le point sur les 4,25 t
- ▶ **ESSAI VW TRANSPORTER « T7 »**
Transition réussie?
- ▶ **NOUVEAUTÉS: RENAULT E-TECH**
Trafic, Goelette & Estafette
- ▶ **INTERVIEW YANNICK BIGNON**
«Nos utilitaires doivent générer de l'émotion»
- ▶ **CARBURANTS ALTERNATIFS**
Le HV0100 dans les vans thermiques?
- ▶ **CAS PRATIQUE**
UPS livre en Iveco eDaily
- ▶ **TRANSFORMER SON SUV EN UTILITAIRE**
Une solution fiscalement tutée

OPEL GAMME VÉHICULES UTILITAIRES

PARTENAIRE DE VOS AMBITIONS



A PARTIR DE **189€/MOIS***

HTVA EN RENTING FINANCIER

VALABLE UNIQUEMENT PENDANT LES PRO DAYS

**PRO
DAYS**



O P E L

Information environnementale [Décret royal 19/03/2004] : www.opel.be
22.0-29.4 kWh/100 km



DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.



0.0-11.1 l/100 km



0-292 g/km (WLTP)

Contactez votre point de vente Opel pour les informations relatives à la taxation de votre véhicule. E.R. : Laurent Barria - Stellantis Belux SA - Avenue du Bourget 20 Boîte 2 - B-1130 Bruxelles Belgique, inscrite à la BCE sous le numéro 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tél: +32 3 450 63 29.

*Offre en Renting Financier pour un Combo Cargo L1H1 Light 1.2 Turbo 110 S/S MT6, sur base d'une durée de 60 mois et de 100.000 km. Prix de vente : 18 052,00€ HTVA. Loyer mensuel de 189,00 €, moyennant un 1^{er} loyer majoré (optionnel) de 1 487,75 € et une option d'achat de 9 959,00 HTVA, remise(s) déduite(s). Le Renting financier est exclusivement à usage professionnel. Tous les prix s'entendent hors TVA. Sous réserve d'erreurs ou de changements de prix. Offre valable du 01-05-2025 au 31-05-2025 inclus. Proposition de Renting Financier faite par Stellantis Financial Services Belux S.A. (prêteur), avenue du Bourget 20-1 à 1130 Bruxelles, Belgique, RPM: Bruxelles, n° BCE 0417.159.386, tel. : +32 (0)2/370 77 11, IBAN : BE86 3100 0100 5250, BIC : BBRU BE BB, adresse e-mail : services4you@stellantis-finance.com, sous réserve d'acceptation du dossier.

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.

ÉDITO

CAMIONNETTISATION DES VILLES, L'INDISPENSABLE ÉLECTRIFICATION

On le répète souvent, le réseau routier urbain se transforme à rythme effréné, refaçonné par des phénomènes encore en pleine expansion, comme la livraison de colis à domicile et la camionnettisation des villes. Or, si le premier a été perçu comme une commodité bienvenue, le second prend depuis un moment des allures de réaction en chaîne incontrôlable.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Chaque année le nombre de colis livrés par habitant ne cesse de croître et, pour les acheminer, la flotte des fourgons, maillon indispensable du système, se densifie, entraînant plus d'émissions polluantes et de bruit.

Les autorités souhaitent encadrer et diriger plus efficacement les corollaires de la logistique et de la livraison, mais la Belgique semble à la traîne. Pourtant, la fiscalité et la législation doivent rapidement s'adapter. Il est question d'augmenter le taux de déductibilité des vans à ions à plus de 100%. D'autres projets sont à l'essai, comme permettre aux fourgons électriques les plus lourds de rester accessibles aux détenteurs d'un simple permis B.

En tout cas, du côté des constructeurs ça bouge! La valse des nouveautés électriques et des évolutions de modèles existants (en matière d'autonomie, surtout) nous le prouve un peu plus chaque mois. Parce qu'à l'avenir, les livraisons seront de plus en plus assurées par des modèles électriques. Les grands acteurs de la logistique sont déjà équipés, mais à présent les concurrents privés et/ou locaux, quelle que soit la taille de leur structure, doivent suivre. Car le constat est limpide: aujourd'hui encore trop peu de colis (moins de 5%) sont livrés par des véhicules «propres». On refait le point sur ces sujets brûlants dans les pages qui suivent, tout en vous présentant les dernières nouveautés.

Bonne lecture!

Laurent Blairon

SOMMAIRE

LE MARCHÉ VUL EN BELGIQUE

6 Année stable & reprise marquée

FISCALITÉ

8 Déduire votre eVUL à 120% ?

NOUVEAUTÉS ÉLECTRIQUES FORD TRANSIT

10 Fameuse e-équipe !

LÉGISLATION

14 Le point sur les 4,25 t

ESSAI VW TRANSPORTER «T7»

16 Transition réussie?

NOUVEAUTÉS: RENAULT E-TECH

18 Trafic, Goelette & Estafette

INTERVIEW YANNICK BIGNON

21 Directeur des projets design Renault LCV

CARBURANTS ALTERNATIFS

22 Le HV0100 dans les vans thermiques?

CAS PRATIQUE

24 UPS livre en Iveco eDaily

TRANSFORMER SON SUV EN UTILITAIRE

26 Solution fiscalement futée



Spécial Utilitaires Légers

une édition de ProduPress SA,
Avenue Herrmann-Debroux 54,
1160 Bruxelles

Éditeur responsable

Vincent Delmotte

Direction générale

Vincent Delmotte

Rédaction en chef

Laurent Blairon

Secrétariat de rédaction

Xavier Daffe, Laurent Blairon

Coordination

Laurent Blairon

Collaborateurs

Dieter Quartier, Olivier Grygs

Photos

Adobe Stock, constructeurs

Lay-out

Bert Baekelandt

Directeur commercial

Marc Hootelé

Régie publicitaire

Avenue Herrmann-Debroux 54,
1160 Bruxelles

Sales Managers

Frank De Brauwere
(fdebrauwere@produpress.be)

Frédéric De Coopman
(fdecoopman@produpress.be)



RENAULT UTILITAIRES E-TECH ELECTRIC

Master élu utilitaire de l'année 2025
jusqu'à 460 km d'autonomie⁽¹⁾
charge utile jusqu'à 1625 kg⁽²⁾
jusqu'à 14,8 m³ de volume de chargement⁽³⁾
100% déductible fiscalement

nos offres



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.



van of the year

0 gr CO₂/km · 22,7 - 25,8 kwh/100 km (wltp)

contactez votre distributeur pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule

(1) Master grand fourgon version L2H2 E-Tech electric 4t grande autonomie et 87 kWh, cycle mixte. (2) pour la version Master grand fourgon L2H2 E-Tech electric 4t grande autonomie et 87 kWh. (3) version Master grand fourgon L3H3 E-Tech electric. annonceur : Renault belgique-luxembourg s.a. (importateur), chaussée de mons 281, 1070 bruxelles, TVA BE 0403 463 679, IBAN BE76 0017 8828 2195, rpm bruxelles. informations environnementales [A.R. 19.03.2004] sur www.renault.be  DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

ANNÉE STABLE & REPRISE MARQUÉE

Le marché des véhicules utilitaires légers a stagné l'année dernière. Il en ressort pourtant des tendances et des constats intéressants, tout comme les classements nous livrent les gagnants et des perdants de 2024. En tout cas, 2025 a redémarré sur les chapeaux de roue.

Texte : Dieter Quartier/L.B. – Source : Febiac

A l'instar des voitures particulières, le marché des véhicules utilitaires légers (3,5 tonnes max) a connu quelques ratés l'an dernier. Les 67.549 unités immatriculées en 2023 n'ont pas tout à fait été égalées en 2024, puisque l'on compte un différentiel de 1.769 véhicules de moins. Volkswagen va à contre-courant et a réussi à faire de bonnes affaires (+ 27,67%). Plus 10% également pour Nissan. En dehors du top 10, on remarque que Maxus a considérablement bien progressé. Le dernier du top 20 est Fuso (Mitsubishi). Stellantis a connu une année très difficile. Peugeot, Citroën, Opel et Fiat affichent des pertes à deux chiffres. Renault, Ford, Mercedes et Toyota ont réussi à grignoter des parts de marché, enregistrant de légères croissances. Land Rover et BMW dans le top 20? Il s'agit de breaks et de SUV transformés en véhicules utilitaires légers, une piroquette encore possible (lire page 24) à Bruxelles ou en Flandre.

Décembre		2024		2023		Diff.	
		Total		Total			
Cumul		65 780	%	67 549	%	-1 769	-2,62%
1	RENAULT	12 500	19,00%	12 206	18,07%	294	2,41%
2	FORD	11 076	16,84%	10 880	16,11%	196	1,80%
3	VOLKSWAGEN	8 541	12,98%	6 690	9,90%	1 851	27,67%
4	MERCEDES	7 912	12,03%	7 660	11,34%	252	3,29%
5	PEUGEOT	6 361	9,67%	7 202	10,66%	- 841	-11,68%
6	CITROEN	3 786	5,76%	5 310	7,86%	-1 524	-28,70%
7	TOYOTA	2 762	4,20%	2 679	3,97%	83	3,10%
8	OPEL	2 646	4,02%	3 963	5,87%	-1 317	-33,23%
9	FIAT	2 022	3,07%	3 577	5,30%	-1 555	-43,47%
10	NISSAN	1 552	2,36%	1 414	2,09%	138	9,76%
11	MAN	1 270	1,93%	1 209	1,79%	61	5,05%
12	IVECO	1 225	1,86%	1 526	2,26%	- 301	-19,72%
13	LAND ROVER	718	1,09%	571	0,85%	147	25,74%
14	STX	645	0,98%	252	0,37%	393	155,95%
15	ISUZU	586	0,89%	482	0,71%	104	21,58%



VW s'est hissé à la 3^e place en 2024 grâce à une gamme rafraîchie. Il a toutefois laissé Renault et Ford prendre les devants.

LES STARS DES VANS

Si nous entrons dans les détails, nous constatons que le Renault Master, avec 4.637 immatriculations, règne en maître dans le segment des

grands fourgons et domine carrément le classement général de tous les utilitaires légers. Deuxième place toujours pour Renault (avec le Trafic) qui occupe en outre la neuvième position du top 10 avec le Kangoo. Au total, ce sont

précisément 12.500 utilitaires légers de la marque au losange qui ont été immatriculés en 2024. La médaille d'argent revient à Ford, avec 11.076 véhicules. Les Transit et Transit Custom en particulier performant honorablement.



Le Renault Master a changé de génération l'année dernière. Son succès commercial est le résultat des remises accordées sur les anciens modèles (ci-dessus) et du vif intérêt pour les nouveaux.

TOP 10 GÉNÉRAL		
1	Renault Master	4.637
2	Renault Trafic	4.305
3	Ford Transit Custom	4.036
4	Mercedes Sprinter	2.950
5	Peugeot Partner	2.533
6	Ford Transit	1.933
7	VW Crafter	1.884
8	VW Transporter	1.754
9	Renault Kangoo	1.753
10	VW Caddy	1.616

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.

Dans la catégorie des petits fourgons, Stellantis (Peugeot, Citroën, Opel) tire son épingle du jeu. Le Renault Kangoo n'a pas réussi à déloger le Peugeot Partner de la première place, et le tout dernier VW Caddy doit se contenter de la troisième place. Dans le segment des fourgons de taille moyenne,

plusieurs groupes de constructeurs se partagent le gâteau, mais on constate une avance frappante de Renault et Ford sur le reste de la mêlée. Même parmi les plus gros véhicules utilitaires jusqu'à 3,5 tonnes, les 5 premiers modèles appartiennent chacun à un groupe différent.

PETITS FOURGONS TOP 5		
1	Peugeot Partner	2.533
2	Renault Kangoo	1.753
3	VW Caddy	616
4	Citroën Berlingo	1.279
5	Opel Combo	212

MOYENS FOURGONS TOP 5		
1	Renault Traffic	4.305
2	Ford Transit Custom	4.036
3	VW Transporter	1.754
4	Peugeot Expert	1.244
5	Toyota Proace	553

GRANDS FOURGONS TOP 5		
1	Renault Master	4.637
2	Mercedes Sprinter	2.950
3	VW Crafter	1.884
4	Ford Transit	1.933
5	Peugeot Boxer	1.462



Un nom familier, le Peugeot Partner, occupe toujours la première place parmi les petits utilitaires.



Le Renault Traffic n'est plus tout jeune, mais c'est une valeur sûre. Et grâce à des remises intéressantes, il se vend toujours très bien.

L'HEURE DE L'ÉLECTRIQUE?

Tous segments confondus, exactement 2.456 véhicules utilitaires légers électriques ont été immatriculés en 2024. C'est 577 unités de moins qu'en 2023. Sur un total de 65.780 véhicules, l'électrique ne représente que 3,7 % des nouvelles immatriculations. Les autres moteurs alternatifs se font encore plus rares. Les pick-ups électriques agitent légèrement les acheteurs, mais cela reste très relatif: 110 unités sur un total de 4.590, soit une part de marché d'à peine 2,4%. Et il s'agit uniquement du Maxus T90. Si l'on analyse les fourgons électriques, les grands modèles (MMA de 3 à 3,5 tonnes, genre Ford Transit) s'installent, avec 903 unités au lieu de 345 (en 2023). On observe cependant une forte baisse dans les segments inférieurs (2 à 2,5 tonnes et 2,5 à 3 tonnes): ceux-ci ont diminué de moitié. En d'autres mots, il ne s'agit pas de la tendance escomptée par les autorités. Mais peut-on reprocher aux entreprises de revenir aux moteurs Diesel ou à essence, qui ne leur posent pas de problèmes opérationnels et qui restent beaucoup moins chers? Il n'y a toujours pas d'incitation fiscale pour les véhicules utilitaires électriques, à l'exception d'une prime en Région bruxelloise pour les petites entreprises qui remplissent certaines conditions...

BONNE DYNAMIQUE ANNONCÉE EN 2025

Bien qu'en baisse en 2024, les véhicules utilitaires légers connaissent une forte croissance depuis décembre 2024. Le premier trimestre (tableau ci-contre) 2025 s'est clôturé avec 20.247 immatriculations, soit 11,2% de plus qu'au premier trimestre 2024. Ford en ressort grand gagnant (+42,32%), suivi des marques Stellantis (Peugeot, Citroën, Opel et Fiat) qui semblent compenser leur décrochage de l'an dernier. Renault ne profite pas de cette croissance, tout comme Volkswagen (-10,06%). Le plus fort recul revient à Toyota, qui encaisse une baisse de 18,43 % par rapport à la même période l'année dernière. Une nouvelle marque, Edward Davies, fait son entrée dans le top 20. Il s'agit d'un constructeur britannique spécialisé dans les transformations (sportives) de modèles Ford. ●

	Mars		2025		2024		Diff.	
	Total	%	Total	%	Total	%		
	20 247		18 211		2 036	11,18%		
1 FORD	4 116	20,33%	2 892	15,88%	1 224	42,32%		
2 RENAULT	2 926	14,45%	2 981	16,37%	- 55	-1,85%		
3 MERCEDES	2 441	12,06%	2 335	12,82%	106	4,54%		
4 PEUGEOT	2 433	12,02%	2 068	11,36%	365	17,65%		
5 VOLKSWAGEN	1 939	9,58%	2 156	11,84%	- 217	-10,06%		
6 CITROEN	1 844	9,11%	1 317	7,23%	527	40,02%		
7 OPEL	966	4,77%	835	4,59%	131	15,69%		
8 TOYOTA	739	3,65%	906	4,98%	- 167	-18,43%		
9 FIAT	655	3,24%	490	2,69%	165	33,67%		
10 MAN	439	2,17%	404	2,22%	35	8,66%		
11 IVECO	421	2,08%	351	1,93%	70	19,94%		
12 NISSAN	411	2,03%	462	2,54%	- 51	-11,04%		
13 LAND ROVER	320	1,58%	224	1,23%	96	42,86%		
14 ISUZU	133	0,66%	148	0,81%	- 15	-10,14%		
15 MAXUS	103	0,51%	77	0,42%	26	33,77%		
16 BMW	84	0,41%	71	0,39%	13	18,31%		
17 EDWARD DAVIES	47	0,23%	24	0,13%	23	95,83%		
18 FUSO	39	0,19%	44	0,24%	- 5	-11,36%		
19 AUDI	27	0,13%	32	0,18%	- 5	-15,63%		
20 DACIA	27	0,13%	15	0,08%	12	80,00%		

PICK-UP TOP 5		
1	Ford Ranger	2.409
2	Toyota Hilux	799
3	Isuzu D-Max	579
4	VW Amarok	540
5	Maxus T90	110

Dans le segment des pick-ups, une tendance à la baisse se dessine clairement suite aux changements législatifs apportés ces dernières années. Un pick-up est désormais taxé comme une voiture particulière s'il est acheté par un particulier. Ce qui les rend forcément moins intéressants. Si les Ford Ranger et VW Amarok reposent sur la même plate-forme, utilisent les mêmes moteurs et, en y regardant de près, ne diffèrent pas beaucoup l'un de l'autre, Ford est pourtant parvenu à vendre 4,5 fois plus d'unités en 2024 que Volkswagen. L'Amarok doit même s'incliner face aux Toyota Hilux (de 2015) et Isuzu D-Max (de 2019) beaucoup plus anciens.



Les autres marques ne peuvent que rêver des chiffres de vente que Ford réalise avec son Ranger, qui existe désormais aussi en version hybride rechargeable.



DÉDUIRE LES UTILITAIRES ÉLECTRIQUES À PLUS DE 100%?

Les utilitaires légers électriques en Belgique pourraient bientôt connaître un coup d'accélérateur. Dans la déclaration du gouvernement Arizona, il est question d'une déduction temporairement augmentée pour les camionnettes électriques...

Texte : Olivier Grygs

Tous les utilitaires professionnels, qu'ils soient thermiques ou électriques, bénéficient aujourd'hui d'une déductibilité à 100%. La déclaration gouvernementale laisse donc présager d'une déductibilité (temporairement?) supérieure à 100% pour les camionnettes électriques. A bonne source, il nous a été confirmé que cette proposition figure dans les cartons de l'Arizona et qu'elle devrait être déposée sur la table des négociations fin de cette année, pour la loi-programme de 2026.

Des questions se posent encore: si la proposition passe, quel sera le niveau de déductibilité de ces VU électriques? 120%? Et les camionnettes thermiques, resteront-elles déductibles à 100% ou pas? À ce stade, les échos en provenance des cabinets ministériels semblent rassurants: l'objectif serait d'encourager l'électrification sans pour autant pénaliser les entreprises utilisant encore des motorisations thermiques.

En tout cas, cette mesure serait de nature à donner un coup de boost à la camionnette électrique dans notre pays



La mesure de surdéduction constituerait un levier puissant pour encourager les PME et indépendants à franchir le pas de l'électrique, tout en évitant une rupture trop brutale avec les utilisateurs de thermiques.

qui reste en retard sur le plan de l'électrification des utilitaires. En 2024, seulement 2.456 nouveaux utilitaires légers électriques ont été immatriculés, soit une baisse de 19,1% par rapport à 2023.

Leur part de marché plafonnait ainsi à 3,7%, bien en dessous de la moyenne européenne de 6,1%. Néanmoins, les signes d'un frémissement apparaissent en 2025 (lire page 6) qui, s'ils se confirment, pourraient justifier l'introduction d'un incitant fiscal fort pour ancrer davantage les camionnettes électriques dans le quotidien des professionnels. La mesure de surdéduction constituerait un levier puissant pour encourager les PME et indépendants à franchir le pas de l'électrique, tout en évitant une rupture trop brutale avec les utilisateurs de thermiques.

Il faudra toutefois attendre les discussions finales pour connaître les modalités précises: taux exact de déduction, durée d'application, conditions d'éligibilité... Un équilibre délicat à trouver pour que la transition énergétique ne se transforme pas en fracture économique. ●

IMMATRICULATIONS D'UTILITAIRES LÉGERS NEUFS AUX PREMIERS TRIMESTRES 2025 ET 2024				
	2025	2025	2024	2024
CARBURANT / ÉNERGIE	VOLUME	PARTS	VOLUME	PARTS
DIESEL	17.794	87,88%	16.115	88,49%
ESSENCE	1.252	6,18%	1.449	7,96%
LPG	5	0,02%	11	0,06%
CNG	1	0,00%	26	0,14%
ÉLECTRIQUE	890	4,40%	584	3,21%
HYBRIDE NON RECHARGEABLE	37	0,18%	24	0,13%
HYBRIDE RECHARGEABLE	268	1,32%	2	0,01%
TOTAL	20.247	100,00%	18.211	100,00%

source: Febiac

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.



PEUGEOT PROFESSIONAL



**Jusqu'à 2 tonnes et 17 m³ de capacité
de chargement**
Plus de 20 systèmes d'aide à la conduite

PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies**

 Donnons priorité à la sécurité.  5,2–13,2l/100km  18–35,2kWh/100km  0–347g/km(WLTP)

Contactez votre point de vente pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.

E.R.: Laurent Barria - Stellantis Belux SA - Avenue du Bourget 20 Boîte 2 - B-1130 Bruxelles Belgique,
inscrite à la BCE sous le numéro 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tél: +32 78 15 16 15

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.

FAMEUSE E-ÉQUIPE!

En proie à certaines difficultés stratégiques avec ses voitures particulières, Ford cartonne dans le domaine des LCV. La gamme 2025 enfonce le clou avec trois nouveautés électriques.

Texte : Laurent Blairon

Désormais, Ford Pro propose des variantes électriques de chaque fourgon de la famille Transit. Après le Custom déjà en service, la production du tout nouveau E-Transit Courier a commencé, de même que celle du nouveau grand E-Transit à autonomie étendue. De son côté, le Transit Connect PHEV se profile comme une solution très intéressante pour qui hésite encore à franchir le pas du 100% ions.

E-COURIER, LE PLUS MALIN

Lancé en thermique en 2024, le Ford Transit Courier était prévu en version 100% électrique et il s'agira d'un nouvel atout de la marque en environnement urbain. Car dans le segment des petits vans, le choix s'est drastiquement réduit ces dernières années. Le Renault Kangoo ne se décline plus en Compact, Citroën et Peugeot ont lâché leur Nemo et Bipper et Volkswagen n'explore pas cette niche. Ford s'y est

replongé de plus belle depuis l'an dernier avec son nouveau Courier développé sur la plateforme du Puma. Cela dit, Ford joue avec les limites, car peut-on parler de réelle compacité avec 4,33m? L'e-Courier se place tactiquement entre les petits et les moyens pour se profiler comme l'un des vans les plus à l'aise en ville. Pas trop large non plus (1800 mm hors rétros) et plutôt haut 1852 mm, l'e-Courier se distingue par sa stature verticale, quasi identique à son frère à moteur thermique... à un détail près: un trait de diodes unit les deux phares avant. Une petite touche chic qui manque peut-être à la version thermique.

Ce gabarit fait mouche en ville, bien aidé par un diamètre de braquage de 10,7 m et par une très bonne visibilité périphérique. Sa masse de 1,5 tonne ne l'ankylose pas, les McPherson avant et l'essieu de torsion arrière posant la caisse avec assurance et stabilité. Précisons que notre exemplaire d'essai était lesté, en plus, d'une fausse charge de 240 kg. À

ce sujet le petit fourgon accepte 700 kg dans sa soute et tracte au besoin une remorque de 750 kg. L'empattement n'a pas changé (2,69 m), dégageant une soute de 2,9 m³ dans laquelle on casera deux europalettes, et grâce à l'astucieuse trappe aménagée à droite de la cloison, on glisse des objets de 2,60 m. Malin, le petit Transit électrique possède un frunk, parfait pour les câbles de recharge.

Le bloc électrique transmet 136 ch et 290 Nm aux roues avant. Pour rappel, il s'agit d'un moteur Ford, produit dans son usine anglaise de Halewood. On ne manque pas de punch pour se frayer une voie dans la circulation urbaine catalane avec silence et volupté. Une fois sur autoroute, le Ford file à 145 km/h. À rythme plus calme (urbain), grâce à sa batterie plancher de 43 kWh, l'E-Transit Courier devrait atteindre les 300 km d'autonomie. Les 15,3 kWh de moyenne indiqués à notre économètre nous en approchent. De série, le Ford reçoit un chargeur interne AC de 11 kW et DC de 100 kW.



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.

FORD E-TRANSIT COURIER



Pour travailler et se distraire, on compte sur l'efficace Digiboard, une dalle digitale de 2 x 12" tournant sous SYNC4. Rien à dire, c'est complet et intuitif. Démarrant à 29.550 € HTVA, le prix n'a rien de démentiel, mais reste 10.500 € et 9.900 € plus cher que, respectivement, les versions 1.0 EcoBoost et 1.5 EcoBlue (Diesel). Ford insiste: les coûts d'utilisation sont inférieurs de 35% à ceux d'un Diesel, grâce à des intervalles d'entretien de deux ans, kilométrage illimité. Bonne autonomie, performances sympas, espace malin, prix bien placé et connectivité à la page, l'E-Transit Courier fait clairement passer le segment des fourgons compacts un niveau supérieur.

CONNECT PHEV, SUPERPOLYVALENT

Au tour de celui que beaucoup verront sans doute comme le van de livraison ultime. Clone du VW Caddy, le Transit Connect PHEV reprend son 4-cylindres à essence de 1,5 litre jumelé à un moteur électrique et à une batterie de 19,7 kWh, le tout générant 150 ch et 350 Nm. Pour gérer l'ensemble, une boîte de vitesses automatique à double embrayage à six rapports. De quoi évoluer discrètement en ville, en mode 0 émission, à faible coût, puis avaler les autoroutes à (très) bonne allure en mode thermique/hybride. Sans doute plus que dans le cas d'une voiture particulière, la technologie hybride rechargeable prend beaucoup de sens pour nombre de corps de métier... L'intérêt majeur réside dans le rayon d'action électrique... pour une non 100% électrique, s'entend: 119 km, théoriquement. Il s'agira d'ailleurs d'en abuser, car le réservoir de carburant n'accepte plus que 32,5 litres. Pour bien gérer les réserves, trois modes de conduite: EV Now (100% électrique);



EV Auto qui équilibre l'utilisation des moteurs électrique et thermique; enfin le mode EV Later exploite exclusivement l'essence pour réserver l'autonomie électrique. Recharger la batterie se fait en courant alternatif via le chargeur embarqué de 11 kW ou en courant continu jusqu'à 40 kW.

Polyvalent, le Transit Connect PHEV est disponible en versions simple cargo ou en ingénieuse variante FlexCab, cette dernière jouissant de la très intelligente faculté de relever la banquette qui se mue ainsi en cloison. Le Transit Connect PHEV est proposé en deux longueurs: L1 de 4,50 m et L2 4,85 m, les deux proposant un volume utile de, respectivement, 3,1 m³ et 3,7 m³ (ou 2,5 et 3,1 m³ en version FlexCab). La charge utile va de 631 à 758 kg, tandis que la capacité de remorquage est de 1.400 ou 1.500 kg, selon la variante.

Le Connect PHEV est très agréable de

village en village, en mode pur électrique. Ce n'est que sur autoroute que nous réveillons le 1,5, qui dynamise alors sérieusement l'engin. Au volant, les yeux plongent dans le tableau de bord numérique de 10" combiné à un écran tactile central couleur de 10" également. L'ensemble est ergonomique et immédiatement intuitif. Ford (enfin, VW) a prévu des ports USB-C débitant 45 W qui rechargent facilement un ordinateur portable. Le PHEV est le Connect le plus cher de la gamme, mais il constitue une aubaine pour les professionnels réticents au 100% électrique. Entre les trois niveaux d'équipement Trend, Limited et Active, comptez de 30.900 € en Van L1, jusqu'à 36.970 € (HTVA) en L2 FlexCab Active. L'entretien est prévu tous les deux ans ou 30.000 km.

E-TRANSIT, GÉANT DE VELOURS

Dernière nouveauté testée, le modèle amiral, E-Transit, leader de son segment, parmi les grands vans, adopte une plus grosse batterie de 89 kWh promettant jusqu'à 402 km d'autonomie, soit 28% de mieux que la batterie standard (68 kWh), toujours disponible. Ce n'est pas tout, le grand Ford s'équipe de chargeurs internes plus puissants: un 22 kW pour la recharge CA et 180 kW pour la recharge rapide CC.

La gamme E-Transit est également équipée de série d'une pompe à chaleur à injection de vapeur innovante qui améliorerait l'autonomie de 7 à 10% par rapport à un véhicule sans pompe à chaleur.

Le jour de notre essai, nous n'avons pas l'occasion de vider une si grosse batterie, mais nous constatons ses influences positives sur le comportement

FORD TRANSIT CONNECT PHEV



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.

FORD E-TRANSIT 89 kWh



de l'e-Transit. Plus lourde, elle abaisse encore le centre de gravité et plaque plus encore le fourgon au bitume. Il en ressort une conduite aussi agréable qu'efficace. Cet essai est également l'occasion de constater qu'un tel grand van se révèle nettement plus sympathique à conduire en électrique. Cette architecture lui garantit un velouté routier que les versions thermiques – bien qu'en constante amélioration – sont loin d'égaler. Pensons aux chauffeurs qui passent 8 heures par jour au volant. En outre, les 184 et surtout 270 ch (selon version) assurent une réactivité qui force à prêter attention à son compteur...

Cette nouvelle grande batterie modifie grandement la perception du grand Transit électrique qui y gagne en polyvalence et en productivité. Trop limité en 68 kWh, la version 89 kWh et son chargeur rapide 180 kW changent tout. Ford lui dédie une gamme de pas moins de 19 variantes. La charge utile maximale s'élève à 1.460 kg pour les fourgons et de 1.814 kg pour les châssis-cabine, avec un poids remorquable allant jusqu'à 750 kg. Les grands vans électriques ont le vent le poupe. ●

AMY ET SON CANDice

On a beaucoup parlé de transformations professionnelles de la gamme Transit pendant cette présentation, de l'Ambulance électrique au petit food truck, et pour en discuter nous nous retrouvons souvent autour de CANDice, le van d'Amy (c'est elle, en couverture), une Anglaise du Surrey qui a fondé son petit business, la Coffee Can Company. Après avoir perdu son café en ville à cause du Covid, elle se relance en optant pour la solution foodtruck. Conseillée par la famille, elle déniché un bon vieux Transit Connect 1.8 TDCi (génération 2002 – 2013) qu'elle aménage avec son père de A à Z, intégrant réfrigérateur, machine à café et matières premières. Pourquoi Ford ? « Ils sont fiables et on trouve toutes les pièces. Et s'il a l'air compact, c'est fou ce qu'on peut y mettre dedans ! ». Et un électrique, à l'avenir ? « Oui, j'y pense, car cela s'imposera en ville. »



LA BELGIQUE TESTE LES LIMITES DE LA TRANSITION

La Belgique expérimente des mesures inédites pour favoriser l'adoption des camionnettes électriques. Deux projets pilotes, l'un sur le permis de conduire, l'autre sur l'usage du tachygraphe, visent à lever les obstacles réglementaires liés au surpoids induit par les batteries.

Texte : Olivier Grygs

Si les utilitaires zéro émission promettent une mobilité plus durable, leur intégration dans le quotidien des entreprises soulève encore de nombreux défis. Les moteurs électriques et les batteries pèsent lourd. Trop lourd parfois pour rester dans la limite des 3,5 tonnes fixée par la législation européenne pour les titulaires du permis de conduire B. Résultat: de nombreuses camionnettes électriques dépassent ce seuil, non pas à cause d'un surcroît de marchandises, mais à cause de leur technologie embarquée.

DEUX ÉTAPES PILOTES EN BELGIQUE

Pour remédier à cette situation, la directive européenne 2006/126/CE permet aux Etats membres d'autoriser la conduite de camionnettes à propulsion électrique ou à hydrogène ayant une masse maximale autorisée (MMA) allant jusqu'à 4,25 tonnes. Pas mal de pays ont d'ailleurs passé ce cap. En Belgique, le gouvernement fédéral a préféré passer par un projet pilote, lancé le 1er septembre 2023 pour une durée de trois ans.

Les conditions sont strictes: le conducteur doit être employé par une entreprise belge active dans la logistique ou possédant plus

de neuf véhicules immatriculés. Chaque véhicule doit obtenir un certificat de participation délivré par le SPF Mobilité et Transports. Les entreprises participantes doivent fournir des données semestrielles sur l'utilisation des véhicules. Une deuxième étape dans cet «allègement» a été franchie en mars dernier, avec l'introduction d'une exemption temporaire de l'obligation d'utiliser un tachygraphe pour les camionnettes électriques jusqu'à 4,25 tonnes participant au projet pilote. Cette mesure s'applique uniquement aux véhicules circulant dans un rayon de 100 km autour du siège de l'entreprise.



Dans un projet pilote, la Belgique autorise à conduire un utilitaire de 4,25 tonnes de MMA avec un permis B et sans tachygraphe. Par contre, la vitesse reste limitée à 90 km/h.

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.



Entre un fourgon Diesel d'exécution standard et son équivalent électrique, la charge utile peut être grevée de plusieurs centaines de kilos, à cause du poids de la batterie.

COUP D'ACCÉLÉRATEUR...

Les projets pilotes présentent plusieurs atouts pour accompagner la transition énergétique. Ils permettent de lever certaines barrières à l'adoption des véhicules électriques en autorisant leur utilisation avec un simple permis B, malgré leur surpoids lié aux batteries. En parallèle, les coûts d'exploitation – ravitaillement et entretien – s'avèrent souvent inférieurs à ceux des modèles thermiques. Ces mesures témoignent aussi d'une volonté d'adaptation réglementaire, en reconnaissant les spécificités techniques des nouvelles motorisations sans pénaliser les opérateurs.

... PARTIELLEMENT FREINÉ ?

A contrario, plusieurs limites freinent encore leur déploiement harmonisé.

D'abord, le traitement fiscal diffère selon les régions: en Flandre, ces véhicules sont exemptés de la taxe kilométrique, ce qui

n'est pas le cas en Wallonie ni à Bruxelles. Ensuite, des restrictions d'accès persistent: certaines communes interdisent toujours les véhicules de plus de 3,5 tonnes, même électriques, rendant les livraisons urbaines plus complexes.

Les syndicats pointent l'absence d'obligation de tachygraphe, empêchant un suivi précis des temps de conduite, soulevant des inquiétudes quant à la sécurité routière.

Et quid du limiteur de vitesse? Tous les véhicules de la catégorie N2 (de 3,5 à 12 tonnes) doivent être pourvus d'un limiteur de vitesse à 90 km/h, soit la même «bride»

que pour les poids lourds. La Belgique n'a pas levé cette difficulté, alors que nos voisins luxembourgeois – par exemple – ont fait en sorte que ces utilitaires de 4,25 tonnes soient considérés comme des VU de la catégorie N1 (jusqu'à 3,5 tonnes).

Mais la vraie contrainte ne réside-t-elle pas dans l'existence d'une phase pilote, alors qu'un tas d'autres États européens ont franchi le cap? Au moment de conclure cet article, sept entreprises avaient intégré le test. On parle de neuf véhicules... Sera-ce représentatif? Résultats attendus fin 2026, au plus tôt. ●

REJOINDRE LE PROJET PILOTE?

Il est encore possible de rejoindre le projet pilote, pour autant que votre entreprise rencontre (strictement) les conditions de participation.
Informations: certdriving@mobilit.fgov.be ou scanner ce code QR.



TRANSITION RÉUSSIE ?

Si le nouveau VW «T7» est un clone du Ford Transit, que les fanatiques se rassurent: en thermique ou en électrique, il reste avant tout un excellent Transporter.

Texte : Laurent Blairon

Rectification: Volkswagen ne nomme pas officiellement son nouveau Transporter T7, puisque cette appellation reste l'exclusivité du Multivan. Ici, on parle simplement de septième génération. De toute façon le passage de flambeau est important: non seulement clone du Ford Transit, le Transporter passe aussi au tout électrique. Attendre l'année des 75 ans du premier Transporter pour nous le présenter devait permettre de diluer l'histoire, mais il en fallait plus pour noyer le poisson. Lors de la séance d'essais menée en Grèce en mars dernier, ce clonage était de toutes les discussions. Finalement qu'importe, tant que ce nouveau Transporter devienne un meilleur outil de travail?

BOUILLE SYMPA

En termes de design, Volkswagen voulait se distinguer du Ford, et c'est très vrai, en particulier sur la face avant. Les phares sont plus fins et les détails sont moins anguleux. Dans l'absolu, le Transporter affiche une bonne bouille, alors que le Transit préfère une certaine agressivité, avec des phares plus effilés. Par rapport au T6.1, son remplaçant semble moins froid, plus sympa. De profil et vu de trois-quarts arrière, par contre, les deux fourgons ne peuvent cacher leur base commune. Pour l'instant, nous avons eu droit aux versions L1H1 et L2H1, les versions hautes arriveront plus tard. Au volant, on retrouve les grands écrans et l'absence de boutons physiques pour la climatisation du Ford, mais les sièges, le volant, le tableau de bord et l'habillage des portes entretiennent l'ambiance Vêvé.

Le plus petit des Transporter, le L1H1, devient plus long de 146 mm par rapport au Transporter T6.1, passant à 5050 mm. Progrès aussi pour le volume disponible: 5,8 m³ soit 300 litres de mieux! En fonction du moteur, la charge utile passe à 1,33 tonne (+130 kg), tandis que la masse tractable grimpe à 2,8 tonnes (+300 kg). Pour ces premiers essais, nous avons fait le grand écart entre un TDI et un électrique. Trois Diesel sont disponibles: 110, 150 et 170 ch, les deux premiers sont vendus en boîte manuelle à six

rapports, tandis que les variantes 150 et 170 ch peuvent être équipées d'une boîte automatique à huit rapports. La transmission intégrale 4Motion est proposée en option sur les versions 150 et 170 ch, uniquement avec la boîte automatique.

Les clients ne pourront qu'apprécier le comportement du nouveau Transporter qui, on s'en doutait, rappelle franchement le Transit, et Ford est réputé dans ce domaine; On apprécie tout particulièrement la suspension arrière indépendante, garante d'un guidage précis, mais l'ensemble reste assez tendu. C'est qu'il faut préserver une charge utile élevée et en limitant l'encombrement des passages de roue dans l'espace de chargement.

A noter que les dimensions intérieures restent identiques pour les versions électrifiées. La version L2 permet désormais de charger trois europalettes les unes derrière les autres.

ÉLECTRIFICATION À LA CARTE

Il nous tardait d'essayer ce premier Transporter électrique, décliné en trois versions: 136, 218 et 286 ch, avec dans tous les cas une batterie de 64 kWh offrant une autonomie WLTP de plus de 300 km. La gestion de la puissance privilégie un comportement plus proche de celui d'un moteur thermique que d'un bloc électrique, c'est-à-dire sans la réponse instantanée à l'accélérateur, mais avec plus de progressivité. Un choix stratégique visant à inciter à une conduite plus souple et à préserver les pneus autant que les réserves de courant. Difficile, à ce stade, de tirer des conclusions, mais les relevés de nos tableaux de bord indiquent une consommation moyenne de 23-24 kWh/100 km durant notre essai (version 218 ch), soit un peu plus que la moyenne officielle. En d'autres termes, ce rythme permettrait à notre batterie de 64 kWh (nets) de réaliser 250 km avant de recharger. L'opération s'effectuera à du 11 kW en charge alternative, ou jusqu'à 125 kW sur un chargeur rapide.

A vide, l'e-Transporter perd un peu en confort en raison de sa suspension adaptée pour compenser le poids supplémentaire des batteries. Son comportement semble aussi légèrement moins dynamique que celui des versions Diesel, malgré une transmission aux roues arrière et un centre de gravité abaissé grâce à la batterie logée sous le plancher de chargement.

Pour ce qui est du volume disponible, la version L1 dégage une surface de 2,6 m de

VOLKSWAGEN TRANSPORTER 2.0 TDI 110 CH L1H1



VOLKSWAGEN e-TRANSPORTER 64 kWh 218 CH L1H1



long (3 mètres en L2), soit 6 cm de plus que le T6.1. Par rapport à ce dernier, le volume utile progresse; il atteint 5,8 m³ pour le L1 et jusqu'à 9 m³ pour le L2. L'espace entre les passages progresse de près de 15 cm. Forcément, les moteurs thermiques restent les plus forts, avec une charge utile de 1.326 kg, contre 1.038 pour l'électrique. La capacité de remorquage de l'e-Transporter atteint un appréciable 2,3 tonnes, alors que les thermiques tractent 500 kg de plus. Une variante spécifique pour la livraison du dernier kilomètre suivra ultérieurement, avec une puissance de 115 ch et une batterie plus compacte. Volkswagen planche également sur une version électrique à transmission intégrale pour offrir plus d'adhérence dans toutes les conditions. Enfin, à partir de 2026, une version plug-in hybride du Transporter verra le jour, avec une puissance combinée de 232 ch.

Le nouveau Volkswagen Transporter est disponible à partir de 33.491 € HTVA (2.0 TDI 110 ch L1H1). L'e-Transporter débute quant à lui à 50.820 € HTVA (136 ch L1H1). Volkswagen propose une garantie de 5 ans sur l'ensemble de la gamme. ●



NOUVELLE VAGUE

Les trois nouveaux utilitaires 100% électriques de Renault marquent une nouvelle étape importante. Conception, perception, utilisation... tout est inédit, ce qui n'empêche pas une pointe de nostalgie. Découverte de la nouvelle vague des vans au losange.

Texte : Laurent Blairon

Jusqu'à présent les utilitaires électriques étaient conçus depuis une base châssis moteur thermique connue, ensuite adaptée. C'est par cette voie que, déjà en 2010, le Kangoo devenait Kangoo Z.E. Aujourd'hui, la marque part d'une plateforme unique, dite «en skateboard», pour réinventer ses fourgons. Il s'agit littéralement d'une *planche à roulettes* qui concentre moteur, roues, mais aussi batterie, architecture logicielle centralisée dernier cri et système d'exploitation connecté. Cette architecture flexible s'appelle SDV, pour *Software Defined Vehicle*. Il suffit ensuite de venir y coller des carrosseries variées afin de créer toute une gamme. À commencer par ces trois gros volumes.

Avec cette structure, Renault se lance dans le 800V (mais c'était déjà le cas de l'exclu-

sive R5 Turbo 3 E) autorisant des vitesses de charge élevées. Pensée pour équiper des camionnettes, la plateforme SDV minimise son encombrement et augmente sa manœuvrabilité, avec notamment un diamètre de braquage de 10,3 m digne de celui d'une Clio! Les ordinateurs-cerveaux hautes performances traitent les données collectées via des capteurs embarqués (ADAS, moteur, contrôle du châssis et services multimédia/connectivité) afin de veiller à son efficacité – en l'adaptant, si besoin – tout au long de sa vie. Les Trafic, Goelette et Estafette misent beaucoup sur leurs innovations.

TRAFIC, L'INITIATEUR

Trafic est presque devenu un nom générique dans le monde des vans, présent depuis 1980 dans la gamme. Ce nouveau Trafic E-Tech est la base du développement des

nouveaux modèles. Il se décline en deux longueurs, 4,87 m ou 5,27 m, soit 21 cm plus court que l'actuel Trafic thermique. En largeur, comptez 1,92 m et en hauteur, il plafonne à 1,90 m. Son moteur développe 218 ch et il aura droit à deux tailles de batteries: 60 ou 81 kWh pour, respectivement, 348 et 458 km d'autonomie WLTP.

Son style privilégie la simplicité – presque la sobriété –, mais les détails apportent de la modernité, à l'exemple de son pare-brise «triptyque» gage d'une vision panoramique inédite, ou de la signature visuelle, discrète et concentrée sur un bandeau à la base du pare-brise, plus deux autres projecteurs intégrés juste au-dessus du pare-chocs. À l'arrière, la signature visuelle est exploitée tout en verticalité.

À bord, un cockpit entièrement digitalisé (2 écrans de 10 et 12") rappelle les Scénic ou

RENAULT TRAFIC E-TECH



R5 E-Tech; Le plastique domine, tout est recyclable ou recyclé. Pour le reste, l'habitacle comprend nombre de *smart storages*, afin d'y ranger matériel et objets personnels.

GOELETTE, LA BOÎTE À TOUT FAIRE

Second outil urbain de la nouvelle gamme Renault, le Goelette E-Tech n'est en somme qu'un Trafic en version châssis-cabine aménageable. En fait Renault prévoit trois bases de Goelette: châssis-cabine nu, benne (pick-up) et box. Pour le moteur et les batteries, c'est kif-kif avec le Trafic, mais les promesses d'autonomie sont moins généreuses: environ 200 km, en raison d'un aérodynamisme moins avantageux. Jusqu'au montant central, toute la partie avant pourtant est identique. Le Goelette conserve aussi les longueurs du Trafic (4,87 et 5,27 m). La hauteur dépend évidemment de l'aménagement.

RENAULT GOELETTE E-TECH





ESTAFETTE, L'ESPRIT AMÉRICAIN

L'Estafette E-Tech est le modèle-surprise de ce nouveau trio d'utilitaires. En découvrant les premières images du prototype, on a immédiatement pensé aux vans américains, aux vieux Grumman de la poste US, remplacés récemment par des Oshkosh, mais aussi aux plus récents Rivian de la flotte d'Amazon (USA). Ce que nous a validé le designer en chef (lire *ITV* page 21). Reposant sur la base des Trafic/Goelette, on retrouve la même largeur et la même longueur maximale (5,27 m, pas de version courte). À l'intérieur, la planche de bord est identique à celle des Trafic et Goelette, mais pour répondre aux usages spécifiques du véhicule, elle est surélevée de 200 mm. Il conserve aussi le moteur de 218 ch et roule à 125 km/h maximum. Pour l'autonomie, Renault évoque 270 et 355 km WLTP en fonction de la batterie.

De la planche de bord plutôt sombre, un élément jaune se détache: le «delivery button» active simultanément les warnings pour signifier à l'environnement immédiat que le véhicule est en livraison, et il déclenche l'ouverture de la porte automatique et électrique d'accès à l'intérieur à la zone de chargement.

Le siège du conducteur est monté sur un podium, ce qui vous installe plutôt en hauteur, mais surtout il pivote à 90° lorsque vous souhaitez le quitter. On circule debout dans tout le véhicule, à l'aise. À la place du passager, un strapontin est intégré à la paroi, de sorte à laisser de la place pour monter et descendre au livreur, avec ou sans colis dans les bras. Et puis il y a bien sûr ces immenses portes latérales coulissantes. Ni vitres électriques (le conducteur a droit à une portion qui se relève, pour accéder aux lecteurs de cartes et distributeurs de tickets de parking) ni moteurs électriques pour assister leur ouverture (coûts, défis techniques), elles glissent simplement dans leurs glissières, sans besoin de forcer. Autre ouvrant malin tout à l'arrière: une porte de type volet à lamelles en plastiques, facilite l'accès aux quais de chargement des plateformes logistiques. On l'ouvre d'un seul geste et les lamelles partent se ranger «à plat», le long du pavillon.

AU BOULOT!

Ces trois nouveaux utilitaires seront assemblés dans l'usine de Sandouville dès cette année pour une commercialisation

qui devrait commencer en 2026. Renault divulguera plus tard des tarifs promis très intéressants. La marque veut marquer le coup et séduire les grands acteurs du monde de l'e-commerce et des chauffeurs-livriers. Parce qu'il faut s'adapter aux changements de notre société.

FLEXIS

En réalité, les Trafic, Goelette et Estafette ne sont pas vraiment des Renault, mais des Flexis. Fin 2023, le groupe Renault, le groupe Volvo et le prestataire logistique CMA GCM Group s'associent dans une joint-venture destinée à développer les utilitaires de demain. Baptisée «Flexis» elle est basée à Villebon-sur-Yvette, en France. Dans un premier temps, les véhicules arborent le logo Renault. Plus tard, ces trois fourgonnettes pourront être commercialisées sous d'autres marques (Flexis ou autres, selon partenariat). Dans tous les cas, les véhicules sortiront des chaînes de Sandouville dès 2026.



«NOS UTILITAIRES DOIVENT GÉNÉRER DE L'ÉMOTION»

Yannick Bignon a le cœur en forme de losange. Il œuvre depuis 25 ans chez Renault, une première moitié dans le domaine de l'ingénierie, l'autre dans le design. De secrétaire exécutif de Laurens Van den acker, on lui propose de reprendre la tête des projets de design LCV, avec le trio e-Trafic, e-Goelette et Estafette. **Propos recueillis par Laurent Blairon**

À quel moment intégrez-vous ce nouveau projet des utilitaires Renault?

Dans une phase que l'on appelle le *design theme freeze* du e-Trafic. On fige son esthétique et, à partir de là, les designers vont juste affiner les détails en fonction des retours de conceptions des ingénieurs. À cette période, Estafette est encore en phase créative.

À propos de l'Estafette: il s'inspire clairement des vans américains, type US-Mail?

Exactement, mais ses proportions sont rapportées aux dimensions européennes. Vous retrouvez aussi l'esprit de l'Estafette de la fin des années 50, dans son rapport hauteur-étroitesse, et bien sûr dans des détails. Le point de départ est identique: dédier cet engin à de la logistique.

Le nom Estafette s'est imposé rapidement?

Oui, et il a même été très soutenu par nos hautes sphères puisque Luca De Meo en personne y tenait beaucoup. Et cela convenait aussi à notre département marketing.

L'Estafette E-Tech a dû vous imposer nombre de contraintes? De portes, notamment?

De telles dimensions ne peuvent qu'imposer des contraintes. Concernant les portes latérales coulissantes, nous ne devons pas défigurer les flancs, car ils ne sont pas parfaitement plans, comme sur la plupart des vans. Nous avons donc innové avec les pièces de toit en plastique, qui intègrent le rail supérieur et qui assurent l'harmonie. La hauteur du véhicule impliquait des portes battantes arrière trop grandes et lourdes. Et parce que nous étions drillés «logistique», un volet est tellement plus pratique! Pas d'encombrement ni en longueur ni en largeur. Facilité de manipulation. Mais il fallait trouver la taille idéale des lattes qui le composent, tant esthétiquement que pratiquement. Nous n'avons pas motorisé les ouvrants, car cela aurait augmenté les coûts.

Avez-vous imaginé des versions aménagées?

Au départ, nous étions focalisés sur l'aspect «livraison» de l'Estafette, mais très vite nous avons saisi toutes les opportunités d'une telle hauteur. Nous avons élaboré un dossier com-

prenant 30-40 conversions possibles, du FoodTruck à l'atelier mobile en passant par le véhicule médical. Une chose à la fois...

Revenons au Trafic E-Tech. Que va devenir la génération actuelle du Trafic?

Elle va coexister avec le nouveau. La cohérence fera que l'actuel Trafic électrique cédera la place au nouveau Trafic E-Tech, plus performant en autonomie, mais les versions thermiques resteront au catalogue. Stylistiquement, l'actuel Trafic évoluera donc encore, en se rapprochant des nouveaux e-Trafic, au niveau de la face avant, par exemple. Il a encore une belle carrière devant lui.

Pour conclure, dessiner un utilitaire est plus facile qu'une voiture particulière?

Détrompez-vous. En 2025, il s'agit d'un challenge plutôt compliqué, mais motivant. Nous devons proposer des engins harmonieux, voire, dans le cas de l'Estafette, qui provoquent de l'émotion. Notre époque est exigeante en matière de style, aussi pour les camionnettes. ●



LE DIESEL BLEU: UN SURSIS POUR LES CAMIONNETTES THERMIQUES?

Dans la recherche de carburants durables pour le secteur des transports, le HVO100 gagne rapidement en popularité. Il s'agit d'un moyen intéressant de réduire les émissions des camionnettes existantes. Mais qu'est-ce que le HVO100 exactement et quels sont ses autres avantages?

Texte : Dieter Quartier/L.B.

HVO signifie «Hydrotreated Vegetable Oil» (huile végétale hydrotraitée). Il s'agit d'un carburant renouvelable pour moteurs Diesel composé exclusivement d'huiles et de graisses végétales. Le HVO est également appelé «Diesel bleu» en raison de sa combustion très propre et de ses faibles émissions. Une alternative intéressante au Diesel ordinaire, car il n'est pas fabriqué à partir de pétrole. Cela dit, on mélange aussi le HVO à du Die-

sel fossile ordinaire. Le chiffre après «HVO» indique alors le pourcentage de Diesel bleu contenu dans ce mélange. Le HVO100 est du HVO pur, le HVO50 est un mélange à parts égales de HVO et de Diesel ordinaire.

LE HVO EST-IL DURABLE?

Pour fabriquer le HVO100, des résidus végétaux, tels que des déchets agricoles et des graisses de friture usagées, sont traités à l'hydrogène. Ce processus extrait l'oxygène de la biomasse et donne un mélange d'hydrocarbures paraffiniques, d'eau et de

CO₂. Le HVO100 affiche une composition chimique très similaire à celle du Diesel fossile, mais avec un impact environnemental beaucoup plus faible. Le HVO100 est entièrement renouvelable et biodégradable. Il présente également un indice de cétane plus élevé (une valeur de référence qui indique la propension à l'auto-inflammation), ce qui permet une combustion plus efficace et plus propre. De plus, le HVO100 est exempt de soufre, d'oxygène et de composés aromatiques, donc moins nocif. Il promet une réduction des émissions

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.



Presque tous les utilitaires récents (ici un Peugeot Boxer à l'image) roulent sans problème au HVO100.

de CO₂ de 50 à 90% par rapport au Diesel traditionnel. Enfin, il répond à des critères de durabilité européens stricts, ce qui signifie qu'il n'entraîne ni déforestation ni mauvaise utilisation des sols.

Nous ne devons toutefois pas fermer les yeux sur un scandale récent qui a été révélé. Selon Transport & Environment, de grands producteurs de HVO auraient utilisé de l'huile de palme pure au lieu des fractions résiduelles issues de la production d'huile de palme. Un contrôle plus strict de la part de l'UE s'impose donc. La majeure partie du HVO100 européen est d'ailleurs produite en Finlande, aux Pays-Bas, en Italie et en Espagne.

MIEUX, MAIS RARE ET CHER

L'utilisation du HVO100 dans les véhicules utilitaires entraîne une réduction significative des émissions, notamment les particules fines, le monoxyde de carbone et les oxydes d'azote. De plus, les filtres à particules s'encrassent moins vite, réduisant les coûts d'entretien et prolongeant la durée de vie du moteur. En d'autres mots, un choix écologique, mais aussi potentiellement économique à long terme. Le prix au litre du HVO100 est généralement 20% plus élevé que celui du Diesel classique. Les conducteurs fréquents devront donc bien calculer si le HVO100 vaut le supplément. Une camionnette qui consomme 10l/100 km et parcourt 40.000 kilomètres par an coûtera rapidement 1.000 € supplémentaires en carburant.

À l'heure actuelle, aucune subvention ni réduction fiscale n'est prévue en Belgique pour le HVO100. Sa promotion pourrait toutefois améliorer la qualité de l'air, même si l'impact n'a pas été chiffré. Enfin, le HVO100 reste difficile à trouver en Belgique. Les stations-service qui le distribuent dans notre pays le font généralement uniquement pour les camions. Si vous souhaitez

LE HVO100 OFFRE DES
AVANTAGES ENVIRONNEMENTAUX
CONSIDÉRABLES, NOTAMMENT
UNE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS
DE CO₂ DE 50 À 90 % PAR
RAPPORT AU DIESEL TRADITIONNEL.



À l'intérieur du clapet du réservoir, si un autocollant mentionne «XTL», vous pouvez utiliser du HVO100.

faire le plein de HVO100 avec votre camionnette, vous devez donc vous rendre dans quelques stations-service sélectionnées.

CONVIENT-IL À TOUS LES MOTEURS DIESEL?

Le HVO100 peut être injecté dans la plupart des Diesel modernes sans aucune modification. Si le constructeur doit apporter une modification, celle-ci concerne le système d'injection, car le HVO100 a une densité inférieure à celle du Diesel standard.

Stellantis, VW, Renault, Mercedes-Benz, Ford, Iveco, et Toyota confirment que leurs modèles Diesel actuels tolèrent du HVO pur. Pour vérifier, regardez dans le clapet du réservoir. Si vous y trouvez la mention XTL (carburants synthétiques), c'est compatible.

Les véhicules plus anciens peuvent rencontrer des problèmes avec le HVO100. Dans certains cas, il est recommandé de mélanger le HVO avec du Diesel fossile.

Le HVO100 brûle plus proprement que le Diesel fossile et réduirait les émissions de CO₂ jusqu'à 90%. Il est plus cher, mais permettrait de réaliser des économies grâce à la durée de vie prolongée de votre moteur. La plupart des camionnettes récentes l'acceptent sans problème... à condition de trouver une pompe qui le distribue. À méditer! ●

NE PAS CONFONDRE BIODIESEL ET HVO

Le HVO n'est pas identique au biodiesel de première génération, fabriqué à partir d'esters méthyliques d'acides gras (FAME). Ce biodiesel utilise à la fois des graisses animales et des huiles de palme et de colza, des matières premières qui sont aujourd'hui remises en question. Le HVO offre une qualité et une cohérence supérieures à celles du biodiesel, qui nécessite souvent des adaptations du moteur. De plus, le HVO a une durée de conservation plus longue et peut être stocké jusqu'à 10 ans, alors que le Diesel traditionnel ne se conserve qu'un an.



«TOUS NOS FOURGONS ÉLECTRIQUES SONT RECHARGÉS PENDANT LA NUIT»

UPS renforce sa flotte européenne de véhicules électriques par l'acquisition d'Iveco eDaily P45E. Sur les 600 véhicules prévus, 36 de ces e-camionnettes sont en service en Belgique depuis le début de l'année. Un porte-parole du transporteur américain relate les premiers retours d'expérience. **Propos recueillis par Laurent Blairon**

Pouvez-vous nous décrire, en quelques chiffres, la flotte actuelle d'UPS Belgium?

La structure belge d'UPS exploite actuellement une flotte de plus de 120 véhicules utilisant diverses sources d'énergie, dont une grande part fonctionne au Diesel, mais aussi avec des moteurs alimentés au CNG, et bien sûr, depuis peu, des fourgons

électriques qui intègrent progressivement le circuit.

Pourquoi concentrer les nouveaux Iveco eDaily P45E sur Anvers, Bruxelles et Gand?

Par nécessité opérationnelle. Les zones à faibles émissions (LEZ) sont de plus en plus répandues en Europe et elles sont

déjà en place à Anvers, Bruxelles et Gand. Nous devons nous adapter. Ces véhicules nous permettent de continuer à y travailler tout en respectant notre stratégie de décarbonation. Nous avons un calendrier et des normes à respecter, et l'Iveco répondait à nos attentes. J'ajouterais que les acteurs de la livraison de colis, à tra-

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.



vers l'Europe, et donc en Belgique, sont demandeurs d'alternatives plus durables. Cela devient un facteur déterminant dans la décision d'achat. Si nous pouvons répondre à ces besoins, cela représente un avantage concurrentiel.

Pourquoi l'Iveco eDaily P45E ? Y avait-il d'autres utilitaires électriques en compétition ?

Je ne commenterai pas le cas des concurrents pour des raisons de confidentialité. Quant à l'Iveco eDaily, il jouit d'une bonne réputation: c'est un fourgon robuste, présentant des capacités intéressantes. Il correspondait aux impératifs de nos métiers. Le modèle retenu est l'Iveco eDaily P45E en version châssis-cabine, sur laquelle nous avons fait adapter une carrosserie en polypropylène dont le volume de chargement atteint 14 m³. Ce matériau, 30% plus léger que l'aluminium, permet de limiter la consommation et est entièrement recyclable. Grâce à leurs deux batteries de 37 kWh, ces véhicules offrent une autonomie d'environ 230 km, tout en conservant une charge utile de 1.100 kg. Des critères essentiels pour nous.

Quelles sont les missions assignées à ces Iveco électriques et combien de kilomètres parcourent-ils précisément chaque jour, par mois ?

Nous ne divulguons pas ces informations

spécifiques pour des raisons de compétitivité et de stratégie.

Constatez-vous déjà des gains économiques ou structurels en utilisant des fourgons électriques ? Votre budget carburant est-il en train de diminuer ?

Les véhicules électriques sont utilisés en Belgique depuis le début de 2025. Nous évaluons les performances au fur et à mesure. Nous constatons déjà des avantages évidents, mais il est encore trop tôt pour tirer des conclusions définitives. Je peux vous dire que l'autonomie correspond parfaitement aux itinéraires sur lesquels ces véhicules sont déployés et les conducteurs sont positifs quant à leur expérience de conduite.

Quelle sera la durée de vie de ces Iveco dans votre flotte ?

Nous prévoyons que ces véhicules restent dans notre flotte pendant un minimum de dix ans. Cela peut sembler long compte tenu de l'utilisation intensive qui les attend, mais leurs concepteurs sont très confiants! Certes, ce sont des fourgons électriques de nouvelle génération, donc encore jeunes. Nous évaluerons leurs performances en cours d'utilisation.

Avez-vous investi dans l'infrastructure de recharge chez UPS Belgium ?

Nous avons mis en place des infrastruc-

tures de recharge sur nos sites UPS en Belgique, c'est-à-dire des stations alimentées par des énergies renouvelables. Tous nos Iveco eDaily P45E sont rechargés pendant la nuit. Vu leurs obligations et la feuille de route à respecter, il n'est pas nécessaire, dans des circonstances normales, d'utiliser des bornes de recharge publiques en cours de trajet.

Ces 36 Iveco remplacent combien d'anciens vans thermiques ? Allez-vous accélérer le remplacement des fourgons à moteur thermique ?

Pour l'instant, je ne peux pas en dire plus, car il s'agit d'informations relevant de notre stratégie et de notre compétitivité. Il en va de même pour le prix de ces véhicules. Mais à l'évidence nous allons vers plus de vans électriques.

Qu'en pensent vos chauffeurs ? Sont-ils satisfaits ? Qu'est-ce que cela a changé dans leur journée de travail ?

L'Iveco eDaily a été conçu avec le bien-être des conducteurs comme priorité. Jusqu'à présent, nous ne recueillons que des retours excellents, principalement parce que ces véhicules garantissent une conduite plus fluide, une ergonomie améliorée, et sont plus silencieux que les véhicules traditionnels. Les chauffeurs sont moins fatigués en fin de journée. ●

SOLUTION FISCALEMENT FUTÉE

Pour les indépendants ou entreprises peu convaincus par la voiture électrique, il existe une alternative légale et avantageuse: transformer un break ou un SUV en véhicule utilitaire léger.

Texte : Olivier Grygs

Ce type de transformation, souvent proposée par des carrossiers agréés ou des entreprises spécialisées, permet d'accéder à un régime fiscal nettement plus favorable. En retirant la banquette, en supprimant les ceintures de sécurité à l'arrière et en installant un plancher de chargement spécifique, le véhicule concerné est reclassé en «utilitaire léger», à condition de répondre à plusieurs critères techniques précis.

CONDITIONS À RESPECTER

Pour être reconnu comme utilitaire léger, le véhicule doit:

- être strictement biplace (suppression complète des sièges arrière);
- disposer d'une plateforme de chargement avec rebord fixe;
- offrir un espace de chargement d'au moins 50% de l'empattement;
- pouvoir accueillir un volume de 60 x 80 x 80 cm;

- obtenir l'approbation de l'importateur ou passer par une homologation alternative (via l'étranger).

Autre avantage non négligeable: la transformation est réversible, ce qui permet de remettre le véhicule dans sa configuration d'origine lors de la revente, souvent à un meilleur prix.

ÉCONOMIES SUBSTANTIELLES

Le coût de la transformation varie entre 1.200 € et 2.500 €. Mais cette dépense est vite compensée: pas de taxe de mise en circulation, une taxe annuelle basée sur la masse maximale autorisée du véhicule (souvent inférieure à 150 €/an), récupération complète de la TVA en cas d'usage professionnel et frais de voiture intégralement déductibles. Autre atout: l'avantage de toute nature (ATN) est calculé sur la base de l'usage réel du véhicule, et non sur son prix catalogue ou ses émissions de CO₂.

C'est ainsi qu'on retrouve dans la catégorie des utilitaires légers des véhicules comme une Audi RS6, un Porsche Cayenne

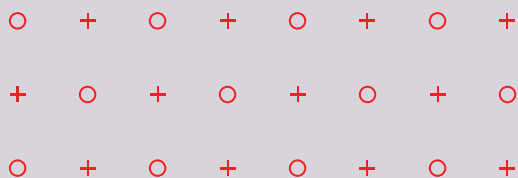
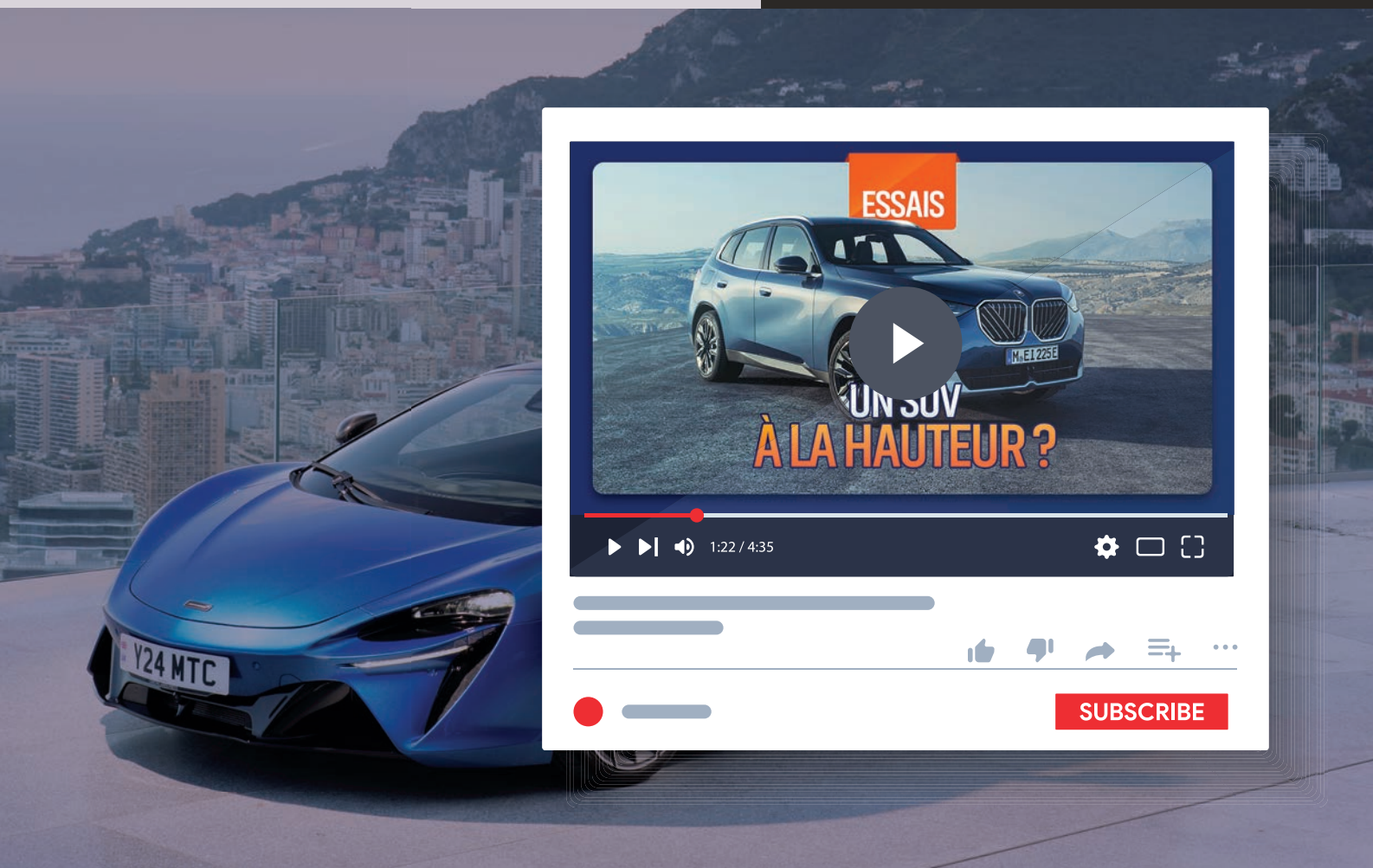
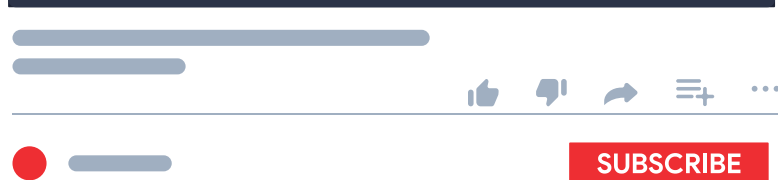
ou un BMW X5, pourtant conçus à l'origine pour un usage privé.

LÉGISLATION RÉGIONALE

La fiscalité applicable dépend de votre lieu de résidence. En Wallonie, les particuliers ne peuvent plus bénéficier de ce régime depuis respectivement 2022 et 2023. À Bruxelles, ils y ont encore droit, tant qu'il ne s'agit pas d'un usage purement privé. Transformer une voiture en utilitaire léger reste une option rentable pour les professionnels. Mais entre exigences techniques, approbations administratives et disparités régionales, mieux vaut s'informer précisément avant de se lancer. Et profiter de cette possibilité de transformation tant qu'elle existe... On ne sait jamais de quoi demain sera fait! ●

Si vous êtes particulier en Wallonie, rien ne sert de se tourner vers ce type de transformation, puisque vous ne pourrez plus bénéficier d'un régime de faveur pour un utilitaire.



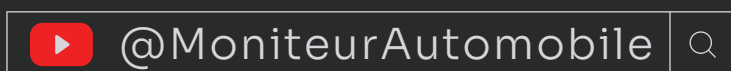


Le Moniteur
AUTOMOBILE



Regardez nos vidéos dès maintenant

Suivez-nous



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.



Paré pour chaque job. Le nouveau Transporter.

Jusqu'à 1,3T de charge utile,
2,8T de capacité de remorquage,
7,6m³ de volume de chargement,
3m de longueur de chargement,
1,3m de hauteur de chargement
et 5 ans de garantie.

Ça, c'est la démonstration
de sa polyvalence.

Venez le découvrir et demandez
une offre personnalisée dans tous
les Volkswagen Van Centers.



**Commercial
Vehicles**