

MONITEUR AUTOMOBILE

SPÉCIAL VÉHICULES UTILITAIRES

TOUT SAVOIR SUR LES VÉHICULES UTILITAIRES EN BELGIQUE



► **ACTUS**

Les dernières nouveautés

► **LÉGISLATION**

Le permis 4,25T pour bientôt?

► **MARCHÉ PICK-UP**

Où en sont les 100% électriques?

► **IMMATRICULATIONS**

Un 1^{er} trimestre cohérent

► **FISCALITÉ**

Rigueur et détail

► **ESSAI**

Citroën ë-C3 VAN



eTRANSPORTER: PLUS LOIN ET PLUS FACILEMENT

Les Transporter et Caravelle 100% électriques ont adopté une batterie plus grande, 70 kWh au lieu de 64 kWh, une recharge plus rapide et une nouvelle transmission 4Motion. L'autonomie WLTP passe à 371 km.



VOLKSWAGEN MULTIVAN 2026

Présenté en 2021, le Volkswagen Multivan passe par la case facelift pour soutenir sa carrière. Boucliers, calandre et phares LED modernisent le monovolume tandis que de nouvelles teintes rafraîchissent le nuancier.



MERCEDES VLE

LE LUXE EN ÉCLAIREUR DE LA FUTURE GÉNÉRATION DE VITO E

Pour dévoiler sa nouvelle plateforme électrique Van.EA, Mercedes-Benz a choisi un monospace haut de gamme. Cette version très grand luxe séduit déjà les professionnels du transport VIP (suspension pneumatique, correcteur d'assiette, essieu arrière directionnel,...), mais les professionnels voient aussi derrière ce VLE le futur eVito. L'architecture Van.EA 800 V autorise des puissances de recharge jusqu'à 300 kW (15 minutes pour récupérer 355 km d'autonomie). La batterie NMC de 115 kWh promettrait plus de 700 km d'autonomie. La marque évoque déjà une dalle LFP de 80 kWh. Pour les moteurs électriques, Mercedes annonce deux versions: 200 ou 305 kW. La capacité de remorquage de 2.500 kg est un autre atout probable des futurs utilitaires à l'étoile.

VOLKSWAGEN ID. BUZZ

DOUBLE CABINE CARGO

Entre L'ID. Buzz familial (jusqu'à 7 places) et le Cargo (3 places), Volkswagen Utilitaires intercale désormais une version 5 places à cloison fixe séparant totalement le coffre. Cela permet d'exploiter ce dernier jusqu'au toit, sans risque que les matériaux salissants ne maculent la cellule habitable. Une fenêtre dans cette cloison en Compax (matériau léger) permet de garder un œil sur ce qui se passe derrière. Autre avantage: la climatisation assure mieux et plus vite son rôle. Compatible aussi avec l'ID. Buzz à empattement long, cette option tournerait autour des 2.000 €.



VREDESTEIN COMTRAC 2+

CEINTURER LES COÛTS

Vredestein étoffe son offre utilitaire 2026 avec le nouveau Comtrac 2+, un pneu été premium destiné aux fourgons légers. Disponible depuis janvier en 21 dimensions (15 à 17"), il mise sur la rentabilité: durée de vie accrue (+1 %), résistance au roulement réduite (-7%) et meilleure adhérence sur sol mouillé. Sa carcasse renforcée améliore la robustesse et limite les immobilisations. Il est compatible avec les usages intensifs et adapté aux modèles électriques.





CADDY FACELIFT

Le Volkswagen Caddy bénéficie d'un restylage ciblé (nouveau bouclier avant, teintes inédites et jantes redessinées). Une mise à jour de l'habitacle, incluant un écran central plus grand, est également prévue.



COMBO À 17 MILLIONS

Une Opel Combo Electric est devenue le 17 millionième véhicule sorti de l'usine Stellantis de Vigo, en Espagne. L'Opel Combo actuel est le premier modèle de la marque allemande à être fabriqué dans cette usine.



FORD E-TRANSIT COURIER BATTERIE UN PEU PLUS GRANDE

Le petit Ford E-Transit Courier devient plus efficace. Il voit la capacité de sa batterie passer de 43 à 46 kWh, ce qui porterait son autonomie à 334 km. Parallèlement, sa puissance de charge passe à 100 kW, de quoi récupérer 114 km d'autonomie en 10 minutes et ainsi le rendre plus endurant et apte à assurer de longues distances. Enfin, la nouvelle batterie laisse plus de latitude pour utiliser le système Pro Power Onboard (V2L) qui alimente les outils portables ou la prise 230V à bord.

OPEL VIVARO AUSSI EN GROS DIESEL

Depuis peu Opel réintroduit une grosse motorisation Diesel dans sa gamme Zafira, en complément de la version 100% électrique. Il s'agit d'un nouveau 2,2 litres développant 180 ch et 400 Nm, associé à une boîte automatique à 8 rapports. Cette configuration permet d'atteindre une vitesse maximale de 185 km/h tout en abaissant le prix d'entrée à 41.990 €. Le moteur est disponible sur les versions de 4,98 m et 5,33 m (Zafira XL). Et parallèlement, ce bloc Diesel équipe également la version utilitaire, le Vivaro, décliné en version 180 ch pour le transport de personnes (combi) et en variante 150 ch pour les fourgons tôlés, avec boîte manuelle ou automatique. À partir de 26.519,76 € (fourgon M, 150 ch). On rappelle que le Vivaro reste disponible avec le petit Diesel 1.5 litre de 120 ch.



VOLVO EX30 CARGO UK ONLY?

Volvo explore un nouveau créneau avec l'EX30 Cargo, une déclinaison utilitaire de son SUV électrique compact. En retirant les sièges arrière et en aménageant un espace de chargement (1000 litres, 390 kg), la marque propose une alternative plus compacte et premium aux fourgons traditionnels. Le modèle conserve ses atouts technologiques (assistances, services Google) et offre jusqu'à 480 km d'autonomie WLTP. Disponible en plusieurs motorisations, il mise davantage sur l'image et le confort que sur la capacité brute. Dommage, il n'est commercialisé qu'au Royaume-Uni, pour l'instant.



30 ANS DE CITROËN BERLINGO

Cette année, le Citroën Berlingo fête ses 30 ans. Lancé en 1996, il révolutionnera (avec son jumeau Peugeot) le segment des petits vans en devenant le premier représentant du concept *dual use* (pro et famille).



PETIT CAMION À HYDROGÈNE

Isuzu et Toyota collaborent au développement d'un camion à pile à combustible (FC) de petite taille, basé sur le modèle ELF EV d'Isuzu, mais avec le nouveau système de pile à combustible de Toyota. Production prévue dès 2027.

CONTINENTAL VANCONTACT ALS ECO

LA NOTE AAA

Le Continental VanContact A/S Eco est présenté comme le premier pneu toutes saisons pour utilitaires légers à décrocher la note maximale AAA. Destiné aussi bien aux modèles thermiques qu'électriques (marquage EV), ce pneu mise sur une réduction de la résistance au roulement (-21%), une baisse du bruit et une meilleure résistance à l'aquaplaning. Continental met également en avant une nouvelle architecture et un mélange de gomme optimisé, combinés à un dessin de bande de roulement spécifique pour garantir des performances en toutes saisons. Deux dimensions à ce stade: 205/75 R16C et 235/65 R16C.



KIA PV5 CARGO

PETITE BATTERIE

Kia poursuit le déploiement de sa stratégie PBV (*Platform Beyond Vehicle*) avec l'introduction d'une nouvelle version de son utilitaire électrique PV5 Cargo. Cette déclinaison L2H1, dotée d'une batterie dite «standard» de 43,3 kWh et de chimie LFP, ce qui

GAMMA

BRICOLER EN eSPRINTER

Gamma renouvelle sa flotte de fourgons avec des Mercedes eSprinter 100% électriques. En collaboration avec Athlon et le concessionnaire Group VDH, l'enseigne de bricolage prévoit la mise en service de 80 utilitaires de ce type, l'une des plus importantes commandes du genre dans le pays. Après avoir déployé 83 Sprinter Diesel il y a six ans, Gamma remplace progressivement une partie de cette flotte par des modèles «zéro émission». Une première commande de 63 eSprinter est en cours, il s'agit de version 314 L2H2. Cette électrification s'inscrit dans la stratégie «Bricoler malin» de Gamma, visant à réduire son impact environnemental tout en assurant la continuité de ses activités logistiques.



marque la volonté du constructeur de démocratiser l'accès aux utilitaires électriques. Cette version «petite batterie» ne maximise pas l'autonomie à tout prix, mais cible les besoins des professionnels gravitant essentiellement en ville. La batterie

de 43,3 kWh permet d'atteindre jusqu'à 238 kilomètres. La recharge rapide récupère de 10 à 80% en 30 minutes. Sur le plan pratique, cette version annonce une charge utile supérieure à 700 kg et un volume de chargement de 4,4 m³.

L'ÉLECTRIQUE AU PRIX DU DIESEL



Citroën ë-Berlingo Van

À partir de **19.690 € HTVA***

Citroën ë-Berlingo Van ⚡ 18 - 19,2 kWh/100 km – Autonomie 343 km (WLTP)  DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Citroën choisit TotalEnergies. Informations environnementales (A.R. 19/03/2004) : www.citroen.be. Contactez votre point de vente pour toutes les informations concernant la fiscalité de votre véhicule. E.R. : Laurent Barria - Stellantis Belux S.A. - Avenue du Bourget 20 Boîte 2 - B-1130 Bruxelles Belgique, inscrit à la BCE sous le numéro 0403.461.107 - IBAN : DE 64512106990160000009 - Tel : +32 2 2066800.

*Prix de départ sans options HTVA. Offre réservée aux professionnels, valable du 01/05/2026 au 31/05/2026, pour l'achat d'un ë-Berlingo Van fourgon M 50 kWh 136 ch automatique ou d'un Berlingo Van fourgon M light diesel 130 ch automatique dans le réseau officiel Citroën belge.

**Un entretien régulier, tel que mentionné dans le carnet d'entretien et effectué au sein du réseau officiel Citroën participant, vous donne droit gratuitement à une garantie spéciale couvrant les principaux composants mécaniques. Cette garantie spéciale est valable jusqu'au prochain entretien régulier, dans la limite de maximum 8 ans (en ce compris la garantie constructeur standard de 2 ans) ou 160 000 km (jusqu'au premier des deux termes atteint, étant précisé que la garantie légale n'est pas limitée par ces termes), à compter de la première immatriculation. Elle n'affecte pas la garantie commerciale du constructeur, laquelle demeure valable quel que soit l'endroit où l'entretien régulier est effectué. Elle ne limite pas les droits du consommateur en vertu de la garantie légale. Pour le contenu, les restrictions et les conditions, veuillez consulter les conditions générales disponibles sur citroen.be. Uniquement les véhicules vendus entre le 01/05/2026 et 31/05/2026 seront éligibles à participer à ce programme.

JUSQU'À
8
ANS

CITROËN
CARE
GARANTIE

Sans limitation de la garantie légale.



CITROËN



PREMIER PICK-UP NISSAN PHEV

En Chine, Nissan va lancer son premier pick-up de type hybride rechargeable, le Frontier Pro PHEV. Il associe un 1.5 4-cylindres à un «gros» moteur électrique. Nissan l'a développé avec des ambitions mondiales. Bientôt chez nous?



40 ANS DE FORD NUGGET

Le Ford Transit Nugget (version camping-car) fête ses 40 ans. Lorsqu'il apparaît en 1986, c'est déjà Westfalia qui transformait alors un van Transit Mark III. Il existe toujours aujourd'hui et reste une des stars de la vanlife «sortie d'usine».

RENAULT FLEXIS

RETOUR AUX COMMANDES

Renault a repris la main à 100% sur le projet Flexis. La marque au losange, jusqu'ici détenteur de 45% de cette coentreprise lancée en 2024 avec Volvo et le logisticien marseillais CMA CGM, rachète toutes les parts de ses partenaires et reprend donc le lead ainsi que le calendrier du développement de sa future génération d'utilitaires.

À l'origine, avec Flexis, Luca de Meo visait un «Tesla du van». Mais son départ et les divergences entre actionnaires de Flexis ont rebattu les cartes, notamment en raison de divergences sur le rythme et le montant des investissements. En début d'année,

François Provost, le nouveau grand patron, tranchait: cap sur l'efficacité. Chez Renault, on veut aller vite, très vite, «à la chinoise», avec des modèles plus connectés, plus modernes. La feuille de route, elle, ne change pas: une famille de trois modèles (pour commencer) basée sur la nouvelle architecture 800V de type skateboard. Le premier modèle (Panel Van ou **Traffic E-Tech**), doit entrer en production à la fin de cette année et être commercialisé début 2027. Il sera très vite suivi d'une version châssis-cabine (cargo van) et par la suite du modèle le plus attendu, **l'Estafette** (step-in-Van). La production reste assurée à Sandouville, en Normandie.



STELLANTIS

LES ÉLECTRIQUES AU PRIX DU DIESEL

Les constructeurs cherchent toutes les idées susceptibles de booster et soutenir les ventes d'utilitaires électriques dont le principal problème (du point de vue des candidats acheteurs) reste encore et toujours le prix. Stellantis propose simplement de vendre ses modèles 100% électriques au prix des modèles Diesel, une action promotionnelle qui court jusqu'à la fin juin de cette année. Cela concerne bien sûr toutes les marques du Groupe, et certains modèles en particulier. **Citroën Berlingo** et **Jumpy**, **Fiat Doblo** et **Scudo**, **Opel Combo** et **Vivaro** et **Peugeot Partner** et **Expert**.

La baisse de prix est bien plus qu'anecdotique, car si l'on prend un exemple concret, il y a encore peu de temps, un ë-Berlingo Van débutait à... 31.750 € HTVA (relire à ce sujet notre dernier Guide

d'Achat 2025 consacré aux utilitaires légers), et après l'action actuelle il retombe à... 19.690 € HTVA, soit environ 12.000 € de moins. Les candidats acheteurs ont ainsi accès à un utilitaire 100% «électrique fort d'une autonomie de 340 km et d'une charge utile d'environ 800 kg». Ce qui est effectivement au niveau d'une version Diesel haute de gamme, c'est-à-dire le 1.5 130 ch à boîte automatique. Dans le cas d'un Jumpy (le modèle au-dessus), on passe de 37.700 € (ë-Jumpy 49 kWh) à 25.990 €, toujours sans la TVA. En pleine crise pétrolière et avec un litre de Diesel qui a largement franchi le cap des 2 €/l, les indépendants ou artisans en train d'envisager le remplacement de leur camionnette auraient tort de ne pas s'y intéresser.



PRO DAYS

FIAT PROFESSIONAL DOBLÒ TRAVAILLEURS NÉS



**LE DOBLÒ EASY PRO EST DISPONIBLE
À PARTIR DE 16.290€ HTVA⁽¹⁾**

EN MAI, PROFITEZ AUSSI DE L'ÉLECTRIQUE AU PRIX DU DIESEL⁽²⁾

Offres réservées aux professionnels et valable du 01/05 au 30/05/2026 dans le réseau officiel Fiat Professional belge.

⁽¹⁾ Prix de départ sans options HTVA à l'achat d'un nouveau Fiat Professional Doblo Easypro 1.2 essence 110ch. Offre incluant une prime de reprise et la contribution environnementale.

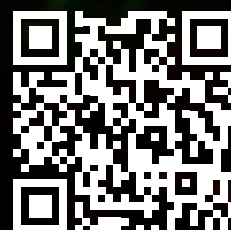
⁽²⁾ Le prix net du e-Doblo M 50kWh sans options est au même prix net que le Doblo M diesel 130 AT sans options.

(e-) Doblo: 0 - 6,36L/100km - 0 - 154 g/km - Autonomie : 330 km  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

E.R. : Laurent Barria - FCA Belgium SA - Avenue du Bourget 20 Boîte 1 - B-1130 Bruxelles Belgique, inscrite à la BCE sous le numéro 0400.354.731 - IBAN: BE20 5701 3164 8256 - Tél: +32 800 55 111. Informations environnementales [A.R. 19.03.2004]. Fiat.be. Contactez votre distributeur pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.

<https://www.fiat.be/fr/professional>

FIAT
PROFESSIONAL





KIA PV5 CARGO : LE VAN OF THE YEAR 2026

PREMIER REJETON D'UNE FAMILLE D'UTILITAIRES LÉGERS IMAGINÉS DÈS LE DÉPART POUR LA PROPULSION ÉLECTRIQUE, LE KIA PV5 SE DÉCLINE SOUS DE MULTIPLES FORMES, AVEC TOUJOURS LA MÊME VOLONTÉ D'AFFICHER UN MAXIMUM DE QUALITÉS PRATIQUES. COMBINER AUTONOMIE ET CHARGE UTILE? CE N'EST PAS UN SOUCI POUR LE PV5 CARGO. IL A ÉTÉ PENSÉ POUR ÇA... À SON PALMARÈS FIGURE DÉJÀ UN GUINNESS WORLD RECORD ET LE PRIX DE 2026 INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR. QUI DIT MIEUX?

Les professionnels le savent mieux que quiconque: dans l'univers de l'utilitaire léger, le poids – et donc par extension la charge utile – est l'ennemi de l'autonomie, et l'autonomie est un sujet sensible dès que l'on parle de véhicules électriques. En octobre 2025, le KIA PV5 Cargo a établi un nouveau record du monde dans le segment des véhicules utilitaires légers 100% électriques à batterie en parcourant avec une seule charge de batterie une distance de 693,38 kilomètres.

Avec un chargement minimal sans doute? Pas du tout. Conduit par un expérimenté journaliste britannique spé-

cialisé dans les utilitaires, accompagné d'un ingénieur du Hyundai Motor Europe Technical Center (HMETC), ce KIA PV5 Cargo Long Range 4 portes emportait une charge utile maximale, soit 665 kg pour cette version. Mieux encore, ce record a été établi dans des conditions réelles, sur un itinéraire urbain et péri-urbain tracé dans la région de Francfort et qui incluait des feux, des ronds-points et des carrefours, avec aussi d'inévitables embouteillages et même une déclivité positive de quelque 370 mètres à chaque passage sur le parcours test de 58 kilomètres. Bref, un contexte très proche de celui rencontré au quotidien par les professionnels de la logistique.



1 > Le PV5 Cargo, ici en version L2H1 et 3 portes, parvient à se distinguer en même temps par son autonomie et sa charge utile: une exception dans l'univers de l'utilitaire électrique.

2 > La modernité est aussi de mise pour l'habitacle et le tableau de bord.

3 > Un espace de chargement vaste avec un seuil situé à une hauteur de seulement 419 mm et même 399 mm pour la porte latérale coulissante.

4 > Intégrant une fonction V2L bidirectionnelle, la batterie NCM peut être rechargée aussi à l'aide d'une borne rapide, passant de 10 à 80% de sa capacité en 30 minutes environ.

UN PRIX INTERNATIONAL

Quelques semaines plus tard, le KIA PV5 entièrement électrique était mis à l'honneur au salon Solutrans 2025 de Lyon, se voyant décerner le très prisé Award du «2026 International Van of the Year». Un jury composé de journalistes spécialisés en véhicules utilitaires, provenant de 26 pays, plébiscitait le PV5 face à six autres concurrents lancés comme lui au cours de l'année écoulée, dont deux modèles entièrement électriques. Le jury soulignait en même temps sa polyvalence, son innovation, son efficacité, mais aussi ses qualités pratiques.

Au-delà de son design moderne et minimaliste, qui lui permet d'être directement reconnaissable, le PV5 se distingue surtout de ses concurrents en ayant été dès le premier jour de sa conception spécifiquement pensé pour la propulsion électrique, reposant sur la plateforme dédiée E-GMPS (Electric-Global Modular Platform for Service). Avec à la clé évidemment des gains évidents en termes d'implantation des composants, d'architecture et... de poids, ce qui lui permet de s'adapter plus aisément aux attentes variables des clients professionnels, qu'ils transportent des colis, des personnes ou des matériaux.

D'AUTRES VARIANTES BIENTÔT DISPONIBLES

Actuellement commercialisé en variante L2H1, et capable d'accueillir deux Europalettes avec son volume de chargement de 4.420 litres, le PV5 Cargo se distingue par exemple au niveau de la hauteur de son seuil de chargement, qui est de seulement 419 mm à l'arrière et même 399 mm au niveau de la porte latérale coulissante. Sur ce plan, les quelques centimètres gagnés font toute la différence pour charger et décharger les marchandises! Quant au

PV5 Passenger, pensé pour le transport de personnes, la hauteur de la marche latérale est, à 399 mm, la plus faible de la catégorie. Tout profite cette fois pour le confort des passagers.

Accueillant aussi déjà la variante Chassis Cab, idéale pour les conversions (transport frigorifique, atelier mobile, caisse fermée, benne basculante...), la gamme PV5 sera complétée cette année encore par la variante 7 places du Passenger, mais aussi les versions L1H1 et L2H2 du PV5 Cargo, de quoi permettre à chaque type d'utilisateur professionnel de trouver chaussure à son pied avec une capacité de chargement adaptée et, toujours, une autonomie électrique lui permettant de se distinguer de la concurrence. La flexibilité offerte par ce PV5 Cargo s'étend aussi à la motorisation, avec au choix une batterie de 51,5 kWh associée à un moteur de 122 ch ou une batterie de 71,2 kWh avec un moteur délivrant 163 ch pour un couple de 250 Nm.

LE PREMIER D'UNE GAMME COMPLÈTE

Dans l'univers de l'utilitaire électrique, KIA ne manque pas d'ambitions. Le PV5 n'est en effet que le premier modèle d'une famille qui sera, à terme, complète. En 2027 arrivera le PV7, qui sera naturellement très inspiré du Concept PV7. Et en 2029, la gamme sera complétée par un utilitaire de plus grande taille, le PV9. Deux modèles qui seront également déclinés sous de nombreuses formes grâce à leur architecture modulaire. ■

Envie de découvrir le KIA PV5 Cargo?
Rien de plus facile: scannez ce QR-code!



UN 1^{ER} TRIMESTRE COHÉRENT

Après un recul de 11,7% en janvier et de 12,1% en février par rapport à 2025, mars a redonné un peu de couleur au marché des utilitaires légers.

Texte : Laurent Blairon

Un léger mais encourageant rebond de 4% entre mars 2025 et mars 2026 qui permet, au cumul du premier semestre, de limiter la casse à - 6,8% par rapport à 2025. En terme d'unités sur les trois premiers mois, cela représente 6.917 immatriculations, un volume en ligne avec la moyenne observée en mars sur la période 2021-2025 (6.753 unités). En d'autres mots: pas la grande joie, mais c'est tout sauf une rupture. Sans surprise, le Diesel reste large-

ment dominant dans les ventes avec 85,4% de parts, tandis que celle des vans 100% électriques demeure faible: 5,4%. Les hybrides concernent 4% des immatriculations.

FORD LEADER, MAIS...

Ford demeure leader du marché, mais encaisse un revers de 689 véhicules par rapport au premier trimestre 2025. Sur cette même période, Renault, 2^e au classement, progresse de 153 unités et se rapproche ainsi de son rival. Mercedes aussi progresse de 292 unités et se place bon 3^e. Ensemble,

ces trois-là représentent 50% du marché LCV! Volkswagen, 4^e, note une amélioration. Après, les acteurs du Groupe Stellantis (Peugeot, Citroën, Opel et Fiat) marquent le pas. Des positions à relativiser car l'année est, bien sûr, loin d'être bouclée. En attendant, la progression la plus importante d'un trimestre à l'autre revient à Maxus, qui double ses immatriculations (103 à 215 unités) et franchit le seuil symbolique des 1% de parts de marché. Et bien sûr Kia, dont le PV5 est en pleine ascension. Le coréen se place déjà en 15^e position avec 92 véhicules, uniquement avec des moteurs électriques. Le revers le plus cinglant est signé Isuzu qui, avec -72,93% de ventes, tombe à la 21^e position et seulement 36 unités. Parmi les détails des immatriculations, on apprend que 65 BMW, 17 Audi et 15 Dacia neuves ont été transformées en utilitaires à la fin mars 2026. ●



RANG	MARQUE	2026 JAN.-MARS	2025 JAN.-MARS	DIFFÉRENCE	PART DE MARCHÉ 2026
1	Ford	3.427	4.116	-689	18,16%
2	Renault	3.079	2.926	+153	16,32%
3	Mercedes	2.733	2.441	+292	14,48%
4	Volkswagen	2.308	1.939	+369	12,23%
5	Peugeot	1.697	2.433	-736	8,99%
6	Citroën	1.145	1.844	-699	6,07%
7	Toyota	1.077	739	+338	5,71%
8	Opel	675	966	-291	3,58%
9	Fiat	528	655	-127	2,80%
10	Nissan	410	411	-1	2,17%
11	MAN	393	439	-46	2,08%
12	Iveco	338	421	-83	1,79%
13	Land Rover	329	320	+9	1,74%
14	Maxus	215	103	+112	1,14%
15	Kia	92	0	+92	0,49%

ET LES OCCASIONS?

Le volume des LCV d'occasion surpasse nettement celui des utilitaires neufs. Avec 28.654 unités immatriculées, le marché est même en légère progression (+ 1,7%) sur le 1^{er} trimestre 2026 par rapport à la même période 2025. La part des acheteurs particuliers atteint 56,9%. Le Diesel reste dominant (à 88,2%), mais légèrement en baisse. Les occasions électriques ne concernent que 0,7% des ventes. La marque qui rencontre le plus de succès en occasion est Citroën, avec 14,5% de parts de marché, suivie par Mercedes et Renault (respectivement 12,6 et 11,9%).

(Sources : Febiac - Traxio)

OPEL COMBO CARGO

QUALITÉ ALLEMANDE

PRÉCISION ET EFFICACITÉ

L'ÉLECTRIQUE AU PRIX DU DIESEL

À PARTIR DE **19.690 €** HTVA*

ET JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE SPÉCIALE.**

SANS LIMITATION DE LA GARANTIE LÉGALE.



**PRO
DAYS**



 5,3 - 6,5 l/100 km  138 - 155 g/km  18-19,2 kWh/100 km - Autonomie 343 km (WLTP)  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

Informations environnementales [A.R. 19/03/2004]: www.opel.be. 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

*Prix de départ sans options HTVA. Offre réservée aux professionnels, valable du 01/05/2026 au 31/05/2026, pour l'achat d'un COMBO CARGO Electric M 50 kWh 136 ch automatique ou d'un COMBO CARGO fourgon M Light diesel 130 ch automatique dans le réseau officiel Opel belge.

**Un entretien régulier, tel que mentionné dans le carnet d'entretien et effectué au sein du réseau officiel Opel participant, vous donne droit gratuitement à une garantie spéciale couvrant les principaux composants mécaniques. Cette garantie spéciale est valable jusqu'au prochain entretien régulier, dans la limite de maximum 8 ans (en ce compris la garantie constructeur standard de 2 ans) ou 160 000 km (jusqu'au premier des deux termes atteint, étant précisé que la garantie légale n'est pas limitée par ces termes), à compter de la première immatriculation. Elle n'affecte pas la garantie commerciale du constructeur, laquelle demeure valable quel que soit l'endroit où l'entretien régulier est effectué. Elle ne limite pas les droits du consommateur en vertu de la garantie légale. Pour le contenu, les restrictions et les conditions, veuillez consulter les conditions générales disponibles sur opel.be. Valable pour l'achat d'une Opel neuve entre le 01/05/2026 et le 31/05/2026 auprès du réseau officiel Opel belge et immatriculée en Belgique. Non échangeable pour un avantage équivalent.

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

LE 5^E ÉLÉMENT

Ford Pro élargit sa gamme utilitaire avec un nouveau Transit 100% électrique: après les Courier, Connect, Custom et Transit «2 tonnes», voici le Transit City au pedigree... chinois.

Texte: Laurent Blairon

SILHOUETTE INÉDITE

Le Transit City se décline en deux versions tôlées: Le L1H1 est la version compacte, mais longue de déjà 4985 mm, dont 3060 mm d'empattement. La hauteur est de 1991 mm. Elle annonce un volume utile de 6 m³ et une charge utile de 1085 kg. En L2H2, la longueur totale passe à 5285 mm, pour 3360 mm d'empattement et une capacité accrue par surélévation du toit (hauteur 2285 mm), portant le volume maximal à 8,5 m³. La charge utile passe à 1275 kg.

ENTRE COURIER ET CUSTOM

Sur le papier, Ford justifie ce nouveau venu par une logique simple: couvrir chaque usage avec un modèle 100% électrique au gabarit parfaitement adapté. Le Transit City se positionne ainsi entre l'E-Transit Courier et l'E-Transit Custom et comblerait le vide laissé par l'absence de Connect électrique. En réalité, le gabarit de ce nouveau van est très proche de l'E-Transit Custom. Ford ne cherche pas à réinventer son van moyen, mais à proposer une version plus abordable et recentrée sur la ville. Et, en filigrane, un pion supplémentaire pour atteindre plus sereinement les objectifs CO₂ à l'horizon 2030.



RACINES CHINOISES

L'industrie automobile européenne lorgne sans cesse vers la Chine pour accélérer ses développements: cycles plus courts, expertise électrique avancée, coûts maîtrisés. Le Transit City, assemblé en Chine, s'inscrit pleinement dans cette dynamique. Volkswagen aujourd'hui, Renault demain, Mazda hier; Ford Pro noue des liens extérieurs depuis bien longtemps. Et notamment – on le sait moins – avec Jiangling Motors Corporation Group (basé à Nanchang) depuis 1995, spécialisé dans les utilitaires légers. Ce partenaire chinois, dont la création remonte à 1947, livre la base technique du Transit City. Le constructeur à l'ovale bleu insiste toutefois sur un point: il ne s'agit pas d'un simple changement de logo de marque. Le cahier des charges – design, équipements, capacités – a été défini avec précision pour l'Europe.

Mais surtout, le Transit City se décline en version **Châssis-cabine**, inédite pour Ford dans le segment (LCV 1 tonne). Cette base donne libre cours aux transformations, des plus classiques (benne à ridelles, caisson frigo) aux plus spécifiques (foodtrucks, usage spéciaux). Le châssis-cabine supporterait jusqu'à 1600 kg. L'encombrement extérieur est celui de la version L2H2 (sauf en hauteur, qui dépend de la transformation). Ford ne prévoit pas de proposer d'autres versions moteur/batterie et un seul niveau d'équipement-sans option – est au programme.



STYLE MARK III

En visitant le site de JMC, on constate que le nouveau Transit City est une adaptation d'un modèle existant, le JMC Touring EV, qui roule déjà en Asie et ailleurs (Amérique du Sud, Moyen-Orient). Pour marquer la différence, Ford a voulu une version plus courte (L1H1) et un peu plus soignée au niveau du style. Sous certains angles, la face avant n'est pas sans rappeler celle du Transit Mark III des années 80. Une touche presque rétro qui lui donne une personnalité sympathique. Dans l'habitacle Le Ford ne diffère pas trop de son alter ego chinois, sauf au niveau des écrans digitaux. Le cluster central est plus grand (12") et, surtout, habillé de l'univers Sync que l'on connaît dans la famille Ford, ce qui inclut la compatibilité Apple CarPlay et AndroidAuto. Malgré la volonté de réduire l'équipement à l'essentiel, le Transit City ne manque de rien: démarrage sans clé, siège du conducteur chauffant, caméra de recul et aides à la conduite sont présents.

ÉLECTRIFICATION «AU PLUS JUSTE»

Pour ne pas faire gonfler le prix, pas de course à l'autonomie. Le Transit City embarque une batterie LFP compacte de 56 kWh (fournie par CATL) et un moteur de 110 kW/150 ch et 415 Nm entraînant les roues avant. L'autonomie annoncée – 254 km – pourra sembler modeste sur le papier, mais Ford rappelle que 90% des professionnels urbains parcourent environ 110 km par jour. Pour la recharge, le modèle respecte les standards actuels: 10 à 80% en 33 minutes en charge rapide (87 kW) et environ 4h30 en AC (11 kW).



DIMENSIONS	FORD E-TRANSIT CUSTOM L1H1	FORD TRANSIT CITY L1H1
Longueur	5050 mm	4985 mm
Largeur (sans rétros)	2032 mm	1885 mm
Hauteur	1960 mm	1991 mm
Empattement	3100 mm	3060 mm
Volume de chargement	5,8 m³	6,4 m³
Charge utile max	± 950-1000 kg	jusqu'à 1085 kg

PRIX DÉTERMINANT

Sur le fond, le Transit City coche beaucoup de cases... peut-être même un peu trop, au point de venir troubler la hiérarchie interne. L'E-Transit Custom serait-il menacé? Pas d'inquiétudes: son succès en PHEV et Diesel lui assure encore une belle carrière. Le Transit City – 100% électrique – semble mieux aligné sur la réalité du marché. Celle des artisans, livreurs, mais aussi des flottes moyennes pour qui l'électrification doit d'abord rester accessible et rentable. Ford Belgique affine sa copie avant de rendre les prix publics, mais promet un positionnement «entre Courier et Custom». Face à un Transit Custom Diesel, Ford avance jusqu'à 40% de réduction des coûts d'entretien, avec des intervalles fixés à 40.000 km ou deux ans. La batterie est garantie 8 ans ou 160.000 km, un argument devenu incontournable. Assemblé en chine, à Nanchang, le Transit City arrivera dans les showrooms dès le dernier trimestre de cette année.

RIGUEUR & DÉTAIL

Le véhicule utilitaire léger, ou LCV pour «light commercial vehicle», bénéficie en Belgique d'un cadre fiscal plus favorable que celui d'une voiture particulière. Mais cet avantage n'est ni automatique ni uniforme...

Texte : Benjamin Breny - consultant Motorrow.be/L.B.



Tout repose sur trois questions simples en apparence, mais cruciales: le véhicule répond-il bien à la définition fiscale d'un utilitaire léger? L'usage est-il strictement professionnel ou mixte? En cas d'usage mixte, quelles charges supplémentaires pour l'entreprise et pour l'utilisateur?

On distingue trois niveaux d'analyse: ce qu'il faut payer pour rouler, ce qui reste à charge de l'employeur et ce qui impacte directement le conducteur. Un LCV peut cumuler, selon les cas, taxe de circulation, TVA non récupérable, cotisation CO₂ et avantage de toute nature. Autrement dit, un utilitaire léger n'est fiscalement intéressant que si la qualification du véhicule, son usage réel et la politique interne de l'entreprise sont parfaitement cohérents.

QU'EST-CE QU'UN UTILITAIRE AU SENS FISCAL?

Pour les impôts, un utilitaire léger est un véhicule conçu pour le transport de marchandises dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg. Ce n'est pas tout, plusieurs critères techniques s'imposent: l'espace de chargement doit atteindre au moins 50% de la longueur de l'empattement, être doté sur toute sa surface d'un plancher horizontal fixe et ne comporter aucun point d'attache pour des assises. Pour certaines camionnettes qui ne sont pas des pick-up, des conditions supplémentaires s'appliquent encore à la cabine et à la cloison.

On distingue aussi les fourgonnettes à simple cabine et les fourgonnettes à double cabine. Pour la simple cabine, l'habitacle ne peut contenir, outre le conducteur, que deux sièges au maximum. Pour la double cabine, le maximum est de six sièges, mais avec un compartiment de charge isolé par une paroi inamovible en matériau dur, sur toute la largeur et la hauteur de l'espace intérieur. Dans les deux cas, l'espace de chargement doit respecter le seuil de 50% de l'empattement.

La conséquence est binaire: si le véhicule ne répond pas à ces définitions techniques et fiscales, il est considéré comme une voiture particulière et sort du régime favorable applicable aux utilitaires légers.

FISCALITÉ RÉGIONALE

Le premier avantage régional mis en avant est l'absence de taxe de mise en circulation. Dans les trois régions – Bruxelles, Wallonie et Flandre – aucune TMC n'est exigée pour l'immatriculation des utilitaires légers. La taxe de circulation annuelle reste toutefois due. À Bruxelles, en Wallonie et dans les schémas de leasing, elle dépend de la masse maximale autorisée du véhicule.

MMA DU VÉHICULE	TAXE ANNUELLE BRUXELLES / WALLONIE / LEASING
0 à 1.000 kg	45,78 €
1.001 à 1.500 kg	63,76 €
1.501 à 2.000 kg	85,01 €
2.001 à 2.500 kg	106,26 €
2.501 à 3.000 kg	127,51 €
3.001 à 3.500 kg	148,76 €

En Flandre, le raisonnement est différent. La taxe routière est calculée à partir de la MMA, avec un taux de base de 19,32 € par 500 kg de MMA. Cette base est ensuite corrigée selon les émissions de CO₂, le type de carburant et la norme Euro pour les véhicules jusqu'à 2.500 kg inclus, puis selon la norme Euro pour les véhicules entre 2.501 kg et 3.500 kg inclus.

Les utilitaires légers 100% électriques sont exonérés de la taxe annuelle de circulation si le véhicule a été immatriculé après le 30



juin 2020. À Bruxelles, une prime LEZ pouvant aller jusqu'à 15.000 € peut en outre être octroyée, sous conditions, pour remplacer un ancien utilitaire devenu interdit dans la zone basse émission.

TVA: LE POSTE QUI MODIFIE LE PLUS VITE LE COÛT RÉEL

Le principe de base est simple: la TVA n'est déductible qu'à hauteur de l'utilisation professionnelle. Mais il est important d'insister sur une nuance majeure. En matière de TVA, l'usage privé comprend les déplacements domicile-travail. À l'inverse, un chantier n'est pas considéré comme un lieu de travail aux fins de la TVA.

Trois situations: en usage 100% professionnel, la TVA est récupérable à 100%. En usage mixte, l'assujetti peut soit démontrer (dans le détail) son usage professionnel réel via un registre des trajets, soit appliquer une méthode forfaitaire. Deux forfaits sont prévus: 85% de déduction si l'utilisation est principalement professionnelle et 35% si elle ne l'est pas essentiellement. La méthode 85% n'est applicable que si l'utilitaire léger est majoritairement utilisé pour le transport de marchandises dans le cadre de l'activité économique et elle doit en outre être appliquée à tous les utilitaires légers à usage mixte de l'assujetti et pendant au moins quatre ans. Si cette condition n'est pas remplie, l'usage professionnel est fixé à 35 % sur base forfaitaire.

MÉTHODE TVA	PRINCIPE	EFFET PRATIQUE
100 % professionnel	TVA récupérable à 100%	Aucun coût de TVA non déductible, hors usage privé insignifiant
Registre des trajets	Récupération selon l'usage professionnel réel	Nécessite une preuve détaillée et un suivi par véhicule
Forfait 85%	Usage principalement professionnel	TVA non récupérable limitée, mais conditions strictes
Forfait 35%	Usage non essentiellement professionnel	TVA non récupérable beaucoup plus lourde

L'exemple repris illustre parfaitement l'enjeu. Pour un leasing de 800 € HTVA par mois, dont 120 € d'assurance RC incluse, la base soumise à TVA est de 680 € et la TVA de 142,80 €. Avec un usage professionnel réel de 70%, la TVA non déductible est de 42,84 €. Avec le forfait 35%, elle monte à 92,82 €. Même logique pour le carburant: avec un Diesel à 2 € TVAC par litre et la règle des 35%, le coût réel du litre ressort à 1,8752 € TVA non récupérable comprise.

Usage mixte: les coûts qui s'ajoutent à la simple TVA. C'est ici que les erreurs de lecture sont les plus fréquentes. Lorsqu'un LCV est utilisé de manière mixte, il ne faut pas seulement raisonner en TVA. Selon le profil de l'utilisateur et selon ce qui est réellement autorisé, d'autres charges peuvent apparaître: cotisation CO₂ pour l'employeur, avantage de toute nature pour l'utilisateur, ou les deux en même temps.



La cotisation CO₂ est définie comme une cotisation sociale payée par l'employeur lorsqu'un salarié est autorisé à utiliser son utilitaire léger pour des déplacements privés.

	ENTREPRISE INDIVIDUELLE EN NOM PROPRE / PROFESSION LIBÉRALE	GÉRANT DE PME (STATUT D'INDÉPENDANT)	TRAVAILLEUR
Cotisation CO ₂	Non	Non	Oui, pour des déplacements purement privés
TVA	100% usage professionnel ⇒ 100% récupérable Usage mixte (Forfait 85% / 35%; Réel = usage professionnel réel)		
% frais voiture acceptés fiscalement	100% de l'usage professionnel	100%	100%
% frais carburant acceptés fiscalement	100% de l'usage professionnel	100%	100%
ATN	Non	Oui % usage privé	Oui % usage privé



Utiliser un utilitaire à des fins privées et/ou de loisirs est évidemment possible, mais à condition de bien le déclarer et de payer ce qu'il en coûte.

La cotisation CO₂ est définie comme une cotisation sociale payée par l'employeur lorsqu'un salarié est autorisé à utiliser son utilitaire léger pour des déplacements privés. Elle ne s'applique pas aux indépendants, aux professions libérales ni aux gérants sous statut d'indépendant. Nuance essentielle: dans ce contexte précis, le trajet domicile-travail est considéré comme un déplacement professionnel selon l'ONSS. Ne pas confondre la logique TVA et la logique sociale...

Voici un exemple chiffré: pour un utilitaire Diesel de 167 g de CO₂ /km, mis en service après le 1^{er} juillet 2023, la cotisation CO₂ 2025 atteint 330,02 € par mois, soit 3.960,24 € par an. Un multiplicateur s'applique aux utilitaires commandés à partir du 1^{er} juillet 2023, avec une hausse marquée du coût TCO dans les années suivantes.

L'ATN, lui, ne se calcule pas sur une formule forfaitaire standard comme pour une voiture particulière. Il est calculé sur la base de la valeur réelle de l'avantage, c'est-à-dire des coûts privés réels et du kilométrage privé. Sont concernés les salariés et les chefs d'entreprise avec statut d'indépendant; les indépendants en nom propre et professions libérales hors société ne le sont pas.

Considérons une camionnette achetée 50.000 €, amortie sur cinq ans, avec 9.000 € de carburant et d'entretien par an et un usage professionnel de 75%: le coût annuel retenu est de 19.000 €. La quote-part privée de 25% aboutit à un avantage brut de 4.750 €. Ce point montre qu'en usage mixte, le LCV peut rester intéressant, mais uniquement si l'usage privé est clairement identifié.

CAR POLICY: LE DOCUMENT QUI SÉCURISE L'ENTREPRISE

Le rôle de la Car Policy est crucial. Si l'entreprise veut éviter la cotisation CO₂, l'usage purement privé doit être strictement interdit et cette interdiction doit être crédible. Il est recommandé d'ajouter au contrat de travail une mention expresse, de démontrer à l'inspection sociale que cette règle est effectivement contrôlée (voire sanctionnée) et d'imposer la restitution du véhicule en cas d'absence prolongée du travailleur.

En cas de non-paiement des cotisations sociales, une pénalité forfaitaire peut être appliquée, comprenant le double de la cotisation CO₂, une majoration de 10% et des intérêts de retard. Concrètement, sur un LCV, la Car Policy n'est pas un document RH accessoire, c'est un outil de preuve et de cohérence.

DÉDUCTION POUR INVESTISSEMENT

Autre point important: la déduction pour investissement. Depuis le 1^{er} janvier 2025, un nouveau régime est annoncé pour les utilitaires légers neufs à usage 100% professionnel. Les nouveaux

utilitaires à carburants fossiles ouvriraient une déduction de base de 10% jusqu'au 31 décembre 2026 pour les indépendants, professions libérales et PME. Les nouvelles acquisitions à partir du 1^{er} janvier 2027 seraient ensuite exclues par la liste d'exclusion climatique et environnementale.

Pour les nouveaux utilitaires légers à zéro émission (100% électriques ou hydrogène), le support mentionne une déduction de 40% pour les indépendants, professions libérales et PME, et de 30% pour les grandes entreprises, tout en précisant que ce point doit encore être approuvé par le gouvernement.

CONCLUSION

La force fiscale du LCV en Belgique tient à un ensemble cohérent: pas de TMC, une taxe annuelle modérée, une récupération

de TVA potentiellement élevée, et, dans certains cas, un avantage de toute nature plus mesuré qu'avec une voiture particulière. Mais cet avantage n'existe que si toute la chaîne est maîtrisée: qualification correcte du véhicule, preuve de l'usage, lecture juste de l'usage mixte... En pratique, le point le plus sensible reste l'usage mixte. C'est là que la TVA non récupérable, la cotisation CO₂ et l'ATN peuvent se transformer en un coût mal anticipé. ●

DÈS LE 1^{ER} JUILLET 2026, UN TACHYGRAPHE POUR CERTAINS LCV

À partir du 1^{er} juillet 2026, les utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes opérant hors de leur pays d'immatriculation au sein de l'UE devront être équipés d'un tachygraphe intelligent. Idem pour les véhicules plus légers lorsqu'une remorque fait dépasser la masse combinée de 2,5 tonnes. Ce dispositif étend donc aux LCV des obligations déjà en vigueur pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes depuis août 2025. L'objectif est clair: aligner les petits utilitaires engagés en trafic international sur les standards du transport lourd en matière de sécurité et de protection du conducteur. Le tachygraphe devra enregistrer les temps de conduite et de repos. Le conducteur devra insérer sa carte conducteur avant de prendre la route, tandis que l'employeur devra archiver jusqu'à 56 jours de données (contrôles). Les tachygraphes numériques permettront un téléchargement à distance, gain administratif à la clé. Point essentiel: seuls les trajets transfrontaliers dans l'UE sont concernés. Les trajets nationaux restent en dehors du champ d'application.





PEUGEOT PARTNER



PEUGEOT PRO DAYS CONDITIONS SPÉCIALES POUR LES PROFESSIONNELS



PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies**
Donnons priorité à la sécurité.

⚡ 14,7 - 15,0 kWh/100 km ⛽ 5,0 - 5,2 l/100 km 🚗 0 - 116 g/km (WLTP)

Si vous décidez librement de faire effectuer un entretien régulier payant pour cette Peugeot comme prévu dans le carnet d'entretien et effectué dans le réseau Peugeot, vous bénéficierez d'une garantie spéciale couvrant gratuitement les principales pièces mécaniques du véhicule. Cette garantie spéciale est valide jusqu'au prochain intervalle d'entretien régulier, jusqu'à un maximum de 8 ans (y compris la durée de la garantie commerciale du fabricant) ou 160 000 km (jusqu'à un des deux termes atteints, étant précisé que la garantie légale n'est pas limitée à ces termes) à compter de la première immatriculation du véhicule. Cette garantie spéciale n'affecte pas la garantie commerciale du fabricant, qui est valable quel que soit l'endroit où l'entretien régulier du véhicule a été effectué. Cette garantie spéciale ne limite pas les droits du consommateur en vertu de sa garantie légale. Pour le contenu, les limitations et les conditions de cette garantie spéciale, veuillez vous référer aux termes et conditions disponibles sur le site Web peugeot.be. 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



Abonnez-vous ! 65,90€/AN

Pourquoi s'abonner ?

- Des essais rigoureux, mesurés et analysés
- Des comparatifs pour choisir sans se tromper
- Du contenu exclusif tous les mois directement dans votre boîte aux lettres
- Plus avantageux

Nouveau

Vous n'êtes pas abonné ?

**Notre magazine est également disponible sur commande :
demandez à votre libraire de vous le réserver.**

**MONITEUR
AUTOMOBILE**

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

UN PROBLÈME DE CHARGE

Face à l'alourdissement constant des utilitaires – électriques, surtout – l'Europe a tranché: le permis B pourra, sous conditions, autoriser la conduite jusqu'à 4,25 tonnes.

Mais en Belgique, le dossier traîne.

Texte : Laurent Blairon

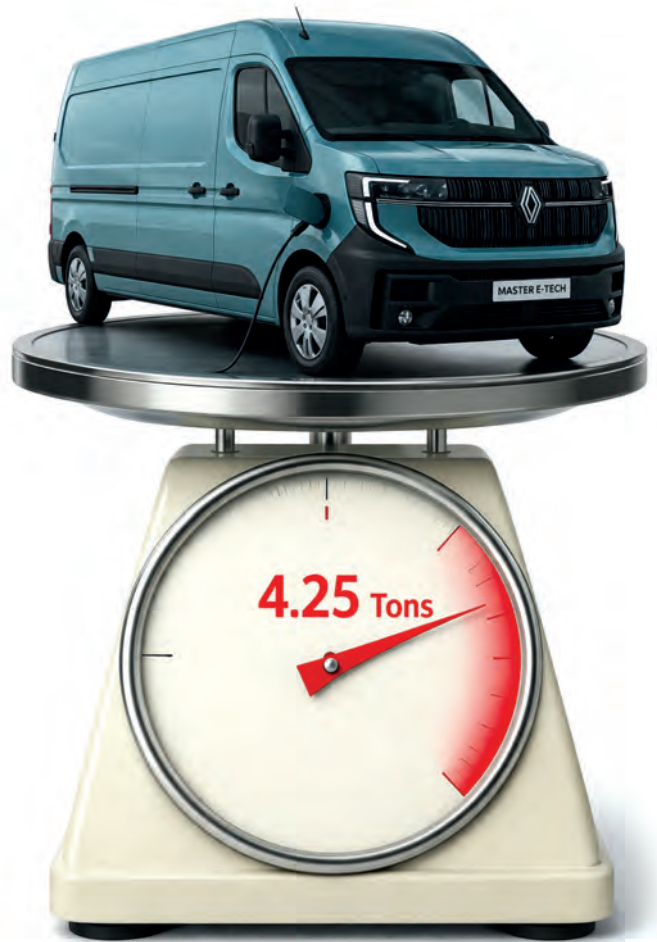
Longtemps, la limite des 3,5 tonnes a structuré le marché. Mais avec plus de technologies et des batteries pesantes, les véhicules ont pris du poids, au détriment de la charge utile. Résultat: coincés par la législation, beaucoup d'utilitaires électriques sont sous-exploités. Et certains utilisateurs flirtent avec les limites, avec un risque réel en cas d'accident, les assurances appliquant strictement les règles.

Mais depuis fin 2025, la directive européenne 2025/2205 autorise la conduite d'utilitaires jusqu'à 4,25 tonnes avec un permis B. La Belgique dispose de trois ans pour la transposer. Dans notre pays, seuls les véhicules à propulsion alternative (électrique, hydrogène, gaz) seraient concernés, et donc pas les utilitaires thermiques et les camping-cars, contrairement à certains pays voisins. Une ancienneté minimale du permis (2 ans) et une formation complémentaire sont envisagées, ce qui allonge encore les débats entre responsables... En attendant, rien ne change: la limite des 3,5 tonnes avec un permis B reste de vigueur. Une situation qui freine le marché des utilitaires électriques. Dans l'incertitude, les candidats acheteurs préfèrent attendre. D'autres repensent leurs usages...

L'ÉVOLUTION TECHNOLOGIQUE

Une reconsidération des besoins réels permet déjà d'optimiser la charge utile. Par exemple: ne pas opter pour la plus grosse batterie. Cela coûte moins cher et ce que vous «perdez» en batterie, vous le récupérez en poids supportable. De plus en plus de constructeurs proposent plusieurs capacités et des petites batteries, même sur de grands vans. Étant donné que l'autonomie chute, il est alors judicieux de privilégier les modèles équipés (de série ou en option) des chargeurs internes les plus puissants.

Les constructeurs font aussi des efforts structurels: matériaux



plus légers, équipements simplifiés (volet arrière en plastique, moins de vitrages sur le futur Renault Estafette, par exemple). Ces choix font gagner plusieurs dizaines de kilos et permettent de rester sous les 3,5 tonnes sans sacrifier trop de capacité. En somme, si le permis 4,25 tonnes est un espoir, il ne règlera pas tout. S'adapter et mieux choisir reste le comportement à privilégier. La suite dépendra des décisions prises après l'été qui arrive. ●



LE PROJET PILOTE

Le projet pilote belge autorisant la conduite des utilitaires zéro émission jusqu'à 4,25 t avec permis B arrive à échéance le 31 août 2026. Il n'aurait concerné que peu de véhicules. Pour rappel, l'objectif était de contourner l'obligation du permis C, peu adaptée à des camionnettes. Des assouplissements ont été introduits, comme l'exemption de tachygraphe, mais certaines incohérences subsistent: les panneaux C21 (limite 3,5 tonnes) interdisent toujours l'accès... y compris à certains centres-villes. Autre contrainte: la vitesse limitée à 90 km/h, alors que ces véhicules peuvent rouler plus vite.

Selon l'activité et les charges à transporter en van électrique, on s'approche facilement de la limite des 3,5 tonnes, ce qui laisse peu de place au fret.

PETIT UTILITAIRE, GRANDE LOGIQUE

Transformer une citadine en utilitaire? L'idée n'a rien de neuf. Mais à l'heure de l'électrification et des contraintes urbaines, la formule regagne en intérêt. Illustration avec la nouvelle Citroën ë-C3 Van. **Texte: Laurent Blairon**

L'erreur étant humaine, nous avons tendance à surestimer nos besoins en matière de transport. A-t-on vraiment envie d'une grosse fourgonnette coûteuse, difficile à manœuvrer et peu jolie? La ë-C3 VAN, citadine «utilitarisée», prouve qu'un véhicule très compact peut abattre un bon boulot. Plus polyvalente que l'AMI Cargo et moins onéreuse que l'ë-Berlingo, elle s'affiche comme une solution pragmatique.

LA SIMPLICITÉ

La Citroën repose sur une base éprouvée: celle de l'ë-C3 de 113 ch et 120 Nm, dénuée

de banquette et équipée d'une cloison grillagée. Les portes arrière vitrées et fonctionnelles offrent un double accès latéral pratique à la soute. Résultat; un LCV 100% électrique homologué N1... sans renoncer à la praticité et à la commodité (pour deux) d'une voiture particulière. Ni à la modernité: phares à LED, régulateur de vitesse, port USB-C, frein de stationnement électrique, capteur de stationnement arrière et jantes en acier de 17". Et plusieurs coloris sont prévus. On peut avoir besoin d'un utilitaire, mais pas envie de se déplacer, en privé, en camionnette blanche.

Sa batterie LFP de 44 kWh promet théoriquement 323 km d'autonomie; en



réalité, tablez sur $\pm$ 200-220 km avec une marge de sécurité. La moyenne basse oscille entre 14-15 kWh/100 km en agglomération, mais pointe à 23-24 à 120-130 km/h sur autoroute. Attention: en hiver sur les grands axes, le rayon d'action peut alors tomber à 100-120 km... Heureusement, la recharge rapide 100 kW revigore la batterie en moins de 30 minutes. En courant alternatif le chargeur embarqué de série absorbe du 7,4 kW et, en option, la charge en triphasé 11 kW.

À gabarit identique (4,01 m), elle libère jusqu'à 1.220 litres de volume utile. Niveau charge utile, notre modèle d'essai annonce $\pm$ 300 kg... conducteur compris. Une capacité qui peut sembler modeste face à un utilitaire classique, mais tout le monde ne transporte pas des sacs de ciment! Les menuisiers ou chauffagistes emporteront facilement un outillage de base et les livreurs de pizzas ravitailleront tout un quartier. Tous apprécieront sa capacité à se garer partout.





La version van de l'ë-C3 apporte aussi des atouts après les heures de travail: votre grand toutou sera installé comme un roi dans sa nouvelle niche sur roues, qui plus est sans gêner votre conduite grâce à la grille de séparation. Pêcheurs, vous emporterez votre matériel sans aucun problème. Et pour les objets longs (échelles), il reste la solution de la galerie de toit.

TAILLÉE POUR LA VILLE

C'est bien sûr en ville que l'ë-C3 VAN prend tout son sens. Sa compacité est un atout, de même que la visibilité périphérique. L'assise légèrement haute dope la per-

ception du trafic. Et puis vous restez «à la mode» dans votre jolie C3 dernier modèle! Au feu vert elle ne traîne pas, filant de 0 à 100 km/h en 10,4 s. La vitesse de pointe est limitée à 132 km/h, logique et de toute façon rarement atteints. Nous sous-estimons le confort de ce mini-van, mais issus de l'ë-C3 normale, les bons et jolis sièges, ainsi que la suspension procurent un réel moelleux. Le velouté du moteur électrique rend la conduite douce et élastique. Ajoutez un équipement moderne, une connectivité complète (écran tactile central) et voilà de quoi bosser dans d'excellentes conditions.

L'ë-C3 VAN ne se hisse pas au niveau d'un ë-Berlingo, ce n'est pas sa prétention, mais s'avère nettement plus économique. Comptez 15.050€ (HTVA) en ce moment grâce à la promotion en cours jusque fin juin chez Citroën. Pour commencer dans la vie d'un jeune indépendant, l'argument est fort. On pense aussi aux indépendants en activité complémentaire, à la capacité d'investissement plus limitée.

ATYPIQUEMENT UTILE

L'ë-C3 est un utilitaire atypique, mais cohérent et utile. Il impose des compromis, mais dans le cas où il répond à vos besoins, il rentre dans votre business plan (et votre compte) sans vous empêcher de dormir. Sous son aspect léger, l'outil est sérieux et fort d'un excellent rapport qualité/prix. Citroën s'attaque intelligemment à un marché de niche qui pourrait prendre de l'importance. ●

ET LES AUTRES ?

Au moment de finaliser cet essai, nous apprenions que Leapmotor s'apprête à concurrencer la ë-C3 VAN avec sa To3 LCV. Même formule, mêmes objectifs et presque les mêmes arguments. Ce dérivé utilitaire de la petite chinoise va plus loin dans la compacité: il annonce 657 litres de chargement, une autonomie de 256 km et un moteur de 70 kW. Il est déjà disponible sur certain marché au prix de 14.590 € (hors TVA). Nous pourrions aussi vous signaler le cas de la Renault 4 E-Tech Electric Société, sorte de descendante moderne de la fourgonnette Renault F4. Dommage, elle n'est pas (encore) prévue en Belgique. Et une Twingo E-Tech Société, pourquoi pas?



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type	synchrone, aimant permanent (type ZV01)
Puissance (ch/kW)	113/83
Couple (Nm)	120

BATTERIE & RECHARGE

Capacité de la batterie brute/nette (kWh)	44/43,8
Puissance du chargeur intégré (kW)	7,4 (triphase)
Puissance maxi de charge DC (kW)	100

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	132
Consommation mixte WLTP (kWh/100 km)	17,2
Autonomie WLTP (km)	323

DIMENSIONS & POIDS

Longueur/largeur/hauteur (mm)	4015/1755/1590
Volume de coffre sous tablette/max (litres)	730/1220
Poids en ordre de marche (kg)	1521
Charge utile (kg)	245 (hors conducteur)
Capacité de remorquage (kg)	550

BUDGET

Prix de base (€)	15.050
------------------	--------

OÙ EN SONT LES PICK-UP ÉLECTRIQUES ?

Les bons vieux pick-up, indispensables à de nombreux secteurs d'activités, sont également embarqué dans la transition électrique. Entre hybrides prometteurs et Diesel incontournables l'offre électrique balbutie, mais se développe.

Texte : Laurent Blairon

S'il y a une catégorie de véhicules électrique qui prête à sourire, c'est celle des pick-up électriques. Forcément, dans un milieu où les gros Diesel et V8 américain dominant depuis toujours, on n'a sans doute jamais imaginé autre chose. Pourtant, les avantages sont bien réels. Le couple instan-

tané des moteurs électriques assure des prestations offroad intéressantes et des capacités de remorquage élevées. Leur grosse batterie est idéale pour la fonction V2L, qui alimente des outils électriques dans des zones reculées. Sans oublier la douceur d'un moteur électrique pour évoluer dans le confort... ou

au contraire sa violence pour accélérer comme une sportive ! Et fiscalement, tôt ou tard, ils prendront l'avantage. Et ne minimisons pas les changements au sein de la société. Un jour, il sera plus admis d'arriver en clientèle avec un pick-up silencieux et zéro émission qu'avec un gros mazout bruyant...

LES NOUVEAUTÉS ASIATIQUES

TOYOTA HILUX EV PORTEUR D'ESPOIRS

Impossible d'évoquer le segment pick-up sans évoquer le Toyota Hilux dont la 9^e génération vient d'arriver sur le marché avec la version 100% électrique, provoquant un tremblement de terre dans le milieu. Nos premiers essais effectués à son volant ont pourtant été révélateurs. Ses moteurs électriques (un sur chaque essieu) développant 196 ch au total apportent un velouté inédit à la conduite de ce baroudeur. Il se déplace dignement de 0 à 100 km/h en 10 s et pointe à 140 km/h. Mais surtout, il assure en tout terrain ! Sa transmission intégrale électronique et ses 500 Nm (205 Nm à l'avant, 268 Nm à l'arrière) le sortent de sacrés pétrins, au propre comme au figuré. Mais sa batterie de 59,2 kWh garantirait seulement 257 km d'autonomie (WLTP)... Plutôt qu'aux amateurs d'horizons lointains, Toyota le destine aux inconditionnels du pick-up qui l'utiliseront sans retenue, même au



cœur des villes où il existe nombre de chantiers en construction, de sites privés qui nécessitent ses capacités de franchissement...

Sans surprise, le Hilux EV ne peut revendiquer les capacités des thermiques, avec « seulement » 715 kg de charge autorisée dans la benne et un attelage de 1600 kg maximum... Affiché 57.438 €

HTVA, son prix semble tout sauf excessif. La réputation et des garanties de Toyota rassureront les hésitants.

TOYOTA HILUX EV

Autonomie	257 km
Charge utile	715 kg
Capacité de remorquage	1600 kg

ISUZU D-MAX EV

L'AUTRE JAPONAIS

Autre spécialiste du pick-up, évoluant dans l'ombre de son célèbre compatriote précité, l'Isuzu D-Max a aussi été électrifié. Une version EV disposant de deux moteurs (58 ch à l'avant et 132 ch à l'arrière, c'est-à-dire 176 ch et 325 Nm en tout) fournis en ions par une batterie de 66,9 kWh promettant 263 km d'autonomie combinée. Sa vitesse de pointe est bridée électroniquement à 135 km/h. Dommage qu'il ne puisse supporter qu'un flux de charge rapide de 50 kW (et 11 kW en AC), ce qui demandera une bonne heure pour passer de 20 à 80 %. Mais le japonais reste vaillant : remorques de 3,5 tonnes, et une tonne dans sa benne, sans oublier ses 210 mm de garde-au-sol pour gérer les paysages accidentés. Comme le Hilux EV, le D-Max EV vise un usage de proximité, c'est-à-dire en ville et/ou sur des zones précises



(par exemple un garde-forestier, un exploitant de carrière). Son gabarit de 5,28 m (empattement 3,12 m) préfère les grands espaces... Dommage, son prix fait mal : 70.490 € HTVA.

ISUZU D-MAX EV	
Autonomie	263 km
Charge utile	1000 kg
Capacité de remorquage	3500 kg



MAXUS eTERRON 9

LA MACISTE DES PICK-UP

Le chinois Maxus, spécialisé dans les utilitaires, a marqué le coup avec l'imposant eTerra 9. Non seulement par son look qui rassemble tout pour faire craquer les amateurs d'originalités roullantes XXL, mais aussi par sa fiche technique. Fort de 442 ch et 700 Nm fournis par ses deux moteurs, il bondit de 0 à 100 km/h en 5,8 secondes et file à 190 km/h ! Sa grande batterie de 102,2 kWh annonce 430 km d'autonomie et supporte un flux de 115 kW en recharge rapide. Autre astuce : son capot avant se lève pour dévoiler un énorme frunk de 236 litres. S'il peut tracter un attelage de 3.500 kg, sa charge utile dans la benne est limitée à 620 kg. Enfin, reste à gérer ce gabarit. Autorisé à circuler dans les villes, sans restriction, on n'en mène pas large lorsqu'il s'agit de manœuvrer ses 5,5 mètres de long (et 3,3 mètres d'empattement). Mais pour frimer sur les boulevards, pas mieux ! Toujours chez Maxus, on connaissait aussi le T90 EV, plus disponible au catalogue et rien de prévu dans l'immédiat. Mais avec le groupe SAIC, les choses peuvent aller très vite.

MAXUS ETERRON 9	
Autonomie	566 km
Charge utile	n.c.
Capacité de remorquage	3500 kg

KGM MUSSO EV

JOLI MUSEAU, LE PLUS SUV DES PICK-UP

Toujours en Asie, le coréen KGM propose le nouveau et prometteur Musso EV. Ce beau bébé de 5,16 m (empattement 3,16 m) se distingue tout d'abord par une certaine présence. Capot nervuré, bandeau avant de diodes et style audacieux dépoussièrent la ligne classique des pick-up. Son habitacle est carrément raffiné. Le Musso EV est disponible en propulsion simple (207 ch et 339 Nm) ou 4WD (237 ch, 630 Nm). En deux roues motrices il file déjà de 0 à 100 km/h en 9,8 s, contre 8 s en 4WD. Vitesse de pointe de, respectivement, 162 et 177 km/h. Sa batterie LFP de 81,6 kWh porterait son rayon d'action (avant recharge) à plus de 400 km (2WD) et le rend capable de tracter une remorque de 1.800 kg. Pour la recharge, cela s'opère via son chargeur AC de 11kW, mais aussi et surtout un chargeur rapide de 120 kW. Prix de départ de 36.768,60 HTVA. Ce pick-up électrique là «risque» de rencontrer un certain succès.

KGM MUSSO EV	
Autonomie	420 km (2WD)
Charge utile	± 700 kg
Capacité de remorquage	1800 kg



LES USA EN MODE BODY-BUILDING!

De l'autre côté de l'Atlantique, berceau du pick-up, électrique ou pas, on fait comme d'habitude: du lourd et de la démesure.

Certains sont plus ou moins facilement disponibles en Europe, via des sociétés spécialisées. Les autonomies annoncées ci-après

respectent la norme nord-américaine EPA, réputée plus stricte et réaliste que notre norme WLTP. Petit passage en revue des «gros bras».

TRIPLETTES GM

Le joli **Chevrolet Silverado EV** 100% électrique développe, selon les versions, jusqu'à 754 ch et 1064 Nm, de quoi accélérer de 0 à 100 km/h en 4,5 s. Sa batterie de 205 kWh annonce jusqu'à 793 km d'autonomie et on la recharge assez rapidement grâce capacité DC de 350 kW (architecture 800V). Il reste une bête de somme capable de tracter une remorque de 3.500 kg et emporter 816 kg dans sa benne. Il s'étire

sur 5,92 m, pour 2,13 m de large (rétros rabattus). Les prix en Europe débutent à ± 65.000 € hors taxes.

Le **Hummer EV**, c'est d'abord un nom qui claqué. Roi de la démesure depuis toujours, un Hummer se doit de dépasser les limites. Ici, en EV, il développe 1.000 ch et 1.627 Nm pour accélérer de 0 à 100 km/h en 3,1 s. Son autonomie maximale la plus optimiste serait de 563 km. C'est le plus large

(2,20 m, hors rétros), mais pas le plus long (5,25 m). Comptez 115.000 € hors taxes.

Créé sur les mêmes bases que le Hummer EV, le **GMC Sierra EV** se veut un modèle plus chic. Sa batterie de 192 kWh flirterait avec les 800 bornes d'autonomie. Pour le moteur, pareil que le Silverado, de 510 à 754 ch et son gabarit est équivalent. Il est en revanche beaucoup plus cher: environ 96.000 € hors taxes.



RAM foreEVr

L'incontournable RAM – attaché au Groupe Stellantis – propose son 1500 REV. Pas facile de faire oublier les V8 historiques (et même certains Diesel) mais il a des arguments. Batterie de 168 kWh (560 km d'autonomie), mais pack de 229 kWh en option, 654 ch et 840 Nm, 1200 kg de charge utile et 6300 kg pour le remorquage, recharge à 350 kW... À l'heure où nous écrivions ces lignes, son exportation vers l'Europe dépendait toujours des décisions stratégiques de Stellantis...

LES «START-UPPEURS»

Enfin, pourquoi ne pas citer le **Rivian R1T**, autre gros bras américain? S'il n'est pas encore distribué officiellement en Europe, son look et ses performances intriguent. Son format très US (5,51 m de long) n'en font pas le plus facile à gérer en ville, mais son look espiègle le rend sympathique. Son atout, c'est sa puissance de frappe: jusqu'à 4 moteurs électriques et près de 800 ch sous la pédale, pour filer à 200 km/h! En version 4 roues motrices et 4 moteurs, il

joue dans la cour des supersportives, passant de 0 à 100 km/h en tout juste 3 s. L'autonomie peut atteindre jusqu'à 640 km grâce à une batterie d'une capacité de 150-180 kWh.



pour nos instances juridiques. Consommation de 30 kWh minimum, mais grâce à sa batterie de 123 kWh, son autonomie passerait le seuil des 500 km, en maintenant la moyenne entre 20 et 30 kWh. Plus surprenant, il est «agile» et confortable. Et vif, grâce à ses 600 ch, il sprinte de 0 à 100 km/h en 2,7 s.



Évidemment, au sommet de la mêlée, le **Tesla Cybertruck** reste un cas à part. Immense (5,89 m), un look incomparable et un patron controversé ont suffi à en faire un modèle culte. Car on en voit, en Amérique! Chez nous, c'est plus compliqué et très cher. Plus de 3 tonnes de métal presque coupant, il n'est pas le bienvenu

CONCLUSION

Les pick-up électriques nous laissent songeurs. Répondent-ils à un besoin réel ou sont-ils déjà condamnés pour incompatibilité philosophique? Jusqu'ici, les propositions prêtaient souvent à sourire, mais les dernières réalisations sérieuses (Toyota, KGM) montrent que les constructeurs croient en ce segment en devenir. Et finalement, pourquoi pas?

La perfection des fondations
aux panneaux solaires,
vous pouvez en être fier.

Comptez sur le Volkswagen Transporter, fier partenaire du bon boulot.
Découvrez-le dans votre Volkswagen Van Center
et sur volkswagen-utilitaires.be.



Commercial
Vehicles

Van Center

D'Ieteren  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**
Informations environnementales (A.R. 19/03/2004): volkswagen-utilitaires.be
E.R.: D'Ieteren Automotive SA/NV, Volkswagen Commercial Vehicles Import,
Thomas Van de Bottenweg 1, 3007 A Schoten, Belgium

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