

MONITORING DU MARCHÉ DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

INTRODUCTION

Offre de véhicules électriques sur le marché belge

Ces fiches analysent l'offre de véhicules électriques en Belgique, en ciblant spécifiquement les **pouvoirs publics bruxellois** dans le cadre de l'arrêté 'Exemplarité en matière de transport' du 15/05/2014'. On utilise pour ce faire les données de véhicules de la base de données InMotiv (www.inmotiv.be/nl/). La subdivision en catégories de véhicules est basée sur les informations sur les modèles, l'utilisation et les besoins des véhicules des pouvoirs publics bruxellois.

Les résultats de l'analyse sont présentés de différentes façons, notamment via un box-plot (voir la figure à droite). Un box-plot est une reproduction graphique de la répartition d'un ensemble de données. Il donne des informations sur la tendance, la répartition et éventuellement les cas particuliers. Un box-plot reproduit la valeur moyenne, médiane, minimale et maximale, et qui plus est, la *box* indique les valeurs entre lesquelles se situent 50% des données.

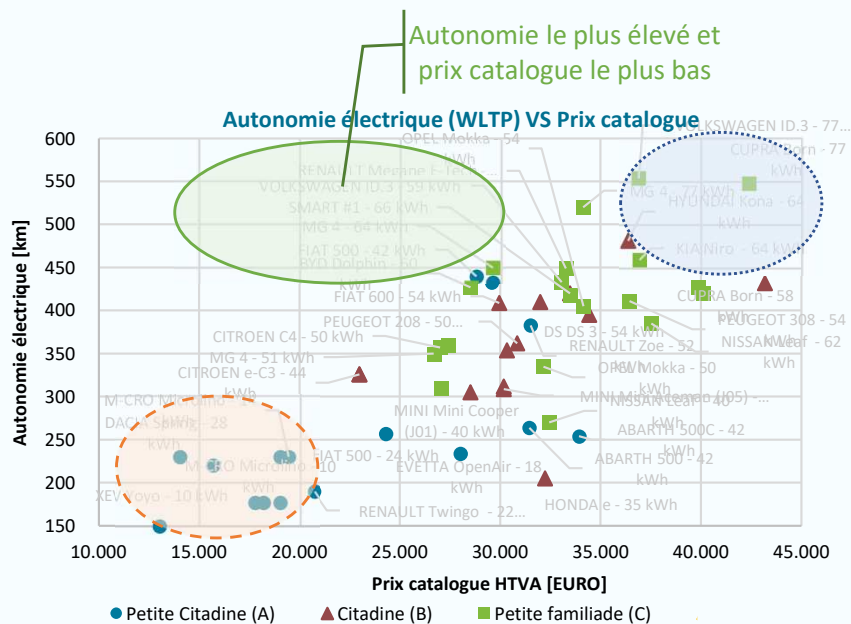
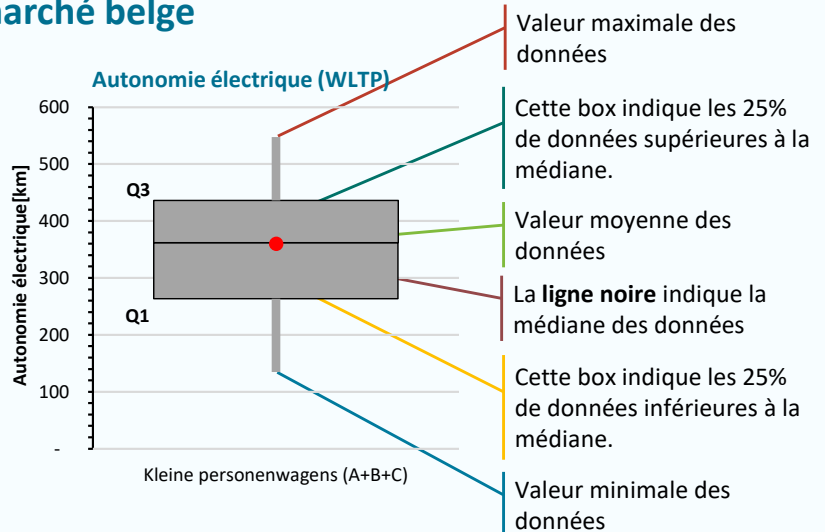
Le graphique en dessous montre l'autonomie par rapport au prix catalogue. Cela signifie que les véhicules dont l'autonomie est la plus grande et le prix catalogue le plus élevé se trouvent dans le coin supérieur droit (**Zone bleue**). Les véhicules dont le prix catalogue est le plus bas et l'autonomie la plus faible se trouvent dans le coin inférieur gauche (**Zone orange**). Les véhicules dont le prix catalogue est le plus bas et l'autonomie la plus élevée se trouvent dans le coin supérieur gauche (**Zone verte**). Les prix catalogue dans ces graphiques sont indiqués HTVA. Cela permet aux institutions comme aux particuliers de comparer eux-mêmes les prix, selon qu'ils sont soumis ou non à la TVA.

Les voitures particulières sont discutées par segment. Seuls les segments A, B et C ont été traités, car ces véhicules correspondent le mieux aux besoins des pouvoirs publics bruxellois. Les fourgonnettes sont classées en modèles petits, moyens et grands. Cette classification est basée sur la manière dont le marché présente ces catégories. La séparation n'est donc pas fondée sur des valeurs strictes, mais plutôt sur l'interprétation et la catégorisation couramment utilisées.

Si vous avez des questions sur les infrastructures de recharge, rendez-vous sur le site: electrify.brussels/fr.

Terminologie

- **Autonomie** : l'autonomie est la distance maximale qu'un véhicule électrique peut parcourir avant de devoir être rechargé. L'industrie automobile utilise différents standards. Cette analyse utilise toujours le standard WLTP (www.leaseplan.com/nl-nl/wltp/).
- **Prix catalogue** : Le prix catalogue est le prix d'achat initial d'un véhicule, tel qu'indiqué dans le catalogue officiel du fabricant. Généralement c'est l'option de base du modèle type. Dans cette étude, le prix catalogue est indiqué HTVA.
- **Total Cost of Ownership (TCO)** : Le Total Cost of Ownership est le coût cumulé de la possession et de l'utilisation d'un véhicule pendant toute sa durée d'utilisation, y compris le prix d'achat, l'entretien, le carburant, l'assurance et autres frais. On tient compte par ailleurs de la valeur résiduelle à la revente.



- **Masse de référence** : La masse de référence d'une camionnette est le poids du véhicule sans passager ni chargement, y compris tous les liquides et carburant, comme spécifié par le fabricant, plus une masse uniforme de 100 kg.
 - Classe I : masse de référence ≤ 1 305 kg
 - Classe II : 1 305 kg < masse de référence ≤ 1 760 kg
 - Classe III : masse de référence > 1 760 kg
- **Capacité de charge d'un véhicule** : La capacité de charge d'un véhicule est le poids théorique maximum que le véhicule peut transporter, tel que fixé par le fabricant et mentionné sur le document d'immatriculation du véhicule.
- **MPV** : Par 'multi-purpose vehicles' (MPV), on entend les véhicules à usage mixte de type Renault Kangoo, Citroën Berlingo, ... Attention : les camionnettes légères de catégorie N1-classe I et N1-classe II d'une masse de référence de maximum 1 760 kg sont considérées comme des 'MPV'.



MONITORING DU MARCHÉ DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

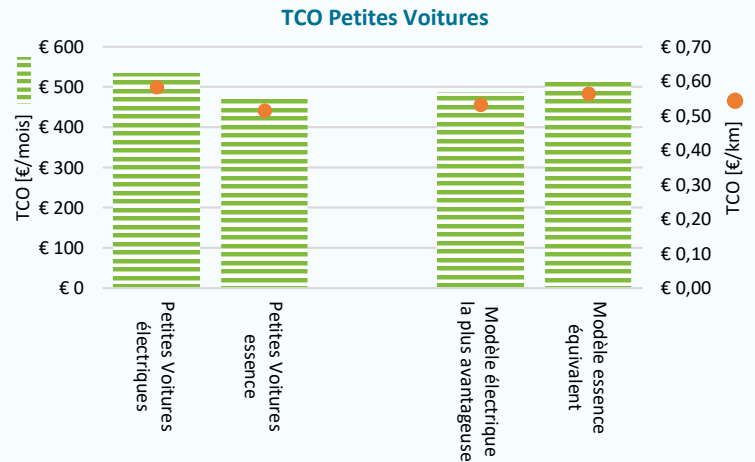
INTRODUCTION

Comparaison des coûts : Electrique vs Thermique

Un calcul du TCO permet de comparer les aspects financiers d'un véhicule électrique à ceux d'un véhicule thermique. Les résultats de ces fiches sont obtenus en utilisant l'outil de calcul de Bruxelles Environnement : carcostcalculator.brussels/. Le TCO est calculé pour un véhicule acheté et peut être exprimé de deux façons. Avec le TCO au km, le coût total est réparti sur le nombre de kilomètres parcourus. Le TCO par mois, par contre, traduit le coût total du véhicule sur le nombre de mois durant lequel il a été utilisé. La comparaison du TCO entre un véhicule thermique et un véhicule électrique est faite aussi bien dans le cas d'un achat que d'un leasing du véhicule. Les résultats sont du même ordre de grandeur. C'est pourquoi les fiches de véhicule reprennent uniquement les résultats pour l'achat. Dans le tableau au bas de cette page, les groupes de véhicules sont repris par catégorie utilisée pour la comparaison du TCO. Les hypothèses suivantes ont été fixées pour ce calcul :

- **Type d'utilisateur** : Pouvoirs publics bruxellois (prix TVAC)
- **Durée d'utilisation** : 10 ans
- **Nombre de km parcourus par an** :
 - Voitures : 11 000 km
 - Camionnettes/camions : 7 500 km
- **Prix de l'électricité** : 0,24 EUR/kWh (moyenne tarif de CREG Q2 2024)
- **Prix de l'essence (95 RON E10)** : 1,48 EUR/L (moyenne Q2 2024)
- **Prix du diesel (B10)** : 1,50 EUR/L (moyenne Q2 2024)
- **Type de recharge** : 100% recharge au dépôt
- **Coûts infrastructure de recharge** : non compris dans le calcul

Le graphique vert en haut à droite montre les résultats du calcul du TCO. Le graphique reproduit les calculs du TCO moyen ; à gauche, un groupe de véhicules composé de véhicules électriques est comparé à un groupe de véhicules composé de leurs équivalents au diesel/essence ; le côté droit illustre la situation du modèle électrique le plus avantageux du groupe de véhicules, comparé à son équivalent thermique direct. Les lignes vertes indiquent sur l'axe de gauche le montant du TCO en euros par mois et les boules orange indiquent sur l'axe de droite le montant du TCO en euros par kilomètre. Cela permet donc d'évaluer le TCO mensuel moyen et le TCO moyen au kilomètre.



Attention : Les calculs réalisés dans cette fiche concernent les instances publiques. Du fait des obligations en matière de TVA des instances publiques, les prix catalogue dans le calcul du TCO sont repris TVAC. Les résultats peuvent varier en raison de votre tarif énergétique, de l'utilisation d'énergie produite localement, de votre comportement de recharge (p.ex. beaucoup/pou de recharges rapides), etc.

Zero emission mobility: Les flottes publiques

Depuis 2015, la mise en circulation de voitures et de MPV au diesel n'est plus autorisée. Des quotas pour l'achat de véhicules électriques ont été fixés et le modal shift est encouragé. A partir de 2025, les pouvoirs publics ne pourront plus choisir que des véhicules zéro émission directe pour leurs nouvelles voitures, leurs nouveaux cyclomoteurs et leurs nouveaux MPV. Le choix du 'zéro émission' est aussi fortement encouragé pour les véhicules plus lourds à partir de 2023 mais il est pris en compte la disponibilité (économiquement intéressante) des véhicules.

<https://environnement.brussels/pro/reglementation/obligations-et-autorisations/que-font-nos-instances-publiques-pour-une-mobilite-plus-durable-exemples-de-transports-alternatifs>

Aperçu des véhicules pour le calcul du TCO

Petites Voitures (M1)		MPV (M1 en N1, Classe I en II)		Petites Camionnettes (N1, Classe I en II)	
Electrique	Essence	Electrique	Essence	Electrique	Essence
Smart Fortwo Coupé EQ	Volkswagen Up	Citroen Berlingo - 50 kWh	Citroen Berlingo Van - GB PureTech	Citroen Berlingo Van M - 50 kWh	Citroen Berlingo Van M
Nissan Leaf	Toyota Yaris	Renault Kangoo - 44 kWh	Renault Kangoo	Renault Kangoo Van - 44 kWh - 11 kW	Renault Kangoo Tce
Opel Corsa-e	Opel Corsa	Peugeot Rifter - 50 kWh	Peugeot Partner - GB PureTech S&S	Opel Combo cargo - 50 kWh L1H1	Opel Combo Cargo L1H1
Citroen C4e	Citroen C4	Opel Combo Life - 50 kWh	Opel Combo - Turbo Edition Plus	Fiat Doblo Cargo 50 kWh L1	Fiat Doblo L1 Light
Volkswagen ID3 58 kWh	Volkswagen Golf	Toyota Proace City Verso - 50 kWh	Toyota Proace City Verso - Shuttle		

Camionnettes Moyennes (N1, Classe I, II en III)		Grandes Camionnettes (N1, Classe II en III)	
Electrique	Diesel	Electrique	Diesel
Peugeot e-Expert - 75 kWh L2	Peugeot Expert	Ford E-Transit - 67 kWh - 350L3	Ford Transit 350L L3
Volkswagen ID buzz Cargo - 77 kWh	Volkswagen Transporter VAN TDI KWB	Fiat e-Ducato - 79 kWh	Fiat Ducato GB L2H2 3T3
Citroen e-Jumpy - 75 kWh XL	Citroen Jumpy Van XL HDI	Maxus eDeliver 9 - 72 kWh	Maxus Deliver 9 CC
Fiat Scudo - 75 kWh GB	Fiat Scudo GB	Renault Master E-tech - 33 kWh	Renault Master L2H2
Maxus eDeliver 3 - 53 kWh	Citroen Jumpy XL HDI	Mercedes eSprinter - 35 kWh	Mercedes Sprinter 317 L2

Disclaimer : Ces valeurs sont basées sur des données InMotiv et donnent une indication du marché. Selon votre situation personnelle, le type de véhicule, le type de profil de recharge, les profils d'utilisation, etc., les valeurs peuvent être différentes des valeurs précitées. Vous pouvez simuler votre propre situation sur : carcostcalculator.brussels/



PETITES VOITURES ÉLECTRIQUES

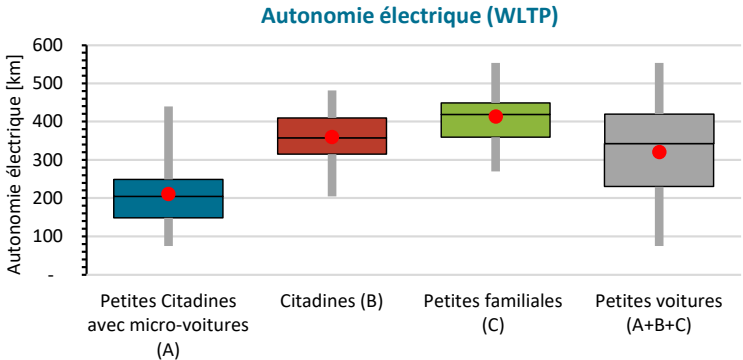
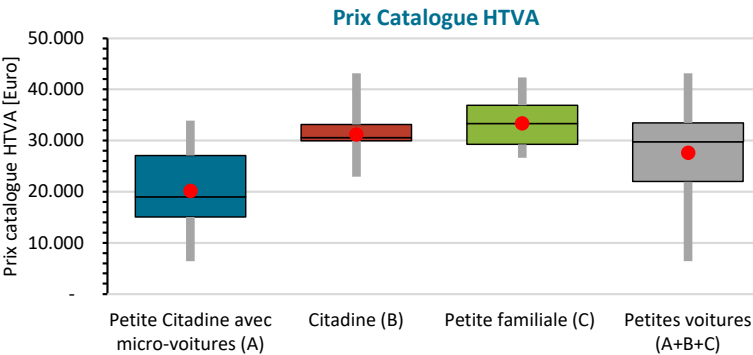
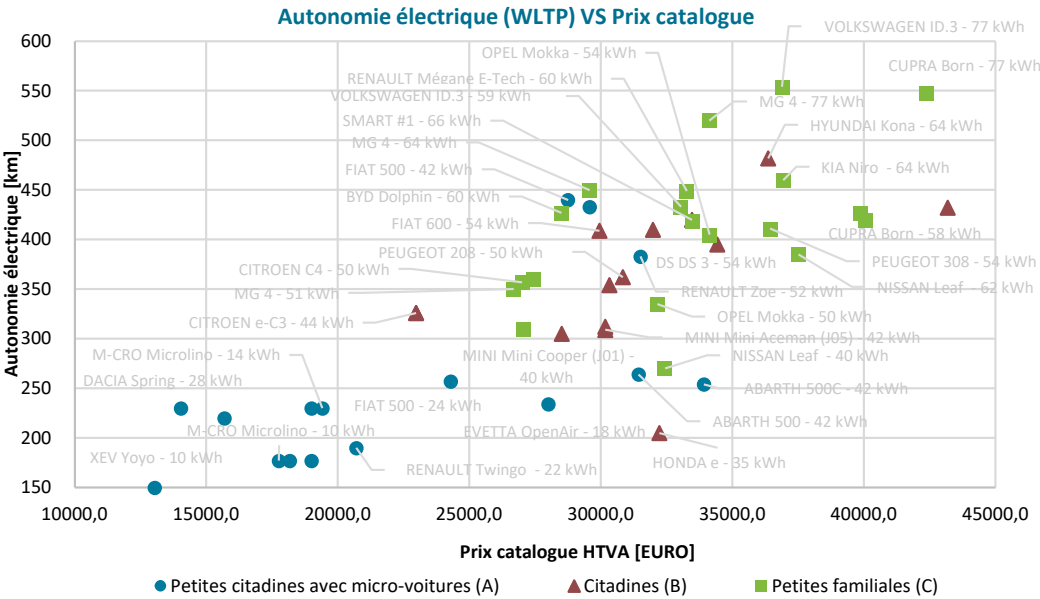
CATÉGORIE: M1



Offre du marché en petites voitures électriques

	Modèles électriques disponibles	Autonomie moyenne (WLTP)	Prix catalogue moyen	Capacité moyenne de la batterie (brute)
Segment A : petites citadines avec micro-voitures (M1)	22	212 km	€20 217 HTVA	21 kWh
Segment B: Citadines (M1)	14	361 km	€31 254 HTVA	50 kWh
Segment C: Petites familiales (M1)	20	414 Km	€33 448 HTVA	58 kWh
Total Petites voitures (A+B+C)	56	321 km	€27 701 HITVA	42 kWh

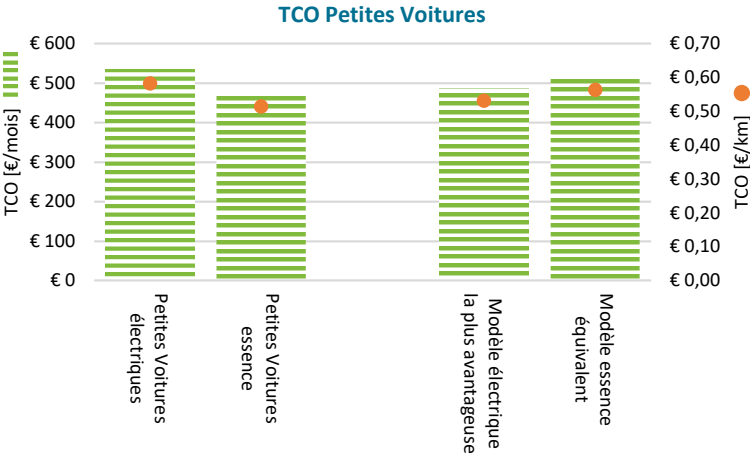
Dans cette fiche, nous nous concentrons sur les petites voitures, à savoir les micro-voitures, citadines et les petites familiales. Il y a déjà beaucoup de petites voitures électriques disponibles sur le marché aujourd'hui, dont l'autonomie varie entre 70 km et 550 km. Le nombre de modèles disponibles a presque doublé par rapport au mois de mai 2023. Nous observons également une baisse du prix d'achat moyen. La règle générale est : plus l'autonomie est grande, plus le prix catalogue est élevé. Les petites citadines et micro-voitures ont généralement un Autonomie plus réduit et sont dès lors moins coûteuses que les citadines moyennes et les petites familiales. Le prix catalogue moyen des différentes petites voitures est indiqué dans le tableau ci-dessus.



Comparaison des coûts Electrique vs Essence

Pour faire une comparaison entre un véhicule électrique et un véhicule à essence, on calcule un Total Cost of Ownership (TCO) moyen. Il englobe les frais d'utilisation mensuels réels d'un véhicule, y compris l'achat, l'entretien, les frais de carburant et les aspects fiscaux pour les véhicules des pouvoirs publics. Dans la figure à côté, on retrouve le TCO d'un véhicule moyen dans la catégorie des petites voitures, tant pour un véhicule électrique que pour un véhicule à essence qui parcourt 11.000 km par an.

Il en ressort qu'un modèle électrique moyen coûte aujourd'hui encore environ 62 €/mois plus cher que son équivalent à essence. C'est une augmentation par rapport à 2023 du fait de la baisse du prix de l'essence. Il existe en effet déjà des petites voitures électriques qui, lorsqu'on compare le coût total, sont moins chères que leur équivalent à essence. Par exemple, le modèle électrique de la paire de comparaisons la plus favorable (colonnes de droite) est 30 €/mois moins cher que le modèle à essence.



Disclaimer : Ces valeurs sont basées sur des données InMotiv et donnent une indication du marché. Selon votre situation personnelle, le type de véhicule, le type de profil de recharge, les profils d'utilisation, etc., les valeurs peuvent être différentes des valeurs précitées. Vous pouvez simuler votre propre situation sur : carcostcalculator.brussels/

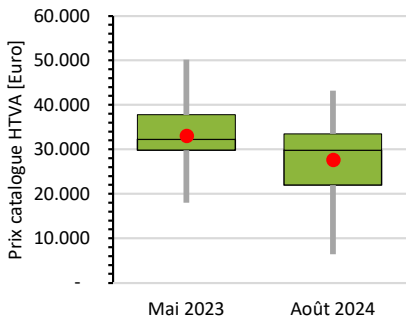
PETITES VOITURES ÉLECTRIQUES

CATÉGORIE: M1

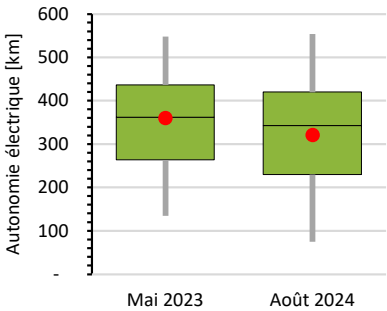


Évolution du marché des petites voitures électriques

Prix Catalogue HTVA



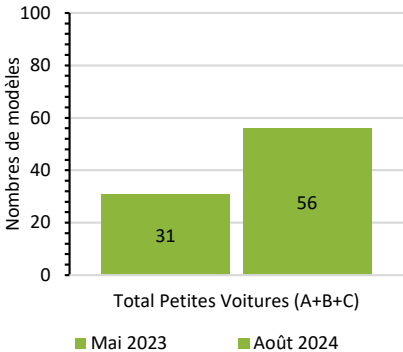
Autonomie électrique



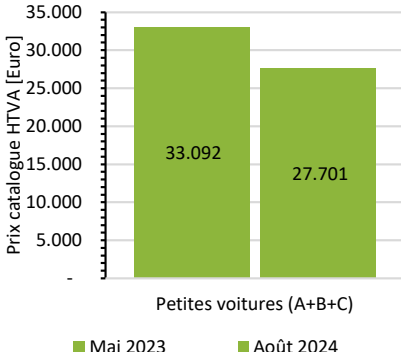
Il y a une baisse visible du prix catalogue, due à la maturité du marché et à l'introduction de nouveaux modèles, ainsi qu'à l'émergence de marques chinoises sur le marché de l'UE. Le nombre de modèles électriques disponibles a presque doublé par rapport à l'année dernière, avec la plus grande augmentation dans le segment A des voitures particulières, principalement grâce à la hausse des micro-voitures. Cela a conduit à une plus grande diversité en termes d'autonomie, car de nombreuses micro-voitures sont disponibles. Bien que ces véhicules aient une autonomie limitée, ils sont également attractifs en raison de leur prix d'achat inférieur.

	Modèles électriques disponibles		Autonomie moyenne (WLTP)		Prix catalogue moyen		Capacité moyenne de la batterie (brute)	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Segment A : petite citadine avec micro-voitures (M1)	10	22	300 km	212 km	€27 895 HTVA	€20 217 HTVA	37 kWh	21 kWh
Segment B: Citadine (M1)	7	14	336 km	361 km	€32 834 HTVA	€31 254 HTVA	46 kWh	50 kWh
Segment C: Petite familiale (M1)	14	20	415 Km	414 Km	€36 933 HTVA	€33 448 HTVA	66 kWh	58 kWh
Total Petites voitures (A+B+C)	31	56	360 km	321 km	€33 092 HTVA	€27 701 HTVA	52 kWh	42 kWh

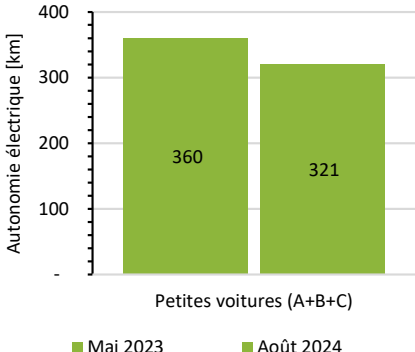
Modèles disponibles



Prix Catalogue Moyen HTVA

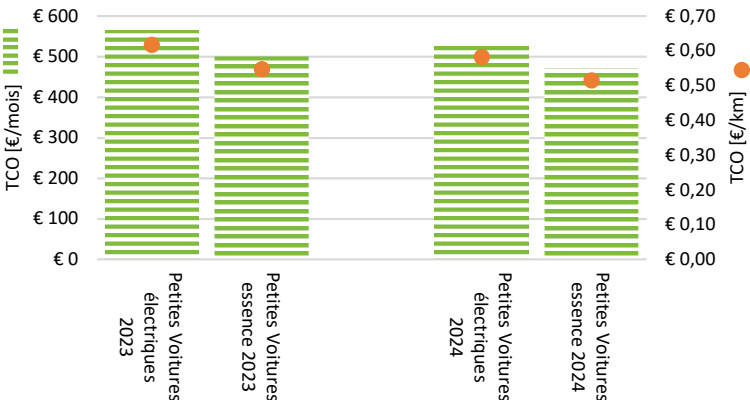


Autonomie électrique moyenne



Les coûts mensuels totaux d'une petite voiture personnelle diminuent par rapport à l'année dernière, cela s'applique aussi bien aux véhicules électriques qu'aux véhicules à essence. Les deux diminuent de manière proportionnelle, ce qui fait que la différence de prix reste relativement stable. Cela signifie que les véhicules électriques sont en moyenne encore un peu plus chers que les véhicules à essence, le coût supplémentaire étant d'environ 10 % en moyenne. Cependant, il existe déjà des modèles dont la variante électrique est moins chère en coût total.

TCO Petites Voitures



PETITES CAMIONNETTES ÉLECTRIQUES

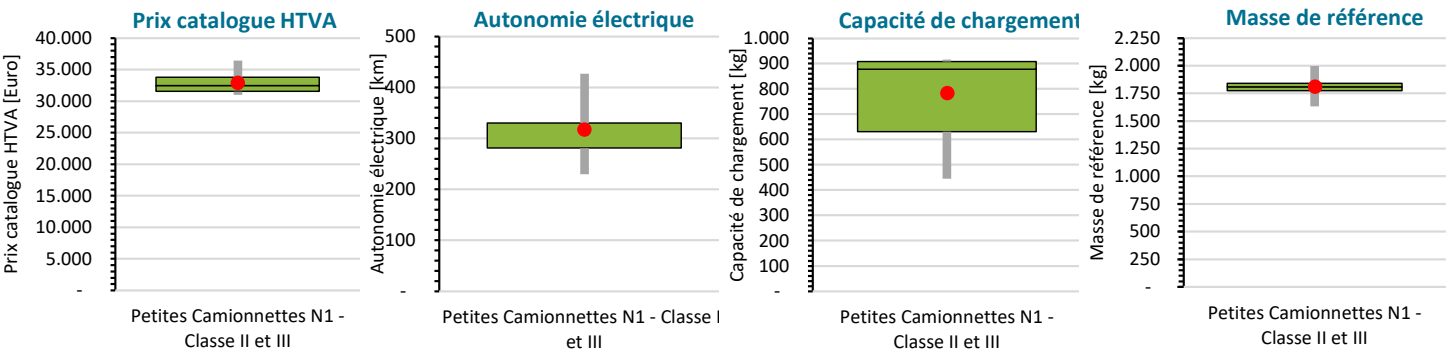
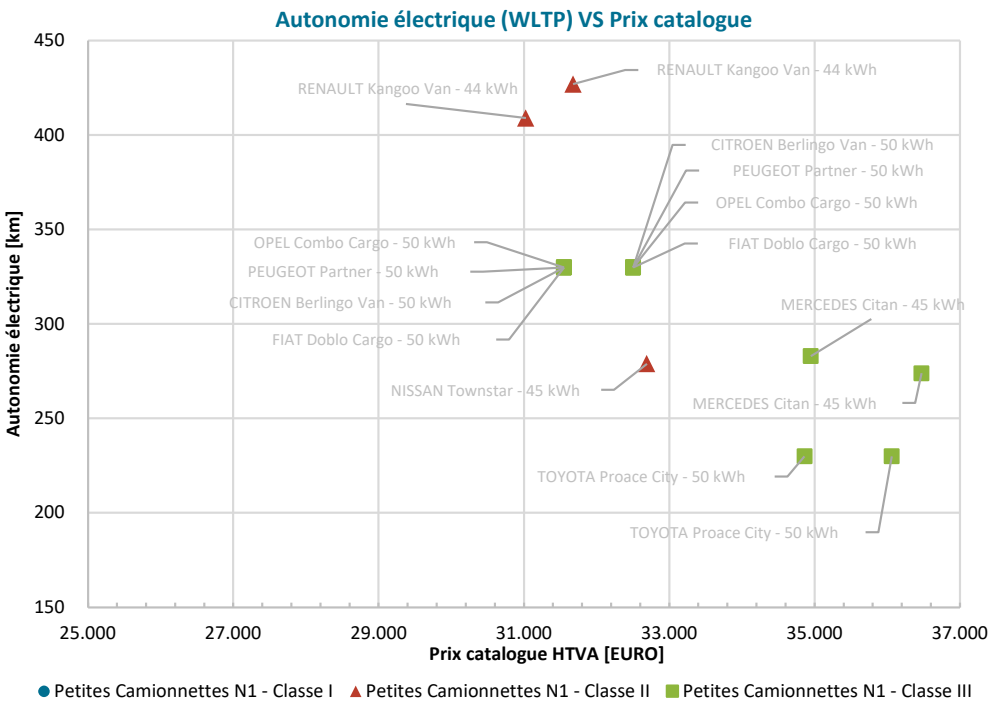
CATÉGORIE : N1, CLASSE I, II ET III



Offre du marché en petites camionnettes électriques

	Modèles électriques disponibles	Autonomie moyenne (WLTP)	Prix catalogue moyen	Capacité moyenne Batterie (brute)	Capacité de chargement moyenne	Masse de référence moyenne
Petites camionnettes électriques (N1, classe I, II et III)	15	318 km	€ 32 928 HTVA	48 kWh	784 kg	1.812 kg

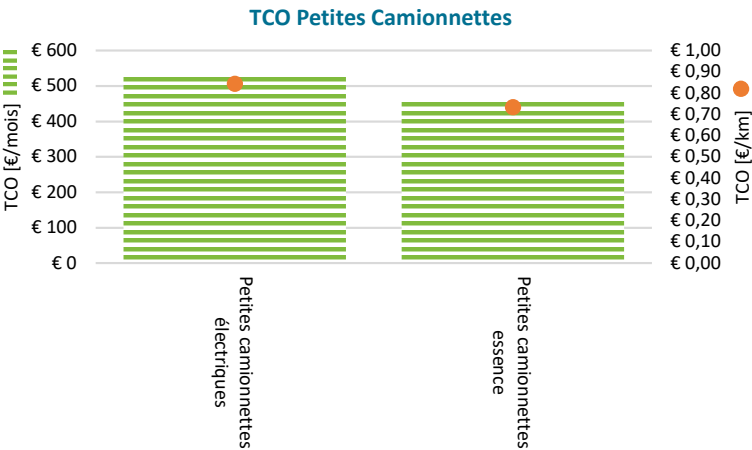
Dans cette fiche, nous nous concentrons sur les petites camionnettes pour les instances publiques. Avec 15 modèles différents, il y a déjà quelques petites camionnettes électriques disponibles sur le marché belge aujourd'hui, dont l'autonomie varie entre 230 km et 427 km. L'offre comprend des modèles électriques de classe II et principalement de classe III, il n'y a pas de modèles électriques de classe I disponibles. La règle générale est : plus l'autonomie est grande, plus le prix catalogue est élevé. L'autonomie disponible est largement influencée par le chargement que le véhicule transporte ou tire. Le prix catalogue moyen et la capacité de chargement moyenne des petites camionnettes électriques sont indiqués dans le tableau ci-dessus.



Comparaison des coûts Electrique vs Essence

Pour faire une comparaison entre un véhicule électrique et un véhicule essence, on calcule un Total Cost of Ownership (TCO) moyen. Il englobe les frais d'utilisation mensuels réels d'un véhicule, y compris l'achat, l'entretien, les frais de carburant et les aspects fiscaux pour les véhicules des pouvoirs publics. Dans la figure à côté, on retrouve le TCO d'un véhicule moyen dans la catégorie des petites camionnettes, tant pour un véhicule électrique que pour un véhicule à essence qui parcourt 7.500 km par an.

Il en ressort qu'un modèle électrique moyen coûte aujourd'hui encore environ 70 €/mois plus cher que son équivalent à essence. Pour les hypothèses définies ici, il n'existe pas encore de petites camionnettes électriques qui, en termes de TCO, sont moins coûteuses que leur équivalent à essence.



Disclaimer : Ces valeurs sont basées sur des données InMotiv et donnent une indication du marché. Selon votre situation personnelle, le type de véhicule, le type de profil de recharge, les profils d'utilisation, etc., les valeurs peuvent être différentes des valeurs précitées. Vous pouvez simuler votre propre situation sur : carcostcalculator.brussels/

PETITES CAMIONNETTES ÉLECTRIQUES

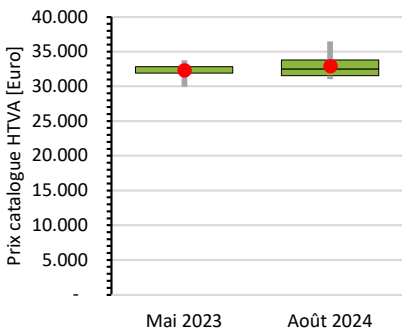
CATÉGORIE : N1, CLASSE I, II ET III

Août 2024

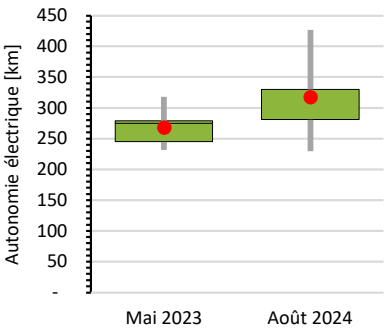


Évolution du marché des petites camionnettes

Prix Catalogue HTVA



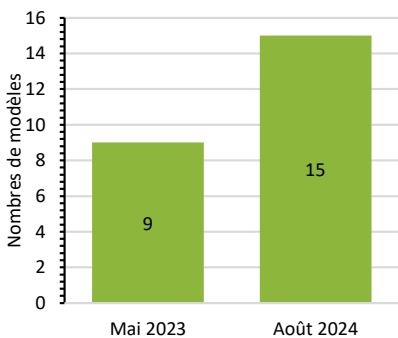
Autonomie électrique



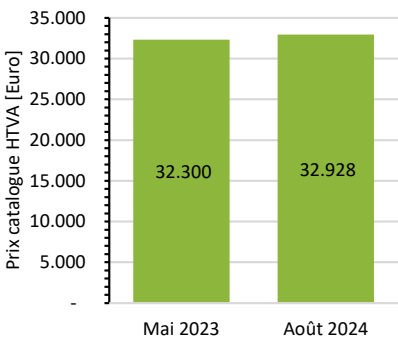
Le nombre de modèles électriques disponibles est passé de 9 à 15, ce qui est un signe clair de la croissance de ce marché. Les prix catalogue moyens sont restés globalement constants, bien qu'il y ait une légère différence de prix entre les différents modèles, due à l'augmentation de l'offre par rapport à l'année précédente. De plus, il y a une forte augmentation de l'autonomie de ces véhicules, en particulier de l'autonomie maximale, qui s'est considérablement améliorée. En outre, il y a eu un passage des fourgonnettes de classe II à classe III, en raison d'une légère augmentation de la masse de référence. Cela a conduit à une augmentation de la masse maximale autorisée pour la plupart des modèles, ce qui a entraîné une capacité de chargement moyenne plus élevée.

	Modèles électriques disponibles		Autonomie moyenne (WLTP)		Prix catalogue moyen		Capacité moyenne Batterie (brute)		Capacité de chargement moyenne		Masse de référence moyenne	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Petites camionnettes électriques (N1, classe I, II et III)	9	15	269 km	318 km	€ 32 300 HTVA	€ 32 928 HTVA	48 kWh	48 kWh	675 kg	784 kg	1.698 kg	1.812 kg

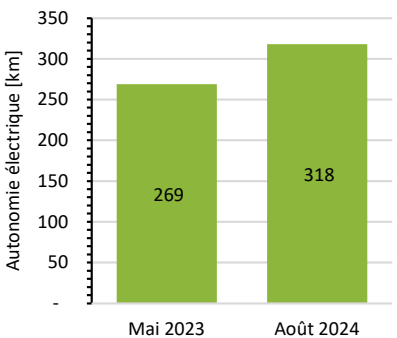
Modèles disponibles



Prix Catalogue Moyen HTVA

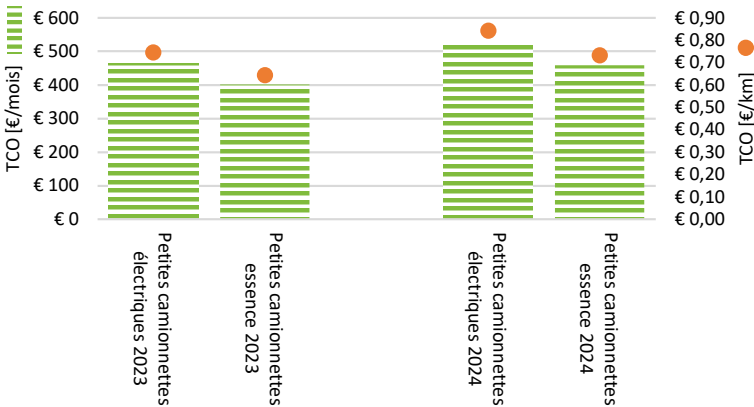


Autonomie électrique moyenne



Sur la base des hypothèses retenues, le coût total de possession (TCO) d'une petite fourgonnette électrique reste supérieur à celui de ses équivalents à essence. Nous constatons que les coûts mensuels totaux d'une fourgonnette, tant pour les véhicules électriques que pour les véhicules à essence, ont augmenté par rapport à l'année dernière. Les deux coûts ont augmenté de manière proportionnelle, ce qui a maintenu la différence de prix relativement stable.

TCO Petites Camionnettes



Disclaimer : Ces valeurs sont basées sur des données InMotiv et donnent une indication du marché. Selon votre situation personnelle, le type de véhicule, le type de profil de recharge, les profils d'utilisation, etc., les valeurs peuvent être différentes des valeurs précitées. Vous pouvez simuler votre propre situation sur : carcostcalculator.brussels/

CAMIONNETTES ÉLECTRIQUES MOYENNES

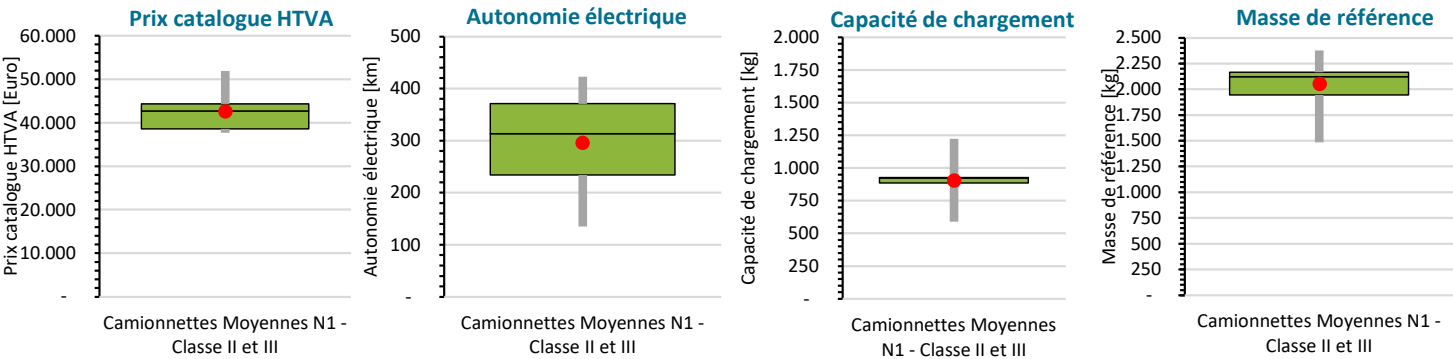
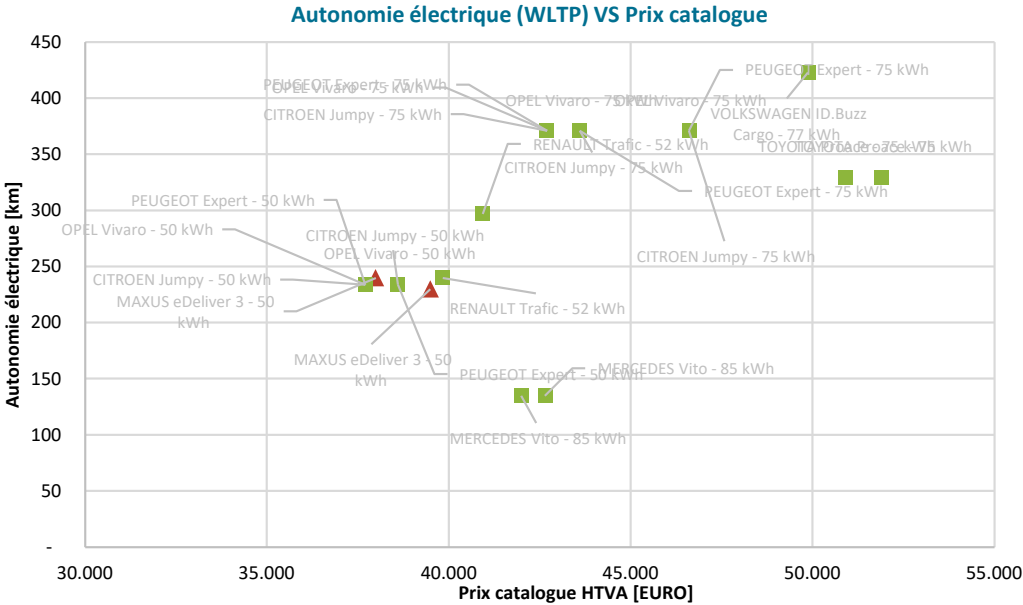
CATÉGORIE : N1, CLASSE I, II ET III



Offre du marché en camionnettes électriques de taille moyennes

	Modèles électriques disponibles	Autonomie moyenne (WLTP)	Prix catalogue moyenne	Capacité moyenne Batterie (brute)	Capacité de chargement moyenne	Masse de référence moyenne
Camionnette moyenne – N1, Classe II	2	235 km	€38 740 HTVA	50 kWh	1 038 kg	1 533 kg
Camionnette moyenne – N1, Classe III	22	302 Km	€42 985 HTVA	67 kWh	895 kg	2 105 kg
Camionnettes électriques moyennes	24	268 km	€40 863 HTVA	59 kWh	966 kg	1 819 kg

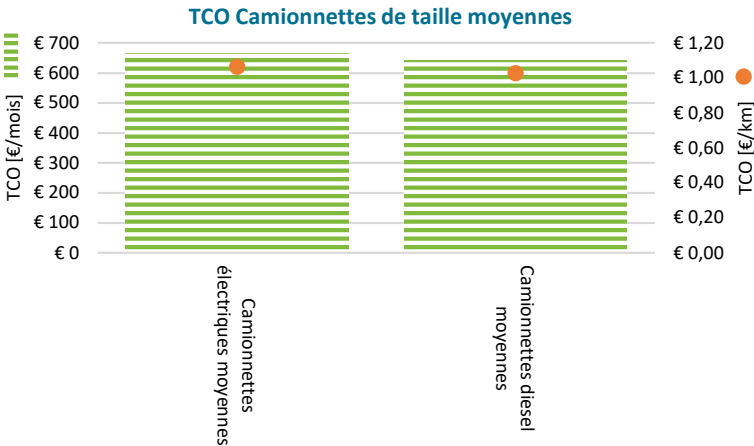
Dans cette fiche, nous nous concentrons sur les camionnettes de taille moyennes pour les instances publiques. Il y a déjà beaucoup de camionnettes électriques moyennes disponibles sur le marché aujourd'hui, dont l'autonomie varie entre 135 km et 423 km. L'offre comporte des modèles électriques de classe II et III, il n'y a pas de modèles électriques de classe I disponibles. La règle générale est : plus l'autonomie est grande, plus le prix catalogue est élevé. Les modèles sont proposés avec différentes tailles de batterie. L'autonomie est largement influencée par le chargement que le véhicule transporte. Le prix catalogue moyen et la capacité de chargement moyenne des camionnettes électriques moyennes sont indiqués dans le tableau ci-dessus.



Comparaison des coûts Electrique vs Diesel

Pour faire cette comparaison, on calcule un Total Cost of Ownership (TCO) moyen. Il englobe les frais d'utilisation mensuels réels d'un véhicule, y compris l'achat, l'entretien, les frais de carburant et les aspects fiscaux pour les véhicules des pouvoirs publics. Dans la figure à côté, on retrouve le TCO d'un véhicule moyen dans la catégorie des camionnettes moyennes, tant pour un véhicule électrique que pour un véhicule au diesel qui parcourt 7.500 km par an.

Il en ressort qu'un modèle électrique moyen coûte aujourd'hui encore environ 20 €/mois plus cher que son équivalent au diesel. Cette comparaison dépend toutefois largement de la marque et du modèle. Pour les hypothèses définies ici, il n'existe pas encore de camionnettes moyennes électriques qui, en termes de TCO, sont moins coûteuses que leur équivalent à diesel.



Disclaimer : Ces valeurs sont basées sur des données InMotiv et donnent une indication du marché. Selon votre situation personnelle, le type de véhicule, le type de profil de recharge, les profils d'utilisation, etc., les valeurs peuvent être différentes des valeurs précitées. Vous pouvez simuler votre propre situation sur : carcostcalculator.brussels/

CAMIONNETTES ÉLECTRIQUES MOYENNES

CATÉGORIE : N1, CLASSE I, II ET III



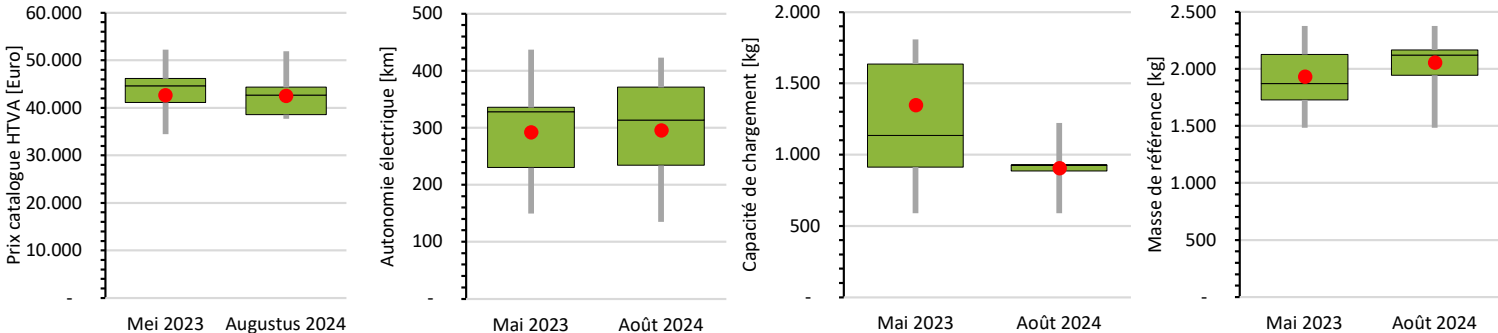
Evolution du marché des camionnettes de taille moyennes

Prix Catalogue HTVA

Autonomie électrique

Capacité de chargement

Masse de référence



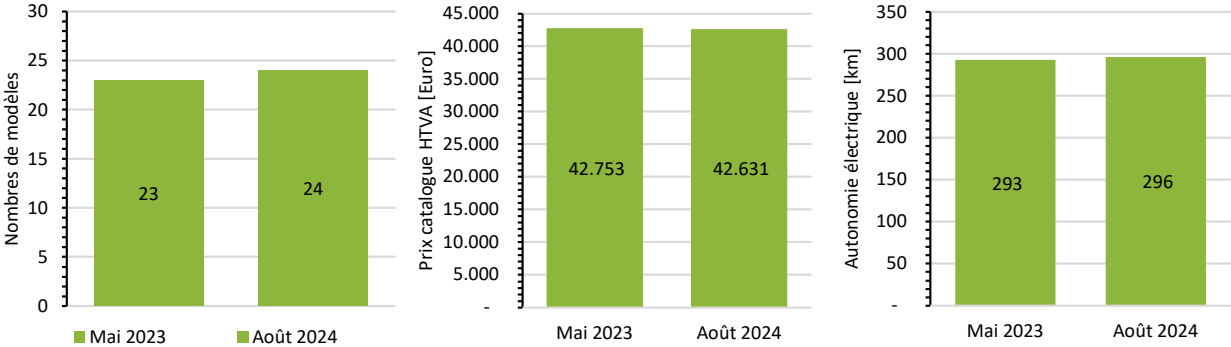
Le nombre de modèles disponibles est resté constant, mais on observe une augmentation de la variété des modèles au sein de la masse de référence, ce qui a conduit à un passage des camionnettes de classe II à classe III. Le box plot du prix catalogue a diminué, tandis que le prix moyen est resté stable. Cela indique qu'il y a eu cette année plusieurs modèles renouvelés et moins chers sur le marché. Bien que l'autonomie de ces nouveaux modèles ait augmenté, la moyenne n'a pas encore changé. Il y a également eu une augmentation de la masse de référence, ce qui fait que la plupart des fourgonnettes se situent désormais dans la classe III. Pour améliorer l'autonomie, la capacité de chargement a été considérablement réduite ; les fourgonnettes avec une capacité de chargement supérieure à 1000 kg sont tombées à environ 900 kg, tandis que la capacité de chargement des fourgonnettes en dessous de 1000 kg est restée inchangée.

	Modèles électriques disponibles		Autonomie moyenne (WLTP)		Prix catalogue moyen		Capacité moyenne Batterie (brute)		Capacité de chargement moyenne		Masse de référence moyenne	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Camionnette moyenne – N1, Classe II	6	2	246 km	235 km	€40 180 HTVA	€38 740 HTVA	56 kWh	50 kWh	1 572 kg	1 038 kg	1 631 kg	1 533 kg
Camionnette moyenne – N1, Classe III	17	22	339 Km	302 Km	€45 326 HTVA	€42 985 HTVA	67 kWh	67 kWh	1 130 kg	895 kg	2 040 kg	2 105 kg
Camionnettes électriques moyennes	23	24	293 km	268 km	€42 753 HTVA	€40 863 HTVA	62 kWh	59 kWh	1 351 kg	966 kg	1 835 kg	1 819 kg

Modèles disponibles

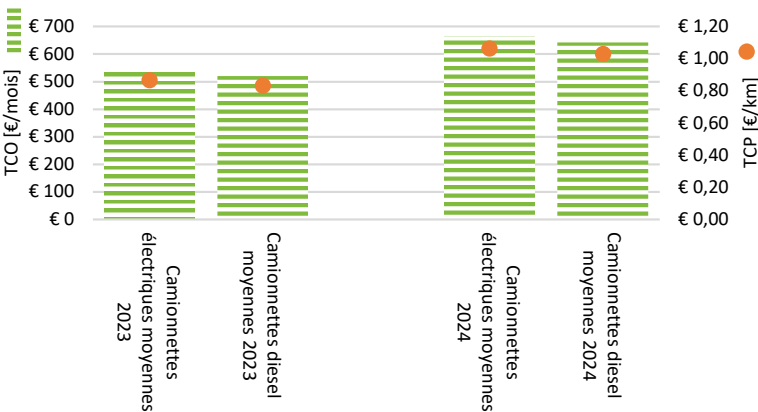
Prix Catalogue moyen HTVA

Autonomie électrique moyenne



Nous constatons que les coûts mensuels totaux (TCO) des camionnettes électriques de taille moyenne ont augmenté par rapport à 2023, et cela s'applique aussi bien aux véhicules diesel qu'aux véhicules électriques. Les coûts totaux ont augmenté de manière à peu près équivalente dans les deux catégories, ce qui fait que la différence de prix reste pratiquement inchangée. Cela signifie que les véhicules électriques sont en moyenne encore un peu plus chers que les véhicules diesel, mais le coût supplémentaire est en moyenne limité à environ 3%. De plus, il existe des modèles électriques disponibles qui sont presque aussi chers que leur équivalent à diesel.

TCO Camionnettes de taille moyennes



Disclaimer : Ces valeurs sont basées sur des données InMotiv et donnent une indication du marché. Selon votre situation personnelle, le type de véhicule, le type de profil de recharge, les profils d'utilisation, etc., les valeurs peuvent être différentes des valeurs précitées. Vous pouvez simuler votre propre situation sur : carcostcalculator.brussels/

GRANDES CAMIONNETTES ÉLECTRIQUES

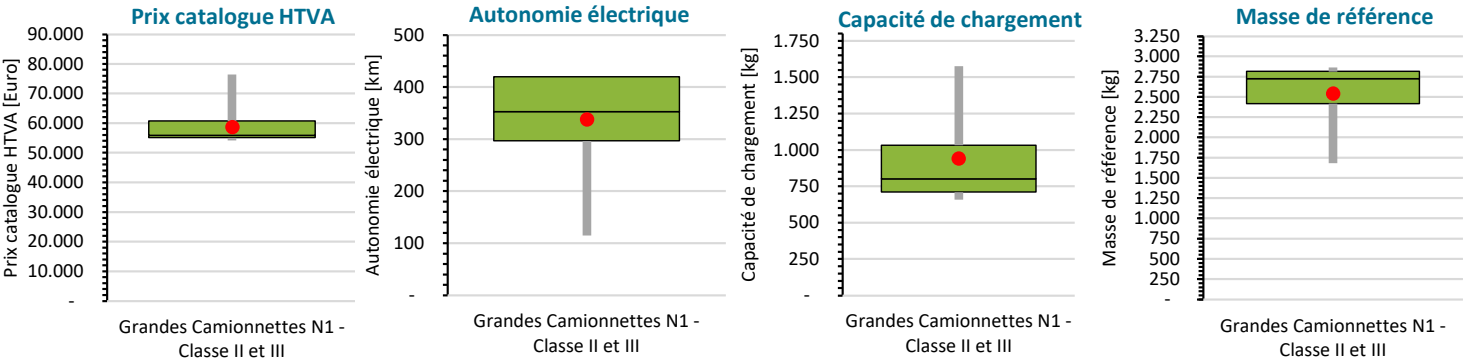
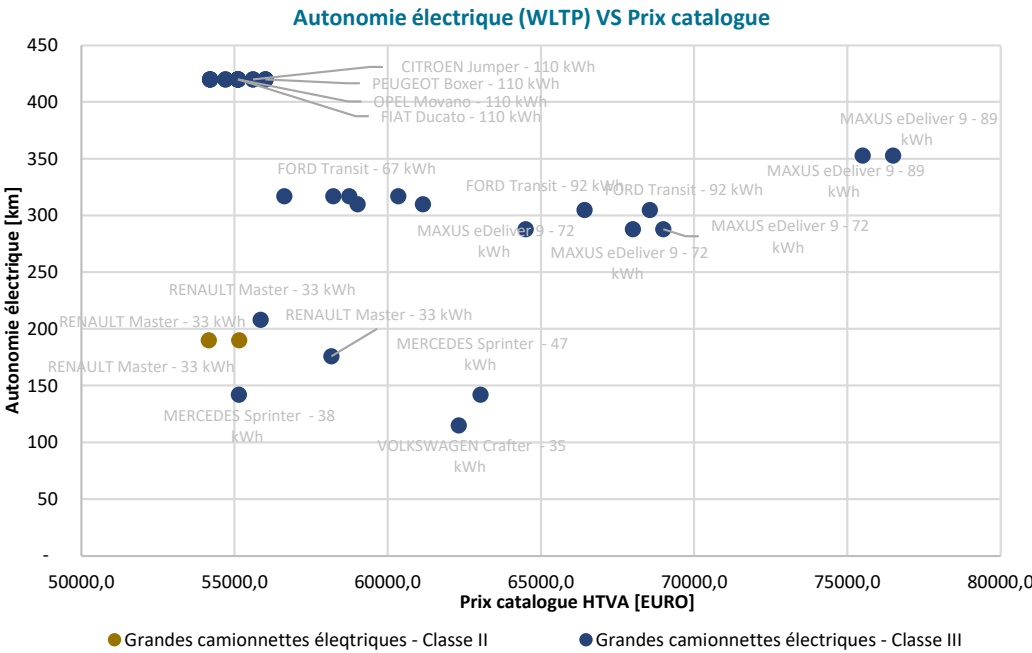
CATÉGORIE : N1, CLASSE II ET III



Offre du marché en grandes camionnettes électriques

	Modèles électriques disponibles	Autonomie moyenne (WLTP)	Prix catalogue moyen	Capacité moyenne Batterie (brute)	Capacité de chargement moyenne	Masse de référence moyenne
Grandes camionnettes électriques (N1, classe II et III)	39	339 km	€58 781 HTVA	85 kWh	942 kg	2 542 kg

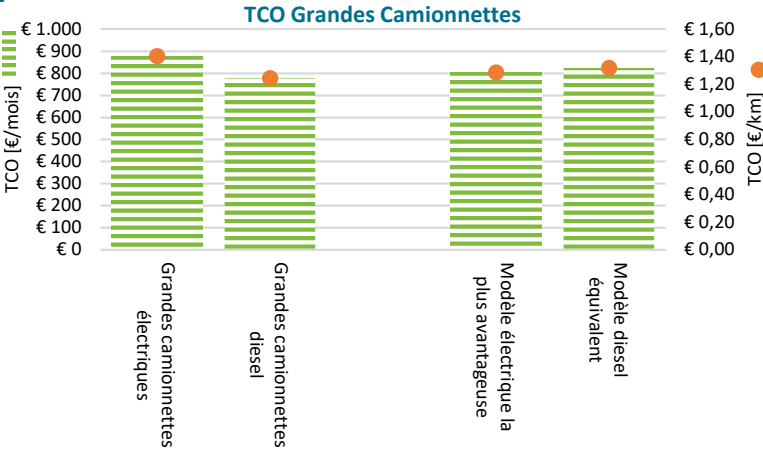
Dans cette fiche, nous nous concentrons sur les grandes camionnettes pour les instances publiques. Il y a déjà beaucoup de grandes camionnettes électriques disponibles sur le marché aujourd'hui, dont l'autonomie est encore limitée et varie entre 115 km et 420 km. L'offre comprend maintenant des modèles électriques de classe II en III. Les modèles sont proposés avec différentes tailles de batterie. L'autonomie est largement influencée par le chargement que le véhicule transporte. Le prix catalogue moyen et la capacité de chargement moyenne des grandes camionnettes électriques sont indiqués dans le tableau ci-dessus. Seules les camionnettes N1 sont comprises dans cette analyse.



Comparaison des coûts Electrique vs Diesel

Pour faire une comparaison entre un véhicule électrique et un véhicule au diesel, on calcule un Total Cost of Ownership (TCO) moyen. Il englobe les frais d'utilisation mensuels réels d'un véhicule, y compris l'achat, l'entretien, les frais de carburant et les aspects fiscaux pour les véhicules des pouvoirs publics. Dans la figure à côté, on retrouve le TCO d'un véhicule moyen dans la catégorie des grandes camionnettes, tant pour un véhicule électrique que pour un véhicule au diesel qui parcourt 7.500 km par an.

Il en ressort qu'un modèle électrique moyen coûte aujourd'hui encore environ 100 €/mois plus cher que son équivalent au diesel. Cette comparaison dépend toutefois largement de la marque et du modèle. En effet, il existe déjà des modèles électriques qui sont moins chers en termes de TCO que leur équivalent diesel. Par exemple, le modèle électrique de la paire de comparaisons la plus favorable (colonnes de droite) est 20 €/mois moins cher que le modèle diesel.



Disclaimer : Ces valeurs sont basées sur des données InMotiv et donnent une indication du marché. Selon votre situation personnelle, le type de véhicule, le type de profil de recharge, les profils d'utilisation, etc., les valeurs peuvent être différentes des valeurs précitées. Vous pouvez simuler votre propre situation sur : <https://carcostcalculator.brussels/>



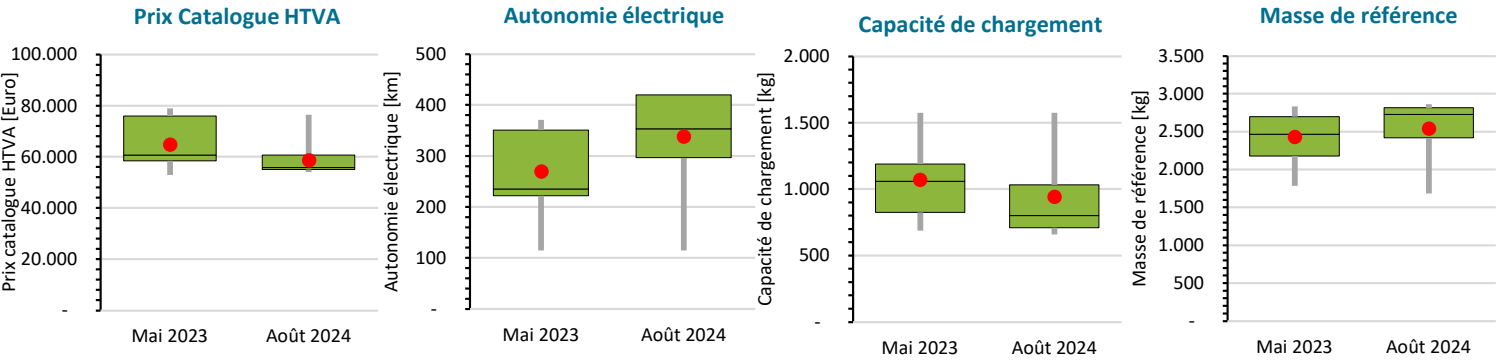
GRANDES CAMIONNETTES ÉLECTRIQUES

CATÉGORIE : N1, CLASSE II ET III

Août 2024

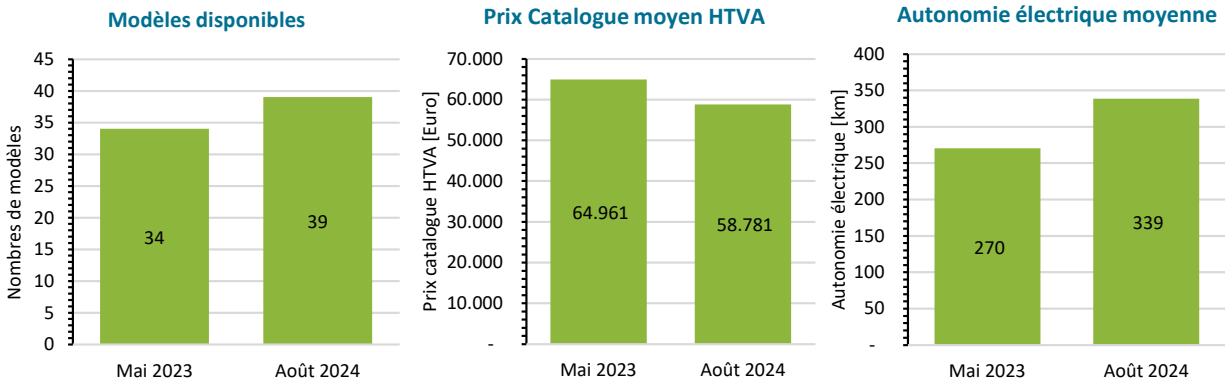


Évolution du marché des grandes camionnettes

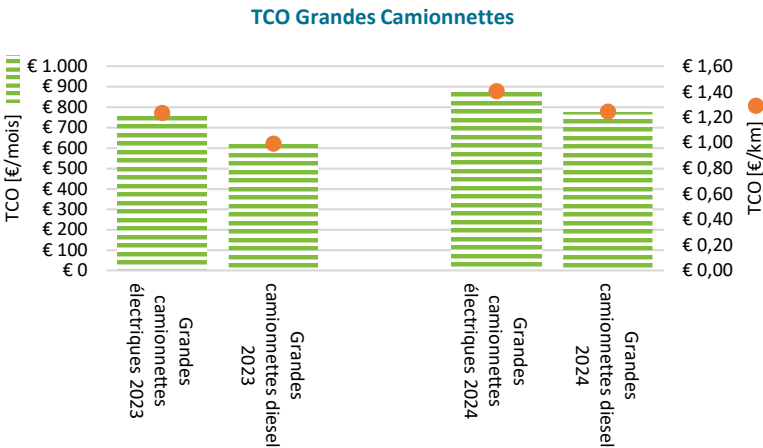


Il y a une légère augmentation du nombre de modèles disponibles. Dans cette catégorie, nous constatons une nette baisse du prix catalogue. Nous observons une plus grande variété de grandes camionnettes parmi les différents fournisseurs, avec plusieurs constructeurs ayant lancé de nouveaux modèles électriques sur le marché en 2024. Nous remarquons une convergence marquante des prix entre les différents fabricants. De plus, nous constatons une augmentation notable de la taille des batteries et de l'autonomie moyenne qui l'accompagne.

	Modèles électriques disponibles		Autonomie moyenne (WLTP)		Prix catalogue moyen		Capacité moyenne Batterie (brute)		Capacité de chargement moyenne		Masse de référence moyenne	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Grandes camionnettes électriques (N1, classe II et III)	34	39	269 km	339 km	€65 191 HTAV	€58 781 HTAV	59 kWh	85 kWh	1 071 kg	942 kg	2 431 kg	2 542 kg



Le coût mensuel total des grandes camionnettes a augmenté pour les modèles électriques comme pour les modèles à diesel. Cependant, le coût des modèles électriques a augmenté moins fortement. En moyenne, le coût d'une grande fourgonnette électrique reste supérieur à celui d'une grande fourgonnette diesel, mais la différence s'est réduite. Actuellement, un modèle électrique est en moyenne encore 12% plus cher que la version diesel, bien qu'il existe déjà des modèles électriques moins coûteux en termes de coût total que la version diesel.



MPV ÉLECTRIQUE

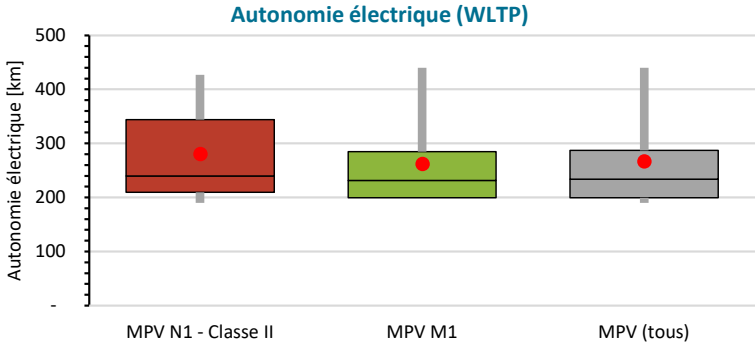
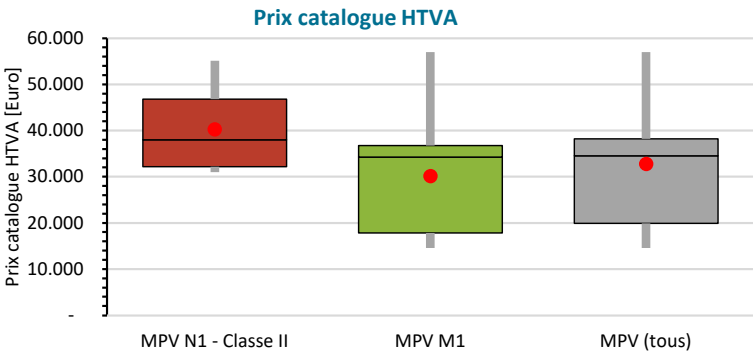
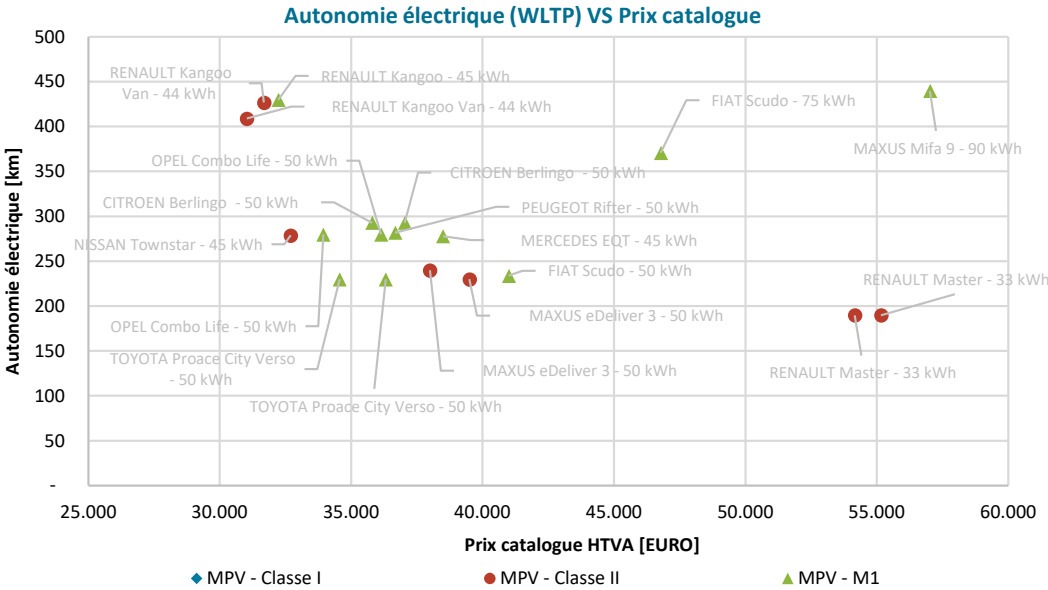
CATÉGORIE : M1 ET N1, CLASSE I ET II



Offre du marché en MPV électriques

	Modèles électriques disponibles	Autonomie moyenne (WLTP)	Prix catalogue moyen	Capacité moyenne Batterie (brute)	Capacité de chargement moyenne	Masse de référence moyenne
MPV – M1	20	262 km	€30 226 HTVA	39 kWh	698 kg	1 454 kg
MPV– N1, Classe I & II	7	281 km	€40 310 HTVA	43 kWh	950 kg	1 641 kg
MPV (M1 et N1, Classe I & II)	24	267 km	€ 32 840 HTVA	40 kWh	766 kg	1 502 kg

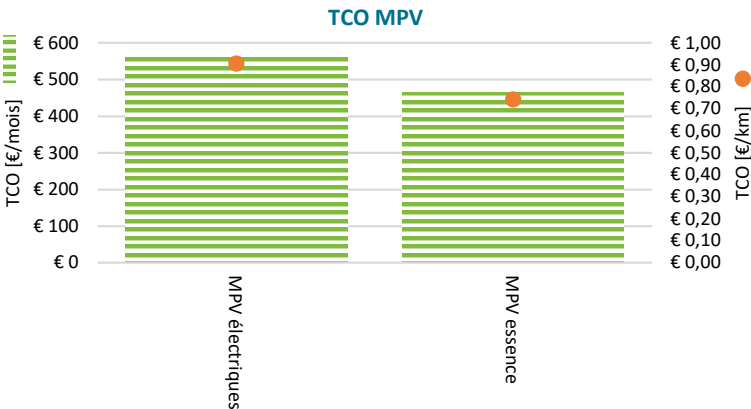
Dans cette fiche, nous nous concentrons sur les MPV (Multi-Purpose Vehicle) pour les instances publiques. Cette catégorie inclut des véhicules M1 et N1. Il y a déjà beaucoup de MPV électriques disponibles sur le marché aujourd'hui, dont l'autonomie varie entre 190 km et 440 km. L'offre ne comporte que des modèles électriques M1 et N1 de classe II, il n'y a pas de modèles électriques de classe I disponibles. Les modèles sont proposés avec différentes tailles de batterie. L'autonomie est largement influencée par le chargement que le véhicule transporte. Le prix catalogue moyen et la capacité de chargement moyenne des MPV sont indiqués dans le tableau ci-dessus.



Comparaison des coûts Electrique vs Essence

Pour faire une comparaison entre un véhicule électrique et un véhicule à essence, on calcule un Total Cost of Ownership (TCO) moyen. Il englobe les frais d'utilisation mensuels réels d'un véhicule, y compris l'achat, l'entretien, les frais de carburant et les aspects fiscaux pour les véhicules des pouvoirs publics. Dans la figure à côté, on retrouve le TCO d'un véhicule moyen dans la catégorie des MPV, tant pour un véhicule électrique que pour un véhicule à essence qui parcourt 7.500 km par an.

Il en ressort qu'un modèle électrique moyen est actuellement environ 100 €/mois plus cher par rapport à son équivalent à essence. Cependant, cette comparaison dépend fortement de la marque et du modèle. Sur base des hypothèses formulées, il n'existe pas encore de petites camionnettes électriques disponibles qui soient moins chères en termes de TCO que leurs équivalents à essence.



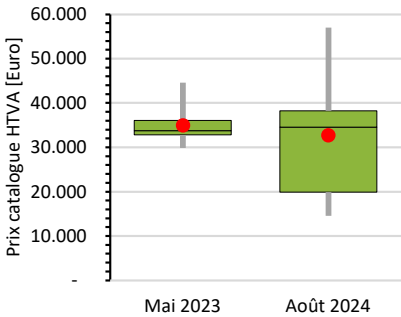
MPV ÉLECTRIQUE

CATÉGORIE : M1 ET N1, CLASSE I ET II

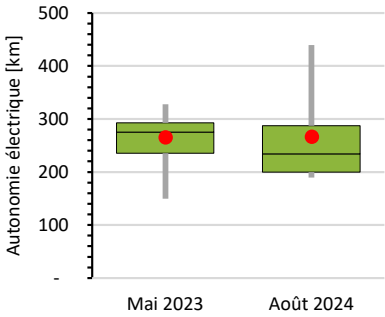


Évolution du marché des MPV

Prix Catalogue HTVA



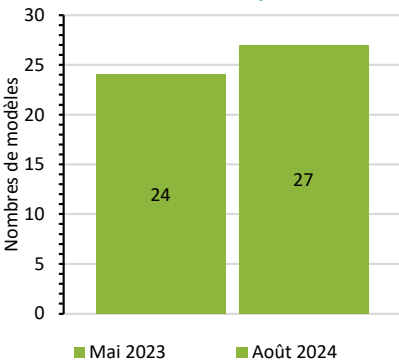
Autonomie électrique



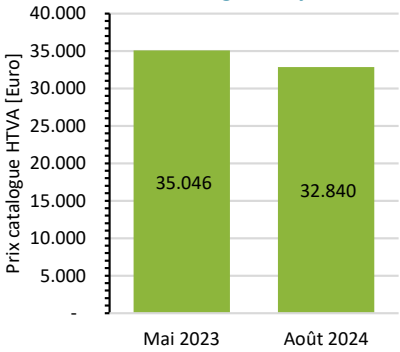
Il y a une légère augmentation du nombre de modèles disponibles. Cependant, au sein du groupe de marché des MPV, une forte transition a eu lieu dans la masse de référence des véhicules. Un grand nombre de modèles sont passés de N1, classe II à N1, classe III en raison d'une augmentation de la masse de référence. Par conséquent, ces véhicules ne relèvent plus de la définition de MPV telle qu'établie par Bruxelles Environnement. Dans cette catégorie, nous constatons une nette baisse du prix catalogue. L'autonomie est restée largement constante, tandis que la capacité de chargement a considérablement diminué.

	Modèles électriques disponibles		Autonomie moyenne (WLTP)		Prix catalogue moyen		Capacité moyenne Batterie (brute)		Capacité de chargement moyenne		Masse de référence moyenne	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
MPV	24	27	266 km	267 km	€35 046 Excl. BTW	€32 840 Excl. BTW	50 kWh	40 kWh	875 kg	766 kg	1 744 kg	1 502 kg

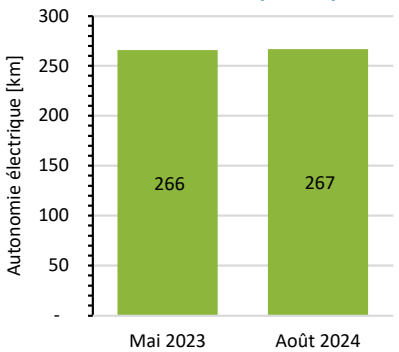
Modèles disponibles



Prix Catalogue Moyen HTVA



Autonomie électrique moyenne



Le coût mensuel total des MPV a augmenté tant pour les modèles électriques que pour les modèles à essence. Cependant, le coût des modèles électriques a augmenté de manière plus significative, ce qui entraîne une plus grande différence entre le modèle électrique et le modèle à essence. En moyenne, le coût d'un MPV électrique reste supérieur à celui d'un MPV diesel. Actuellement, un modèle électrique est en moyenne encore 22% plus cher que la variante à essence, et il n'existe pas de modèles disponibles où l'exécution électrique est moins chère en coût total que la variante essence.

TCO MPV

