



ARGUMENTAIRE L'ÉLECTRIQUE POUR TOUS

97 % des Français
qui sont passés à l'électrique
sont satisfaits



MARS 2024



01 LE CONTEXTE

- 1.1 Bref historique
- 1.2 Évolution des usages



02 LES TECHNOLOGIES

- 2.1 Les typologies
- 2.2 Les nouvelles plateformes



03 L'AUTONOMIE

- 3.1 Les facteurs influençant l'autonomie
- 3.2 L'écoconduite



04 LA RECHARGE

- 4.1 Le fonctionnement
- 4.2 Les composants
- 4.3 La concordance des composants
- 4.4 La charge privée
- 4.5 La charge publique



05 LA GAMME

- 5.1 Les citadines
- 5.2 Les SUV
- 5.3 Les berlines et SW
- 5.4 Les sport engineered
- 5.5 Les familiales
- 5.6 Les utilitaires



06 LES SERVICES DE MOBILITÉ

- 6.1 Les notions importantes



07 LE COÛT À L'USAGE

- 7.1 Le coût total de possession
- 7.2 Le certificat d'immatriculation
- 7.3 La fiscalité 2024



08 PEUGEOT ALLURE CARE

- 8.1 Le programme

01 LE CONTEXTE

1.1 BREF HISTORIQUE

Contrairement à ce que l'on peut imaginer, le véhicule électrique n'est pas un concept si nouveau. Voici quelques dates clés pour mieux comprendre l'histoire des véhicules électrifiés.



4

Sortie du 1^{er} véhicule électrique.

Peugeot produit la VLV électrique.

Peugeot lance la 106 Electric, produite à 3 542 exemplaires.

Peugeot annonce le lancement de la iOn, en partenariat avec Mitsubishi.

4



Lancement de l'offensive électrique avec la sortie des E-2008 et E-208.



La E-208 (19 222 immatriculations), en tête des ventes de véhicules électriques sur le marché français, est la plus vendue en Europe sur le segment B.



Le nouveau E-3008 est le premier véhicule à reposer sur la plateforme STLA Medium.



La totalité de la gamme Peugeot sera électrique.



La Commission européenne fixe comme objectif aux États membres la fin de vente des véhicules thermiques en 2035.



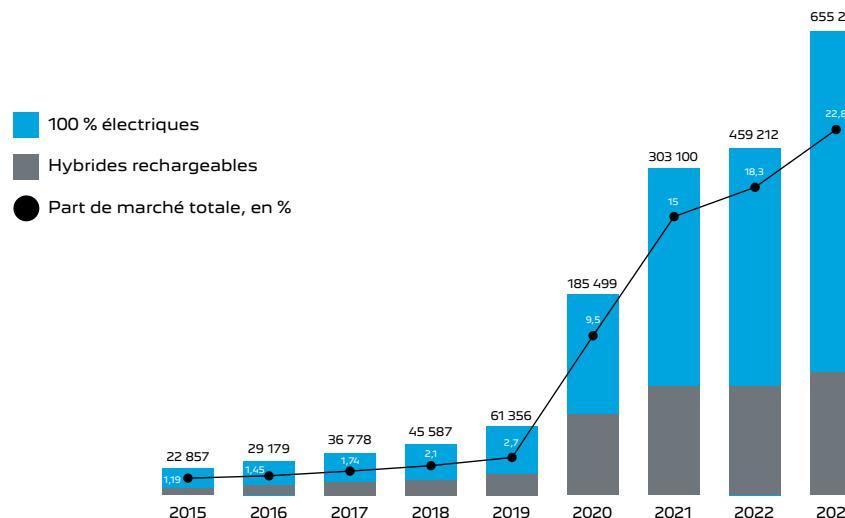
L'objectif de Peugeot est d'atteindre un bilan carbone net zéro d'ici à 2038.

1.2 ÉVOLUTION DES USAGES

L'évolution de la conscience environnementale chez les consommateurs impacte le marché automobile. Beaucoup se tournent désormais vers des véhicules électrifiés, perçus comme plus écologiques. Les **réglementations sur les émissions de CO₂** et les **restrictions de circulation** dans les centres-villes accélèrent cette tendance. Parallèlement,

l'augmentation du **prix des carburants** renforce l'attrait des véhicules électriques. Cette dynamique se reflète dans la **croissance des ventes** de véhicules électrifiés observée en France, en Europe et à l'échelle mondiale, marquant ainsi un changement significatif dans les usages et préférences des consommateurs.

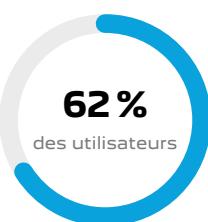
L'évolution du nombre de véhicules vendus en France



Source : Avere.

L'évolution du nombre de véhicules vendus en France

Distance parcourue



utilisent leur véhicule pour des trajets variés (quotidien, week-end, vacances, etc.)

La distance moyenne parcourue avec un véhicule 100 % électrique est actuellement de :

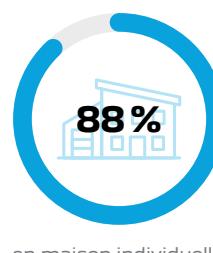
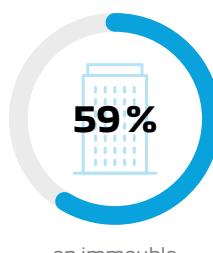
- **47 km par jour ouvrable**, distance en hausse par rapport aux années précédentes et **jusqu'à 49 km** pendant **les week-ends**

Ces véhicules sont utilisés en moyenne **6 jours par semaine**.

Lieu principal de charge

La recharge principale des véhicules 100 % électriques est effectuée **majoritairement à domicile**, avec **83 % des utilisateurs** privilégiant cette option.

Les utilisateurs choisissant la recharge à domicile résident à :

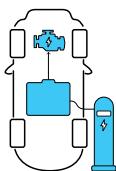


Source : Enedis.

02 LES TECHNOLOGIES

2.1 LES TYPOLOGIES

Il existe actuellement 5 typologies de véhicules électrifiés sur le marché. Stellantis a fait le choix de commercialiser les véhicules avec les technologies 100% électriques (BEV), les hybrides rechargeables (PHEV) et hybrides (Mild Hybrid ou MHEV).



100% électrique (BEV)

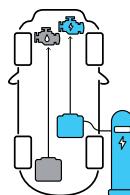
Fonctionne exclusivement sur une batterie électrique, sans moteur à combustion.

Avantage : zéro émission de CO₂ lors de la conduite.

Inconvénient : nécessite de planifier les longs trajets.

Autonomie : jusqu'à 700 km.

Émissions CO₂: 0 g/km en conduite.



Hybride rechargeable (PHEV)

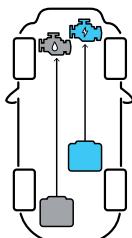
Combine un moteur à combustion et un moteur électrique, avec une batterie rechargeable.

Avantage : autonomie étendue grâce à la combinaison essence/électrique.

Inconvénient : coût d'achat et poids plus élevé par rapport au thermique.

Autonomie : 30-80 km en mode électrique.

Émissions CO₂: 40-50 g/km en moyenne (variable selon l'usage).



Full Hybrid (HEV)

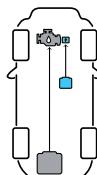
Combine un moteur à combustion avec un moteur électrique, sans besoin de recharge externe.

Avantage : amélioration de l'efficacité énergétique et réduction des émissions de CO₂.

Inconvénient : moins efficace que les PHEV en termes d'autonomie électrique.

Autonomie : majoritairement dépendante du carburant, avec un appont électrique.

Émissions de CO₂: réduites d'environ 20-25 % comparé à un véhicule thermique.



Mild Hybrid (MHEV)

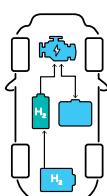
Système hybride léger, offrant une assistance électrique basée sur une architecture 48 V au moteur à combustion.

Avantage : simplicité du système et de son entretien. Consommation comparable à celle d'un diesel.

Inconvénient : moins d'autonomie en roulage électrique que le Full Hybrid.

Autonomie : équivalente à celle d'un véhicule conventionnel.

Émissions CO₂: réduites d'environ 15-20 % par rapport à un véhicule thermique.



Hydrogène (FCV)

Utilise une pile à combustible pour générer de l'électricité à partir de l'hydrogène.

Avantage : recharge rapide et émission de vapeur d'eau uniquement.

Inconvénient : peu d'infrastructures de ravitaillement en hydrogène, gamme limitée et chère.

Autonomie : environ 500-600 km d'autonomie.

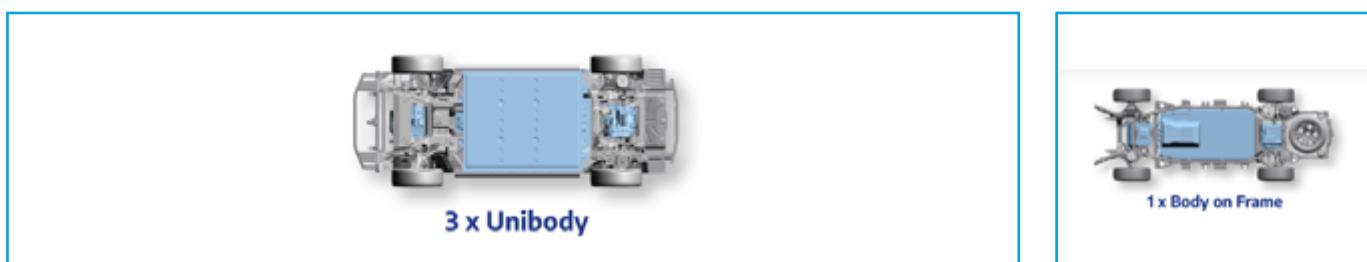
Émissions CO₂: zéro émission lors de la conduite, mais dépend des méthodes de production d'hydrogène.



2.2 LES NOUVELLES PLATEFORMES

Les quatre nouvelles plateformes BEV-centric

Pour répondre aux besoins des clients concernant l'autonomie, le temps de recharge, le prix et la variété des options, Peugeot développe des véhicules électriques sur **4 nouvelles plateformes BEV-centric**, dont la première à sortir est la **STLA Medium**.



STLA SMALL

500 km
d'autonomie

STLA MEDIUM

700 km
d'autonomie

STLA LARGE

800 km
d'autonomie

STLA FRAME

800 km
d'autonomie

La plateforme STLA Medium

La nouvelle plateforme STLA Medium de Stellantis est conçue pour les véhicules électriques, offrant jusqu'à **700 km d'autonomie avec le pack Performance** (second semestre 2024) et plus de **500 km avec le pack Standard**.



Recharge rapide

20 à 80 % d'autonomie retrouvés en 27 minutes



Consommation réduite

Une consommation inférieure à 14 kWh/100 km



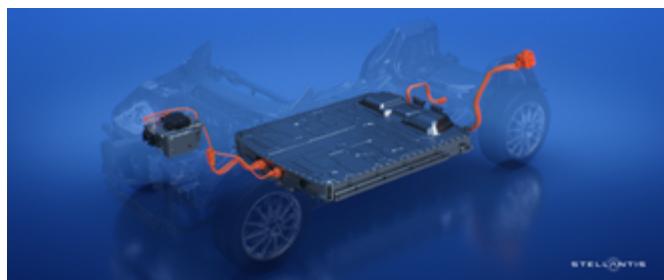
Autonomie augmentée

Jusqu'à **700 km d'autonomie** avec le pack Performance



Meilleur ratio capacité/encombrement

Une grande capacité dans un format compact, soit 4,54 m seulement pour le E-3008



Le **Peugeot E-3008** inaugure cette plateforme et offre aux clients une technologie avancée, une autonomie étendue et une recharge efficace.

03 L'AUTONOMIE

3.1 LES FACTEURS INFLUENÇANT L'AUTONOMIE

Les principaux facteurs affectant l'autonomie d'un véhicule électrique sont :

Le chauffage/la climatisation

La chaleur dégagée par le moteur thermique est réutilisée pour chauffer l'habitacle du véhicule. En revanche, celle émise par un moteur électrique n'étant pas suffisante, la batterie devra alimenter un chauffage électrique spécifique. Réchauffer la voiture en hiver ou la rafraîchir en été quand elle est encore branchée est l'un des leviers les plus efficaces pour améliorer l'autonomie.

8

Le style de conduite

Les habitudes de conduite ont une influence certaine sur la consommation électrique. L'écoconduite est la clé pour maximiser l'autonomie des véhicules électriques : l'anticipation et l'utilisation du freinage régénératif peuvent permettre d'optimiser l'autonomie de 15 %.

8

La vitesse

À 130 km/h, l'autonomie d'un véhicule électrique est réduite, mais les dernières avancées en matière d'aérodynamisme, mesuré par le coefficient de traînée (C_x), ont permis d'atténuer cet effet. Sur le E-3008, la diminution d'autonomie est désormais de 42 %, et elle est estimée à moins de 40 % pour la E-308. Ces améliorations démontrent l'évolution positive de l'efficacité aérodynamique des véhicules électriques, contribuant à une meilleure autonomie même à des vitesses élevées.

La topographie

En montée, votre consommation augmente et impacte votre autonomie. Mais en descente, grâce au freinage régénératif, vous récupérez de l'énergie.

La pression des pneumatiques



L'usage des consommateurs auxiliaires



La charge transportée

Le saviez-vous ?

La NORME WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), entrée en vigueur le 1^{er} mars 2020, se veut beaucoup plus réaliste que la norme NEDC (New European Driving Cycle) qu'elle remplace.



L'autonomie affichée sur le combiné est calculée selon un algorithme qui prend en compte les données/la consommation du trajet précédent (et cette consommation peut être élevée en fonction de la vitesse et du style de conduite, de la topographie, de la charge...) et le confort thermique dans la cabine.

Des simulateurs sont à votre disposition. N'hésitez pas à les utiliser !

Pour calculer rapidement l'autonomie :

Capacité de la batterie en kWh / consommation de la voiture en kWh/100 km x 100

Exemple pour la E-208 156 ch : **48,1 kWh / 14 kWh/100 km x 100 = 343 km.**

3.2 L'ÉCOCONDUITE

9

9

À bord des véhicules électrifiés, il faut adopter des méthodes simples d'écoconduite pour rallonger considérablement l'autonomie et épargner de précieux kilowattheures. L'écoconduite permet de répondre à 4 enjeux principaux.



L'autonomie



L'économie



L'écologie



La sécurité



Adopter une conduite anticipative

Le non-respect des distances de sécurité peut vous amener à freiner brusquement et à réaccélérer fortement. Cet effet « accordéon » s'avère énergivore. La règle est donc d'anticiper chaque freinage et chaque accélération à l'approche des feux et des intersections.



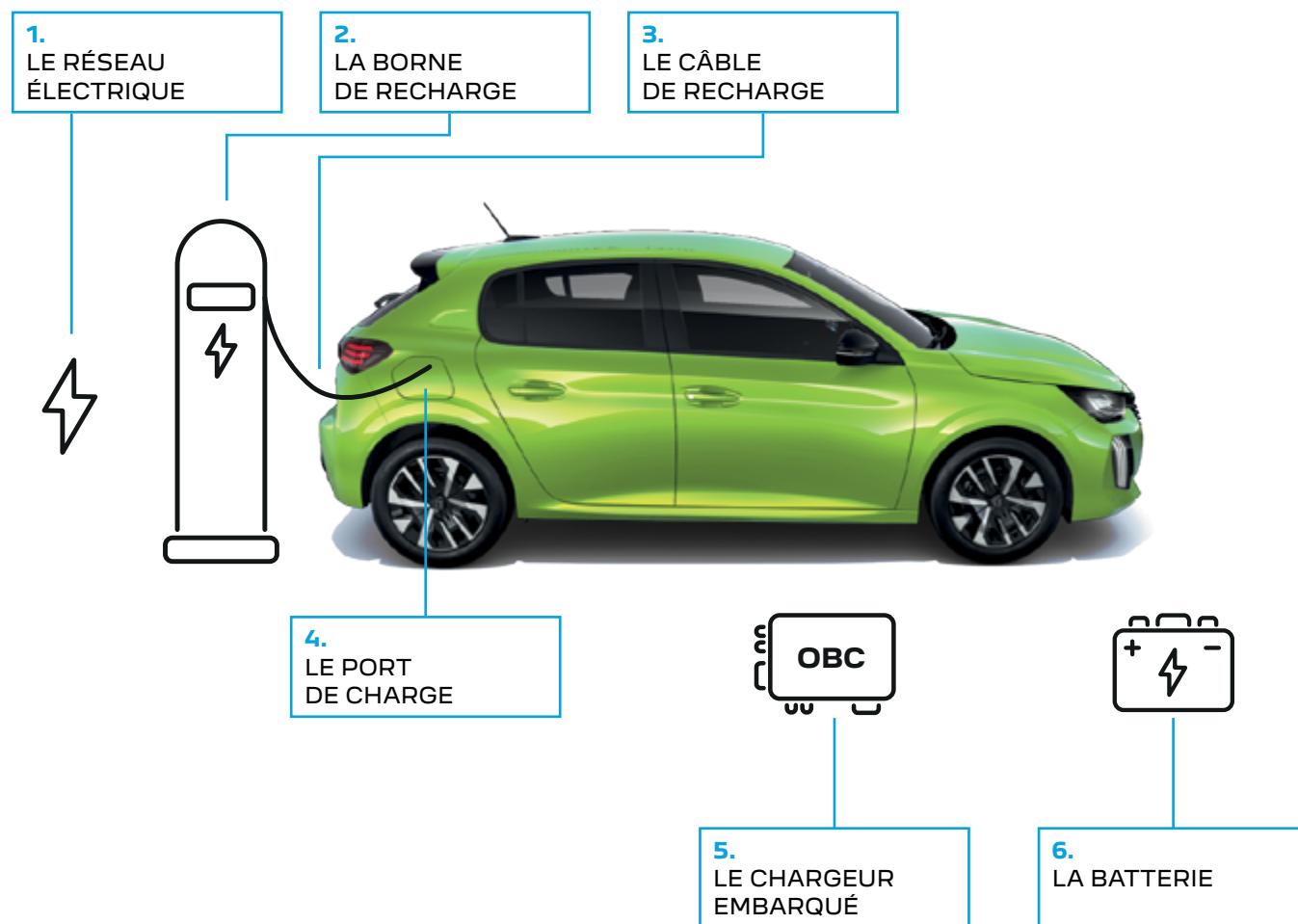
L'importance de l'entretien

Il est crucial de vérifier et d'ajuster régulièrement la pression des pneus, particulièrement lors des changements de saison. Les fabricants de pneus recommandent un contrôle mensuel pour maintenir l'efficacité du véhicule, optimiser l'autonomie et préserver le plaisir de conduire.

04 LA RECHARGE

4.1 LE FONCTIONNEMENT

De manière générale, 6 composants clés interviennent dans la charge d'un véhicule électrifié.



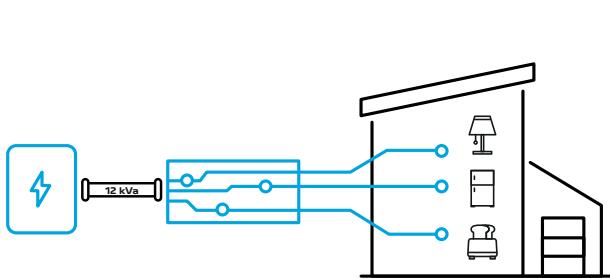
4.2 LES COMPOSANTS

Le réseau électrique

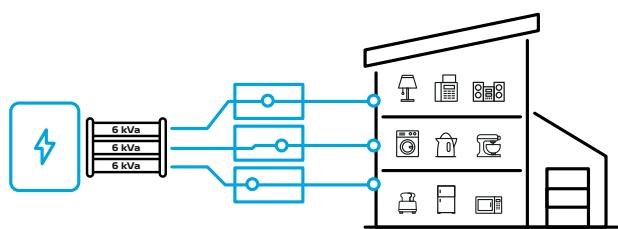
En France, la distribution de l'électricité aux habitations se fait principalement en **monophasé**, adapté aux **besoins énergétiques standards** d'un foyer.

Cependant, certaines situations exigent une installation électrique **triphasée**, qui offre une **capacité plus élevée et une distribution plus équilibrée de l'énergie** pour des équipements spécifiques ou des configurations particulières.

Installation monophasée



Installation triphasée



11

La puissance d'un compteur électrique monophasé est comprise entre 3 kVA et 12 kVA.

11

Quand choisir une installation triphasée ?



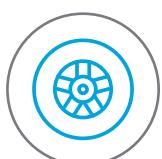
Puissance de compteur élevée

Les habitations nécessitant une puissance de compteur de 18 kW ou plus sont généralement équipées en triphasé. Cela est dû à la capacité du triphasé de gérer des charges plus lourdes sans surcharger un seul circuit.



Longues distances de transmission

Si l'habitation est éloignée du compteur, le triphasé permet de minimiser la perte d'énergie sur de grandes distances grâce à sa distribution plus efficace du courant.



Équipements à haute consommation

Pour des équipements gourmands en énergie, tels qu'une pompe à chaleur ou des machines industrielles, le triphasé est préférable car il peut fournir une puissance plus constante et réduire le risque de fluctuation de tension.

Le saviez-vous ?

La tension standard pour l'électricité résidentielle en France est de 230 volts. Historiquement, elle a été de 220 volts, mais a été standardisée à 230 volts en conformité avec les normes européennes pour harmoniser les tensions d'alimentation électrique au sein de l'Union européenne.

La borne de recharge

La borne de recharge est un équipement déterminant pour l'efficacité et l'expérience utilisateur dans l'usage des véhicules 100 % électriques (BEV) et hybrides rechargeables (PHEV). Elle **détermine la vitesse de recharge** à travers différentes catégories : charge standard, charge accélérée et charge rapide/super rapide. Chacune de ces catégories est définie par la puissance électrique qu'elle peut fournir au véhicule.

Les bornes de recharge privées



Charge standard (mode 2/AC)
Prise domestique 1,8 kW
(non recommandée)



Charge standard (mode 2/AC)
Prise renforcée 3,7 kW
(type Green'Up)



Charge accélérée (mode 3/AC)
Borne de recharge 7,4 à 22 kW
(type Wallbox)

Installation **non éligible** au crédit d'impôt

Installation **éligible** au crédit d'impôt

12



La recharge sur **une prise domestique** peut entraîner un **risque de surchauffe** des installations si votre réseau électrique est défectueux ou s'il manque de puissance. Il est **fortement déconseillé** d'avoir recours à ce type de recharge.

12

Les bornes de recharge publiques



Charge rapide/super rapide (mode 4/DC)
Borne rapide 22, 40, 50, 100 et jusqu'à 300 kW
Ces bornes de recharge sont équipées de leur propre câble
Ces types de bornes ne sont pas compatibles avec les véhicules hybrides rechargeables.

Le temps de recharge sur borne super rapide



E-208
100 km en 13 min



E-208 SW
100 km en 12 min



E-308
100 km en 12 min



E-308 SW
100 km en 12 min



E-308
100 km en 10 min

Le câble

Le choix du câble de recharge adéquat est influencé par divers facteurs, dont la compatibilité avec le type de prise du véhicule, le type de motorisation ainsi que les **besoins spécifiques du client**.

Comment choisir son câble de recharge ?



Selon le type de borne de recharge ou de prise

La prise doit correspondre à la connexion du véhicule et à celle de la source d'alimentation, qu'il s'agisse d'une borne publique ou d'une installation domestique.



Selon la motorisation du véhicule

Les véhicules 100 % électriques et les hybrides rechargeables peuvent avoir des exigences différentes en termes de puissance et de type de câble.



Selon les besoins du client

La longueur du câble est un facteur important, basé sur l'emplacement habituel de la recharge et la distance entre le véhicule et la prise électrique.

La fréquence de recharge et l'accessibilité aux points de recharge publics peuvent aussi déterminer la nécessité d'un câble avec des fonctionnalités supplémentaires, comme le contrôle de la température ou une robustesse accrue pour une utilisation en extérieur.



Selon les normes de sécurité

Il est impératif que le câble choisi réponde aux normes de sécurité en vigueur. Les câbles doivent pouvoir résister aux intempéries, à la chaleur et aux contraintes mécaniques, et être parfaitement isolés pour prévenir tout risque électrique.

Les câbles de série et en option



Câble 22 kW
triphasé - mode 3
de série



Câble 3,7 kW
monophasé - mode 2
en option : 539 € TTC



Câble 2,3 kW
monophasé - mode 2
de série



Câble 7,4 kW
monophasé - mode 3
en option : 249 € TTC



Câble 22 kW
triphasé - mode 3
en option : 339 € TTC

Le port de charge

Le port de charge sur un véhicule électrique est **l'interface physique** par laquelle **l'énergie électrique est transférée** de la source d'énergie externe à la batterie du véhicule. C'est l'endroit **où vous branchez** le câble de recharge.

Les connecteurs

La trappe de charge des véhicules électriques est conçue pour ressembler à celle des modèles à combustion, mais elle contient **un connecteur CCS Type 2** qui permet différents types de charge : **domestique, accélérée et rapide/super rapide**.



14

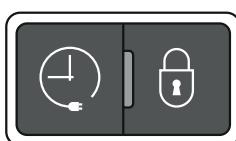
14

La trappe dispose d'**un joint d'étanchéité** pour **protéger les connecteurs contre la poussière et l'humidité**, éliminant le besoin d'un bouchon pour les modes de charge 2 et 3.

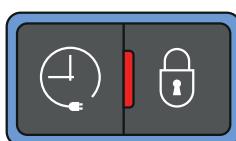
Par sécurité et en raison de son utilisation moins fréquente, **le connecteur utilisé pour la charge rapide/super rapide** (mode 4) est **protégé par un obturateur**.

Le voyant de charge

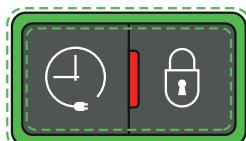
La trappe dispose d'un **bouton de commande entouré d'un anneau lumineux** qui indique le **statut de la charge**. Voici les différents états du voyant de charge :



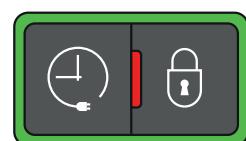
Blanc fixe



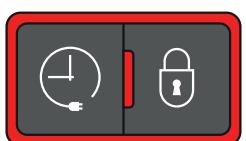
Bleu fixe



Vert clignotant



Vert fixe



Rouge fixe

Éclairage d'accueil à l'ouverture de la trappe et au débranchement du câble de charge.

Charge différée.

Charge en cours.

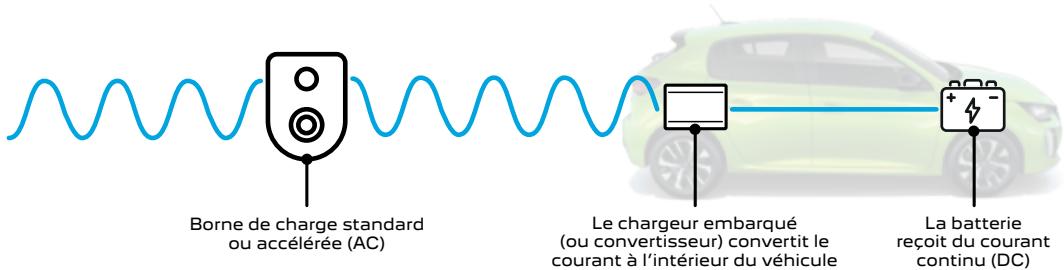
Charge terminée*.

Dysfonctionnement.

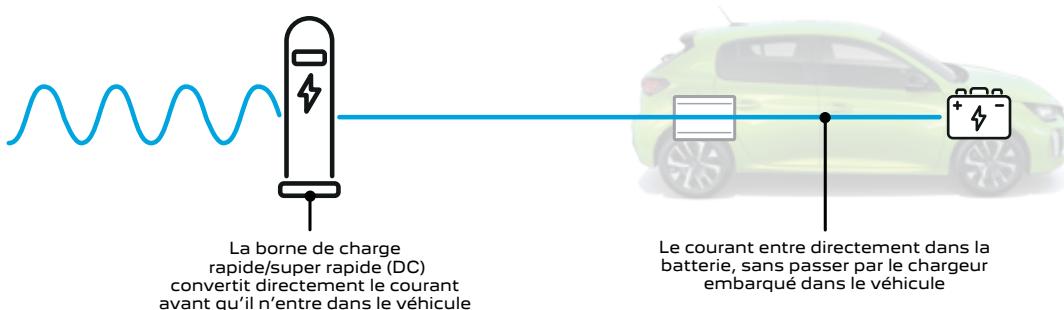
* Le voyant de charge s'éteint au bout d'environ 2 minutes à la mise en veille des fonctions du véhicule. Il se rallume au déverrouillage du véhicule avec le système « Accès et Démarrage mains libres » ou à l'ouverture d'une porte pour indiquer que la batterie est complètement chargée.

Le chargeur embarqué

Le chargeur embarqué (On-Board Charger, OBC) joue un rôle crucial dans l'écosystème des véhicules électrifiés. On ne peut stocker dans une batterie que du **courant continu**. Or, le courant fourni par le **réseau domestique** est du **courant alternatif**. Il faut donc transformer ce courant pour pouvoir le stocker (charge standard ou accélérée). C'est le rôle du chargeur embarqué.



La charge rapide/super rapide fonctionne quant à elle **en courant continu** et ne fait donc pas appel au chargeur embarqué.



Sur une borne type Wallbox de 11 kW, un chargeur embarqué de 7,4 kW ne peut recevoir qu'un courant de 3,7 kW. Pourquoi ? Parce que la borne en question délivre du courant triphasé (en l'occurrence $3 \times 3,7$ kW), alors que le chargeur de 7,4 kW n'accepte dans tous les cas que du courant monophasé. Il est donc logique que la recharge soit plus rapide sur une borne de 7,4 kW qui, elle, donne toute la puissance indiquée avec du courant monophasé.



Les chargeurs embarqués de série et en option



OBC 7,4 kW
monophasé - de série



OBC 11 kW
triphasé - en option
390 € TTC (de série E-3008)



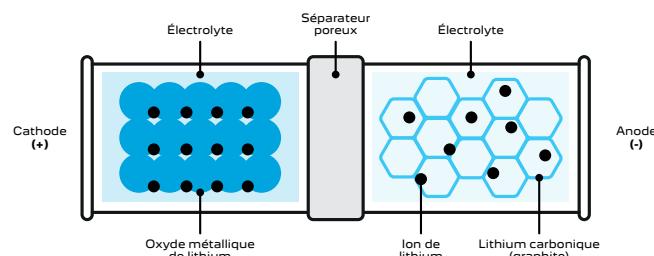
OBC 3,7 kW
monophasé - de série



OBC 7,4 kW
monophasé - en option
400 € TTC

La batterie

Les **batteries lithium-ion** représentent aujourd’hui la technologie standard pour les véhicules électriques en raison de leur **haute densité énergétique**, de leur légèreté et de leur capacité à maintenir une **tension stable**.



Les avantages

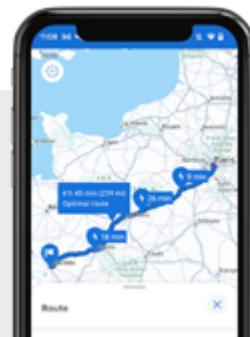
- une plus grande autonomie
- une meilleure efficacité énergétique
- un impact environnemental moindre par rapport aux carburants fossiles

Le saviez-vous ?

Les batteries se rechargent plus lentement à mesure qu'elles se remplissent. Charger une batterie de 20 % à 80 % prend autant de temps que de la charger de 80 % à 100 %. Pour les longs trajets, il est plus efficace de **charger la batterie deux fois à 80 %** plutôt qu'une seule fois à 100 %. Les logiciels de **planification de trajet** tiennent compte de ces informations pour optimiser les moments de recharge.

Les défis

- une durée de vie limitée
- le temps de charge



Quels sont les facteurs d'usure de la batterie ?

Vieillissement calendaire

Il s'agit de l'usure intrinsèque de la batterie qui se produit même lorsqu'elle n'est pas utilisée.

Vieillissement combiné

L'alternance entre les phases de charge et de décharge peut également induire de l'usure.

Vieillissement par cyclage

Comme pour la majorité de nos appareils électriques, la somme des cycles de charge contribuent, sur le long terme, à l'usure de la batterie.

Le style de conduite adopté

Un style de conduite sportif alternant accélérations et décélérations extrêmes sollicite davantage la batterie.

Cycle de vie : du recyclage à la seconde vie

La batterie de traction de votre véhicule électrique ou hybride rechargeable est **garantie 8 ans ou 160 000 km** avec une capacité minimale de 70 %.

Depuis 2015, la **société SNAM** s'occupe de la collecte et du recyclage des batteries. L’Union européenne impose aux industriels de recycler au moins **70 % du poids de leurs batteries** avant 2031. Peugeot s’engage à couvrir les coûts associés au recyclage.

1

« Première vie » :
batterie de véhicule

2

Réparation

3

« Seconde vie » :
stockage d'énergie statique

4

Envoi au recyclage

Le prix des batteries



E-208
50 kWh
12 000 € TTC



E-208
51 kWh
13 000 € TTC



E-2008
50 kWh et 54 kWh
13 000 € TTC



408 PHEV
12,4 kWh
8 700 € TTC



E-308 et E-308 SW
54 kWh
13 000 € TTC



308 et 308 SW PHEV
12,4 kWh
8 700 € TTC



E-3008
73 kWh
17 600 € TTC



508/508 SW et PSE
12,4 kWh
8 000 € TTC



E-RIFTER
50,8 kWh
12 000 € TTC



E-EXPERT/TRAVELLER
50 kWh
12 000 € TTC



E-EXPERT/TRAVELLER
75 kWh
18 000 € TTC

Les unités de mesure dans l'automobile

Ces mesures sont essentielles pour **comparer l'efficacité énergétique des véhicules** et pour planifier les coûts de fonctionnement.

THERMIQUE

- Pour les véhicules thermiques, on évalue la capacité du réservoir en **litres (L)**.
- Pour les véhicules thermiques, traditionnellement alimentés par **de l'essence ou du diesel**, la consommation est mesurée en **litres pour 100 kilomètres (L/100 km)**, ce qui reflète la quantité de carburant consommée sur cette distance.

ÉLECTRIQUE

- Pour les véhicules électriques, on mesure la capacité de la batterie en **kilowattheures (kWh)**.
- Pour les véhicules électriques, qui fonctionnent grâce à **des batteries**, la consommation est exprimée en **kilowattheures pour 100 kilomètres (kWh/100 km)**. Cette mesure indique l'énergie électrique utilisée pour parcourir cette même distance.

4.3 LA CONCORDANCE DES COMPOSANTS

Pour une expérience optimale de recharge des véhicules électrifiés, tous les éléments de l'écosystème électrique doivent fonctionner en concordance. Cette harmonisation assure une recharge efficace, rapide et sûre tout en optimisant la longévité de la batterie.

La charge privée

puissance des éléments

Puissance de la borne
3,7 kW

Câble
3,7 kW
monophasé

Chargeur embarqué
7,4 kW
monophasé

Batterie
capacité utile
48,1 kWh

Temps de charge
9 h 25
de 20 à 80 %

puissance distribuée

3,7 kW → **3,7 kW** → **3,7 kW** → **3,7 kW** puissance de sortie

puissance des éléments

Puissance de la borne
7,4 kW

Câble
22 kW
triphasé

Chargeur embarqué
7,4 kW
monophasé

Batterie
capacité utile
48,1 kWh

Temps de charge
4 h 42
de 20 à 80 %

puissance distribuée

7,4 kW → **7,4 kW** → **7,4 kW** → **7,4 kW** puissance de sortie

puissance des éléments

Puissance de la borne
7,4 kW

Câble
22 kW
triphasé

Chargeur embarqué
11 kW
triphasé

Batterie
capacité utile
48,1 kWh

Temps de charge
4 h 42
de 20 à 80 %

puissance distribuée

7,4 kW → **7,4 kW** → **7,4 kW** → **7,4 kW** puissance de sortie

puissance des éléments

Puissance de la borne
22 kW

Câble
22 kW
triphasé

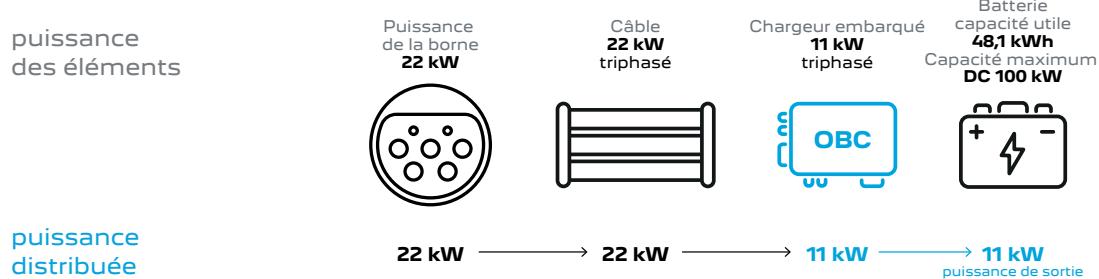
Chargeur embarqué
7,4 kW
monophasé

Batterie
capacité utile
48,1 kWh

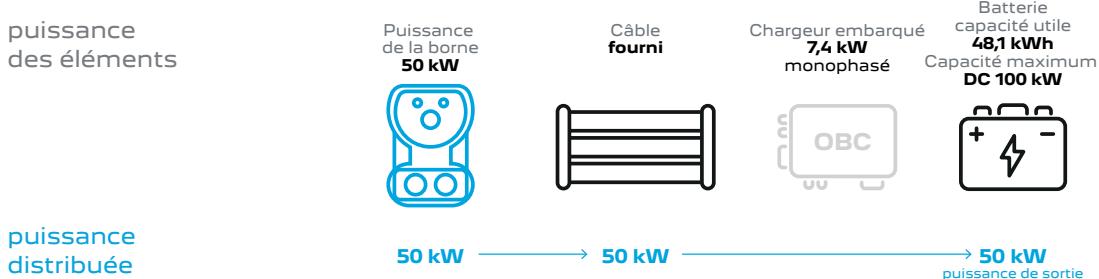
Temps de charge
4 h 42
de 20 à 80 %

puissance distribuée

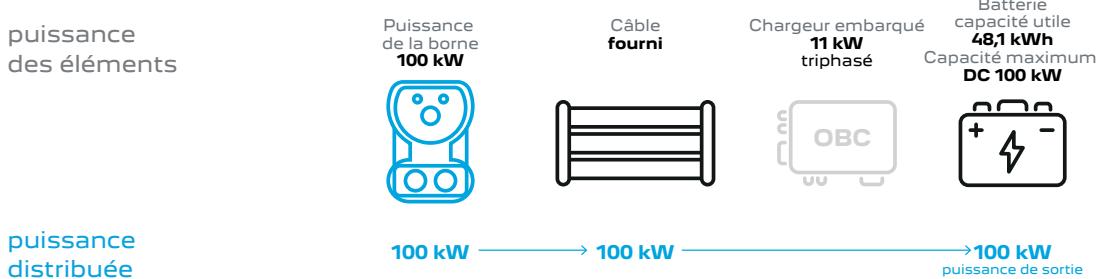
22 kW → **22 kW** → **7,4 kW** → **7,4 kW** puissance de sortie



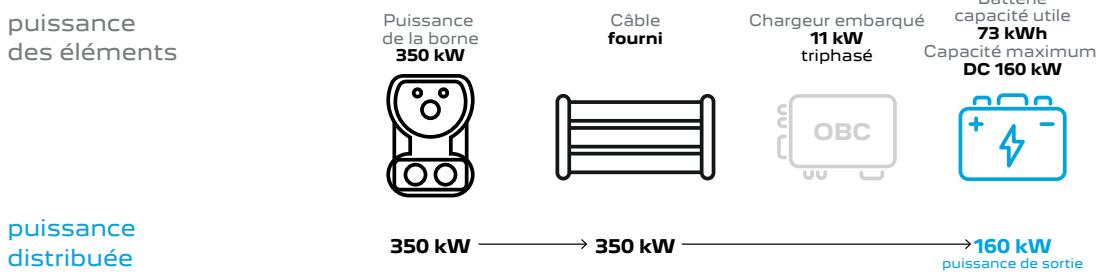
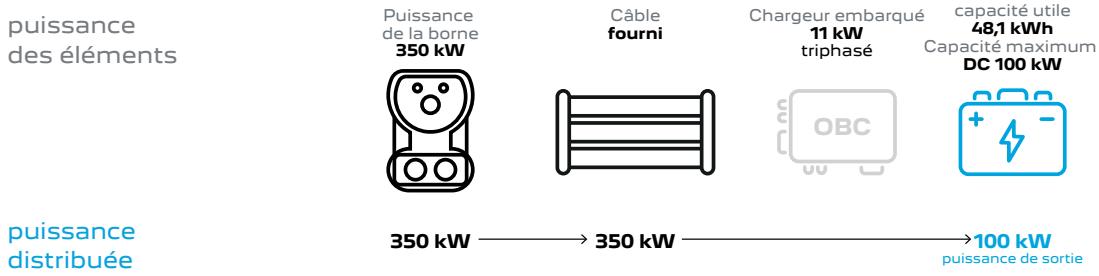
La recharge publique



19



19



4.4 LA CHARGE PRIVÉE

À noter que 90 % des clients électriques rechargent à domicile ou au travail.

Free2Move Charge powered by eSolutions

Free2Move Charge est une joint-venture technologique et industrielle offrant des **solutions de recharge électrique innovantes**. Les bornes Wallbox sont **certifiées par Stellantis** et produites en Italie.

Free2Move Charge propose une gamme de Wallbox nommée eProWallbox, des bornes de recharge puissantes et sûres.



eProWallbox Move

- Certifiée par Stellantis
- Puissance de recharge maximale jusqu'à 22 kW
- Connectivité WiFi/Bluetooth
- Application Free2Move eSolutions
- **Valeur de la borne : 540 € HT**



eProWallbox Full

- Certifiée par Stellantis
- Puissance de recharge maximale jusqu'à 22 kW
- Connectivité WiFi/Bluetooth
- Application Free2Move eSolutions
- Connexion 4G
- Lecteur de badge RFID
- Écran sur la borne
- **Valeur de la borne : 820 € HT**

20

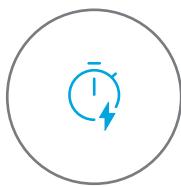
20

En option :

- **Compteur certifié MID** : instrument obligatoire pour les entreprises pour relever et rembourser les consommations d'une borne installée chez un collaborateur.

- **DPM (Dynamic Power Management)** : dispositif de contrôle de la consommation électrique totale du domicile pour adapter la puissance de recharge et éviter le risque de disjonction aux heures de forte consommation.

Les avantages d'une borne de recharge accélérée à domicile sont multiples, dont :



Charge

Temps de charge considérablement réduit.



Sécurité

Recharge plus sécurisée par rapport aux prises domestiques et renforcées.



Efficience

Programmation et pilotage des moments de recharge.



Aide

Éligible au crédit d'impôt.

**Sécurisées**

Grâce à la technologie d'identification par radiofréquence (RFID), eProWallbox peut être configurée pour autoriser uniquement les utilisateurs enregistrés à démarrer une session de recharge.

**Flexibles**

La famille eProWallbox comprend plusieurs configurations avec l'ensemble des fonctionnalités répondant aux besoins des clients en termes de recharge.

**Utilisation possible à l'extérieur**

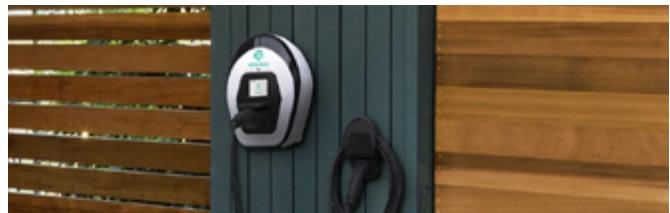
Adaptée pour une utilisation à l'intérieur comme à l'extérieur, eProWallbox garantit des charges sécurisées dans une plage étendue de températures.

**Connectées**

Une large gamme de connectivité via WiFi, 4G ou Bluetooth avec des mises à jour automatiques via une gestion à distance par Free2Move eSolutions.

**Intelligentes**

Le Dynamic Power Management (DPM) permet une limitation de la puissance en fonction des autres consommateurs domestiques en vue d'éviter toute coupure.



21 Opération commerciale : Wallbox offerte

21

Peugeot a lancé une opération offrant une Wallbox pour l'achat d'un véhicule électrique.

Liste des véhicules éligibles à l'offre

- Véhicules particuliers « B2C » et « B2B » :** E-208 actuelle et nouvelle, E-2008 actuel et nouveau, E-308 Berline et SW, E-RIFTER, E-TRAVELLER, E-EXPERT COMBI.
- Véhicules utilitaires :** E-208 actuelle et nouvelle, E-PARTNER VU, E-EXPERT, E-BOXER.

Envoi de la borne à domicile

- Qui ?** Client particulier et professionnel.
- Comment ?** La borne est envoyée chez le client à l'adresse renseignée dans le formulaire Free2move eSolutions.
- Avantage fiscal :** non.

Borne installée par IZI by EDF

- Qui ?** Client particulier.
- Comment ?** La borne est apportée par l'installateur IZI by EDF le jour de l'installation.
- Avantage fiscal :** le client peut bénéficier de la TVA réduite à 5,5% pour l'installation de la borne et du crédit d'impôt de 300 €.

Les bornes eProWallbox Move et eProWallbox Full sont pilotables et donc **éligibles au crédit d'impôt 2024**. Pour en bénéficier, la borne doit être installée par un installateur recommandé par eSolutions (facture unique pour la borne + l'installation).



Le partenaire : IZI by EDF

En choisissant IZI by EDF pour l'installation de leur borne de recharge, les clients bénéficient d'un **accompagnement personnalisé par un expert** dédié. L'installation sera réalisée par un électricien **certifié en IRVE** du réseau IZI by EDF, avec un contrôle systématique pour garantir la fiabilité. IZI by EDF, reconnu en France comme une référence pour l'installation de bornes de recharge, offre ainsi aux clients la certitude d'un **service de qualité supérieure**.



22 La recharge en copropriété

22

Si vous envisagez d'acheter un véhicule électrique et habitez en **copropriété**, il est important de savoir **comment installer une borne de recharge** sur votre place de parking. Bien que les nouveaux bâtiments soient souvent pré-équipés pour l'intégration de bornes de recharge, les immeubles existants peuvent **nécessiter des adaptations** pour permettre leur installation.



Points de recharge individuels

Un propriétaire, locataire ou occupant installe une borne de recharge sur sa place de parking privative et s'appuie sur le « droit à la prise » permettant d'installer sa borne de recharge à ses frais.

Taux d'aide ADVENIR : 50 %
Plafond HT par point de recharge : 600 €



Points de recharge partagés

Un bailleur ou un syndicat de copropriété installe une borne de recharge sur une place de parking partagée à destination de l'ensemble des occupants de la résidence.

Taux d'aide ADVENIR : 50 %
Plafond HT par point de recharge : 1 660 €



Infrastructures collectives

Un syndicat de copropriété installe une infrastructure collective desservant l'ensemble des places de son parking.

Taux d'aide ADVENIR : 50 %
Plafond HT par point de recharge : 50 % des coûts d'une infrastructure et jusqu'à 3 000 € pour les travaux de voirie en extérieur

Le saviez-vous ?

Pour les copropriétés construites **après le 11 mars 2021** avec **plus de 10 places de parking**, chaque place doit être pré-équipée pour la recharge.

4.5 LA CHARGE PUBLIQUE

eSolutions offre une solution de recharge flexible pour votre véhicule électrique, que vous ayez besoin de recharger hors domicile occasionnellement ou régulièrement.

L'offre Free2Move Charge



Couverture maximale

Avec une présence dans **29 pays européens** et plus de **600 000 points de recharge**, le réseau eSolutions garantit une couverture maximale et est en constante expansion.



Gestion totale

Grâce à l'application dédiée **eSolutions Charging**, gérez toutes les activités de recharge de votre véhicule électrique ou hybride rechargeable en toute simplicité.



Recharge écologique

eSolutions s'engage dans la durabilité avec un plan de compensation du CO₂, assurant une recharge électrique écologique et respectueuse de l'environnement.

23

BEGINNER

- Solution dédiée à ceux qui utilisent **occasionnellement** la recharge publique
- Prix de l'énergie tel qu'affiché dans l'application + **0,90 € par session de recharge** (TVA incluse)

ADVANCED

- Solution dédiée à ceux qui utilisent **fréquemment** la recharge publique (moyen de charge principal et gros rouleurs)
- 4,99 €/mois**. Prix de l'énergie tel qu'affiché dans l'application et **pas de frais de session**

23

La carte de recharge RFID

Grâce à la carte RFID, recharger votre véhicule 100 % électrique ou hybride rechargeable devient un jeu d'enfant. Il vous suffit de passer la carte près des bornes de recharge eSolutions ou de votre eProWallbox pour lancer instantanément la session de recharge.

Cette carte pratique est proposée à un tarif abordable de **25 €**.

[COMMANDER UNE CARTE RFID >](#)

Un simulateur de charge pour les différents véhicules 100 % électriques et hybrides rechargeables est disponible sur Peugeot.fr.



05 LA GAMME

5.1 LES CITADINES

E-208



NEW



24

24

MOTEUR	ÉLECTRIQUE 136 CH	ÉLECTRIQUE 156 CH	MOTEUR HYBRID 100 & 136
Émissions de CO ₂ (g)	0	0	105
CHARGEUR EMBARQUÉ			
De série	7,4 kW	7,4 kW	
En option	11 kW	11 kW	
BATTERIE			
Technologie	Lithium-ion	Lithium-ion	Lithium-ion
Nombre de modules	18	17	
Nombre de cellules			12
Capacité utile (kWh)	46,3	48,1	0,432 / 0,890
Masse (kg)	345	340	
Tension totale (V)	400	376	48
AUTONOMIE			
en cycle WLTP mixte (km)	363	410	
en cycle WLTP urbain (km)	498	566*	
CONSOMMATION			
cycle WLTP mixte (kWh/100 km)	15,4 à la prise	14,0* à la prise	
cycle WLTP urbain (kWh/100 km)	11,2	10,2	
RECHARGE (À 20 °C, DE 20 % À 80 %)			
Capacité maximum AC (kW)	11	11	
Capacité maximum DC (kW)	100	100	
en 3,7 kW prise renforcée type Green'Up	10 h 30	10 h 30	
en 7,4 kW borne de recharge AC	4 h 30	4 h 25	
en 11 kW borne de recharge AC	9 h 05 / 3 h 05	9 h 05 / 2 h 55	
en 100 kW station de recharge rapide DC	25 min	30 min	

* Best-in-class.

5.2 LES SUV

E-2008



NEW



MOTEUR

Émissions de CO₂ (g)**ÉLECTRIQUE
136 CH****ÉLECTRIQUE
156 CH****MOTEUR HYBRID
136 CH**

CHARGEUR EMBARQUÉ

De série

0

0

113

En option

7,4 kW

7,4 kW

BATTERIE

Technologie

Lithium-ion

Lithium-ion

Lithium-ion

Nombre de modules

18

17

12

Nombre de cellules

46,3

48,1

0,432 / 0,890

Capacité utile (kWh)

345

340

Masse (kg)

400

400

48

Tension totale (V)

25

25

AUTONOMIE

en cycle WLTP mixte (km)

340

406

en cycle WLTP urbain (km)

470

576

CONSOMMATION

cycle WLTP mixte (kWh/100 km)

15,9

15,2

cycle WLTP urbain (kWh/100 km)

10,9

10,7

RECHARGE (À 20 °C, DE 20 % À 80 %)

Capacité maximum AC (kW)

11

11

Capacité maximum DC (kW)

100

100

en 3,7 kW prise renforcée type Green'Up

9 h 04

11 h 10

en 7,4 kW borne de recharge AC

4 h 31

4 h 40

en 11 kW borne de recharge AC

9 h 10 / 3 h 02

9 h 35 / 3 h 10

en 100 kW station de recharge rapide DC

30 min

30 min

E-3008



NEW



26

26

MOTEUR
Émissions de CO₂ (g)

0

127

CHARGEUR EMBARQUÉ

De série

7,4 kW

En option

11 kW

BATTERIE

Technologie

Lithium-Ion NMC

Lithium-Ion

Nombre de modules

12

Nombre de cellules

-

Capacité utile (kWh)

0,43 / 0,89

Masse (kg)

520

Tension totale (V)

400

48

AUTONOMIE

en cycle WLTP mixte (km)

510-527

en cycle WLTP urbain (km)

628-656*
CONSOMMATION

cycle WLTP mixte (kWh/100 km)

16,7-17,4

cycle WLTP urbain (kWh/100 km)

13,4-14,1

RECHARGE (À 20 °C, DE 20 % À 80 %)

Capacité maximum AC (kW)

22

Capacité maximum DC (kW)

160

en 3,7 kW prise renforcée type Green'Up

23 h 15

en 7,4 kW borne de recharge AC

7 h

en 11 kW borne de recharge AC

4 h 50

en 160 kW station de recharge rapide DC

30 min

* Best-in-class.

5.3 LES BERLINES ET SW

408



NEW



27

27

MOTEUR

Émissions de CO₂ (g)

34

34

CHARGEUR EMBARQUÉ

De série

3,7 kW

3,7 kW

En option

7,4 kW

7,4 kW

BATTERIE

Technologie

Lithium-Ion

Lithium-Ion

Nombre de modules

Nombre de cellules

Capacité utile (kWh)

12,4

12,4

Masse (kg)

Tension totale (V)

AUTONOMIE

en cycle WLTP mixte (km)

61-63

61-63

en cycle WLTP urbain (km)

69-71

69-71

CONSOMMATION

cycle WLTP mixte (kWh/100 km)

cycle WLTP urbain (kWh/100 km)

RECHARGE (À 20 °C, DE 20 % À 80 %)

Capacité maximum AC (kW)

Capacité maximum DC (kW)

en 1,8 kW prise domestique

7 h 05

7 h 05

en 3,7 kW prise renforcée type Green'Up

3 h 25

3 h 25

en 7,4 kW borne de recharge AC

1 h 40

1 h 40

en 11 kW borne de recharge AC

en 100 kW station de recharge rapide DC

E-308 berline**E-308 SW**

MOTEUR	ÉLECTRIQUE 156 CH	PLUG-IN HYBRID 180 E-EAT8	PLUG-IN HYBRID 225 E-EAT8
Émissions de CO ₂ (g)	0	25	26
CHARGEUR EMBARQUÉ			
De série	7,4 kW	3,7 kW	3,7 kW
En option	11 kW	7,4 kW	7,4 kW
BATTERIE			
Technologie	Lithium-Ion	Lithium-Ion	Lithium-Ion
Nombre de modules	17		
Nombre de cellules	102		
Capacité utile (kWh)	51	12,4	12,4
Masse (kg)	340		
Tension totale (V)	375		
AUTONOMIE			
en cycle WLTP mixte (km)	410-416	65-66	63-64
en cycle WLTP urbain (km)	527-530	74-79	69-73
CONSOMMATION			
cycle WLTP mixte (kWh/100 km)	14,9-15,1		
cycle WLTP urbain (kWh/100 km)	11,7		
RECHARGE (À 20 °C, DE 20 % À 80 %)			
Capacité maximum AC (kW)	11		
Capacité maximum DC (kW)	100		
en 1,8 kW prise domestique	20 h 40	7 h 05	7 h 05
en 3,7 kW prise renforcée type Green'Up		3 h 25	3 h 25
en 7,4 kW borne de recharge AC	4 h 40	1 h 40	1 h 40
en 11 kW borne de recharge AC	3 h 10		
en 100 kW station de recharge rapide DC	27 min		

28

28

Les spécificités E-308 SW

AUTONOMIE			
en cycle WLTP mixte (km)	392-410	65-66	63-64
en cycle WLTP urbain (km)	501-520	71-76	67-70
CONSOMMATION			
cycle WLTP mixte (kWh/100 km)	15,1-15,8		
cycle WLTP urbain (kWh/100 km)	11,9		

508

NEW

508 SW

NEW

**MOTEUR**Émissions de CO₂ (g)**PLUG-IN HYBRID 180 E-EAT8****PLUG-IN HYBRID 225 E-EAT8**

32

31

CHARGEUR EMBARQUÉ

De série

3,7 kW

3,7 kW

En option

7,4 kW

7,4 kW

BATTERIE

Technologie

Lithium-Ion

Nombre de modules

Nombre de cellules

Capacité utile (kWh)

12,4

12,4

Masse (kg)

Tension totale (V)

Lithium-Ion

29

29

AUTONOMIE

en cycle WLTP mixte (km)

57-64

57-64

en cycle WLTP urbain (km)

61-68

63-73

CONSOMMATION

cycle WLTP mixte (kWh/100 km)

cycle WLTP urbain (kWh/100 km)

RECHARGE (À 20 °C, DE 20 % À 80 %)

Capacité maximum AC (kW)

Capacité maximum DC (kW)

en 1,8 kW prise domestique

7 h 05

7 h 05

en 3,7 kW prise renforcée type Green'Up

3 h 25

3 h 25

en 7,4 kW borne de recharge AC

1 h 40

1 h 40

en 11 kW borne de recharge AC

en 100 kW station de recharge rapide DC

Les spécificités 508 SW**AUTONOMIE**

en cycle WLTP mixte (km)

55-62

55-62

en cycle WLTP urbain (km)

60-67

61-71

5.4 LES SPORT ENGINEERED

508 PSE



NEW

508 PSE SW



NEW


MOTEUR
Émissions de CO₂ (g)
PLUG-IN HYBRID4 360 E-EAT8

40

CHARGEUR EMBARQUÉ

De série

3,7 kW

En option

7,4 kW

BATTERIE

Technologie

Lithium-Ion

Nombre de modules

Nombre de cellules

Capacité utile (kWh)

Masse (kg)

Tension totale (V)

AUTONOMIE

en cycle WLTP mixte (km)

52

en cycle WLTP urbain (km)

54

CONSOMMATION

cycle WLTP mixte (kWh/100 km)

cycle WLTP urbain (kWh/100 km)

RECHARGE (À 20 °C, DE 20 % À 80 %)

Capacité maximum AC (kW)

7 h 05

Capacité maximum DC (kW)

3 h 25

en 1,8 kW prise domestique

1 h 40

en 3,7 kW prise renforcée type Green'Up

en 7,4 kW borne de recharge AC

en 11 kW borne de recharge AC

en 100 kW station de recharge rapide DC

5.5 LES FAMILIALES

E-Rifter



NEW

100 % électrique.

Jusqu'à **320 km** d'autonomie WLTP,
80 % d'autonomie récupérée en
25,5 min de recharge en 100 kW.

0 g CO₂/km.

Moteur électrique 136 ch (100 kW),
batterie 115 kWh.



E-Traveller



NEW

100 % électrique.

Jusqu'à **350 km** d'autonomie WLTP,
80 % d'autonomie récupérée entre
30 et 45 min de recharge en 100 kW.

0 g CO₂/km.

Moteur électrique 136 ch (100 kW),
batterie 115 kWh.



5.6 LES UTILITAIRES

31

31

E-Expert



NEW

100 % électrique.

Jusqu'à **350 km** d'autonomie WLTP,
80 % d'autonomie récupérée entre
30 et 45 min de recharge en 100 kW.

0 g CO₂/km.

Moteur électrique 136 ch (100 kW),
batterie 115 kWh.



E-Partner



NEW

100 % électrique.

Jusqu'à **330 km** d'autonomie WLTP,
80 % d'autonomie récupérée en
30 min de recharge en 100 kW.

0 g CO₂/km.

Moteur électrique 136 ch (100 kW),
batterie 115 kWh.



E-Boxer



NEW

100 % électrique.

Jusqu'à **420 km** d'autonomie WLTP,
80 % d'autonomie récupérée en
55 min de recharge en 100 kW.

0 g CO₂/km.

Moteur électrique 270 ch (200 kW),
batterie 115 kWh.



06 LES SERVICES DE MOBILITÉ

6.1 LES NOTIONS IMPORTANTES

Les services de mobilité connectée permettent de bien vivre avec votre véhicule électrifié. Peugeot propose 3 niveaux de services : Connect One, Connect Plus et Connect Premium. Les services spécifiques à l'utilisation d'un véhicule électrifié sont regroupés dans le pack Connect plus.

INCLUS 6 MOIS dans le prix du véhicule, puis :

8 €/mois ou 80 €/an **sans navigation** ou 12€/mois ou 120 €/an **avec navigation**

3 APPLICATIONS À CONNAÎTRE ET À INSTALLER

32



MYPEUGEOT



E-ROUTES



eSOLUTIONS
CHARGING

32

Évolution de l'application à prévoir
au 2^e semestre 2024.

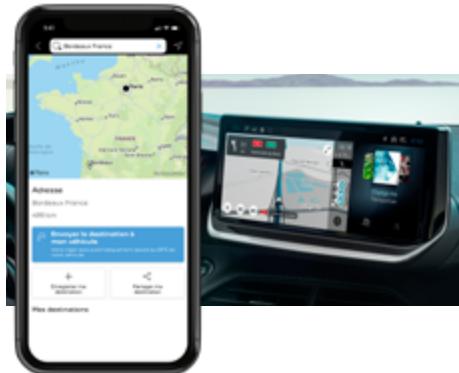
MYPEUGEOT

E-Commandes à distance



- Vérifier l'état de la charge** : vous gardez un œil sur l'autonomie et le niveau de charge de votre véhicule en temps réel.
- Surveiller et planifier les charges** : vous planifiez à l'avance les sessions de recharge, assurant une gestion efficace de l'énergie et une préparation optimale de votre véhicule pour vos déplacements. Lorsque votre véhicule est connecté à une borne de recharge, vous pouvez surveiller l'état de la charge et recevoir des alertes lorsque la batterie est complètement chargée ou si la charge est interrompue.
- Préconditionnement** : pour votre confort, vous ajustez automatiquement la température de l'habitacle à 21°C et elle est maintenue pendant 10 minutes. Si le véhicule reste inutilisé après cette période, une notification vous est envoyée.

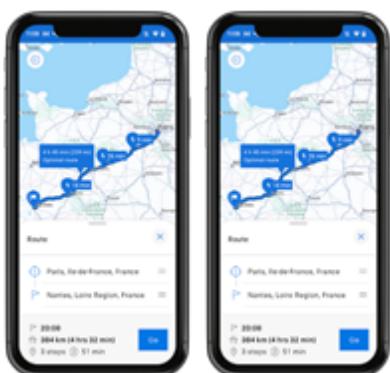
Navigation connectée



- **Localiser des bornes de recharge** : le localisateur de bornes de recharge est une fonctionnalité qui permet au client de visualiser la borne de recharge publique à la fois sur l'application mobile et sur l'écran principal du véhicule. Il est ainsi possible de vérifier le Point d'intérêt (POI) de la station de charge où sont affichés la disponibilité, les connecteurs électriques, les prix, les niveaux de puissance, les adresses et la distance.
- **Trip planner pour les véhicules avec la navigation connectée** : la fonction montre directement sur l'application la meilleure façon d'atteindre n'importe quelle destination pré-déterminée, en tenant compte de l'autonomie de la batterie. Elle ajoute automatiquement les arrêts de charge nécessaires pour atteindre la destination prévue. Elle intègre le temps de charge et la compatibilité des véhicules aux stations de recharge pour garantir le meilleur itinéraire. L'itinéraire peut ensuite être envoyé au véhicule (Send2Nav).

E-ROUTES

33



33

- **Trip planner pour les véhicules sans la navigation connectée** : e-ROUTES est une nouvelle application de navigation indépendante pour véhicules électriques, projetable via mirroring avec CarPlay et Android Auto. e-ROUTES s'appuie sur un algorithme de routage puissant, une analyse en temps réel des données du véhicule et un système de navigation connecté pour offrir une solution de planification fiable et personnalisée permettant une gestion évolutive en temps réel des trajets et de la recharge.

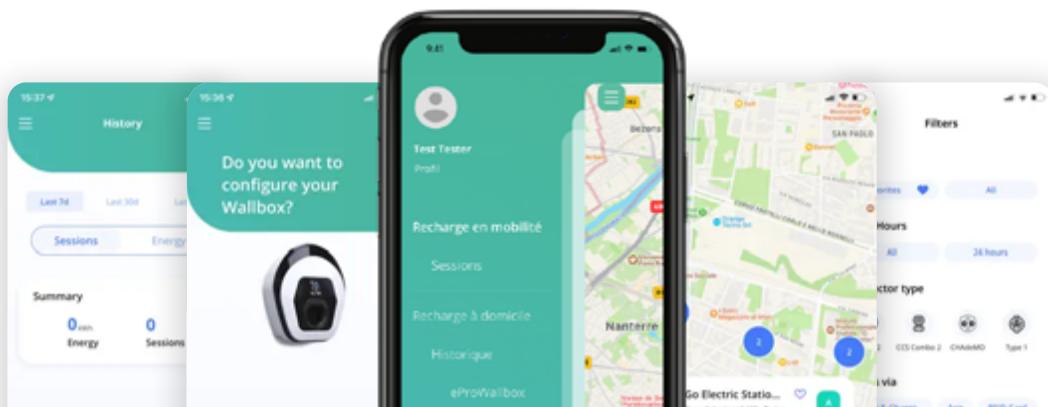
eSOLUTIONS CHARGING

Recharge privée

- Démarrer et arrêter la charge.
- Accéder à l'historique des sessions de charge.

Recharge publique

- Trouver facilement des points de charge.
- Obtenir des informations sur leur disponibilité et leur prix.
- Démarrer et arrêter la charge.
- Accéder à l'historique des sessions de charge.



07 LE COÛT À L'USAGE

7.1 LE COÛT TOTAL DE POSSESSION

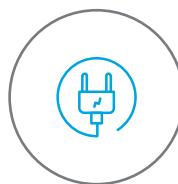
Le Coût Total de Possession (TCO) est une évaluation financière qui prend en compte tous les coûts directs et indirects associés à l'achat, l'utilisation et l'entretien d'un véhicule sur sa durée de vie. Examinons les différents éléments qui composent le TCO d'un véhicule électrique.



Les aides



La carte grise



La recharge



L'entretien

34

Rabais, crédit d'impôt, incitations gouvernementales

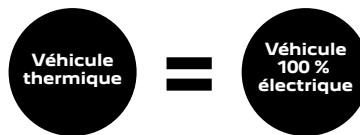
Tarifs réduits ou exonération complète en fonction des territoires

Coût plus avantageux que les énergies fossiles

Coût inférieur de 30 % par rapport aux véhicules thermiques

34

TCO



à l'achat

Loyer financier



La carte grise



Incitations fiscales (gain)



à l'usage

L'entretien



La recharge (énergie)



Bien qu'un véhicule électrique puisse être plus coûteux à l'achat, les économies réalisées sur le carburant, l'entretien et les incitations fiscales peuvent réduire considérablement le TCO. De plus, avec l'évolution des technologies et l'augmentation de l'infrastructure de recharge, il est probable que les coûts associés continuent de diminuer, rendant les véhicules électriques de plus en plus compétitifs.

Pour estimer le coût d'une recharge complète :**Capacité de la batterie en kWh x tarif du kWh**Exemple pour la E-208 156 ch : $48,1 \text{ kWh} \times 0,22 \text{ €/kWh} = 10,58 \text{ €}$.**Pour calculer le coût aux 100 km :****Conso voiture en kWh/100 km x tarif du kWh**Exemple pour la E-208 156 ch : $14 \text{ kWh/100 km} \times 0,22 \text{ €/kWh} = 3,08 \text{ €}$.

Coût moyen de l'énergie	À domicile	Sur l'autoroute	Coût aux 100 km* à domicile	Coût aux 100 km* sur l'autoroute
Électricité	0,22 €/kWh	0,79 €/kWh	3,08 €	11,06 €
Essence	1,89 €/L	2,00 €/L	9,45 €	10 €
Diesel	1,77 €/L	2,03 €/L	7,08 €	8,12 €

* Chiffres basés sur une consommation de 14 kWh/100 km pour l'électrique, 5 L/100 km pour l'essence et 4 L/100 km pour le diesel.

35 7.2 LE CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

35

La carte grise, désormais appelée aussi certificat d'immatriculation, est valable pendant toute la durée d'utilisation du véhicule par son titulaire.

Pour en déterminer le coût, il faut additionner 4 taxes et 1 redevance :



Au moment de l'immatriculation, vous pouvez profiter de plusieurs exonérations sur le prix de votre carte grise pour un véhicule « propre » ou « dit propre ». Ainsi, votre certificat d'immatriculation pour un véhicule 100% électrique neuf ou d'occasion vous coûtera :

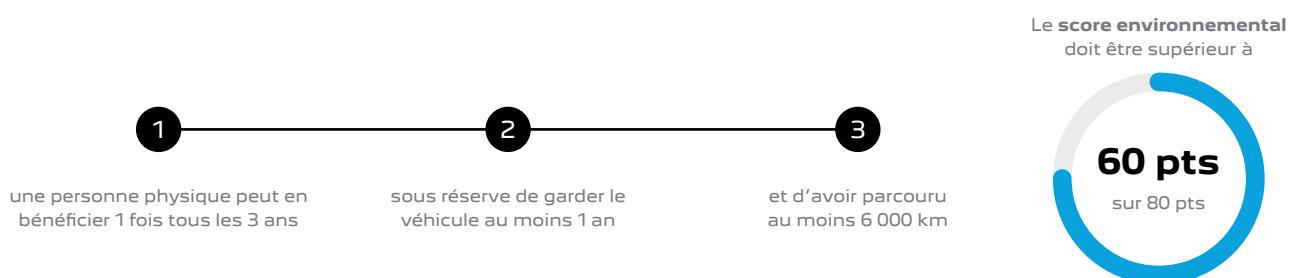


7.3 LA FISCALITÉ 2024

Le bonus écologique

Le bonus écologique est un levier financier clé dans la politique environnementale française, visant à favoriser l'acquisition de véhicules neufs avec une faible empreinte carbone.

Pour prétendre au bonus écologique, plusieurs critères doivent être remplis :



36 Véhicule 100 % électrique neuf

Date de facturation ou versement du 1^{er} loyer à partir du 14/02/2024.

Coût d'acquisition TTC Prix remisé hors options	B2C RFR*/part ≤ à 15 400 €	B2C RFR*/part ≤ à 15 400 €	B2B
VP ≤ 47 K€ et masse < à 2,4 tonnes	27 % du prix plafonné à 4 000 €	27 % du prix plafonné à 7 000 €	0 €
VUL poids total autorisé en charge ≤ à 3,5 tonnes	40 % du prix plafonné à 5 000 €	40 % du prix plafonné à 8 000 €	40 % du prix plafonné à 3 000 €

Le bonus écologique a un impact significatif sur le TCO des véhicules électriques en réduisant le coût d'achat initial, ce qui peut compenser le prix plus élevé des batteries et rendre l'investissement dans un véhicule électrifié plus attrayant.

* RFR = revenu fiscal de référence.

Le score environnemental

Le 8 octobre 2023, le gouvernement français a introduit une nouvelle métrique, le score environnemental, publiée au Journal officiel via un décret et un arrêté. Ce score est un outil conçu pour **évaluer** et **encourager** l'achat de véhicules électriques respectueux de l'environnement tout au long de leur cycle de vie.

Le score environnemental prend en compte plusieurs aspects **de la production** et **de la livraison** d'un véhicule, et de leur impact environnemental :



Production

Évaluation de l'impact sur l'empreinte carbone des matériaux utilisés (acier, métaux ferreux et aluminium)



Assemblage

Analyse de l'impact environnemental de l'usine d'assemblage, incluant la consommation énergétique



Batterie

Le type et la technologie des batteries sont analysés



Logistique

L'acheminement du véhicule, depuis le lieu de production jusqu'au consommateur, est également inclus dans le calcul

La Marque Peugeot, avec ses modèles électriques **assemblés en France ou en Europe**, se conforme à ces exigences. Ainsi, la très grande majorité de ses véhicules sont éligibles au bonus écologique, notamment :



E-208



E-2008



E-308



E-3008



E-RIFTER



E-TRAVELLER



E-EXPERT

La prime à la conversion

Conditions d'obtention

Pour bénéficier de cette prime, il faut mettre en destruction, **dans les trois mois précédant ou les six mois suivant la date de facturation du nouveau véhicule**, un véhicule répondant aux critères suivants :



Gazole : première immatriculation avant le 1 ^{er} janvier 2011	Autre énergie : première immatriculation avant le 1 ^{er} janvier 2006	Avoir été acquis depuis au moins un an par le bénéficiaire	Être immatriculé en France dans une série normale ou avec un numéro d'immatriculation définitif	Il ne doit être ni gagé ni endommagé
---	--	--	---	--------------------------------------

À savoir

Une **personne physique** ne peut bénéficier de la prime à la conversion qu'une seule fois. Une **personne morale** ne peut en bénéficier qu'une fois pour **l'acquisition ou la location** d'un même véhicule. Sous réserve de garder le véhicule au moins un an et d'avoir parcouru au moins 6 000 km.

Véhicule particulier 100 % électrique

38

Date de facturation ou versement du 1^{er} loyer **à partir du 14/02/2024**.

38

Date de facturation ou versement du 1 ^{er} loyer À PARTIR DU 14/02/2024	B2C RFR*/part ≤ 7100 € ou RFR*/part ≤ 15 400 € et gros rouleur**	B2C RFR*/part ≤ 24 900 €	B2B
PRIX REMISÉ ≤ 47 K€ TTC Le véhicule doit aussi avoir une masse en ordre de marche < à 2,4 tonnes	80 % du prix plafonné à 5 000 €	1 500 €	1 500 €

Véhicule utilitaire léger d'occasion 100 % électrique

Date de facturation ou versement du 1^{er} loyer **à partir du 14/02/2024**.

Poids total autorisé en charge **≤ à 3,5 tonnes**.

Date de facturation ou versement du 1 ^{er} loyer À PARTIR DU 14/02/2024	Classe I - de 1 305 kg	Classe II entre 1 305 kg et 1 760 kg	Classe III + de 1 760 kg
B2C RFR*/part ≤ 24 900 € ou B2B	40 % du prix plafonné à 4 000 €	40 % du prix plafonné à 6 000 €	40 % du prix plafonné à 8 000 €
Si RFR/part ≤ à 15 400 € et gros rouleur** ou si RFR/part ≤ à 7 100 €	40 % du prix plafonné à 5 000 €	40 % du prix plafonné à 7 000 €	40 % du prix plafonné à 9 000 €

* RFR = revenu fiscal de référence.

** Une personne dont le trajet entre son domicile et son lieu de travail, effectué exclusivement avec son véhicule personnel, est supérieur à 30 km ou qui effectue plus de 12 000 km par an dans le cadre de son activité professionnelle avec son véhicule personnel.

Majoration de la prime à la conversion

Dans certains cas, la prime à la conversion peut être majorée de :

- **1 000 €** dans les Zones à Faibles Émissions (ZFE),
- **jusqu'à 3 000 €** si une collectivité locale octroie une aide de même nature en ZFE.

Les autres incitations fiscales

Le malus écologique

Le malus écologique est basé sur les émissions de CO₂ du véhicule. Le barème est calculé en fonction de la quantité de dioxyde de carbone émise par kilomètre. Ce dernier est progressif et s'échelonne depuis le 1^{er} janvier 2024 de 50 € (à partir de 118 g de CO₂/km) à 60 000 € (à partir de 193 g de CO₂/km).

Le malus écologique est payable lors de la première immatriculation du véhicule en France. Notez que c'est la date de l'immatriculation qui compte, pas la date de commande ou d'achat du véhicule.

Les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement **l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux** sont exonérés.

39

Le malus au poids

39

Depuis le 1^{er} janvier 2022, un véhicule de tourisme immatriculé pour la 1^{re} fois en France (neuf ou importé) est soumis à un malus au poids ou « Taxe sur la masse en ordre de marche » (TMOM).

FRACTION DE LA MASSE EN ORDRE DE MARCHE EN KG	TARIF MARGINAL EN €
Jusqu'à 1 599	0
De 1 600 à 1 799	10
De 1 800 à 1 899	15
De 1 900 à 1 999	20
De 2 000 à 2 099	25
À partir de 2 100	30

Exemple pour une voiture neuve immatriculée pour la 1^{re} fois en France en janvier 2024, dont **la masse en ordre de marche** est de **1 950 kg**.

Fraction de la masse comprise entre 1 600 kg et 1 799 kg :
200 kg x 10 € = 2 000 €

Fraction de la masse comprise entre 1 800 kg et 1 899 kg :
100 kg x 15 € = 1 500 €

Fraction de la masse comprise entre 1 900 kg et 1 950 kg :
51 kg x 20 € = 1 020 €

Le montant de la taxe est de 2 000 € + 1 500 € + 1 020 € = 4 520 €.

La taxe sur la masse en ordre de marche ne s'applique pas aux véhicules suivants :

- Véhicule **électrique** et/ou à **hydrogène**
- Véhicule **hybride rechargeable** avec une **autonomie** en mode tout électrique en ville > **50 km**

Taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques (ex-TVS)

La taxe sur les véhicules de société est remplacée par 2 taxes :

- la **taxe annuelle sur les émissions de CO₂**,
- la **taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques** (qui remplace la taxe annuelle sur l'ancienneté mise en place en 2023).

Le calcul et le paiement se font annuellement.

Taxe sur les émissions de CO₂

Le calcul du tarif se fait en fonction des émissions de CO₂ par fractions, exprimées en grammes par kilomètre (g/km) multipliées par un tarif dit « marginal » selon un barème par tranches.

CO ₂ (G/KM) WLTP	TARIF MARGINAL PAR G DE CO ₂
Jusqu'à 14	0 €
de 15 à 55	1 €
de 56 à 63	2 €
de 64 à 95	3 €
de 96 à 115	4 €
de 116 à 135	10 €
de 136 à 155	50 €
de 156 à 175	60 €
à partir de 176	65 €

Jusqu'au 31 décembre 2024, les véhicules **hybrides rechargeables** sont exonérés de cette taxe dès lors qu'ils émettent **moins de 60 g/km** (WLTP).

40

40

Taxe sur les émissions de polluants atmosphériques

Elle est déterminée en fonction du type de carburant et de la date de mise en circulation. Cette nouvelle taxe introduit 3 tarifs liés aux catégories des vignettes Crit'Air.

CATÉGORIE D'ÉMISSION DE POLLUANTS	CARACTÉRISTIQUES DU VÉHICULE	TARIF ANNUEL DE LA TAXE
	Véhicule fonctionnant exclusivement à l'électricité, à l'hydrogène ou une combinaison des deux	0 €
	Véhicule alimenté par un moteur thermique à allumage commandé et respectant les valeurs limites d'émissions « Euro 5 » ou « Euro 6 »	100 €
Véhicules les plus polluants	Autres véhicules	500 €

Amortissements non déductibles

Les véhicules **acquis par les entreprises** font partie intégrante des « **immobilisations** » au bilan, c'est-à-dire des éléments actifs immobilisés, destinés à servir de manière durable à l'activité de l'entreprise.

Le prix d'achat immobilisé s'entend :



TTC



HT

pour les véhicules particuliers
(VP)

pour les véhicules utilitaires
(VU)

Parce qu'ils subissent **une dépréciation d'usure**, les véhicules constituent des immobilisations donnant lieu à la déduction d'un amortissement.

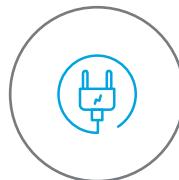
Les véhicules de tourisme (destinés au transport de personnes, essentiellement les VP) sont amortissables dans la limite des montants définis ci-dessous :

41



30 000 €

pour les véhicules
100 % électriques



20 300 €

pour les véhicules hybrides
émettant moins de
50 g de CO₂/km WLTP



18 300 €

pour les véhicules thermiques
émettant entre
50 g et 160 g de CO₂/km WLTP



9 900 €

pour les véhicules thermiques
émettant plus de
160 g de CO₂/km WLTP

Par ailleurs, ce plafonnement ne s'applique pas aux VU et aux VP dès lors que le véhicule est strictement nécessaire à l'exercice de l'activité de l'entreprise. C'est le cas, par exemple, des taxis, des auto-écoles ou des entreprises de location de véhicules.

Amortissements des batteries

Les batteries des véhicules électriques et des véhicules hybrides rechargeables **sont déductibles à 100%**. Aucun plafond n'est appliqué **si le prix des batteries figure sur les factures**.

Ce dispositif permet de créer des charges, donc de générer **une économie d'impôt supplémentaire** et, par conséquent, d'abaisser davantage le coût global de l'acquisition.

41



08 PEUGEOT ALLURE CARE

8.1 LE PROGRAMME

Introduit sur le nouveau E-3008, le programme PEUGEOT ALLURE CARE est généralisé en France à l'ensemble de la gamme de véhicules particuliers 100 % électriques*.



E-208



E-2008



E-308



E-308 SW



E-3008

42 PEUGEOT ALLURE CARE vient compléter la garantie Peugeot spécifique qui s'applique déjà à la batterie haute tension pour une durée inédite de **8 ans ou 160 000 km** afin d'offrir une couverture de l'ensemble des **composants électriques et mécaniques**.

42

Cette initiative place Peugeot **en tête des marques européennes** pour la portée de sa garantie, affirmant son engagement envers **la qualité et la fiabilité** de ses véhicules électriques.

Comment bénéficier d'une couverture complète ?

Pour bénéficier de cette couverture complète, il est essentiel de suivre les préconisations d'entretien :

RÉVISIONS PROGRAMMÉES
tous les 2 ans ou 25 000 km
au sein du réseau officiel

Cette démarche assure **la reconduction automatique de la garantie** par périodes successives de **2 ans ou 25 000 km**, garantissant ainsi une **tranquillité d'esprit durable**.

Le saviez-vous ?

ALLURE CARE **est transférable avec le véhicule**, ce qui peut **augmenter sa valeur** lors de la revente.

* À l'exclusion de E-RIFTER et E-TRAVELLER.

**ARGUMENTAIRE
TOUT SAVOIR SUR L'ÉLECTRIQUE**
a été achevé d'imprimer en
avril 2024

