



## BLUE LION

---

**Constructeur investi depuis de nombreuses années dans une démarche volontariste pour la protection de l'environnement, Peugeot franchit une nouvelle étape et affirme son engagement pour les générations futures en lançant la signature « *Blue Lion* » qui souligne les qualités écologiques des véhicules qu'il commercialise.**

La signature environnementale « *Blue Lion* » est accordée aux véhicules de la Marque les plus respectueux de l'environnement. Elle témoigne concrètement du souci permanent de Peugeot d'oeuvrer en vue de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, et de l'amélioration de la qualité de l'air par la mise au point de technologies spécifiques.

Pour recevoir la signature Blue Lion, un modèle doit bénéficier des critères suivants :

- **Avoir des émissions de CO<sub>2</sub> inférieures ou égales à 130 g/km pour les véhicules utilisant des carburants fossiles**
  - 158 g/km pour les véhicules compatibles avec l'usage de l'agrodiesel en mélange à 30 % dans le gazole (B30) et équipés de FAP (égal à 130 g/km dans une approche du puits à la roue)
  - 200 g/km pour les véhicules fonctionnant au Superéthanol E85 (égal à 120 g/km dans une approche du puits à la roue)
- **Ou fonctionnant au GNV (-20 % d'émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à l'essence)**
- **Être fabriqué dans une usine agréée ISO 14001**
- **Être conçu pour que le véhicule soit valorisable (recyclage et valorisation énergétique) à 95 % en fin de vie**

La liste des véhicules de la gamme Peugeot qui répondent à ces critères figure en annexe.

Bien évidemment, les avancées et nouvelles technologies qui seront susceptibles d'accroître encore plus la réduction des émissions polluantes seront intégrées à cette signature.

**Septembre 2007**

## LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

### UNE PRIORITÉ STRATÉGIQUE POUR PEUGEOT DEPUIS DE NOMBREUSES ANNÉES

La première contribution de Peugeot à la mise au point d'une voiture plus écologique remonte au début des années 80 avec, notamment, le déploiement du programme VERA développé dans le cadre d'un accord signé avec l'Agence pour les économies d'énergie.

C'est en **1994**, que la Marque commercialise ses premiers véhicules utilitaires fonctionnant au gaz naturel de ville (GNV). L'utilisation de ce combustible permet de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> d'environ 20 % par rapport à un moteur essence.

En **1995**, la 106 Electrique est présentée. Cette voiture particulière « zéro émission » deviendra la voiture électrique la plus vendue en Europe.

En **1998**, le lancement du premier moteur diesel HDi Common Rail a permis une économie de consommation de 20 % par rapport à un moteur diesel à injection indirecte, et une diminution équivalente des émissions de CO<sub>2</sub>.

En **2000**, la 206 2.0 HDi éco se distingue déjà avec ses émissions de CO<sub>2</sub> limitées à 120 g/km. Durant cette même année, Peugeot lance sur le marché en première mondiale un filtre à particules (FAP). Équipant dans un premier temps la 607, cette innovation technologique majeure pour la préservation de la qualité de l'air a successivement été déclinée sur les 307, 807, 206, 406, 407, 207, 1007 et 308. Peugeot est le leader mondial d'une technologie qui réduit les émissions de particules à la limite du mesurable.

**2002** est l'année du lancement de la 2<sup>ème</sup> génération de moteurs diesel HDi, développée avec Ford. Les motorisations 1.4 l HDi et 1.6 l HDi, se caractérisent par des consommations basses et permettent un gain de 20 % de rejet de CO<sub>2</sub> vis-à-vis d'un diesel à injection conventionnelle.

Ainsi, le moteur 1.4 l HDi qui équipe la 206 n'émet que 112 g/km, assurant un gain de 48 grammes de CO<sub>2</sub> par km par rapport à la version antérieure dotée du moteur 1.9 D.

En **2005**, l'apparition de la boîte de vitesses mécanique pilotée contribue à réduire de près de 5 % les consommations de carburant et les gaz à effet de serre au regard d'une boîte de vitesses mécanique classique.

L'association gagnante de cette technologie avec la dernière génération de moteurs HDi permet notamment à la 308 1.6 l HDi FAP 80 kW (≈110 cv) équipée d'une nouvelle boîte de vitesses mécanique pilotée, d'afficher des émissions de CO<sub>2</sub> particulièrement basses : 120 g/km.

Concrétisation de l'efficacité environnementale de la 308, ce faible niveau d'émissions est aussi atteint par la version 1.6 l HDi 66 kW (≈90 cv), notamment grâce au travail qui a été réalisé sur l'aérodynamisme, au modernisme des motorisations et par l'apport de technologies innovantes comme les pneus Michelin Energy Saver.

En **2006**, un partenariat avec BMW a permis la création d'une nouvelle famille de moteurs turbo à injection directe d'essence (THP). Tout en offrant des gains de l'ordre de 10 à 15 % en consommation de carburant et en émissions de CO<sub>2</sub>, ces motorisations assurent des performances et un agrément de conduite accrus par rapport aux meilleurs standards du marché. La 207 1.6 l THP 110 kW (≈150 cv) n'émet que 166 g/km de CO<sub>2</sub> contre 185 g/km pour la 206 2.0 remplacée.

Ce partenariat se poursuit en **2007**, avec le lancement de nouvelles motorisations essence atmosphériques, dotées d'une technologie inédite à ce niveau de gamme et dénommées VTi. Par rapport à un moteur essence conventionnel, la baisse de consommation peut atteindre 30 % lorsque le moteur est à bas régime, et 10 % en cycle mixte.

En termes d'émissions, la 207 1.6 l VTi 88 kW (≈120 cv) n'émet que 145 g/km de CO<sub>2</sub> contre 166 g/km pour le moteur 1.6 l 80 kW (≈110 cv) remplacé.

## UNE RECHERCHE CONSTANTE... QUI PORTE SES FRUITS

### ***LES AGROCARBURANTS***

De longue date, Peugeot s'est mobilisé en faveur des agrocarburants, qui présentent un bilan CO<sub>2</sub> global favorable et qui contribuent à limiter l'effet de serre, tout de suite, sur l'ensemble du parc.

Il est d'ores et déjà possible d'utiliser jusqu'à 10 % d'éthanol dans l'essence sans modification de la technologie des moteurs Peugeot et de l'agro-diesel, jusqu'à 30 %, dans le gazole : du reste, la majorité des véhicules diesel du parc PSA circule avec un mélange gazole/agrodiesel à 30 %, totalisant à ce jour, plus de 14 millions de km sans incident !

L'Europe et la France se sont engagées à développer la filière agrocarburant, avec des objectifs ambitieux à court terme en ce qui concerne le taux d'introduction, pour réduire la part des carburants fossiles.

En complément du dispositif déjà existant, un nouveau carburant, le superéthanol (E85), com-

posé d'un mélange de 15 % d'essence sans plomb et de 85 % d'éthanol d'origine agricole, est progressivement proposé dans les stations-service en France. Ce nouveau carburant n'est pas compatible avec les motorisations essence classiques, seuls des véhicules adaptés peuvent l'utiliser.

Ces derniers fonctionnent alors indifféremment avec de l'essence, du superéthanol, ou encore tous les mélanges des deux (essence/superéthanol). Selon certains experts, le gain total maximum de CO<sub>2</sub>, lié à l'utilisation de l'E85 pourrait être de 70 %, si l'on considère l'ensemble du cycle, de la production à la combustion (du puits à la roue).

En s'appuyant sur son expérience brésilienne, Peugeot commercialise désormais, en Suède, aux Pays-Bas et en France, des véhicules pouvant utiliser du superéthanol et qui portent l'appellation BioFlex.

### ***LA TECHNOLOGIE HYBRIDE HDI, POUR DEMAIN***

Une nouvelle étape, significative pour la réduction des consommations, passe, à terme, par la technologie hybride diesel. À puissance équivalente, cette technologie apporte un gain en consommation et en émission de CO<sub>2</sub> de l'ordre de 35 % par rapport au diesel classique. Les élaborations menées depuis la présentation du premier démonstrateur *307 HybrideHDi* en 2006, viennent confirmer le bien-fondé des options stratégiques et techniques initiales.

La *308 HybrideHDi* présentée à l'occasion du salon de Francfort 2007 est pourvue d'un moteur thermique 1.6 l HDi FAP de 80 kW (≈110 cv) associé à un moteur électrique de 16 kW (≈22 cv). La consommation en cycle mixte est de 3,4 l/100 km et 90 g/km de CO<sub>2</sub>, soit un gain de 38 % par rapport à la 308 HDi équivalente.

## ***LA PILE À COMBUSTIBLE***

Engagé dans le développement de la technologie de la pile à combustible (PAC), Peugeot a présenté plusieurs démonstrateurs illustrant les avancées enregistrées en la matière. Le dernier en date, dénommé 207, symbole de plaisir et de respect de l'environnement, jouait un double rôle : celui d'un concept car particulièrement séduisant donnant un « avant-goût » de la 207 CC et celui d'un démonstrateur innovant, équipé de la dernière version de pile à combustible GENEPAC,

développée en partenariat avec le Comité à l'Énergie Atomique.

Après les démonstrateurs Taxi PAC (2000), H<sub>2</sub>O (2002) et Quark (2004), 207 a marqué une nouvelle étape en ce qui concerne puissance, rendement et compacité de la pile à combustible avec une autonomie d'environ 350 km et une vitesse de pointe de 130 km/h.

## ***PUITS DE CARBONE***

### ***LE MÉCÉNAT ÉCOLOGIQUE VU PAR PEUGEOT***

Peugeot s'est engagé, en 1998, dans un grand projet de mécénat écologique avec la création d'un puits de carbone en Amazonie. Celui-ci a pour ambition d'étudier, par la réalisation d'un prototype vivant, à grande échelle et à long terme (40 ans), la relation entre reforestation, capture du carbone atmosphérique et régulation des climats. 2 millions d'arbres ont été plantés entre 1999 et 2004.

Ce projet intègre, par ailleurs, la promotion de la biodiversité. Plutôt que d'utiliser une seule espèce à croissance rapide qui serait particulièrement productive, plus de cinquante essences ont été utilisées. Cette biodiversité devrait également avoir un impact direct sur celle de la faune, en autorisant le retour de certaines espèces au sein du nouveau massif forestier.

## **DES RÉSULTATS CONCRETS**

L'ensemble de ces innovations mises au profit de l'environnement permet à Peugeot d'avoir une position favorable dans les classements d'émissions de CO<sub>2</sub>.

- Depuis 2001, 1 000 000 de voitures émettant moins de 120 g/km de CO<sub>2</sub> ont été vendues en Europe par Peugeot.
- 49 % des voitures commercialisées par la Marque en Europe au premier semestre 2007 (276 000 unités) ont des émissions de CO<sub>2</sub> inférieures à 140 g/km.
- 28 % des voitures vendues par Peugeot en Europe à fin juin 2007 (155 000 unités) ont des émissions de CO<sub>2</sub> inférieures à 120 g/km.

Enfin, il convient de rappeler que Peugeot a vendu 1 500 000 véhicules équipés d'un filtre à particules (FAP) depuis 2000.

**Septembre 2007**

## LISTE DES VÉHICULES ÉLIGIBLES AU LABEL BLUE LION

Modèle	Motorisation	Boîte de vitesses	Emissions CO2 (g/km)
107	1.0e 12v	Manuelle	109
107	1.0e 12v	2-Tronic	109
107	1.4 HDi 54 ch	Manuelle	109
1007	1.4 HDi 70 ch	Manuelle	124
1007	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	125
206	1.4 HDi 70 ch	Manuelle	112
207 SW	1.6 HDi 90 ch	Manuelle	123
207 SW	1.6 HDi FAP 90 ch	Manuelle	131*
207 SW	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	131*
207	1.4 HDi 70 ch	Manuelle	120
207	1.6 HDi 90 ch	Manuelle	120
207	1.6 HDi FAP 90 ch	Manuelle	125
207	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	126
207	1.6 HDi 110 ch	Manuelle	129
207 CC	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	136*
307 Break	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	134*
307 Break	2.0 HDi FAP 136 ch	Manuelle	148*
307 SW	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	134*
307 SW	2.0 HDi FAP 136 ch	Manuelle	148*
307 SW/Break	1.6 BioFlex	Manuelle	169**
308	1.6 HDi 90 ch	Manuelle	120
308	1.6 HDi FAP 90 ch	Manuelle	125
308	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	125
308	1.6 HDi FAP 110 ch	BMP6	120
308	2.0 HDi FAP 136 ch	Manuelle	145*
Partner	1.4 GNV	Manuelle	146***
407 SW	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	140*
407	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	140*
407	2.0 HDi FAP 136 ch	Manuelle	155*
407 Coupé	2.0 HDi FAP 136 ch	Manuelle	156*

≤ 130 g

\* ≤ 158 g biodiesel + FAP

\*\* ≤ 200 g BioFlex

\*\*\* GNV

SEPTEMBRE 2007