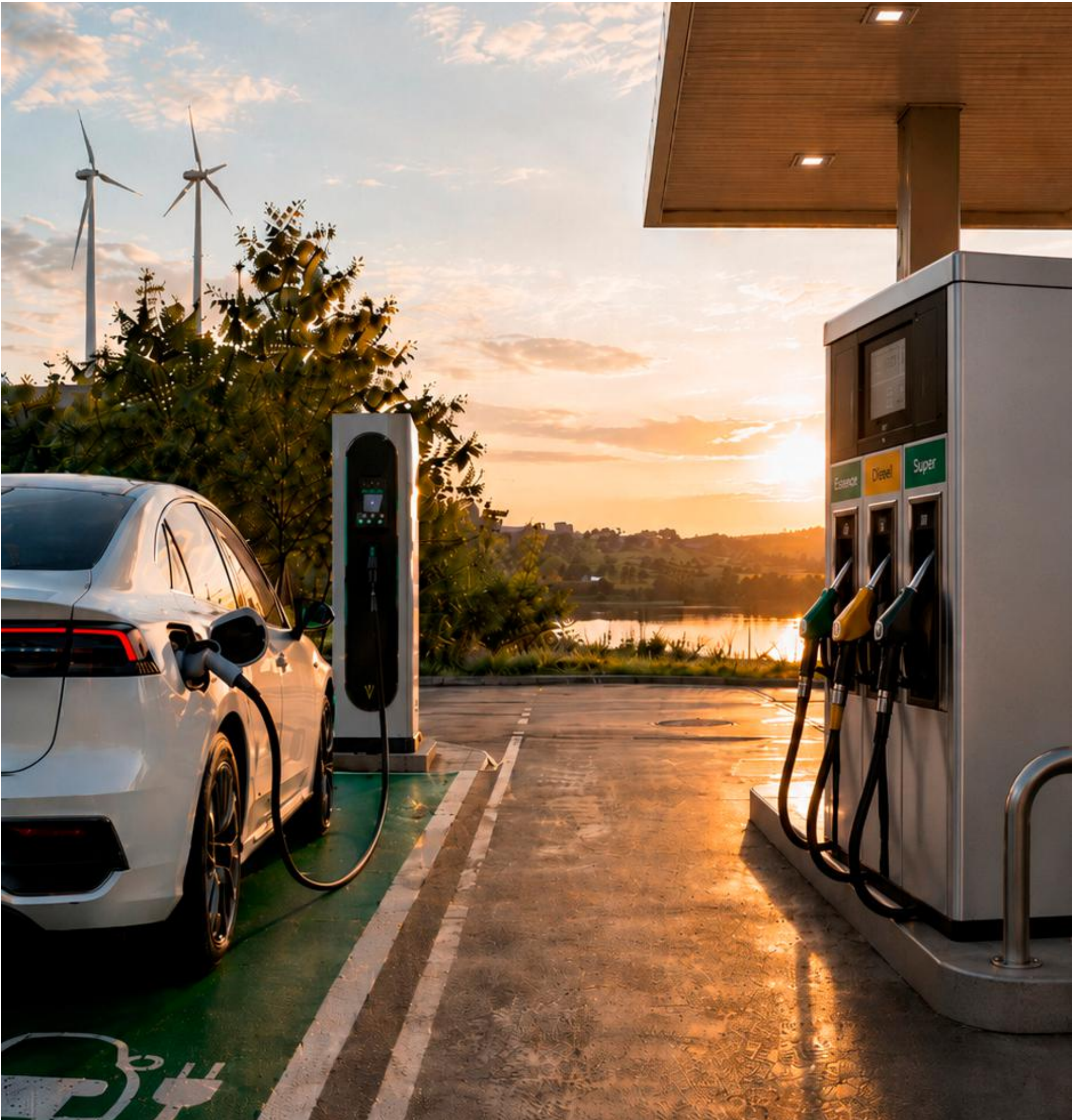


ELECTRIQUE/HYBRIDE, COMMENT BIEN CHOISIR



HYBRIDE ET ÉLECTRIQUE

QUELLE VOITURE EST FAITE POUR VOUS ?

Franchir le pas de l'électrique nécessite de se poser les bonnes questions. Le vrai critère, c'est l'usage réel : nombre de kilomètres par jour, fréquence des longs trajets, nombre de passagers, confort attendu, etc. Voici quelques conseils pour trouver le modèle qui vous correspond.

Pour la ville : petites citadines compactes et économiques

Si vos trajets sont majoritairement urbains et périurbains, avec moins de 150 km par jour et peu d'autoroute, une petite citadine électrique est idéale. Ces voitures sont légères, faciles à garer et très économiques : 12 à 15 kWh pour 100 km en ville, contre plus de 20 kWh pour une compacte. L'autonomie réelle en usage urbain se situe généralement entre 250 et 350 km pour les modèles récents, ce qui représente jusqu'à dix jours de conduite sans recharge. La recharge se fait facilement à domicile sur une prise classique ou sur une borne domestique 7 kW (recharge complète en



Bien choisir son modèle selon ses moyens, ses besoins et ses usages est essentiel pour ne pas se tromper.

6-8 heures la nuit). En borne publique rapide (50 kW), vous récupérez 80 % de batterie en 45 à 60 minutes. La tenue en ville est excellente, mais sur l'autoroute, l'autonomie chute nettement et le confort sonore est très sommaire. À partir de 20 000 €.

Si vous faites régulièrement des trajets de 200 à 500 km (travail, weekend, vacances) et voulez plus d'espace sans devenir « familial », les compactes et SUV compacts électriques sont le meilleur

compromis. Leur autonomie réelle se situe entre 350 et 500 km en mixte, avec une consommation de 16 à 19 kWh pour 100 km. Sur autoroute à 130 km/h, l'autonomie chute à 280-380 km selon la version, ce qui reste confortable pour un trajet Reims-Lyon (environ 500 km) avec une seule pause d'environ 30 minutes. Ces modèles acceptent les bornes rapides 100-150 kW, voire 170-250 kW pour les plus récents : recharge de 10 à 80 % en environ une demi-heure. Le confort

est logiquement supérieur aux citadines : suspension plus raffinée, meilleur isolement sonore, sièges plus enveloppants et plus d'espace à l'arrière.

Pour les familles : SUV spacieux et polyvalents

Pour les familles avec enfants, il faut un coffre large, de l'espace à l'arrière, une sécurité maximale et une autonomie suffisante pour les vacances (idéalement 400 km réels en mixte, soit 300+ à 130 km/h). Ces SUV électriques pèsent souvent plus de 2 tonnes, ce qui améliore la stabilité sur autoroute, mais augmente la consommation : 18 à 22 kWh/100 km en mixte, parfois 20 à 24 kWh/100 km à 130 km/h. L'autonomie réelle en usage familial (clim, enfants, bagages...) se situe entre 300 et 450 km, ce qui impose une pause recharge sur les trajets de plus de 350 km. Le confort est prioritaire : suspension souvent souple, sièges arrière confortables, climatisation multidirectionnelle et nombreuses prises USB. La recharge rapide (150-250 kW) est quasi systématique, permettant une pause de seulement 20 à 30 minutes en route. Le prix est bien évidemment à l'avenant.

JAECCO

Le Nouveau Classique

Hybride & hybride rechargeable

OMODA | JAECCO

à partir de

299€ /mois*

SANS APPORT

LLD 48 MOIS - 40 000 KM

JAECCO 5 SHS-H

A

B 120gCO₂/km

JAECCO 7 SHS-H

A

C 125gCO₂/km

7 ANS

DE GARANTIE

OU 150 000 KM *Détails et exclusions sur omoda-jaecoo.fr

RETROUVEZ-NOUS !



Omoda | Jaecoo Reims - 36 Rue du Capitaine Georges Madon, 51100 Reims - 03 26 24 45 20

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

AU CŒUR DE LA TRANSITION

VOITURE HYBRIDE : ENTRE ÉCONOMIE, CONFORT ET COMPROMIS

Pour les passionnés : sportives et berlines dynamiques

Si le plaisir de conduire prime sur le budget, les électriques sportives offrent désormais des performances impressionnantes : 0 à 100 km/h en quelque 3,0 secondes, couple instantané, direction précise, châssis rigide et équilibré. Leur conduite est vive, réactive, et souvent plus engageante que leur équivalent thermique. L'autonomie est généralement de 300 à 450 km en mixte, avec une consommation plus élevée (18 à 22 kWh/100 km) due aux pneus larges, au poids et à l'usage sportif. Sur autoroute à 130 km/h, l'autonomie peut descendre à 250 km, ce qui impose des pauses plus fréquentes sur longs trajets. Le confort est souvent secondaire : suspension ferme, direction directe, bruit de roulement plus audible, mais cela fait partie du plaisir pour les passionnés. La recharge rapide (150–250 kW) est quasi systématique. Les constructeurs emblématiques de modèles sportifs sont tous passés à l'électrique pour permettre aux amateurs de ressentir la route et d'apprécier chaque virage, même en roulant à l'ion.

Entre essence et électrique, l'hybride s'est imposée comme une solution de transition. HEV ou PHEV, chaque technologie répond à des usages différents, entre sobriété, autonomie et souplesse au quotidien.

Son principe est simple : associer un moteur thermique à un moteur électrique pour réduire la consommation, les émissions et, dans certains cas, rouler ponctuellement sans essence. Deux grandes familles dominent aujourd'hui le marché : l'hybride simple, ou HEV, qui se recharge en roulant, et l'hybride rechargeable, ou PHEV, qui peut aussi se brancher sur une prise ou une borne, offrant 30 à 80 km d'autonomie électrique pure (souvent 40 à 50 km réels).

L'histoire moderne de l'hybride commence réellement à la fin des années 1990. Toyota fait figure de pionnier avec la Prius, lancée au Japon en 1997, souvent considérée comme la première hybride. Honda suit rapidement avec l'Insight, puis d'autres constructeurs accélèrent le mouvement. Depuis, presque toutes les grandes marques ont développé leurs propres versions, de Toyota à Honda, en passant par Ford, Renault, Peugeot, Volkswagen ou BMW.

Les avantages sont nombreux. En ville, un HEV offre une conduite souple, silencieuse et économique, sans contrainte de recharge. Il est particulièrement adapté aux trajets courts et aux automobilistes qui veulent réduire leur facture carburant sans changer leurs habitudes (entre 3,5 et 4,5 L/100 km). Le PHEV, lui, permet de rouler en électrique sur les déplacements quotidiens (trajets domicile-travail de moins de 40 km), à condition de le recharger régulièrement. Il devient alors un bon compromis pour les familles qui enchaînent



La toute première voiture hybride, la Prius de Toyota, a été commercialisée en 1997 au Japon.

petits trajets (1,5 à 3 L/100 km en usage mixte avec recharge régulière) et longs parcours (5 à 7 L/100 km sans recharge).

Mais tout n'est pas parfait. Le coût d'achat reste plus élevé, le poids augmente, et les PHEV perdent une grande partie de leur intérêt lorsqu'ils ne sont jamais branchés. Dans ce cas, leur consommation réelle grimpe nette-

ment. L'hybride simple, de son côté, ne permet pas de longs trajets en zéro émission.

En France, l'hybride (essence + diesel) a encore dominé les ventes en 2025, avec 716 157 unités (dont 700 493 hybrides essence), représentant 43,8 % de

part de marché. Pour beaucoup d'automobilistes, l'hybride reste ainsi un choix pragmatique, entre sobriété et confort, avant une éventuelle transition vers le 100 % électrique.

L'hybride : l'énergie préférée des Français

LES JOURNÉES
REPRISES
BOOSTÉES

JUSQU'À
5000€*

DE PRIME COUP DE BOOST TOYOTA
SUR LA GAMME HYBRIDE POUR LA REPRISE D'UN VÉHICULE.

Gamme Yaris Hybride : consommations (L/100 km) et émission de CO₂ (g/km) en conditions mixtes selon norme WLTP : de 3,8 à 4,4 et de 86 à 100. Gamme Aygo X Hybride : consommations mixtes combinées (L/100 km) et émissions de CO₂ combinées (g/km) selon norme WLTP : de 3,7 à 3,9 et 85 à 89.

*Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'un véhicule neuf de la gamme TOYOTA hybride jusqu'au 30/06/2026, non cumulable avec toute autre offre en cours dans le réseau participant, sous conditions de reprise d'un véhicule. Prime Coup de boost Toyota applicable sur la gamme Toyota hybride, variable selon modèle : jusqu'à 5000€ TTC pour Toyota C-HR hybride comprenant 4000€ de remise pour la reprise d'un véhicule + 1000€ si le véhicule repris est âgé de plus de 8 ans (à compter de sa 1^{ère} mise en circulation) ; jusqu'à 3500€ TTC pour YARIS HYBRIDE comprenant 2500€ de remise pour la reprise d'un véhicule + 1000€ si le véhicule repris est âgé de plus de 8 ans (à compter de sa 1^{ère} mise en circulation) ; jusqu'à 2500€ TTC pour AYGO X HYBRIDE comprenant 2000€ de remise pour la reprise d'un véhicule + 500€ si le véhicule repris est âgé de plus de 8 ans (à compter de sa 1^{ère} mise en circulation). **3 ans de garantie constructeur puis 1 an de garantie Toyota Relax (OU 15000 km, au 1^{er} des termes atteint) activée à chaque entretien effectué dans le réseau Toyota selon les préconisations constructeur, pour les véhicules Toyota de moins de 10 ans OU 185000 km (1^{er} des termes atteint). Un délai de carence peut s'appliquer. Voir conditions sur toyota.fr.

GARANTIE
TOYOTA
RELAX

JUSQU'AUX
10 ANS**
DU VÉHICULE

A 96g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

YARIS HYBRIDE

A 87g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

NOUVELLE AYGO X
HYBRIDE

PORTES OUVERTES DU 11 AU 15 JUIN 2026

Pensez à covoiturer.
#SeDéplacerMoinsPolluer



Toyota
T.T.R. automobiles

1, rue Léna Bernstein - 03.26.09.42.42

LA CITÉ DE
L'AUTOMOBILE / VILLAGE

RENAULT
Groupe Ténédos

VOITURES ÉLECTRIQUES : LA PEUR DE LA PANNE BIENTÔT TERMINÉE ?

Longtemps critiquées pour leur faible endurance, les batteries des voitures électriques ont largement évolué ces dernières années. Les modèles d'aujourd'hui affichent des capacités d'autonomie démultipliées. De quoi faire disparaître l'angoisse du grand départ en vacances ?

Tomber en rade d'énergie après seulement deux heures de route : ce scénario catastrophe semble désormais appartenir au passé. En quelques années seulement, la distance que l'on peut parcourir d'une traite avec un véhicule électrique a bondi. Sur le marché actuel, la majorité des nouveautés dépassent sereinement la barre des 400 à 500 kilomètres réels. De quoi rassurer les conducteurs qui hésitaient encore à abandonner le pistolet à essence, avec toutefois plusieurs facteurs à prendre en compte. La météo et l'utilisation du chauffage ou de la climatisation influent clairement sur l'autonomie des batteries. Leur capacité peut chuter de 20 à 30 % en hiver, lorsque le froid ralentit les échanges

La pause café suffit pour faire le plein

d'électrons. Si les arrêts et les freinages régénèrent l'énergie en ville, l'autoroute fait s'envoler la consommation, jusqu'à diviser par deux le trajet réalisé sans recharge. Plus globalement, une batterie perd en moyenne entre 10 et 15 % de sa capacité de stockage au bout de 5 à 8 ans. Pour pallier ces inconvénients, les fabricants au-



Les nouveaux modèles électriques atteignent désormais facilement une autonomie de 400 à 500 kilomètres réels.

tomobiles n'ont pas simplement installé de plus grosses batteries, au risque de rendre les véhicules trop lourds et donc hors de prix. Ils ont d'abord travaillé sur le look des voitures en concevant des silhouettes plus basses et profilées afin de fendre l'air sans effort pour économiser l'énergie. Dans le même temps, la technologie interne

Demain, le cap des 1 000 kilomètres ?

des accumulateurs a progressé. Sans changer de taille, les cellules des batteries - l'équivalent des piles - sont devenues capables d'emmagasiner beaucoup plus d'électricité. C'est ce double effort qui permet aujourd'hui à des citadines ou à des SUV familiaux d'afficher une endurance de marathonien.

Autre révolution du marché : le temps d'attente à la borne. Voyager loin, c'est bien ; repartir vite, c'est encore mieux. Sur les autoroutes, le réseau de bornes ultra-rapides s'est densifié et les voitures acceptent désormais des recharges d'énergie massives en un temps record. Une pause café d'environ quinze ou vingt minutes suffit à récupérer l'équivalent d'un trajet de trois heures. Exit les calculs mathématiques permanents ou les parcours du combattant pour trouver une borne.

Et ces améliorations vont se poursuivre. Les chercheurs planchent déjà sur la prochaine génération de batteries, dites « sèches » ou « solides ». Plus sûres, plus légères, elles promettent de stocker deux fois plus d'énergie dans le même espace. Les premiers tests sur route ont commencé. D'ici

quelques années, ces voitures pourraient franchir le cap symbolique des 1 000 kilomètres d'autonomie avec une seule charge. Une distance telle que

la question de la panne ne viendra même plus à l'esprit des automobilistes.

140 YEARS OF INNOVATION



NOUVEAU GLC 100% ÉLECTRIQUE

Le SUV de référence de Mercedes-Benz conjugue élégance et technologies de pointe. Il offre jusqu'à 715km d'autonomie et recharge 300 km en 10 minutes⁽¹⁾. À bord, le nouvel Hyperscreen 8K de 99 cm de largeur et le toit panoramique Sky Control⁽²⁾ inondent l'habitacle de lumière et d'innovation.

Welcome home.
Mercedes-Benz



Autobernard REIMS - 03 26 49 97 77
Autobernard CHALONS - 03 26 70 99 99
Autobernard EPERNAY - 03 26 51 97 77

Réservez votre essai.



www.autobernard.mercedes-benz.fr



A 0 g CO₂/km

(1) Autonomie cycle mixte WLTP et vitesse de recharge sur borne ultra rapide DC 800V du GLC 400 4MATIC Avantgarde Line avec Pack Technique et Pack Long Range. (2) Equipements en option. **Consommations électriques : 14,9-18,9 kWh/100km (données cycle mixte WLTP du 21/10/25).** Photo non contractuelle. Détails sur autobernard.mercedes-benz.fr. Welcome home : Bienvenue chez vous. 140 years of innovation : 140 ans d'innovation. RCS Reims 349 124 305. RCS Chalons. 34912430500070. RCS Chalons en Champagne 493 819 379.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer

BORNES, TARIFS, INSTALLATION À DOMICILE : LE GUIDE POUR RECHARGER SON VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Alors que le réseau français frôle le cap historique des 200 000 bornes publiques de recharge électrique, faire le plein d'énergie soulève encore des interrogations. Différences de tarifs, astuces et mode d'emploi pour installer sa propre prise à la maison : voici les clés d'une transition réussie.

La guerre au Moyen-Orient et la reprise des hostilités entre Israël et l'Iran laissent craindre une nouvelle flambée des prix du carburant, dans un contexte de hausse déjà palpable depuis plusieurs mois. Beaucoup d'automobilistes s'orientent vers les véhicules électriques, mais leur recharge n'est pas toujours un long fleuve tranquille : disponibilité des bornes, fiabilité des équipements, puissance et maillage territorial constituent désormais des critères essentiels pour accompagner cette transition à grande échelle. La France figure aujourd'hui parmi les pays européens les mieux équipés en infrastructures de recharge, avec un réseau qui continue de se densifier aussi bien dans les centres urbains que sur les grands axes routiers. Le pays s'appête ainsi à franchir le cap symbolique des 200 000 points pu-



Les tarifs pour recharger son véhicule électrique peuvent varier du simple au triple selon l'endroit. © Généré par Gemini

blics de charge. Selon les chiffres publiés le 30 avril 2026 par l'association Avere, qui réunit les acteurs de la mobilité électrique, l'Hexagone compte exactement 194 996 bornes publiques. Et leur déploiement va encore s'accélérer, puisque le gouvernement a annoncé, d'ici 2035, vouloir multiplier par cinq les points de recharge rapide sur les grands axes pour

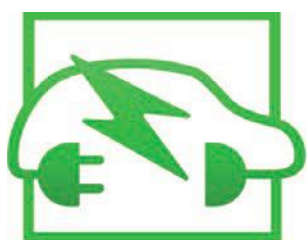
faciliter les longs trajets.

Le coût de l'énergie varie du simple au triple selon l'endroit où l'on se branche. Le domicile s'impose comme la meilleure option économique : récupérer 100 kilomètres d'autonomie revient à environ 2 ou 3 € en profitant du système des heures creuses. En ville, les stations publiques ou de supermarchés sont idéales

pour un approvisionnement d'appoint durant le travail ou une course. Elles proposent des grilles tarifaires intermédiaires, oscillant généralement entre 0,30 € et 0,45 € le kWh, soit l'équivalent de 5 € à 8 € pour 100 kilomètres. Le scénario change radicalement sur autoroute. Les infrastructures ultra-rapides, capables de recharger une batterie en vingt minutes, facturent leur puissance au prix fort : entre 0,55 € et 0,70 € le kWh, faisant monter la facture de 10 € à 13 € pour la même distance. Une dépense supérieure, mais qui reste heureusement occasionnelle.

Posséder sa propre solution à la maison permet d'optimiser la charge au quotidien, et donc son confort. En habitation individuelle, la démarche s'avère relativement simple, à condition de faire appel à un électricien certifié IRVE (Infrastructures de recharge pour véhicules électriques). Cette qualification est légalement obligatoire pour garantir la sécurité et permet de prétendre à un crédit d'impôt avantageux. En copropriété, le « droit à la prise » protège le conducteur. La marche à suivre impose de notifier le syndic de son projet avant les travaux. L'installation s'opère alors via un compteur individuel ou une infrastructure collective partagée, là encore par un électricien IRVE.

Installer son propre système à domicile : un jeu d'enfant ?



MSF BORNES

INSTALLATEUR DE BORNES DE RECHARGE ET DÉRIVÉS

Des solutions de recharge adaptées à chaque client !



**Devis
sous 48h
après pré-visite
effectuée**

Nous sommes à votre service pour toutes solutions d'installations de borne de recharge pour les particuliers, les entreprises, les collectivités locales et concessionnaires.



Installateur autorisé par l'ASEFA

21 bis rue des compagnons - Cormontreuil - 06 68 05 22 50 - 09 77 49 75 39
direction@automatismeconceptsolutions.fr - www.automatismes-conceptsolutions.fr

S'OFFRIR UNE VOITURE ÉLECTRIQUE, COMBIEN ÇA COÛTE ?

Aides publiques, achat, location, leasing social... Le point sur ce que coûte vraiment une voiture électrique en France.

Quel coût initial et quelles aides ?

Le prix d'une voiture électrique varie fortement selon la taille du modèle, la batterie et les options. Le véhicule neuf le plus abordable en France est la Dacia Spring (autour de 17 000 €). De l'autre côté du spectre, les modèles X et S de chez Tesla atteignent généralement les 100 000 €, l'ESQ Maybach de chez Mercedes en vaut le double, sans compter le Porsche Taycan Turbo GT qui émerge à 250 000 € ! Le principal dispositif d'aide à l'achat est le coup de pouce véhicules particuliers électriques (anciennement bonus écologique).

En 2026, les aides peuvent aller jusqu'à 5 700 € pour les ménages les plus modestes, 4 700 € pour les ménages modestes non précaires et 3 500 € pour les autres, avec un surbonus possible si la batterie est produite en Europe. La prime à la conversion, longtemps utilisée pour remplacer un ancien véhicule thermique par un modèle plus propre, n'est plus l'aide centrale du dispositif.



De nombreuses variables sont à envisager avant d'acquérir un véhicule électrique. © Généré par Gemini

Faut-il acheter ou louer un véhicule électrique ?

C'est la grande question. L'achat peut être plus intéressant si vous gardez votre voiture longtemps et si vous roulez beaucoup. Retenez néanmoins que la revente d'une e-voiture est pour le moment encore incertaine ; la durée de vie actuelle d'une batterie empêche en effet d'envisager de pousser son auto électrique jusqu'à 400 000 km, comme certains l'ont fait avec sa version thermique ! La location permet donc de bénéficier des dernières innova-

tions et de contourner le coût élevé d'acquisition, grâce à des loyers mensuels fixes, sur une période de deux à quatre ans. Dans certains contrats, l'entretien, l'assistance ou même l'assurance peuvent être inclus. En revanche, certains contrats exigent un apport initial ou un premier loyer majoré, ce qui réduit le coût mensuel affiché. Si vous utilisez surtout votre voiture pour de petits trajets du quotidien, un forfait kilométrique de 5 000 à 10 000 km par an peut suffire. Mais attention : si vous dépassez le kilométrage prévu, des frais de restitu-

tion s'appliquent souvent, généralement compris entre 0,10 et 0,25 € par kilomètre selon le loueur.

Le leasing social, comment ça marche ?

C'était l'une des grandes nouveautés du marché de la voiture électrique en 2024. Promesse de campagne d'Emmanuel Macron en 2022, le leasing social a été lancé deux ans plus tard afin de proposer une électrique à moins de 200 € par mois aux Français les plus modestes. En six semaines, le leasing social a été victime de son succès : 90 000 demandes sont enregistrées alors que 25 000 véhicules avaient été annoncés. Finalement, 50 000 commandes seront validées. L'aide s'adresse aux personnes dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 16 880 €, qui effectuent un trajet entre leur domicile et leur lieu de travail supérieur à 10 km et qui parcourent plus de 8 000 km par an avec leur véhicule personnel dans le cadre de leur activité professionnelle. Le coût d'acquisition du véhicule ne doit pas dépasser 47 000 €, pour un contrat de location de 3 ans ou plus. La troisième édition du leasing social fera son retour le 16 juillet prochain : 50 000 véhicules électriques seront subventionnés par l'État.



NOUVELLE
OPEL ASTRA
PRÊTE À FAIRE VIBRER LE TERRAIN



Prix du modèle présenté : 41 780€ pour une Nouvelle Astra GS Electric 156ch avec options.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

PORTES OUVERTES DU 12 AU 14 JUIN 2026

OPEL REIMS
1 Rue Léna Bernstein, 51100 REIMS
TEL 03 26 08 21 08

VOITURES ÉLECTRIQUES D'OCCASION : LA FRANCE PASSE LA SECONDE

Longtemps freiné par des prix élevés et des doutes sur la batterie, le marché français de l'électrique d'occasion s'installe enfin. En 2025, il a franchi un cap, mais reste encore loin de rivaliser avec les motorisations thermiques.

Le marché français de la voiture électrique d'occasion change d'échelle. Après plusieurs années de démarrage lent, il a connu en 2025 une progression nette, avec 177 886 transactions sur l'année, soit une hausse de 30 % sur un an, selon le baromètre Avere-France et Mobilians. La dynamique s'est poursuivie au début de cette année, avec des volumes en forte hausse et un mois de mars qualifié de record par plusieurs observateurs du secteur.

Des prix en baisse

Cette montée en puissance s'explique d'abord par l'arrivée en seconde main d'un parc plus abondant. Les modèles électriques vendus en grand nombre depuis 2020 reviennent désormais sur le marché, alimentant l'offre des réseaux professionnels et des plateformes de particuliers. La Renault Zoé reste une valeur sûre, devant des modèles comme la Peugeot e-208, la Fiat 500 et



177 886 véhicules électriques d'occasion ont changé de propriétaire en 2025. © DR

et la Tesla Model 3, qui dominent une partie des transactions.

Autre moteur du marché : la baisse des prix. L'an dernier, le prix moyen des véhicules électriques d'occasion a reculé de 17,4 %, selon La Centrale relayée par l'Avere-France. Sur les modèles de moins de trois ans, le prix moyen s'établissait autour de 32 654 € entre janvier et mai 2025, soit 22 % de moins que le neuf. Cet ajustement rend l'électrique plus accessible, même si l'écart reste encore important avec les modèles thermiques d'occasion.

Des garanties demandées sur l'état des batteries

Le frein principal demeure la place encore réduite de cette offre dans l'ensemble du marché. Les véhicules 100 % électriques ne représentaient qu'environ 3 % des ventes d'occasion en 2025. Leur rotation reste aussi plus lente que celle des thermiques, avec des délais de revente plus longs, signe d'un marché encore en phase d'apprentissage. Les acheteurs veulent des garanties précises sur l'autonomie réelle, l'état de la batterie et le

coût d'usage, trois critères devenus déterminants dans la décision d'achat. Pour autant, la tendance paraît durable. Les professionnels concentrent une large part des ventes, ce qui rassure les acheteurs et structure progressivement le marché. La montée des jeunes occasions, souvent issues des premières vagues de leasing ou d'achats de véhicules neufs, devrait continuer d'alimenter la croissance en 2026. À mesure que les prix se rapprochent d'un seuil jugé acceptable par les ménages, l'électrique d'occasion pourrait bien devenir un relais solide de la transition automobile en France.

NOUVELLE ID. POLO 100% ÉLECTRIQUE

L'icône réinventée



Nouvelle ID. Polo

A partir de 279€/mois
LLD 37 mois, 30 000 km
1er loyer 4 000 €



Nouvelle ID. Polo Life Edition neuve en Location Longue Durée pour 30 000 km maximum, Location Longue Durée sur 37 mois. 1er loyer de 8 600 € ramené à 4 000 € après déduction de la Prime Coup de Pouce EDF de 4 600 € (sous réserve de validation par l'ADEME, conditions sur service-public.fr) suivi de 36 loyers de 279 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande du 01/05/2026 au 31/05/2026 et immatriculation avant le 31/10/2026, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement, et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France 1 Bâtiment Ellipse - 15, av. de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Paris 501 618 904 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 [vias.fr]. Garantie 2 ans + 1 an de garantie supplémentaire. Véhicule de Remplacement inclus dans les loyers souscrit auprès de EUROP ASSISTANCE France - S.A au capital de 23 601 857 € - RCS Nanterre 451 366 405 - 1 promenade de la Bonneville - 92230 Gennevilliers. En l'absence de réglementation, le code des assurances.

JOURNÉES PORTES OUVERTES
CE WEEK-END !

VOLKSWAGEN REIMS

10 Rue Léna Bernstein à Reims

Pensez à covoiturer. #SeDeplacerMoinsPolluer

**Groupe
Autosphere**