

La vérité sur l'appétit de nos voitures

Le cas des hybrides rechargeables

Plus totalement thermiques, pas encore complètement électriques, les hybrides rechargeables représentent un cas particulier pour la mesure des consommations de carburant. Et les normes officielles sont bien trompeuses !

Par Nicolas Meunier et Vincent Desmots

Sur le papier, **les voitures à motorisation hybride rechargeable** affichent des valeurs de consommation particulièrement faibles, souvent inférieures à 2 l/100 km. Alléchant ! Batterie chargée, ces véhicules sont pour certains capables de couvrir une immense partie du cycle NEDC, sinon sa totalité en mode tout-électrique. Double condition : disposer de batteries leur assurant une autonomie suffisante et être capable d'atteindre 120 km/h en mode zéro émission, sans brûler la moindre goutte de carburant. La norme européenne s'est donc adaptée, en imposant le relevé de consommation en mode thermique sur cycle NEDC pondéré par l'autonomie en mode électrique. Plus encore que pour les modèles traditionnels, les chiffres de consommation des hybrides rechargeables ne sont qu'une vague indication de la réalité. Du fait même du principe de leur fonctionnement, il est impossible de donner une valeur unique de consommation. Sur un bref parcours, n'utilisant que l'énergie de la batterie, la consommation en carburant sera nulle. A l'inverse, sur un long trajet, la consommation finale se rapprochera de celle en mode thermique. Sur des trajets intermédiaires, toutes les valeurs sont donc possibles !

Pour connaître la consommation réelle d'une hybride rechargeable, il convient donc de connaître deux paramètres : son autonomie en mode tout électrique et sa consommation en mode thermique (une fois la batterie « vidée »). Pour les trajets nécessitant le recours au moteur thermique, il convient de multiplier la consommation en mode thermique par la proportion du trajet parcourue en mode thermique. Si l'autonomie en mode électrique est le plus souvent annoncée par le constructeur (il s'agit là d'un argument commercial indéniable), il n'en est pas de même pour la consommation réelle en mode thermique, forcément bien plus élevée que la donnée "légale". Il est toutefois possible de la déduire à partir des données de la fiche technique, en utilisant le volume du réservoir d'essence et l'autonomie totale.

Prenons un exemple d'un modèle pour lequel le constructeur annonce une autonomie totale de 940 kilomètres, incluant les 50 km d'autonomie en mode tout électrique. Si le véhicule dispose d'un réservoir de 40 litres, cela signifie donc qu'un plein de sans-plomb permet de parcourir 890 km, soit 4,49 l/100 km en moyenne. Une valeur nettement supérieure à la consommation officielle, le plus souvent, on l'a dit, inférieure à 2 l/100 km. Cet exemple montre qu'il est nécessaire de vérifier précisément si les caractéristiques d'une hybride rechargeable sont adaptées à vos besoins avant de vous laisser tenter. Si un tel modèle peut se justifier pour des conducteurs effectuant des trajets quotidiens aux environs de 50 km, elle sera moins intéressante pour qui parcourt une distance beaucoup plus faible quotidiennement. Ceux-ci auront tout intérêt à se tourner

vers une hybride rechargeable ayant moins d'autonomie en mode électrique, donc moins de batterie, mais moins chère et plus légère, avec donc une consommation en mode thermique plus faible.

Droits libres d'utilisation contre mention © AM-AM Association des Médias Auto&Moto