

Hybride rechargeable, le mode d'emploi

Brancher au bon moment, lire sa vraie consommation et savoir si la technologie vous convient

GUIDE PRATIQUE L'ÉLECTROMOBILE

Hybride rechargeable, le mode d'emploi

Brancher au bon moment, lire sa vraie consommation et savoir si la technologie vous convient

Au sommaire

01 Une règle avant toutes les autres
02 La routine de recharge
03 Les quatre modes, et quand les utiliser
04 Ce que l'autonomie électrique devient sur la route
05 Fiche : mon relevé du mois
06 Ce que la discipline rapporte
07 Vaut-elle le coup pour vous ?
08 Sources

Édité par PRODIF pour L'Électromobile (taxi-vtc-electrique.fr). Rédaction : La rédaction de L'Électromobile. Version du 25 octobre 2026. Ce guide donne des repères généraux : vérifiez toujours les notices des fabricants, les règles locales et les conditions de votre terrain. Usage personnel ; reproduction et revente interdites.

CHAPITRE 01

Une règle avant toutes les autres

Une hybride rechargeable n'a pas de consommation fixe. Branchée chaque soir, elle roule surtout à l'électricité. Jamais branchée, elle transporte une batterie lourde pour rien et consomme souvent plus qu'une essence de même gabarit.

L'écart est mesuré : sur environ 800 000 hybrides rechargeables immatriculées en Europe entre 2021 et 2023, la moyenne homologuée était de 1,5 L/100 km et la consommation réelle relevée par les compteurs embarqués de 5,9 L/100 km (analyse de Transport & Environment). La différence tient presque entièrement à la recharge.

CHAPITRE 02

La routine de recharge

- [ ] Brancher chaque soir, même si la batterie n'est pas vide : la prochaine journée démarre en électrique.
- [ ] Programmer la recharge en heures creuses (0,1589 €/kWh au tarif réglementé depuis le 1er août 2026), depuis la voiture ou la borne.
- [ ] Une prise domestique suffit souvent : environ 8 à 9 heures pour une batterie utile de 18 kWh, 2 h 30 à 3 heures sur une wallbox de 7,4 kW.
- [ ] Recharger sur le lieu de travail ou chez un proche quand c'est possible.
- [ ] Préchauffer ou rafraîchir l'habitacle voiture branchée, avant le départ.

- [ ] Éviter les bornes rapides payantes : leur kWh coûte bien plus cher qu'à la maison.
- [ ] Garder le câble domestique et le câble Type 2 dans le coffre.

Bon à savoir : le mode « recharge » qui fait produire du courant par le moteur essence ne remplace pas la prise. Il fait monter la consommation et donne une énergie bien plus chère.

CHAPITRE 03

Les quatre modes, et quand les utiliser

Mode	Quand le choisir
Électrique	Trajets du quotidien, ville et périphérie, batterie chargée
Hybride (par défaut)	Trajets mixtes, quand vous ne savez pas où l'énergie servira le mieux
Maintien de charge	Sur autoroute, pour garder l'électricité pour la ville à l'arrivée
Recharge	Ponctuellement, pour entrer en zone urbaine avec de l'autonomie

Accélérer franchement réveille le moteur thermique, même en mode électrique. Une conduite souple prolonge la part électrique.

CHAPITRE 04

Ce que l'autonomie électrique devient sur la route

Les modèles récents annoncent souvent 80 à 130 km d'autonomie électrique WLTP, soit plutôt 50 à 100 km en usage réel. Le froid, le chauffage, la vitesse et le relief pèsent davantage sur une petite batterie : 30 km d'autoroute en hiver peuvent consommer la moitié de la charge.

À REMPLIR / À COCHER

Fiche : mon relevé du mois

Mois

Kilomètres parcourus

Litres d'essence achetés

Consommation d'essence (litres ÷ kilomètres × 100)

kWh rechargés (wallbox, application ou facture)

Nombre de soirs branchés

Coût de l'essence

Coût de l'électricité

Coût aux 100 km (total ÷ kilomètres × 100)

Repère : pour une voiture qui consomme 6,5 L/100 km batterie vide, une moyenne mensuelle de 2 L/100 km correspond à environ 70 % de kilomètres électriques, 4 L/100 km à moins de 40 %. Part électrique 1 – (consommation du mois ÷ consommation batterie vide).

CHAPITRE 06

Ce que la discipline rapporte

Exemple pour 12 000 km par an, à 20 kWh/100 km en électrique et 6,5 L/100 km batterie vide, électricité en heures creuses et SP95-E10 à 2,14 €/L (moyenne du 9 octobre 2026) :

Habitude	Part électrique	Énergie par an
Branchée presque chaque soir	80 %	environ 640 €
Branchée une fois sur deux	40 %	environ 1 155 €
Jamais branchée	0 %	environ 1 670 €

CHAPITRE 07

Vaut-elle le coup pour vous ?

Elle vaut le coup si…	Elle ne vaut pas le coup si…
Vous pouvez brancher chez vous ou au travail au moins cinq soirs par semaine	Vous n'avez pas de recharge régulière
Vos trajets quotidiens tiennent dans l'autonomie électrique réelle, même en hiver	Vous roulez surtout sur autoroute

Elle vaut le coup si…	Elle ne vaut pas le coup si…
Vous faites de longs trajets vers des zones mal équipées, ou tractez souvent	Vos trajets longs sont rares : une électrique mérite d'être étudiée
Le surcoût à l'achat est compensé par vos économies sur la durée	Vous espérez une aide : il n'y en a pas au niveau national

Rappel 2026 : l'hybride rechargeable n'ouvre droit ni à la prime coup de pouce ni au leasing social. Elle reçoit la vignette Crit'Air 1 et un abattement de 200 kg sur le malus au poids si son autonomie électrique en ville dépasse 50 km.

RÉFÉRENCES

Sources

Service-Public — malus écologique CO2, barème 2026
https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/vosdroits/F35947

Service-Public — taxe sur la masse en ordre de marche (malus au poids)
https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/vosdroits/F35950

Commission de régulation de l'énergie — tarifs réglementés de vente d'électricité
https://www.cre.fr/

L'argus — consommation réelle des hybrides rechargeables (étude T&E, données OBFCM)
https://www.largus.fr/actualite-automobile/pourquoi-les-hybrides-rechargeables-coutent-500-e-de-plus-par-an-a-leurs-utilisateurs-30044122.html