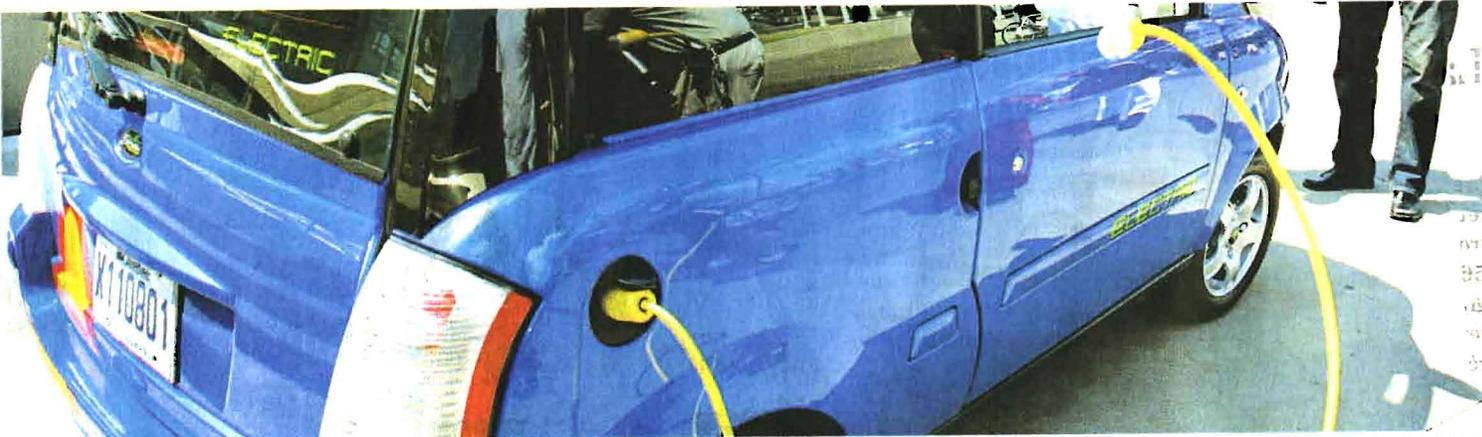


ACTUALITÉS



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

Les partisans de la voiture tout électrique font fausse route

Il vaut mieux miser sur l'hybride rechargeable, selon un rapport produit pour l'Élysée

LOUIS-GILLES FRANCOEUR

D'un point de vue environnemental et social, le recours massif à l'automobile tout électrique n'est pas la solution pour les prochaines décennies: c'est plutôt du côté de la voiture «hybride rechargeable» que se trouve la solution de base pour réduire la contribution du parc automobile au réchauffement de la planète et à la pollution urbaine.

Cette conclusion est celle du rapport produit à la demande du gouvernement français par un de ses plus éminents spécialistes en énergie, Jean Syrota, qui conclut en outre que le recours à l'hydrogène n'est pas non plus une solution viable et adaptée au transport.

Le rapport Syrota, signé par l'ancien président de la Commission de régulation de l'électricité de France, bouleverse les constructeurs internationaux et plusieurs gouvernements depuis sa publication imprévue par la revue, française *Le Point*, il y a quelques semaines. L'Élysée avait ce rapport en main depuis la fin de septembre, mais refusait de le divulguer. *Le Financial Times*, qui a consacré un article récemment à ce rapport désormais en ligne sur le site Internet du *Point*, se demande si le président Sarkozy ne s'est pas assis dessus pour ne pas indisposer ses amis des grands groupes Boloré et Dassault, lesquels ont plein de projets du côté des tout électriques. Les projets de Dassault sont d'ailleurs inspirés des brevets d'Hydro-Québec, notamment dans le

projet de construction de la Cleanova.

Pour être supportable à l'échelle internationale, explique le rapport Syrota, l'inéluctable croissance du parc automobile devra être compensée par la réduction de la consommation unitaire de chaque véhicule, des émissions polluantes et des émissions de gaz à effet de serre (GES). Cela exigera un changement radical à la fois des habitudes des consommateurs et des stratégies des constructeurs.

Le carburant, y lit-on, demeure la source d'énergie la mieux adaptée à la propulsion des véhicules parce qu'elle leur confère une étonnante mobilité. Mais ce qu'il faut, c'est réduire de façon radicale leur consommation.

On peut déjà obtenir une réduction de la moitié de cette consommation avec les solutions techniques connues. Mais, précise le rapport Syrota, «le véhicule hybride rechargeable sur le réseau électrique, qui peut s'assimiler à un véhicule électrique à complément thermique, combine les avantages des véhicules électriques en ville (faibles nuisances locales) et des véhicules thermiques à combustibles liquides sur route (autonomie et performance sur route)».

Ce véhicule, qu'on peut recharger la nuit à la maison quand les réseaux ne sont pas surchargés, n'exige pas la coûteuse infrastructure de recharge urbaine de certains projets de tout électriques, comme celui du Project Better Place, qu'examine avec intérêt la Ville de Montréal.

Cette conclusion est aussi celle du physicien

Pierre Langlois, dans son livre récent, *Rouler sans pétrole*. Ce dernier avançait que si on dotait d'ici 2030 les véhicules thermiques de la planète avec des tout-électrique ayant une autonomie de 400 km, la planète épuiserait ses réserves de lithium à cette seule fin, ce qui est impensable. Or, dit-il, il n'est pas nécessaire de doter une hybride rechargeable de grosses batteries puisque 80 % du kilométrage quotidien de la plupart des automobilistes ne dépasse pas 100 km et qu'un conducteur sur deux parcourt moins de 50 km chaque jour. Une hybride rechargeable peut donc fonctionner en mode tout électrique la plupart du temps et globalement réduire de 80 à 90 % la facture de combustible de la plupart des gens, ce que corrobore le rapport Syrota. Et cela, sans imposer à la société un réseau de recharge pour les automobilistes équipés de tout électriques.

Le tout-électrique, dit-il, demeure donc une «voiture de niche» pour des usages commerciaux urbains ou comme seconde voiture.

Pierre Langlois se dit tout à fait en accord avec le rapport Syrota, qui conclut aussi que l'air comprimé et l'hydrogène «n'ont vraisemblablement pas d'avenir comme sources d'énergie des automobiles» à cause des problèmes de stockage et parce que l'électricité servant à les produire, comme le précise le rapport Syrota, «serait mieux utilisée directement» que transformée en liquide problématique.