

Conférence de presse d'auto-suisse du 22 juin 2010 à Berne

Introduction et accueil par Max Nötzli, président d'auto-suisse

C'est le texte oral qui fait foi

Chères représentantes et chers représentants des médias,

Je vous remercie cordialement d'avoir pris le temps d'assister à la Conférence de presse « l'efficacité énergétique des automobiles » et j'espère pouvoir vous proposer un programme intéressant.

Ce n'est pas par hasard que nous avons consacré cette manifestation au thème de « l'efficacité énergétique ». Mais les thèmes du « CO₂ » ou celui encore plus racoleur de la « protection du climat » auraient également été d'une grande actualité.

En définitive, l'enjeu réel consiste à faire de l'énergie disponible un usage aussi efficace que possible. Tant que nous ne disposerons pas d'énergies renouvelables en quantités suffisantes, ce qui sera le cas pour longtemps encore, nous dépendrons des supports d'énergie fossile comme le pétrole, le charbon ou le gaz.

C'est un fait irréfutable, et une réalité tout aussi incontournable est que les réserves de pétrole, de charbon et de gaz ne sont pas illimitées. C'est pourquoi il est dans notre propre intérêt de mettre tout en œuvre pour faire de ces réserves un usage économique, c'est-à-dire efficace, pour préserver ces ressources.

Plus nos efforts pour améliorer l'efficacité énergétique seront couronnés de succès et plus longtemps nous disposerons de ces réserves, plus nous aurons du temps à disposition pour sortir du piège des énergies fossiles et pour trouver en quantités suffisantes des supports d'énergie renouvelable.

Si les émissions de CO₂ diminuent à la suite de cette augmentation de l'efficacité énergétique, ce qui sera assurément le cas, personne ne va s'en plaindre. Et tant mieux si cela permet par la même occasion de protéger le climat.

En d'autres termes : même ceux qui ne croient pas à tous les scénarios catastrophe annoncés par les pessimistes peuvent et doivent admettre la nécessité de faire de l'énergie un usage efficace.

Une des conclusions les plus importantes que vous allez pouvoir tirer de l'exposé qui va suivre sera que le thème de « l'énergie » est nettement plus complexe que l'on pourrait le croire sur la base du débat complètement politisé.

C'est pourquoi il ne faut jamais perdre de vue une vision globale. Il est inadmissible de considérer séparément un aspect isolé et de négliger les autres. Mais c'est précisément ce que font couramment les politiciens et certains médias.

Le professeur Lino Guzzella de l'EPFZ va nous en dire plus sur ce point. J'aimerais prendre ici la voiture électrique pour illustrer une telle vision sectorielle douteuse qui passe simplement sous silence d'autres problèmes ou qui fait semblant qu'ils sont résolus.

Cette vision table sur l'espoir que ce n'est qu'une question de temps avant que la batterie idéale pour l'énergie électrique de la voiture soit trouvée. Ne prétend-on pas depuis des décennies que le lancement de cette « batterie miracle » est imminent ?

Mais, comme vous le savez, chères Mesdames et Messieurs, nous attendons toujours cette batterie miracle. Nous continuons à l'appeler de nos vœux, cet accumulateur d'énergie de faible poids, compact et d'un coût raisonnable qui nous permettrait de rouler dans toutes les conditions climatiques aussi loin que nous le sommes habitués avec une voiture dotée d'un moteur à combustion.

Si nous l'attendons encore et toujours, cela ne signifie pas pour autant que les fabricants de batteries ne sont pas assez malins pour la développer. Ce ne sont pas non plus d'obscurs cartels pétroliers qui achèteraient des brevets pour les faire disparaître dans des tiroirs qui sont en jeu. Cela s'explique uniquement par le principe de fonctionnement et la physique.

Nous savons en effet tous que l'essence ou le diesel puisent l'oxygène contenu dans l'air, ce partenaire de réaction indispensable pour la combustion. Cette part est près de 15 fois plus lourde que le carburant, mais elle n'est naturellement pas pesée. Cela est extrêmement pratique pour le moteur à combustion et le rend inégalable ; s'il fallait emporter dans l'automobile le partenaire de réaction qu'est l'air, cela augmenterait rapidement le poids d'une voiture compacte de 400 kg ; sans parler du volume, même si on arrivait à comprimer l'air.

En revanche, la batterie présente l'inconvénient de devoir toujours emporter les deux partenaires de réaction. Nous l'avons appris en son temps à l'école, mais nous l'avons apparemment immédiatement occulté. Si tel n'était pas le cas, comment expliquer pourquoi nous attendons toujours le big-bang ou l'œuf de Colomb en matière de technique de batterie ?

La physique a donc littéralement infligé un handicap à la batterie, raison pour laquelle il se peut fort bien que la batterie réellement légère n'existe jamais.

Mais cela ne veut pas dire pour autant que la propulsion électrique n'a point d'avenir. Mais son secteur d'engagement restera limité. Les e-mobiles seront principalement engagés dans le trafic pendulaire. Des autonomies d'environ 100 km et des vitesses de 80 km/h sont praticables. Mais ceux qui souhaitent parcourir des distances nettement plus longues auront besoin d'un petit moteur de combustion en guise de ce qu'on appelle un « Range extender », et la propulsion électrique se prête naturellement aussi aux véhicules hybrides plug-in.

La panacée n'existe pas. Avec tout cela, nous n'avons même pas encore parlé de la provenance du courant électrique que nous comptons accumuler dans les batteries. Mais c'est encore un autre chapitre épineux.

Je vous souhaite maintenant à toutes et à tous des exposés passionnants.