

La propulsion adéquate

Cher·e·s collègues,

L'âge de pierre a-t-il pris fin en raison de l'épuisement des pierres ? Il me semble que non. De même, l'âge de bronze ne s'est pas terminé par une pénurie de bronze, mais par la découverte d'une meilleure solution. Et si l'on trouve quelque chose de mieux que notre moteur à combustion, il cédera sa place. Non pas du fait de l'épuisement des réserves de pétrole et d'essence, mais du fait de l'existence d'une technologie plus optimale, probablement le moteur électrique à batterie, mais peut-être aussi une propulsion à hydrogène... ou des moteurs diesel et essence fortement optimisés, au fonctionnement plus écologique que celui de tout moteur électrique, grâce à des combustibles synthétiques... Tout est question d'empreinte carbone.

Lorsque je repense à l'époque où j'étais mécanicien automobile, je me souviens qu'avec quelques manipulations et quelques serrages de vis ajustables, nous pouvions, par exemple, réduire considérablement la consommation d'essence et les valeurs d'émission au niveau du carburateur, de la pompe à injection ou de la commande de soupape. Il m'est avis que la technologie de nos moteurs diesel et essence ordinaires est loin d'être aboutie. Il y a encore du chemin à parcourir. Le facteur décisif est l'empreinte carbone d'un moteur, incluant le coût de production et l'incidence sur l'environnement liée à la fabrication de la batterie.

Je profite de l'occasion pour exprimer mes doutes quant à la rentabilité et au respect de l'environnement des moteurs électriques dans l'absolu, et ce, au regard de l'empreinte carbone globale de ce

type de propulsion. Pourquoi ne pas mener des recherches avec un esprit ouvert (dans toutes les directions) ? L'optimisation de l'ancien apporte parfois davantage qu'une intervention au forceps. Le moteur diesel, notamment, a encore bien de la marge de développement pour rendre cette forme de propulsion non seulement économique, mais aussi écologique. Quand je constate les nettes améliorations que nous avons obtenues rien qu'en utilisant des huiles modernes et nos additifs, je pense pouvoir me risquer à prédire que le moteur à combustion est loin d'avoir perdu la course face au moteur électrique. Les politiques et les économistes doivent simplement donner une chance et offrir cette occasion aux développeurs et ingénieurs... Il s'agit également d'emplois dans l'industrie en place et pas seulement de mettre en avant de nouveaux postes créés sur les cendres des précédents. Il convient également d'inclure le consommateur. D'après une étude que nous avons récemment mandatée, la majorité écrasante des clients disposés à acheter sont favorables au moteur à combustion. Et il y a de bonnes raisons à cela. En particulier, le moteur diesel aux émissions de CO2 déjà plus faibles, associé à une purification efficace des gaz d'échappement, pourrait contribuer à la réduction des émissions nocives conformément aux objectifs européens de protection de l'environnement.

Par ailleurs, la production à partir d'énergie solaire d'hydrogène pour des piles à combustible ou des carburants synthétiques n'est plus une vision d'avenir depuis longtemps, mais une réalisation faisable sur le plan technique. Cela peut se faire sans aucune batterie et sans la surexploitation des matières premières qu'implique cette technologie.

En tout cas, cela paraît plus judicieux que de produire de l'électricité pour des voitures électriques pseudo-écologiques dans des centrales au lignite obsolètes, que nous maintenons artificiellement à flot en

injectant des milliards d'euros payés par le contribuable jusqu'en 2038 ou dans des centrales nucléaires irradiées. Et à long terme, si nous voulons réduire les émissions nocives et mieux protéger l'environnement tout en assurant une parfaite mobilité, il faudra probablement passer par un mélange de différentes technologies, et pas par une monoculture imposée dans le paysage des inventeurs et développeurs.

Bien à vous,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ernst Prost', written over a light blue circular stamp.

Ernst Prost
Gérant