

Électrifier les transports en regardant plus loin que le bout de son nez

Beaucoup de désinformation et de demi vérités sur les VÉ sont mises de l'avant par des personnes mal informées ou des détracteurs. Il est temps de mettre les pendules à l'heure!

Trop souvent, les économistes traditionnels réduisent l'électrification des transports à un seul chiffre: le coût des rabais à l'achat équivaut à un prix de la tonne de carbone évité trop cher. Ils ne voient pas plus loin que le bout de leur nez, et escamotent complètement une panoplie d'excellentes raisons de faire la transition: santé publique, équilibrage de la balance commerciale, stimulation d'une nouvelle filière industrielle au Québec, catastrophes environnementales reliées au pétrole, indépendance énergétique. Ils se plaignent des sommes accordées aux véhicules électriques (VÉ) sans mentionner les énormes subventions accordées aux pétrolières par le gouvernement canadien, depuis longtemps, ni les externalités non comptabilisées dans le prix du pétrole.

Plusieurs mythes persistent: la demande pour les VÉ n'est pas là; les VÉ sont trop chers; l'autonomie est trop limitée; on va tomber en panne d'électricité... Venez juger par vous-même de ce qu'il en est, en compagnie d'un expert qui va vous donner l'heure juste sur ces préoccupations.

Certes, il reste des défis, comme la recharge pour ceux qui demeurent au 3e étage d'un bloc-appartements, sans prise extérieure. Mais des solutions sont en vues, et vont être commercialisées bientôt.

Par ailleurs, on entend souvent, comme critique, que la fabrication de la batterie d'un VÉ est très énergivore et émet beaucoup de gaz à effet de serre (GES), de même que la recharge des VÉ, à cause des centrales aux carburants fossiles. On dit que c'est aussi pire qu'un véhicule à essence, en ce qui concerne les GES. Qu'en est-il réellement? Venez le constater et vous serez agréablement surpris. Il ne faut pas oublier également que les VÉ deviennent de plus en plus propres avec le temps (énergies renouvelables en croissance rapide), contrairement aux véhicules thermiques utilisant un pétrole de plus en plus sale.

Sans compter que les VÉ vont être automatisés, dans les années qui viennent, et faire disparaître les 2/3 des véhicules de nos villes, avec pleins d'avantages qu'on osait même pas imaginer, il y a quelques années. Venez les découvrir.

1. Pourquoi changer ? La pollution de l'air est responsable de beaucoup de morts et de maladies

L'AUTO ÉLECTRIQUE ... ET PLUS!

LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT

1. Pourquoi changer ? Stimuler une nouvelle filière industrielle au Québec

Lion Nordrest Tao Taxi Circuit électrique
Link Green Motion TPE Péniche électrique Phoenix Auto Prix
Nikola Lithium Adiforge Ecovator Elmo

2. Fausses perceptions L'autonomie est trop limitée ?

Kilométrage illimité avec un véhicule hybride rechargeable

Chevrolet Volt - 85 km élec. BMW i Plug-in - 120 km élec. Honda Clarity Plug-in - 77 km élec.
Plus Prime - 40 km élec. Hyundai Ioniq Plug-in - 45 km él. Mitsubishi Outlander - 45 km él.

3. Le défi des appartements ? La voiture électrique pour ceux qui n'ont pas accès à une prise extérieure

La Unité

Une petite voiture électrique urbaine suédoise de 150 kg qui consomme 7 kWh/100 km, soit 2,5 fois moins d'électricité que les voit. élect. usuelles

Une mallette amovible de batterie (10 kg), donnant une autonomie de 30 km, peut être rechargée à l'intérieur en 1 heure ou 2

Lancement en décembre 2017 et premières livraisons en 2019

- Autonomie : 150 ou 300 km
- Vitesse max : 90 km/h
- Acc. : 0-80 km/h < 3,5 sec

4. Les VÉ et l'environnement ? Extrapolations de l'étude de l'ICCT

Emissions de CO₂ (g/km)

150 000 km (12 ans, 12 000 km/ans) 300 000 km (12 ans, 25 000 km/ans)

ICCT Février 2018

Extrapolations à 300 000 km et à une batt. de 40 et 80 kWh

ICCT = Institut for Future Transport and Technology

6. La science «fiction» ? Plus besoin de permis et plus de conducteurs livrés

Projet pilote

Avec ses 100 Chrysler Pacifica autonomes, Waymo va offrir un service commercial de robot-taxi, en 2019, dans la banlieue de Phoenix, à Chandler.