



11 juin 09

Revue de Presse

Pierre Burelle Responsable d'information

Syndicat des employé-e-s
de métiers d'Hydro-Québec

*Fiers de notre passé
Maîtres de notre avenir*

Ford veut l'électricité, mais pas le moteur d'Hydro

Hélène Baril, La Presse

(Montréal) Ford s'intéresse au réseau d'Hydro-Québec pour faire l'essai de son Escape hybride, mais pas au moteur électrique conçu par la filiale de la société d'État, TM4.

Le moteur mis au point par Hydro-Québec est trop coûteux et Ford préfère mettre au point sa propre technologie, a fait savoir hier à Montréal la responsable des programmes de véhicules hybrides du manufacturier américain, Nancy Gioia. Ford s'est associée à Hydro-Québec et à huit autres sociétés de services publics d'électricité en Amérique du Nord pour en savoir plus sur la façon d'intégrer ses véhicules hybrides rechargeables au réseau électrique. Même si le moteur de TM4 n'a toujours pas fait de percée sur le marché, notamment en raison de son coût élevé, le ministre des Ressources naturelles, Claude Béchar, rêve toujours de voir le Québec produire un véhicule électrique. «On est au bon endroit au bon moment», a-t-il dit. Le ministre est resté évasif sur le projet du manufacturier ontarien Magna d'assembler une voiture électrique au Canada et sur les efforts du Québec pour l'attirer sur son territoire. «On parle avec différentes entreprises», s'est-il contenté de dire. Le

gouvernement du Québec promet pour l'automne un plan d'action pour faire la promotion du transport électrique collectif et individuel et pour faciliter l'intégration de véhicules hybrides rechargeables au réseau électrique.

Le réseau d'Hydro-Québec est déjà sollicité au maximum pendant les grands froids de l'hiver, ce qui est le principal problème à résoudre avant l'arrivée massive des hybrides rechargeables sur le marché. Si le quart du parc automobile actuel était composé d'hybrides rechargeables, il faudrait l'équivalent de la production de la centrale d'Eastmain-1, soit 3 térawattheures, pour les alimenter, selon le pdg d'Hydro, Thierry Vandal. Le Ford Escape hybride sera utilisé par Hydro-Québec et par quelques-uns de ses clients pendant trois ans. La société d'État en tirera des informations qui lui permettront d'adapter son réseau de distribution à l'augmentation du nombre de véhicules hybrides rechargeables sur les routes. Hydro aura aussi accès à l'information recueillie par les autres participants à l'étude. Le véhicule mis à l'essai au Québec par Ford est rechargeable à l'aide d'une prise de courant ordinaire de 120 volts. La recharge de la batterie lithium-ion prend de six à huit heures. Le Ford Escape est un VUS dont la batterie a une autonomie de 48 kilomètres. Passé ce cap,

le moteur à essence prend automatiquement le relais. Ford estime la consommation de son Ford Escape à 2 litres aux 100 kilomètres. Le coût de l'électricité nécessaire à la recharge de la batterie serait de l'ordre de 244\$ par année, soit six fois moins que le coût en essence. L'autre avantage des hybrides rechargeables et des véhicules électriques en général, impossible à comptabiliser, est la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Au Québec, le secteur des transports est responsable de 42% de ce type d'émissions.

En dépit de cet avantage sur le plan environnemental, une association d'environnementalistes comme Équiterre croit que la solution n'est pas la multiplication des véhicules électriques, mais une réduction du nombre d'automobiles.

«Bien que la voiture électrique soit l'une des solutions qu'il faut mettre en place, l'objectif n'est pas de remplacer les embouteillages d'automobiles sur l'échangeur Turcot ou l'autoroute Laurentienne par des bouchons de voitures électriques», a commenté hier dans un communiqué un porte-parole d'Équiterre, Hugo Séguin.