



KOMPETENZZENTRUM
FÜR ALTERNATIVE
ANTRIEBE

CENTRO DI COMPETENZA
PER LE PROPULSIONI
ALTERNATIVE

CENTRE DE COMPÉTENCE
POUR LES PROPULSIONS
ALTERNATIVES

Le scientifique en chef de Toyota insiste sur le mix de propulsion et met en garde contre le manque de ressources

Les voitures électriques sont en plein boom et de nombreux constructeurs prévoient de proposer à moyen terme des véhicules entièrement électriques ou uniquement sur des marchés centraux.

Le plus grand constructeur automobile du monde, Toyota, reste en revanche convaincu qu'un mélange de types de propulsion est meilleur pour le climat. C'est ce qu'a affirmé le scientifique en chef du groupe, Gill Pratt, lors d'une conférence donnée au début de l'année au Forum économique mondial de Davos et récemment à Tokyo.



"L'avenir nous dira si notre position est la bonne", a déclaré Pratt lors d'une conférence de presse.

Rendez-vous médiatique au Japon, rapporté par *Automotive News*. "D'une manière ou d'une autre, ce sera une

Il y aura une grande variété de groupes motopropulseurs utilisés dans le monde entier".

Toyota C-HR Hybrid Source : Toyota

Toyota a misé très tôt sur les moteurs hybrides et vend aujourd'hui une grande partie de ses véhicules en partie électriques. Pour l'avenir, l'entreprise voulait surtout promouvoir les véhicules électriques à pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène, qu'elle considère comme supérieurs aux voitures à batterie pour les longues distances. Mais comme les clients veulent de plus en plus de voitures électriques fonctionnant uniquement avec des accumulateurs, Toyota lance là aussi une offensive. Mais les Japonais ne veulent pas se concentrer sur ce type de propulsion.

Pratt a tenté de justifier scientifiquement et avec des chiffres la stratégie critiquée par beaucoup. Il a évoqué la menace d'une pénurie de lithium, métal essentiel pour les batteries. Il serait plus judicieux d'utiliser les matières premières disponibles pour autant de voitures que possible. L'argumentation de Pratt est que le lithium ne suffit que pour une petite batterie hybride, et non pour les grands packs de batteries puissants des voitures purement électriques. Mais comme il serait possible d'électrifier autant de voitures, l'impact global sur la réduction des émissions de CO2 serait plus important que pour une flotte plus réduite de voitures entièrement électriques.

Le scientifique en chef de Toyota, Gill Pratt, au Forum économique mondial de Davos. Selon *Automotive News* à Tokyo, Pratt a comparé l'enthousiasme actuel pour les véhicules tout électriques à la confiance d'hier dans la conduite autonome : Elle est trop optimiste, a-t-il dit. Les gens surestiment l'impact d'une technologie à court terme et la sous-estiment à long terme. Selon le scientifique, la pénurie de lithium et le manque d'infrastructures de recharge entraîneront un goulot d'étranglement qui mettra un terme à la commercialisation de véhicules purement électriques en grandes quantités au cours de la prochaine décennie.

"Il y aura une crise", a prédit Pratt. "Le temps est de notre côté. Ces goulots d'étranglement - non seulement en ce qui concerne les matériaux des batteries, mais aussi l'infrastructure de recharge - vont mettre en évidence de manière éclatante qu'il n'y a pas qu'une seule approche correcte et que la meilleure solution est en fait un mélange de différents types de véhicules".

"Il faut arrêter de prendre ses désirs pour des réalités"

"Ce qui doit changer, c'est que nous devons devenir un peu plus matures et arrêter de penser en termes de souhaits", a déclaré Pratt. "Une vraie discussion est qu'il y a ces limitations dans l'exploitation des ressources du monde, que ce soit les ressources matérielles, l'infrastructure de recharge et l'énergie renouvelable. Si c'est vrai, comment pouvons-nous réduire la quantité totale de dioxyde de carbone qui s'accumule ? C'est une discussion mûre, pas une discussion de rêve".

Selon le directeur de Toyota, il est préférable d'avoir une grande flotte d'hybrides plutôt qu'une petite flotte de véhicules purement électriques, même si les hybrides sont toujours équipés de moteurs à combustion, compte tenu des émissions de CO2 trop élevées dans le monde. "Nous devons réduire les émissions de CO2 le plus rapidement possible, même s'il y a une énorme pénurie", explique Pratt, "et nous continuerons à avoir une énorme pénurie de matériaux pour les batteries. Comme vous pouvez l'imaginer, c'est un grand défi".

Pratt a fait référence à une Tesla Model X achetée par sa famille. Le SUV électrique a besoin d'un grand pack de batteries avec une grande quantité de lithium pour son autonomie quotidienne, mais sa femme ne parcourt que moins de 50 kilomètres par jour. 90 % du lithium utilisé est donc inutile. "C'est un gaspillage incroyable de matériaux", a déclaré le scientifique en chef de Toyota. "Je pense que ce dont nous avons besoin, c'est d'un peu plus de sincérité de la part des constructeurs automobiles, à la fois vis-à-vis du public et des décideurs politiques".

Ce rapport a été mis à disposition par Urban Stöckli, **Ashuki Schweiz GmbH**.

Source : <https://ecomento.de/>

