



# The Daily Gleaner

**Le 31 octobre 2009**

## **La réalité à propos de l'efficacité énergétique**

Ces dernières années, la question de l'efficacité énergétique et du rôle qu'elle jouera dans la réduction de notre consommation d'énergie et des émissions de dioxyde de carbone a gagné en popularité. Une croyance populaire veut que si nous construisons des voitures qui consomment moins de carburant et des appareils et des maisons plus éconergétiques, nous aurons fait « notre part » dans la lutte contre le changement climatique.

Le défi consiste à se concentrer sur la réduction de la quantité d'énergie que nous utilisons et, malheureusement, l'amélioration de l'efficacité énergétique ne mène pas toujours à une réduction de la quantité consommée. À première vue, cela peut sembler contradictoire. Examinons quelques statistiques intéressantes.

J'ai trouvé une publicité de voiture datée du 20 octobre 1983. Elle vient du *Daily Telegraph* – un journal britannique – et annonce la « nouvelle » Peugeot 205. De prime abord, ce véhicule semble assez ordinaire – très années 1980 – et retient peu l'attention, jusqu'à ce qu'on commence à lire. Cette voiture pouvait avoir une consommation de 3,9 l/100 km (60 mi/gal) sur route et de 5,4 l/100 km (43 mi/gal) en ville. Au regard des normes d'aujourd'hui, c'est phénoménal. Elle est comparable aux hybrides actuelles qui ont les meilleurs rendements et son économie de carburant excède de loin celle de la plupart des voitures conventionnelles disponibles aujourd'hui.

Que s'est-il passé? Avons-nous oublié comment construire des voitures éconergétiques? En fait, non. Depuis 1983, nous avons fait de grands progrès en matière de rendement de carburant. En 2007, la voiture moyenne vendue aux États-Unis consommait presque exactement la moitié du carburant par unité de puissance que ce qu'utilisaient les voitures construites en 1983.

Malheureusement, la même voiture a un poids supérieur de plus de 25 % à celui de 1983. Sur la même période, le temps moyen d'accélération de 0 à 100 km/h est passé de 14 à moins de 10 secondes et, surtout, pour que nos voitures plus lourdes aillent plus vite, la puissance de la voiture moyenne a plus que doublé, passant de 107 à 223 chevaux.

Pendant que nos scientifiques et ingénieurs travaillaient dur pour rendre les moteurs deux fois moins gourmands, nous avons donc décidé d'en doubler la grosseur. Le résultat final est que la voiture moyenne actuelle consomme à peu près la même quantité d'essence qu'il y a 25 ans.

Malheureusement, le problème ne se limite pas aux autos; on le trouve autant dans nos maisons. Entre 1990 et 2006, l'énergie utilisée par le réfrigérateur moyen vendu au Canada a diminué de pas moins de 50 %; celle utilisée par les lave-vaisselle – encore plus impressionnant – de 64 %; celle des cuisinières électriques, de 31 %. Et la liste continue. Cependant, sur la même période, la consommation totale d'énergie dans les foyers canadiens a augmenté de 5 %. Pourquoi? La croissance démographique est une partie de l'explication, mais ce qu'il y a de préoccupant, c'est

que nous avons commencé à construire des maisons plus grandes (de 4 %) tout en logeant moins de personnes dans chacune d'elles (8 % de moins).

Malgré tout ce que nous entendons sur l'efficacité énergétique et les économies d'énergie, le *World Energy Outlook* prédit une hausse de 9 % de la quantité d'énergie consommée en Amérique du Nord entre 2006 et 2030.

Nous avons une quantité de talent incroyable dans ce pays et de par le monde pour réaliser des avancées énormes sur le plan de l'efficacité énergétique, mais nous devons veiller à ne pas perdre le bénéfice de ces gains en exigeant toujours plus et mieux. Acheter un nouveau réfrigérateur éconergétique est un pas en avant, mais à condition de ne pas garder le vieux au sous-sol pour y refroidir sa bière!

L'efficacité énergétique est importante, mais elle doit absolument s'accompagner d'un maintien ou d'une réduction des dimensions et de la puissance des appareils que nous utilisons pour que notre consommation totale d'énergie commence à diminuer. Alors, la prochaine fois que vous achèterez un véhicule, demandez-vous s'il vous faut vraiment 225 chevaux ou si 150, voire moins, suffiraient.

*Brian McCain est ingénieur-conseil dans le secteur de la production d'énergie et directeur du projet Gaia, un groupe d'éducation sur l'énergie à but non lucratif du Nouveau-Brunswick dont vous pouvez consulter le site web [www.thegaiaproject.ca](http://www.thegaiaproject.ca) (en anglais).*