

# Hydrogène : l'avenir de la voiture (ARCHIPEL.ARCHIP)

Pierre Beuzit

## Hydrogène l'avenir de la voiture ?



Les révélations de l'ex-directeur de la recherche de Renault

**LE CARBURANT DE DEMAIN  
EXISTE DÉJÀ !**

**l'Archipel**

*Par Pierre Beuzit*

*audiobook / \*ebooks / Download PDF /  
ePub / DOC*

Dtails sur le produit Rang parmi les ventes  
: #441631 dans eBooksPubli le: 2007-10-  
24Sorti le: 2007-10-24Format: Ebook  
Kindle

[Mobile library] Hydrogène : l'avenir de la  
voiture (ARCHIPEL.ARCHIP)

**Par Pierre Beuzit : Hydrogène : l'avenir de la  
voiture (ARCHIPEL.ARCHIP)** before  
purchasing it in order to gage whether or not it  
would be worth my time, and all praised  
Hydrogène : l'avenir de la voiture  
(ARCHIPEL.ARCHIP):

Download

Read Online

### Description :

Prsentation de l'diteurAprs celui de la pollution, l'automobile est confronte au dfi des gaz effet de serre. Or, on sait dj que labandon du ptole, qui a permis le fantastique dveloppement de l'automobile, mais dont les rservees sont en quantit limite, est inluctable brve chance (15 ans). Pour le remplacer tout en assurant l'industrie automobile un dveloppement durable, l'hydrogène : un produit naturel prsent dans quantit de produits courants, dont l'eau, et qui produit une nergie trois fois suprieure celle de l'essence. Le vhicule du futur sera donc lectrique zro bruit, zro pollution et son moteur produira seulement de l'eau qui pourra tre

rutilise. Pas tonnant que les grands acteurs du monde de l'automobile consacrent des sommes considrables la mise au point de la pile combustible qui, en combinaison avec l'air, produit de l'lectricit. Ce livre prsente la roadmap qui mne des actuels carburants de substitution (bioethanol) aux carburants de synthse (2012) et la pile combustible hydrogne (2015-20).ExtraitExtrait de l'introduction : Peut-on imaginer une automobile sans ptrole ? Depuis la fin 2004, avec l'augmentation rapide et assez inattendue du prix du ptrole, l'nergie est devenue un sujet trs populaire. Par la mme occasion, les soucis environnementaux sont rapparus dans la presse et dans le discours politique. Il s'agit en fait d'une prise de conscience collective de problmes dj anciens, mais dont on pensait confusment qu'ils seraient rsolus par l'alchimie du progrs technique, sans que cela ne perturbe ni les habitudes des consommateurs ni notre infrastructure industrielle. Le grand public a alors dcouvert que les nergies utilises taient pour une grande part d'origine fossile, et que cette donne pouvait avoir des consquences dramatiques : - Les besoins nergtiques de la plante ne cessent d'augmenter, alors que les nergies fossiles, en quantit limite, s'puisent. Une pnurie est donc inluctable, moins d'utiliser d'autres sources d'nergie. - La rpartition des besoins nergtiques dans le monde est trs ingale : les pays qui en consomment le plus ne sont, en gnral, pas ceux qui en produisent le plus ; cela peut entrainer des tensions politiques et des hausses de prix. - Pour finir, l'utilisation de ces nergies dites primaires met des gaz effet de serre. Or on a dmontr qu'une trop forte concentration de ces gaz dans l'atmosphre a des effets nfastes sur le climat - et nous sommes dj dans une phase d'augmentation de cette concentration. Il faut cependant noter que la combustion des nergies fossiles n'est pas la seule source d'missions humaines de gaz effet de serre. Dans ce contexte de questions et d'inquitudes, les transports sont particulirement mis en cause, du fait qu'ils sont trs fortement dpendants du ptrole (98 % des vhicules l'utilisent comme carburant). Or, de toutes les nergies fossiles, le ptrole sera sans doute le premier s'puiser. Aux yeux du public, il ne semble pourtant pas se produire l'amorce d'une volution propre librer les transports de l'emprise de l'or noir. Certes les constructeurs ont significativement amlior le rendement des chanes de traction - en particulier avec l'injection directe diesel et l'introduction de moteurs essence hybrides. Mais on sent confusment que ces progrs ne sont malheureusement pas de nature rsoudre de faon dfinitive le problme de la raret de l'nergie, ainsi que les effets climatiques lis son utilisation. Depuis trs longtemps, le monde des transports se procupe d'nergie. Prs de 60 % des efforts de recherche des constructeurs et de leurs fournisseurs y sont consacrs. Ces recherches ont principalement eu pour but d'amliorer le rendement de la chane de traction et de rduire les missions de polluants. Cette dmarche n'a toutefois pas remis en cause l'utilisation du ptrole comme carburant. Il faut dire que ses proprits sont l'origine du dveloppement extraordinaire des moyens de transport dans le monde, tant pour les personnes que pour les marchandises. L'or noir a ainsi contribu au dveloppement conomique de la plante. Toutes les tentatives de substitution comme le GPL, le gaz naturel ou les nouveaux modes de propulsion tels que le moteur lectrique aliment par batterie, n'ont pas russi prendre une part significative du march.Présentation de l'diteurAprs celui de la pollution, l'automobile est confronte au dfi des gaz effet de serre. Or, on sait dj que labandon du ptrole, qui a permis le fantastique dveloppement de l'automobile, mais dont les rserves sont en quantit limite, est inluctable brve chance (15 ans). Pour le remplacer tout en assurant l'industrie automobile un dveloppement durable, l'hydrogne : un produit naturel prsent dans quantit de produits courants, dont l'eau, et qui produit une nergie trois fois suprieure celle de l'essence. Le vhicule du futur sera donc lectrique zro bruit, zro pollution et son moteur produira seulement de l'eau qui pourra tre rutilise. Pas tonnant que les grands acteurs du monde de l'automobile consacrent des sommes considrables la mise au point de la pile combustible qui, en combinaison avec l'air, produit de l'lectricit. Ce livre prsente la roadmap qui mne des actuels carburants de substitution (bioethanol) aux carburants de synthse (2012) et la pile combustible hydrogne (2015-20).