

Argumentaire sur le référendum nucléaire

Les objectifs climatiques dans les transports, définis par la loi et adoptés par la population, sont clairs: d'ici 2040, les émissions doivent être réduites de 57%, et d'ici 2050 de 100% – donc complètement, sans recourir aux technologies de émissions négatives. Pour atteindre ces objectifs, il n'est cependant pas nécessaire de construire de nouvelles centrales nucléaires. Au contraire, le nucléaire freine à la fois la transition dans les transports et le développement des énergies renouvelables.

Les évolutions technologiques de ces dernières années montrent que ces objectifs sont avant tout atteignables grâce au transfert vers les transports publics, le vélo et la marche, complété par l'électrification du trafic routier. Le trafic routier est de loin le plus grand émetteur de CO₂ dans le secteur des transports (98%), dont 73% proviennent des voitures, 12% des camions et 9% des camionnettes. Ces véhicules sont en cours d'électrification depuis des années.

Intégrer les véhicules électriques au système électrique

Entre-temps, des centaines de milliers de véhicules électriques sont déjà immatriculés en Suisse – une tendance en forte hausse, grâce aux valeurs cibles de CO₂ inscrites dans la loi et aux progrès technologiques. Et chacun de ces véhicules possède une batterie, allant d'environ 20 kWh (petite voiture électrique) à 600 kWh (grand camion électrique).

Une capacité de stockage significative est donc d'ores et déjà disponible. Combinée à d'autres solutions de stockage de courte durée, comme les batteries stationnaires domestiques, les batteries de quartier, mais aussi les stockages de longue durée (par exemple les lacs de retenue), la flotte de véhicules électriques offre une solution de stockage flexible qui complète idéalement la production croissante d'électricité solaire et éolienne. Déjà aujourd'hui, les véhicules peuvent être rechargés lorsque l'électricité est la moins chère – par exemple à midi, quand le soleil brille. Et dans un avenir proche, ces véhicules seront capables, grâce à la recharge bidirectionnelle, de réinjecter du courant dans le réseau («vehicle-to-grid»).

Selon des estimations, une flotte de seulement 200 000 voitures électriques peut déjà fournir une puissance de 500 à 800 MW (centrales nucléaires de Beznau I et II : 365 MW chacune). Cela permet d'éviter les pics de charge, de contribuer à la stabilisation du réseau électrique et de réduire la nécessité d'agrandir les réseaux. Du point de vue de la rentabilité, du climat et de l'environnement, il est absolument essentiel d'intégrer au réseau les batteries des véhicules électriques, qui restent en moyenne inutilisées 95% du temps. Grâce à l'interaction entre des milliers de solutions de stockage décentralisées et flexibles et la production d'électricité renouvelable, le besoin de courant de base, tel que le fournit une centrale nucléaire, diminue de manière significative.

L'énergie solaire plutôt que de nouveaux réacteurs

Un simple regard sur le potentiel de production solaire des toitures et façades des bâtiments en Suisse (75 TWh) montre que les futurs besoins en électricité de la mobilité électrique (7,3 TWh), seront largement couverts si les énergies renouvelables sont développées de manière cohérente. L'électrification du trafic routier n'est donc pas un argument en faveur de nouvelles centrales nucléaires, mais au contraire un élément central du réseau électrique de demain, basé sur les énergies renouvelables et étroitement interconnecté avec l'Europe.

De nouvelles centrales nucléaires renchérissent l'électrification et retardent les objectifs climatiques dans les transports

Les nouvelles centrales nucléaires sont extrêmement capital-intensives et ne sont réalisables, sur le plan économique, qu'avec des garanties de prix étatiques, des subventions et une prise en charge des risques par l'État. Ces coûts sont finalement supportés par la clientèle électrique – soit directement via des tarifs plus élevés, soit indirectement via les impôts. Si le prix de l'électricité augmente, chaque kilowattheure supplémentaire consommé par les pompes à chaleur, les voitures électriques, les camions électriques et le rail devient plus cher. Ce sont donc précisément les technologies censées réduire les émissions de CO₂ dans les transports qui se retrouvent affaiblies.

Au lieu de bloquer des milliards dans quelques grandes centrales rigides, l'électrification des transports a besoin d'un système électrique bon marché et flexible, fondé sur des énergies renouvelables et des capacités de stockage rapidement extensibles. Les subventions au nucléaire agissent ici comme un frein: elles évinceraient les investissements dans le solaire, l'éolien, le stockage et le renforcement des réseaux, maintiendraient le coût de l'électricité inutilement élevé et rendraient plus difficile le passage à une mobilité électrique efficace.