

Ecologie et « tout » électrique : les « non-dit », ça suffit !

Le « tout » électrique comme le moyen de « mobilité » de l'avenir suscite en coulisses de nombreuses controverses. S'appuyant sur les récentes recommandations du GIEC sur le climat, les écologistes ont convaincu les « politiques » que la voiture électrique était une solution concrète pour le futur !

Constructeurs, experts de l'automobile, journalistes et commentateurs ont emboité le pas, favorablement ou contre leur gré. Pour les « décideurs », la voiture électrique doit occuper une place d'exception dans la « transition écologique » ! Les automobilistes réagissent et expriment leurs mécontentements sur les augmentations successives de la taxe « carbone » sur les prix des carburants (Gilets jaunes)

La mobilité « électrique » n'est pas la solution

Cet emballement médiatique pour la voiture électrique cache, à tous les niveaux des séries de « non-dit », lourds de conséquences. Mais les faits sont têtus et il faut le répéter : la mobilité « électrique » pour tous est un « leurre ». Elle est dénoncée par des « grands » patrons, de nombreux scientifiques, experts et éditorialistes.

Carlos Tavares, patron de PSA, contraint par le « politique », le marché et la concurrence, ne cesse de rappeler que la voiture électrique risque de n'être qu'une parenthèse, très coûteuse. Pour lui, la motorisation à l'hydrogène offrira d'autres alternatives dans les prochaines décennies.

Deux obstacles majeurs au « tout » électrique

Si on s'en tient aux décisions, en 2040, les véhicules roulant à l'essence et au diesel ne seront plus commercialisables.

Deux points essentiels sont déjà des obstacles majeurs au développement de la voiture électrique :

- L'approvisionnement en énergie

Si la moitié des véhicules était en service, l'énergie fournie représenterait 36 milliards de kWh/an environ 10% de la consommation électrique française actuelle. Elle nécessiterait une puissance utile pour les autres véhicules en charge de plus de 35% de la disponibilité aujourd'hui, en supposant que plus de 7 millions de bornes d'alimentation soient installées !

Les palliatifs d'énergies nouvelles renouvelables, considérés comme plus écologiques, tels qu'éoliennes, panneaux solaires, biocarburants, etc., ne peuvent pas concourir à relever ce défi (16% de la production actuelle, 32% prévue en 2030). La France sera obligée d'accroître sa capacité de production nucléaire de plus de 30%. Qu'en sera-t-il avec la nouvelle Programmation Pluriannuelle de l'Énergie ?

- Les conséquences du « tout » électrique pour l'environnement

L'ADEME confirme que la voiture électrique réduit très peu les émissions de CO2 sans réduire les émissions de microparticules. Le résultat est loin du miracle annoncé

Personne ne peut continuer à ignorer le désastre lié au développement du « tout » électrique pour la planète et l'environnement. La fabrication des batteries est fortement émettrice de CO2 (Observatoire du Nucléaire). La destruction écologique est considérable avec l'exploitation du Lithium et celle de « terres rares ». L'approvisionnement en eau est essentiel. L'Afrique, la Bolivie, la Chine, etc., bientôt en Europe, le Portugal, tiennent le « haut du pavé ». Cela n'est pas sans conséquences humaines et écologiques. A terme, le traitement des déchets n'est pas résolu.

C'est l'OCDE qui rappelle dans un rapport récent que si l'expansion économique est uniquement basée sur la croissance, les ressources en matières premières finiront par manquer avec de lourdes conséquences sur l'environnement et pour les populations.

Les « gros » pollueurs face aux objectifs du GIEC ?

L'enjeu écologique pour protéger le climat et l'environnement ne peut pas se limiter au « tout » électrique. On a tendance à oublier les immenses reconversions nécessaires au niveau international, voire planétaire. Incompatibles à court et moyen termes, elles concernent les particuliers pour leur chauffage domestique et les industriels pour leur production. L'« exhaustive » circulation routière des poids lourds, tant en Europe que dans le monde, n'échappe pas à cette contrainte.

Le transport aérien et maritime, gros pollueurs, tous deux en « croissance » sont exonérés de taxes sur leur carburant, sauf dans de rares cas particuliers ! Comme cela a été dit, écrit et répété, les 40 plus gros navires-cargos du monde polluent autant que l'ensemble du parc automobile de la planète.

La Chine et les Etats-Unis, « géants » pollueurs, producteurs et « gros » consommateurs d'énergie, nous réservent à moyen terme quelques surprises commerciales en matière de progrès et d'innovations technologiques. On ne peut que constater que les pays en voie de développement sont aux abonnés absents.

Alors, ce silence, bien entretenu, qui résulte de « non-dit » permanents, doit être dénoncé. Il est temps de s'en plaindre et de dire que ça suffit !

A noter qu'Economie Matin n'a pas été absent du débat (cf. Patrick Crasnier et Charles Sannat), il est important d'entretenir le débat