

L'impact de nos mails sur la pollution électromagnétique

Nous sommes co-responsables de la pollution électromagnétique en envoyant tant de mails et en utilisant la technologie numérique.

Il faut lire ce livre pour comprendre que "les énergies dites propres nécessite le recours à des minerais rares dont l'exploitation est tout sauf propre".

C'est la même histoire qu'on retrouve pour les "comptes facebook & co", communications sur les réseaux sociaux pour "ne rien dire, ou pas grand chose" et parfois aussi pour parler de l'écologie "d'à côté", pour organiser des rdv pour changer le monde ici à côté, alors que les dépenses énergétiques pour cela et conséquences de la technologie et du numérique ont un impact sanitaire et humain en "d'autres terres", un peu plus loin... !!!??

Ne cautionnons plus ce monde qui épuise nos énergies, nos ressources naturelles, et des hommes...

Bonne continuation à tous en conscience, Annie

Extraits de Guillaume PITRON

"Ces énergies que l'on appelle également "renouvelables" puisqu'elles captent des sources dont nous pouvons disposer à l'infini, tels les rayons solaires ou la force du vent se fondent sur l'exploitation de matières premières qui, elles, ne sont pas renouvelables."

"Ces énergies-encore qualifiées de "vertes" ou de décarbonées, car elles nous permettent de nous désaccoutumer des énergies fossiles reposent en réalité sur des activités génératrices de gaz à effet de serre. Il faut des quantités d'énergie issue des centrales électrique pour exploiter une mine, raffiner les minerais, puis les acheminer vers un centre de production où ils seront incorporés dans une éolienne ou un panneau solaire.

N'y a--il pas une ironie tragique à ce que la pollution qui n'est plus émise dans les agglomération grâce aux voitures électriques soit simplement déplacée dans les zones minières où l'on extrait les ressources indispensables à la fabrication de ces derniers?"...

"L'ADEME a calculé le coût électrique de nos actions digitales: un mail avec une pièce jointe utilise l'électricité d'une ampoule à basse consommation (...) pendant une heure", précise le documentaire. Or, chaque heure, ce sont dix milliards d'e-mails qui sont envoyés à travers le monde, donc 50 gigawatts/ heure, l'équivalent de la production électrique de quinze centrales nucléaires pendant une heure. Et, pour gérer les données qui transitent et faire fonctionner les systèmes de refroidissement, un seul data center consomme chaque jour autant d'énergie qu'une ville de 30000 habitants....

L'impact environnemental d'un mail:

<https://www.quelleenergie.fr/magazine/actu-environnement/impact-environnemental-mail-57514/>

Un e-mail, ça coûte très cher à la planète:

<https://www.nouvelobs.com/rue89/rue89-planete/20130128.RUE2825/un-e-mail-ca-coute-tres-cher-a-la-planete.html>

Avant d'acheter une voiture électrique, lisez ce livre pour en conscience faire cet achat ou pas.

La quatrième de couverture du livre "la guerre des métaux rares" de Guillaume Pitron :

En nous émancipant des énergies fossiles, nous sombrons en réalité dans une nouvelle dépendance : celle aux métaux rares. Graphite, cobalt, indium, platinoïdes, tungstène, terres rares... ces ressources sont devenues indispensables à notre nouvelle société écologique (voitures électriques, éoliennes, panneaux solaires) et numérique (elles se nichent dans nos smartphones, nos ordinateurs, tablettes et autre objets connectés de notre quotidien). Or les

coûts environnementaux, économiques et géopolitiques de cette dépendance pourraient se révéler encore plus dramatiques que ceux qui nous lient au pétrole.

Dès lors, c'est une contre-histoire de la transition énergétique que ce livre raconte – le récit clandestin d'une odyssee technologique qui a tant promis, et les coulisses d'une quête généreuse, ambitieuse, qui a jusqu'à maintenant charrié des périls aussi colossaux que ceux qu'elle s'était donné pour mission de résoudre.

Journaliste pour Le Monde Diplomatique, Géo ou National Geographic (il est notamment lauréat de l'édition 2017 du Prix Erik Izraelewicz de l'enquête économique, créé par Le Monde), Guillaume Pitron signe ici son premier ouvrage. La géopolitique des matières premières est un axe majeur de son travail. Il intervient régulièrement auprès du parlement français et de la Commission européenne sur le sujet des métaux rares.

Des vidéos de Guillaume Pitron.

<https://www.youtube.com/watch?v=487mer5stLM>

https://www.youtube.com/watch?v=cN_PwhX2WY

<https://www.youtube.com/watch?v=znvquPhkmvw>

« Souvent, on parle de l'impact CO2, mais c'est l'arbre qui cache la forêt. La pression sur les ressources non renouvelables, notamment les métaux, devient insoutenable. »

« Par exemple, l'extraction de silicium, utilisé pour fabriquer les écrans de portables et d'iPad, nécessite beaucoup d'eau, « obligeant les riverains des mines dans les pays en développement à aller chercher de l'eau beaucoup plus loin », ajoute-t-il. »

"Le monde est fou" !!!!

c'est pas moi qui le dis, je cite mais Carlos Tavares (patron de PSA)

Le fait que les autorités nous ordonnent d'aller dans une direction technologique, celle du véhicule électrique, est un gros tournant.

Je ne voudrais pas que dans 30 ans on découvre quelque chose qui n'est pas aussi beau que ça en a l'air, sur le recyclage des batteries, l'utilisation des matières rares de la planète, sur les émissions électromagnétiques de la batterie en situation de recharge?

Comment est-ce que nous allons produire plus d'énergie électrique propre ?

Comment faire pour que l'empreinte carbone de fabrication d'une batterie du véhicule électrique ne soit pas un désastre écologique ?

Comment trouver suffisamment de matière première rare pour faire les cellules et les chimies des batteries dans la durée ?

Qui traite la question de la mobilité propre dans sa globalité ?

Qui aujourd'hui est en train de se poser la question de manière suffisamment large d'un point de vue sociétal pour tenir compte de l'ensemble de ces paramètres ?

Je m'inquiète en tant que citoyen, parce qu'en tant que constructeur automobile, je ne suis pas audible.

Toute cette agitation, tout ce chaos, va se retourner contre nous parce que nous aurons pris de mauvaises décisions dans des contextes émotionnels."

STÉPHANE LHOMME

(Directeur de l'Observatoire du nucléaire)

- Le cycle de vie d'un véhicule électrique le rend aussi polluant qu'un véhicule thermique.

Le subventionner n'a pas de sens, explique le directeur de l'Observatoire du nucléaire, Stéphane Lhomme.

La fabrication des batteries est tellement émettrice de CO² qu'il faut avoir parcouru de 50 000 à 100 000 km en voiture électrique Pour commencer à être moins producteur de CO² qu'une voiture thermique. Soit 15 à 30 km par jour, 365 jours par an, pendant 10 ans !

AFP / DANIEL ROLAND

Or, contrairement à ce que croient la plupart des gens, soumis à une propagande continue des politiques et des industriels, la voiture électrique n'est pas plus vertueuse pour le climat que la voiture thermique, essence ou diesel.

Ce sont là les conclusions d'une étude, déjà ancienne, de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), ignorées délibérément par le gouvernement (Élaboration selon les principes des ACV des bilans énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et des autres impacts environnementaux induits par l'ensemble des filières de véhicules électriques et de véhicules thermiques à l'horizon 2012 et 2020, (novembre 2013)

Sachant que ces voitures servent essentiellement à des trajets courts, il est probable que le kilométrage nécessaire pour s'estimer « vertueux » ne sera jamais atteint.

De plus, tout le CO² émis par une voiture électrique est envoyé dans l'atmosphère avant même que ne soit parcouru le moindre kilomètre.

Alors qu'il est partout prétendu que la voiture électrique n'émet pas de particules fines, comme le signale le magazine Science et Vie (janvier 2015), « les pneus, les freins et l'usure des routes émettent presque autant de microparticules que le diesel ».

La voiture électrique émet certes moins de particules que la voiture thermique, puisqu'elle ne dispose pas d'un pot d'échappement, mais elle possède bien des freins, des pneus, et roule sur le goudron !

Au final, la voiture électrique n'est pas plus écologique que la voiture thermique.

L'argent public consacré à son développement est donc totalement injustifié.

Or, il s'agit de sommes astronomiques :

– Le gouvernement a lancé un plan d'installation de 7 millions de bornes de rechargement à environ 10 000 euros pièce, soit un coût d'environ 70 milliards d'euros.

Il est d'ailleurs poignant de voir les élus de petites communes, croyant faire un geste pour l'environnement, casser la tirelire municipale pour s'offrir une borne ;

– Le bonus « écologique » à l'achat d'une voiture électrique dépasse

5 000 € par véhicule, souvent complété par une prime de la région.

La quasi-totalité des acheteurs sont des ménages aisés, car ces véhicules sont très chers : une fois de plus, l'argent de tous est offert aux plus privilégiés.

En réalité, au pays de l'atome, tous les moyens sont bons pour « booster » la consommation d'électricité, en baisse continue depuis des années.

Car la voiture électrique en France peut être considérée comme une « voiture nucléaire » : la quasi-totalité des bornes de rechargement installées sont branchées sur le réseau électrique ordinaire, à 80 % nucléaire.

Il ne faut pas se laisser abuser par les certificats mis en avant par M. Bolloré et ses Autolib (Paris), Bluecub (Bordeaux) et Bluely (Lyon), assurant qu'elles sont rechargées aux énergies renouvelables : il ne s'agit que de jeux d'écriture ; l'électricité utilisée est la même qu'ailleurs.

Nous ne faisons pas ici la promotion de la voiture thermique, elle-même une calamité environnementale.

Mais, justement, personne n'aurait l'idée d'offrir 5 000 euros à l'achat d'une voiture diesel, de lui réserver des places de stationnement et de remplir son réservoir à prix cassé...

C'est une très bonne analyse démontrant que nos politiques (et les verts) nous font du spectacle:

La paranoïa du diesel ne concerne que les automobilistes !!!

Les Poids lourds, Autocars, Navires, sont exclus !

Juste pour situer le degré de paranoïa des plus virulents détracteurs du véhicule diesel, il faut leur révéler les données de l'industrie maritime qui a démontré qu'en considérant la taille des moteurs et la qualité du carburant utilisé, les 40 plus gros navires-cargos du monde polluent autant que l'ensemble des 760 millions d'automobiles de la planète.

Vous savez, ces porte-conteneurs qui nous alimentent en produits que l'on fabriquait dans nos usines délocalisées, aujourd'hui, ils brûlent chacun 10.000 tonnes de carburant pour un aller et retour entre l'Asie et l'Europe.

Ces malheureux 40 navires font partie d'une flottille de 3.500, auxquels il faut ajouter les 17.500 tankers qui composent l'ensemble des 100.000 navires qui sillonnent les mers.

Pour ne pas quitter le domaine maritime, rappelons que la flotte de plaisance française est d'environ 500.000 unités, dont 5.000 yachts de plus de 60 mètres, et que le plus moyen de ceux-ci brûle environ 900 litres de fuel en seulement une heure, alors que les 24 % de foyers français qui se chauffent au fioul ont du mal à remplir leur cuve pour l'hiver.

Pour continuer sur le chemin de la schizophrénie paranoïde, prenons en compte toute la flottille de pêche et les 4,7 millions de poids lourds en transit à travers la France et les milliers d'avions qui sillonnent le ciel.

Pour compléter cette petite fable, n'oublions pas l'indispensable domaine agricole où la consommation moyenne d'énergie est de 101 litres de fuel par hectare. --