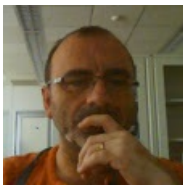


La voiture électrique face aux événements inattendus

2018-12-19 14:12:00 Le Saker Francophone



Antonio Turiel

Par [Antonio Turiel](#) – Le 20 septembre 2018 – Source [CrashOil](#)

Javier Pérez a partagé avec moi il y a quelques jours ses réflexions à propos de certains aspects du comportement des voitures électriques dans des situations réelles qui ne sont pas toujours prises en compte dans les visions idéalisées de ce moyen de locomotion dans le futur. Comme je pense que ces réflexions peuvent avoir un intérêt général, j'ai décidé de les publier. J'espère que cela vous intéressera.



Je vous laisse avec Javier.

Antonio Turiel

Comme nous le savons tous, bien que parfois nous ayons du mal à l'intérioriser, les choses vont bien jusqu'à ce que quelque chose foire. Tout est merveilleux jusqu'au moment où cela cesse de fonctionner. La technologie est ce qu'il y a de meilleur pour l'humanité jusqu'à ce qu'une pièce quelconque se mette à fonctionner d'une manière inattendue.

Et cela est également vrai pour la voiture électrique, même si l'on s'attend bientôt à lire qu'Élie, le prophète, a été emporté au ciel dans une voiture électrique. Ça n'a pas encore été dit, mais patience, ça pourrait venir.

La question se pose parce que les partisans de la voiture électrique, ses promoteurs et ses vendeurs (en admettant qu'ils diffèrent de quelque manière), semblent avoir réponse à tout : meilleures batteries, charge plus rapide, plus grande autonomie etc. À tout, sauf aux situations inattendues, ce qui nous amène à penser que la voiture électrique pourrait être un objet certes efficace, mais fragile.

Voyons ça avec un exemple

Il y a quelques mois, vers la fin janvier, je me suis retrouvé sur une autoroute allemande, près de Stuttgart, pris dans un embouteillage causé par un accident de la circulation. Un camion renversé ou quelque chose du genre. Les gens en parlaient, mais mon allemand n'est pas très bon.

J'insiste sur le scénario : fin janvier, en Allemagne, approximativement sept degrés en dessous de zéro à neuf heures du matin. Il y avait un peu de brouillard, ou en tout cas quelque chose capable de flotter dans l'air à cette température de moins sept degrés, et qui n'était pas de la fumée.

L'autoroute comportait trois voies dans chaque sens. Utilisant la procédure d'urgence que les Allemands appellent *Rettungsgasse*, qui consiste à contraindre tout le monde à se placer sur un côté quitte à ce que les carrosseries se frotent ou frotent le rail de sécurité, ils réussirent à établir quatre voies en direction de Stuttgart, dont une permettait le passage d'un camion de pompiers, pendant que les autres étaient immobilisées. Personne ne surpasse ces gens en matière d'organisation dans ce genre de situations. En tout cas c'est ce que m'a enseigné l'expérience.

Même comme ça, l'embouteillage a duré presque quatre heures. L'accident devait être grave. Une première voie a été libérée, puis une autre etc. La file de voitures a atteint 30 kilomètres à son maximum, comme je l'ai lu le lendemain, et a concerné 22 000 véhicules. Ce sont les informations qui ont été diffusées. Ce fut un embouteillage important, mais pas historique, tous les ans il y a en a deux cents de ce type en Allemagne comme dans n'importe quel autre pays.

Eh bien voyez : sur les 22 000 véhicules, à moins 7 degrés, à peine 25 sont tombés en panne de carburant ce matin alors qu'il fallait maintenir le chauffage sous peine d'être congelé. Cette vingtaine de véhicules a été poussée avec beaucoup d'efforts sur la voie latérale, ce qui a eu pour résultat qu'il n'y avait plus que trois voies libres, mais le THW (une sorte de protection civile allemande) et les pompiers ont distribué 5 litres de carburant à chaque véhicule arrêté. J'estime que le temps de ravitaillement a été approximativement de trois minutes par véhicule.

Imaginez-vous cette situation dans un monde rempli de voitures électriques ?

Pas besoin de calculs compliqués pour se rendre compte combien ce serait déraisonnable, le simple bon sens suffit. Essayons de voir ça.

Disons que tu es un type normal, un jour normal. Tu sors de chez toi pour faire un déplacement de 35 kilomètres. Ta voiture est chargée pour 120 kilomètres, parce que tu aimes être prévoyant. Tu as une charge représentant quasiment quatre fois celle nécessaire. Tout va bien. Mais il fait -7°C et on sait ce qui se passe avec les batteries avec de telles températures. Tu n'as plus que 100 kilomètres d'autonomie à tout casser, estimation haute. Se rajoute à cela le brouillard qui t'oblige à allumer tes phares pendant tout le chemin. Tu n'as plus que 85 kilomètres d'autonomie. Ce n'est plus quatre fois le nécessaire mais seulement deux fois et demie...

La route est normale, tout va bien. Mais alors qu'il te reste 19 kilomètres à parcourir, la file s'arrête et tu restes bloqué 4 heures à cause d'un accident. Tu laisses le chauffage en marche... tu l'éteins de temps en temps, certes... mais... combien de temps ta batterie va-t-elle tenir ? Une heure ? Une heure et demie ? A partir de ce moment c'est la merde. Avant toi se retrouveront dans la merde ceux qui étaient un peu juste, puis ceux qui étaient un peu moins prévoyants, et après toi un bon nombre d'autres conducteurs se retrouveront aussi dans la merde, peut-être les 30 ou 40% les plus riches, avec de meilleures batteries ou plus prévoyants, tout dépend de la durée de l'embouteillage. Ça se passera comme ça non ?

Faisons le point :

1. Parmi les 22 000 véhicules bloqués dans l'embouteillage, combien penses-tu qu'il y en aura en panne de batterie pendant ces quatre heures ? Cinq mille ? Encore plus ? Ce n'est pas une situation hypothétique. C'est une chose qui est déjà arrivée et arrive souvent. Dans un embouteillage de 4 heures à -7 degrés, certains pensent que cela pourrait atteindre 65% des véhicules. Dans ce cas 15 000 voitures. Cela me semble exagéré, mais acceptons ce chiffre.
2. Quand les secours arriveront avec leurs batteries ou leurs câbles, ou avec des piles sur l'épaule comme tu préfères, combien de temps faudra-t-il pour recharger ces batteries au milieu de nulle part ? Avec une météo peu favorable, mais sans excès... sur une autoroute quelconque. En pleine nature. Trois minutes par véhicule ? Non on est loin du compte, une demi-heure ? Sais-tu ce que représente une demi-heure par véhicule pour 15 000 véhicules ? 7 500 heures, soit 312 jours si il n'y a qu'un appareil d'assistance. Si l'on multiplie les appareils d'assistance par cent, il faut quand même trois jours. Pas mal...
3. Comment pourrait-on effectuer ces recharges dans ce bordel ? Parce que apporter 5 litres d'essence ou de diesel à chaque véhicule ça se fait avec peu de chose... Mais ça ? Si c'était quatre voitures, d'accord, on les remorque ou les déplace à la grue... Mais le problème c'est que là il y a au moins 4 000 véhicules qui ont besoin de secours. Ou dix-mille. Ou bien plus, et très dispersés, comme lors du dernier hiver où des centaines de véhicules sont restés bloqués par la neige dans le nord.
4. Et le plus important : combien de temps faudrait-il en pratique pour résorber l'embouteillage ? Parce que les problèmes s'accumulent. Il y a eu 22 000 véhicules parce que ça a duré 4 heures. Si cela avait duré plus longtemps il y aurait eu davantage de véhicules. De combien de temps parlons nous pour un retour à la normale et pour quel coût ?
5. Autre chose importante : quand on parle de voitures électriques... quelqu'un a-t-il pensé à ce genre de problèmes ? Quelqu'un a-t-il pris en compte le fait que face à des situation imprévues la voiture électrique montrait une extrême fragilité ?

C'est avec de telles réflexions qu'on se rend compte que nous sommes face à une totale improvisation et que rien n'est pensé pour une utilisation de masse de ces véhicules. De mon point de vue, la voiture électrique ne vient pas remplacer le moteur thermique, mais sert de prétexte pour éliminer le moteur thermique pendant que le moteur électrique sera vendu aux élites, alors que l'on forcera le reste de la population à utiliser des solutions dont il ne veut pas, mais qu'il devra accepter imposées par les élites.

Les récents événements en France, avec la vague des gilets jaunes, ont montré que certains ont déjà réalisé ce qui se trame contre eux et quels clichés sont utilisés pour imposer un nouvel ordre.

Comme je comprends les choses, l'automobile électrique est une des principales icônes de ces nouveaux mensonges, de cet élitisme vêtu d'idéologie, qui prétend défendre le milieu ambiant, alors qu'il se limite à offrir de nouvelles possibilités aux riches et une plus grande servitude aux pauvres.

Le seul truc électrique qu'ils nous proposent, c'est la chaise, si nous nous plaignons, ou le scooter, si nous sommes bien silencieux et mignons. Pour le reste, pas question.

Javier Pérez

Traduit par Marc, relu par jj pour le Saker Francophone

8 847