Synthèse concernant l'illusion écologique des "vertueuses" voitures électriques

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

"Le monde est fou. 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 faire en sorte que le recyclage d'une batterie 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 CO^2 qu'il faut avoir parcouru de 50 000 à 100 000 km en voiture électrique .... Pour commencer à être moins producteur de CO^2 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 continuelle 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 maitrise 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 CO^2 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 diésel ».

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 cout 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 10 000 € 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 10 000 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 diésel 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 brulent 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 brule 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.

Cela prouve également que les journaleux sont achetés par le pouvoir pour la boucler et nous laver les cerveaux."