

Le leurre des véhicules électriques

Dans 30 ans, en imposant la voiture électrique, nous découvrirons sa face cachée : recyclage des batteries, utilisation des matières rares, émissions électromagnétiques de la batterie en recharge. Produire plus d'énergie électrique propre, faire que l'empreinte carbone ou le recyclage d'une batterie ne soient pas écologiquement désastreuses, trouver suffisamment de matières premières rares pour les cellules et la chimie des batteries dans la durée, traiter de la mobilité propre dans sa globalité : là sont les vraies questions.

Le cycle de vie d'un véhicule électrique le rend aussi polluant qu'un véhicule thermique. Le subventionner n'a pas de sens. 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 !

Contrairement à ce que croient la plupart des gens, la voiture électrique n'est pas vertueuse pour le climat : conclusions de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), ignorées délibérément par le gouvernement (étude de novembre 2013). Ces voitures servent à des trajets courts : le kilométrage 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. Et, comme le signale le magazine Science et Vie de 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, mais elle possède bien des freins, des pneus, et roule sur le goudron !

La voiture électrique n'est donc pas plus écologique que la voiture thermique. L'argent public considérable consacré à son développement est injustifié :

- Le gouvernement a lancé un plan d'installation de 7 millions de bornes de rechargement à environ 10 000 € pièce, soit un coût de 70 milliards d'€.
- Il est triste de voir les édiles, croyant faire un geste pour l'environnement, casser la tirelire municipale pour s'offrir une borne ;
- Le bonus à l'achat d'une voiture électrique dépasse 10 000 €, souvent complété par une prime de la Région.
- La quasi-totalité des acheteurs sont aisés, car ces véhicules sont très chers : une fois de plus, l'argent de tous est offert aux plus privilégiés.

En France, l'électricité est à 80% nucléaire, elle est aux ¾ fossile à La Réunion : quel intérêt pour les véhicules électriques ?

Ceci n'est pas un plaidoyer pour la voiture thermique, elle-même calamité environnementale. Cependant personne n'aurait l'idée d'offrir 10 000 € à l'achat d'une voiture diesel, de lui réserver des places de stationnement et de remplir son réservoir à prix cassé... Juste pour situer le degré de paranoïa des plus virulents détracteurs du diesel : les 40 plus gros cargos du monde polluent autant que l'ensemble des 760 millions d'automobiles de la planète : ces porte-conteneurs qui brûlent chacun 10.000 t de carburant pour un aller-retour entre l'Asie et l'Europe. Ces 40 navires qui font partie d'une flottille de 3.500, auxquels on ajoutera les 17.500 tankers et les 100.000 navires qui sillonnent les mers.

La flotte de plaisance française est d'environ 500.000 unités, dont 5.000 yachts de plus de 60 mètres ; la moyenne de ceux-ci brûle 900 litres de fuel/heure, alors que les 24 % de foyers qui se chauffent au fuel ont du mal à remplir leur cuve l'hiver.

On y adjointra la flottille de pêche, les 4,7 millions de poids lourds en transit à travers la France, les milliers d'avions qui strient le ciel, et consommation agricole moyenne qui est de 101 litres de fuel/ha.

Et surtout, continuons à nous laver le cerveau, à coup de greenwashing, par médias désinformés, hommes politiques abrutis de conflits d'intérêts, et lobbyings intrusifs... N'est-ce pas, M. Elon Musk ?

Dr Bruno Bourgeon, président d'AID
aid97400.re