

# LE **10** <sup>ème</sup> HOMME

Son devoir est de penser différemment

25 juillet 2021

## L'UE annonce la fin de votre voiture à essence

Par Bill Wirtz



Les Dessous de l'Union Européenne

 Vauban  
éditions

Crédits photos : de FOTOGRIIN / Shutterstock.com

## Introduction

L'Union européenne annonce la fin du moteur à combustion interne, ce qui signifie que, dans un avenir proche, vous ne pourrez plus acheter de voiture à essence ou diesel. Une mesure qui frappera particulièrement les pauvres, mais qui satisfait les ambitions écologiques des élites politiques de Bruxelles. Mais cette mesure n'est pas seulement rejetable d'un point de vue social, il n'est pas non plus garanti que les voitures électriques soient meilleures pour l'environnement.

Tout d'abord, j'aimerais dire que je ne possède pas de voiture. J'utilise les transports publics, je marche ou je fais du vélo. D'une certaine manière, cela fait de moi le citoyen idéal aux yeux du lobby écologiste. Cela dit, je ne crois pas que je doive avoir le droit d'imposer mon mode de vie à mes voisins. Les voitures à essence et diesel sont pertinentes au-delà de la date à laquelle l'UE veut s'en débarrasser.

Pour expliquer le sujet, je répondrai à ces questions dans cette lettre :

- Comment la Commission européenne va-t-elle interdire votre voiture ?
- Qui sont les lobbyistes pour ces mesures ? Qui en profitera ?
- Quel est l'impact écologique des voitures électriques ?

## Une grande interdiction à venir

La Commission a décidé de proposer la fin du moteur à combustion interne à partir de 2035, en imposant une réduction de 55 % des émissions de CO<sub>2</sub> à l'échelle du des automobiles à partir de 2030, avant d'atteindre l'objectif de 100 % cinq ans plus tard. Cela donne à l'industrie plus de dix ans pour se rééquiper et stimuler la production locale de cellules de batteries. L'Union européenne dispose ainsi d'un délai de 15 ans pour retirer les véhicules polluants de la circulation, grâce à un renouvellement naturel, avant d'atteindre son objectif de "zéro-émission" en 2050.

Le zéro net signifie que l'on atteint un équilibre entre les gaz à effet de serre émis dans l'atmosphère et ceux qui en sont retirés... Cet état est également qualifié de neutre en carbone, bien que les termes "zéro émission" et "zéro carbone" soient légèrement différents, car ils signifient généralement qu'aucune émission n'a été produite en premier lieu.

La législation d'accompagnement sur les infrastructures de carburants alternatifs obligerait notamment les pays à commencer à construire des points de recharge et des stations de ravitaillement en hydrogène pour répondre à l'augmentation de la demande de "véhicules sans émission carbone".

Qu'est-ce que cela signifie ? Une accélération rapide des efforts visant à stimuler la production de véhicules électriques et beaucoup de travaux à venir à partir de 2025, lorsque les règles relatives aux infrastructures entreront en vigueur. Une grande partie de l'industrie automobile est déjà en train de construire des voitures électriques - certaines marques comme Volkswagen et Volvo ont déjà un peu plus d'avance - mais les nouveaux objectifs posent un défi critique pour l'industrie des composants de ces infrastructures. L'attention se tourne rapidement vers les programmes de recyclage qui peuvent aider à former une main-d'œuvre capable de manipuler les produits chimiques des batteries plutôt que les pistons des moteurs. Cela prendra du temps.

Les groupes écologistes sont largement satisfaits. L'industrie automobile a peut-être perdu sa bataille pour éviter une élimination obligatoire dans le projet de proposition, mais elle a obtenu des règles qui permettront aux infrastructures de fonctionner rapidement. La principale plainte porte sur le fait que la date de 2035 impose la mobilité électrique plutôt que de donner à l'industrie le temps de développer des carburants plus propres. "Ce n'est pas le moteur à combustion interne qui est nuisible à l'environnement, mais les carburants d'origine fossile", a déclaré le lobby automobile ACEA.

## **Certaines entreprises en profitent d'avantage**

L'exemple diesel en Allemagne montre bien les effets corporatistes. Les voitures diesel ont été critiquées ces dernières années suite au scandale des émissions de Volkswagen. Le constructeur automobile allemand avait intentionnellement manipulé son TDI ("turbocharged direct injection") afin de passer le test des normes d'émissions aux Etats-Unis.

En réalité, elles dépassaient clairement les limites fixées par la loi. Au-delà des pratiques de Volkswagen, les écologistes ont cependant pris pour cible le diesel en général. Leur revendication était d'interdire ce type de moteur car des dizaines de milliers de personnes meurent chaque année de sa pollution.

L'ancien président de la société allemande de pneumologie, le docteur Dieter Köhler, avait [contredit](#) ces activistes car il ne voyait qu'un rôle minime pour la santé de la part des particules et des oxydes d'azote. De nombreuses études expriment des résultats souvent mal interprétés, et les coûts de l'interdiction des véhicules diesel ne seraient en réalité pas proportionnels aux risques pour la santé. Köhler déclare que dans le débat sur les émissions des voitures, il n'est pas vraiment question de la santé de la population, mais d'emplois et de financement de la recherche, d'opportunisme et d'idéologie.

En même temps, quelle étrange façon de mener une politique environnementale. Volkswagen a fini par admettre ses méfaits lors du scandale des émissions, alors pourquoi ne ferions-nous pas simplement appliquer les lois qui sont en place maintenant ? Il semble que les « défenseurs de la santé publique » sautent opportunément sur un scandale pour faire avancer leurs objectifs politiques.

Une des organisations qui soutient cette interdiction : la "Deutsche Umwelthilfe" ("aide allemande à l'environnement"), se fait [sponsoriser par Toyota](#) depuis 20 ans, une entreprise qui vend des alternatives aux voitures diesel. Bien évidemment, recevoir ces aides n'avait aucune influence sur leur détermination à bannir le Diesel...

## **Les voitures vertes... pas si vertes**

La Norvège possède la plus grande flotte de véhicules électriques au monde, représentant 60 % de toutes les nouvelles ventes cette année. Dans son reportage, [NPR écrit](#) que "10 732 [voitures vendues] étaient classées sans émissions".

L'Institut d'économie des transports du Centre norvégien de recherche sur les transports [expose](#) l'ambition de réduction du dioxyde de carbone par la mobilité électrique.

"Pour ces véhicules, une transition massive vers des moteurs électriques peut entraîner une réduction allant jusqu'à 97 % des émissions de CO2 et jusqu'à 76 % de la consommation d'énergie par unité de transport."

En outre, plus de 95 % de l'électricité norvégienne provient de l'hydroélectricité, dont [90 % est de propriété publique](#). Cela n'est pas sans inconvénients. Alors que la consommation d'électricité augmente en Norvège, le secteur n'est pas en mesure de suivre la demande. En 2018, le manque de précipitations et la faible vitesse du vent [ont fait exploser les prix de l'électricité norvégienne](#) au niveau de ceux de l'Allemagne (qui est toujours en train de sortir du nucléaire). La Norvège a alors dû recourir à l'énergie du charbon et la Norvège [a en fait connu une augmentation des émissions de CO2](#).

Et ce, malgré le fait que le climat et la géographie de la Norvège la rendent idéale pour la production d'énergies renouvelables, ce qui n'est pas le cas de tous les pays.

Le problème de la production d'électricité n'est que la moitié du dilemme posé par les véhicules électriques.

Car il y a toute la problématique autour des batteries...

Les batteries des véhicules électriques ont besoin d'une multitude de ressources pour être fabriquées. Dans le cas du cobalt, le Forum économique mondial [a dénoncé](#) les conditions d'extraction en République démocratique du Congo, d'où provient plus de la moitié du cobalt mondial. Des mineurs âgés d'à peine sept ans souffrent de maladies pulmonaires chroniques dues à l'exposition à la poussière de cobalt. Non seulement la fabrication de batteries [représente 60%](#) de l'utilisation du cobalt dans le monde, mais il n'existe pas non plus de bonnes solutions pour le remplacer, [ce qui pose notamment problème à Elon Musk](#).

Cela ne tient même pas compte des procédures d'extraction, des conditions éthiques, des coûts logistiques et des émissions produites [par les besoins en aluminium](#), en manganèse, en nickel, en graphite et en carbonate de lithium. Avec un marché européen [estimé à 1 200 gigawattheures](#) par an, ce qui est suffisant pour 80 gigafactories d'une capacité moyenne de 15 gigawattheures par an, ce besoin est appelé à augmenter de manière exponentielle. [Dans une étude publiée en avril](#), le célèbre institut de recherche allemand IFO a déclaré que le bilan écologique des véhicules à moteur diesel était supérieur à celui des véhicules électriques.

[Le ministère américain de l'énergie](#) nous apprend que l'économie moyenne de carburant des voitures a plus que doublé entre 1975 et 2018. L'économie de carburant augmente alors que la puissance en chevaux a également augmenté de façon exponentielle, rendant les voitures à la fois plus propres et plus rapides.

En 2017, le taux moyen estimé d'émissions de CO2 dans le monde réel pour tous les nouveaux véhicules [a diminué](#) de 3 grammes par kilomètre (g/mi) pour atteindre 357 g/mi, soit le niveau le plus bas jamais mesuré.

La marque de voiture n'a même pas d'importance puisque toutes les marques ont apporté des améliorations notables sur ce plan.

Ce n'est pas étonnant : Si les consommateurs se soucient des émissions de CO2, ils sont encore plus sensibles au prix. Même les consommateurs qui ne le sont pas finiront par se laisser convaincre lorsqu'ils découvriront que la marque de leur voiture leur coûte des sommes atroces en carburant.

## Conclusion

Une fois encore, nous constatons que la protection de l'environnement est avant tout une politique de bien-être pour les riches, au détriment des pauvres.

Bien sûr, si vous vivez dans une grande ville, vous pouvez facilement adopter un petit véhicule électrique et montrer votre conscience écologiste à vos amis. Mais comment le système va-t-il fonctionner pour les ménages à faibles revenus, les Européens qui vivent dans les montagnes ou ceux qui doivent effectuer de longs trajets.

Oui, si vous possédez une Tesla, vous pouvez recharger rapidement votre voiture et même rouler assez vite. Mais avec les batteries ordinaires existantes, votre voyage est souvent interrompu par de longs temps de charge. De plus, dans l'état actuel de la production d'énergie et de la technologie des batteries, les voitures électriques sont plus polluantes que les voitures à essence de dernière génération.

Une fois de plus, nous creusons le fossé entre les riches et les pauvres, cette fois au nom d'une lutte superficielle et mal pensée pour l'environnement. Gardez vos gilets jaunes à portée de main, ils pourraient bien vous être utiles une fois de plus.