Remplacer nos vieilles voitures essence par des électriques ça pollue é-nor-mé-ment !

écrit par Pascal Vuhltner | 10 mai 2022





PRÉAMBULE D'UNE CRITIQUE DE L'ÉCOLOGIE

En matière d'écologie, c'est bien connu :

- La planète est en danger !
- Il faut sauver la planète !

Il conviendrait, d'abord, de se demander : mais à qui profite, ou profiterait, le crime ? Tellement les solutions envisagées par les politiques de transition écologique et l'économie verte paraissent fantaisistes, pleines d'incohérences et sont contre-productives.

Ce n'est pas en changeant le mode de propulsion des voitures, en passant du moteur thermique au moteur électrique qu'on va préserver davantage la nature, alors qu'en même temps, à d'autres endroits de la planète ou dans d'autres pays, on ouvre des centrales à charbon pour produire l'électricité !

Mais ce qui me paraît plus intéressant à faire remarquer : c'est la quantité d'énergie supplémentaire qu'il va falloir pour modifier toute la chaîne de fabrication des automobiles actuelles pour l'adapter à la fabrication d'automobiles électriques, dans des matériaux et avec des technologies nouvelles et différentes, et qu'il va falloir encore développer.

Il va falloir : faire des études, prospecter, extraire du sol les matières premières, les transformer, les transporter, les assembler, et les distribuer sous forme de produits finis prêts à l'usage… et bien sûr recycler les vieilles voitures.

Ça fait beaucoup de travail !

Et Le travail, c'est de la valeur ajoutée à de la matière première transformée, le travail, c'est de la valeur ajoutée tirée de l'exploitation et de la transformation des ressources naturelles, au profit et au service d'une production, d'un projet, d'un produit fini : construire des routes, des immeubles, des voitures, aller sur la lune, ou je ne sais quoi d'autre encore…

Donc, je ne sais pas comment on va faire, "pour nous vendre l'écologie" (mais c'est déjà fait), en nous demandant de produire plus, et de travailler davantage et plus longtemps ? Mais, il ne faut pas perdre espoir, le prix du carburant à 2,5 euros le litre va en motiver plus d'un à choisir une voiture plus propre et décarbonée, ou un vélo s'il n'en a pas les moyens !

L'argent de l'achat à marche forcée, à coups de règlementations et provisoirement de subventions, des nouvelles voitures électriques, alors que les vieilles voitures peuvent encore servir, ne manquera pas de continuer à

faire fonctionner vaille que vaille le système économique et à combler les déficits avec le remboursement des prêts accordés pour financer leurs productions… et leurs achats. Alors que les vieilles voitures, elles, pourraient encore continuer à servir : mais ne rapportent plus rien !

Et une voiture qui ne rapporte plus rien : ELLE PUE ! Bien sûr.

Cette obstination à vouloir imposer ces changements par la contrainte des règlementations, afin de les effectuer le plus rapidement possible (urgence climatique oblige), est contre-productive et accélérera l'exploitation des ressources naturelles. Il en résultera une pollution qui aura certainement un impact environnemental bien plus grand à ce qu'on aurait si on utilisait nos voitures actuelles jusqu'à ce qu'elles ne puissent plus servir, et non jusqu'à ce qu'elles soient déclassées par les règlementations des normes anti-pollution. Les normes anti-pollution mesurent le taux de carbone émis par les voitures uniquement à l'échappement pour imposer leurs restrictions (vignette Crit'Air), mais pas le taux de carbone émis pour la totalité de leur fabrication. C'est ainsi que la Porche Cayenne GTS de 460 chevaux se retrouve avec une vignette Crit'Air Classe 1, et une Peugeot 206 avec une vignette Crit'Air classe 3, alors que cette dernière a un poids inférieur, a un moteur plus petit et que la Porche Cayenne consomme probablement deux ou trois fois plus. Ce qui rend la Porche plus polluante, car elle demande plus de ressources naturelles pour être fabriquée, et elle est aussi plus polluante à l'utilisation car elle consomme plus de carburant, plus de pétrole qu'il faut extraire, transporter, transformer et distribuer : Le carbone émis et mesuré à l'échappement, alors que sa consommation est nettement supérieure à la Peugeot 206, ne disparaît pas comme par enchantement dans sa combustion ou dans les filtres.

Pour la transition écologique, ce qu'il faudrait mesurer, c'est l'émission du taux de carbone nécessaire à la mise en place de cette nouvelle chaîne de production d'automobiles électriques et du recyclage des vieilles voitures, avec le taux de carbone émis à l'échappement par nos voitures actuelles si on continuait à les utiliser jusqu'à ce qu'elles ne puissent plus servir, puisque les voitures actuellement en service n'ont plus besoin d'impacter l'environnement pour leur fabrication, mais impactent l'environnement uniquement encore pour leur usage !

On pourrait aussi par exemple continuer à développer les recherches pour rendre nos voitures encore moins polluantes en continuant à les dépolluer et réduire leur consommation, comme cela a déjà été fait depuis 20 ou 30 ans… Pourquoi partir complètement dans une autre direction ?

Pour ce qui est des contraintes environnementales qui pèsent sur les entreprises, celles-ci ont trouvé la solution en délocalisation leur production vers des pays où les normes sont moins contraignantes…

En résumé :

Est-ce que le coût écologique et l'impact environnemental nécessaire à la décarbonisation des outils de production de nos biens et services ainsi que la décarbonisations de nos biens à l'usage, ne serait-il pas finalement supérieur, à l'émission de carbone et à la pollution qui serait émise si on continuait à fabriquer et à utiliser ce dont nous avons besoin en gardant les mêmes technologies et en cherchant à continuer

de les améliorer ?

La question de ce coût écologique n’est jamais posée !

Il faudrait faire le bilan comptable des avantages et des inconvénients de l’économie verte et de la transition écologique sur l’écologie elle-même, tel que cette économie soi-disant verte se concrétise actuellement dans la réalité, et non pas présenter l’écologie uniquement comme l’expression d’un idéal ou d’une urgence climatique qui fait peur.

Économiquement, le bilan est certainement positif quelque part, pour quelques-uns, sinon je pense qu’il n’y aurait pas d’urgence, et l’idéalisme de quelques marginaux n’aurait pas pu accoucher d’une Greta Thunberg.

Pascal Vuhltner