Voitures électriques : les écolos pas gênés par le travail de gosses de 4 ans dans les mines pour extraire le cobalt !

écrit par Christine Tasin | 21 juillet 2022

Monstrueux. Il n’y a pas d’autre mot. Tous ces beaux parleurs qui se pavanent à l’Elysée, à Davos, à Bruxelles, sur les plateaux et les salons, c’est Jekyll et Mister Hyde.

Jekyll : des sanglots dans la voix pour parler de la planète, des malheureux moustiques pourchassés, des pauvres rats que nous refusons d’héberger dans nos salles de bain, des espèces qui disparaîtraient chaque jour (c’est juste la loi de la planète depuis qu’elle existe)… Ce sont les mêmes qui, la bave aux lèvres, nous accusent d’être des assassins parce que nous, les Résistants, les Patriotes, nous ne voulons pas être envahis de faux mineurs isolés et de hordes barbares voulant nous islamiser de gré ou de force.

Hyde : pas un mot, au contraire ! pour dénoncer le passage forcé à la voiture électrique avec l’interdiction des voitures thermiques annoncée pour demain. Pas un mot pour dire le prix à payer pour les Français et autres européens les plus pauvres réduits à vivre dans des caves ou derrière des portails, comme au XIXème siècle, n’ayant plus les moyens ni de rouler, ni de se chauffer, ni d’aller travailler…

Le résultat ? Le retour au XIXème siècle, ici et maintenant. Les gosses ne descendent plus dans les mines comme à l'époque de Zola, mais ils bossent comme des malades, dès 3 ans, dans les mines de Cobalt au Congo, cet état pourri qui possède le nouvel or noir, le cobalt.

Dorsen, huit ans, est photographié recroquevillé sous la main levée d'un surveillant qui l'avertit de ne pas renverser de pierre

[…]

Dorsen, qui n'a que huit ans, est l'un des 40 000 enfants qui travaillent quotidiennement dans les mines de la République démocratique du Congo (RDC). Le prix terrible qu'ils paieront pour notre air pur est une santé ruinée et une mort prématurée probable.

Presque tous les grands constructeurs automobiles qui s'efforcent de produire des millions de véhicules électriques achètent leur cobalt à cet État appauvri d'Afrique centrale. C'est le premier producteur mondial, avec 60 % des réserves de la planète.

Le cobalt est extrait par une main-d'œuvre non réglementée et transporté en Asie où les fabricants de batteries l'utilisent

pour rendre leurs produits plus légers, plus durables et rechargeables.

Le passage prévu aux véhicules à énergie propre a entraîné une augmentation extraordinaire de la demande. Alors qu'une batterie de smartphone n'utilise pas plus de 10 grammes de cobalt raffiné, une voiture électrique a besoin de 15 kg (33 lb)

Goldman Sachs, la banque d'affaires, appelle le cobalt « la nouvelle essence », mais il n'y a aucun signe de nouvelle richesse en RDC, où les enfants tirent les roches remontées des tunnels creusés à la main.

Les mineurs adultes creusent jusqu'à 600 pieds sous la surface à l'aide d'outils de base, sans vêtements de protection ni machines modernes. Parfois, les enfants sont envoyés dans des chambres de fortune étroites où il y a un danger constant d'effondrement.

Le cobalt est un tel danger pour la santé qu'il porte le nom d'une maladie respiratoire – le poumon de cobalt, une forme de pneumonie qui provoque la toux et entraîne une incapacité permanente et même la mort.

Même la simple consommation de légumes cultivés dans le sol local peut provoquer des vomissements et des diarrhées, des dommages à la thyroïde et des maladies pulmonaires mortelles, tandis que les oiseaux et les poissons ne peuvent pas survivre dans la région.

Personne ne sait exactement combien d'enfants sont morts dans l'extraction du cobalt dans la région du Katanga, au sud-est du pays. L'ONU en estime le nombre à 80 par an, mais de nombreux autres décès ne sont pas enregistrés, les corps étant enterrés dans les décombres de tunnels effondrés. D'autres survivent mais avec des maladies chroniques qui détruisent leur jeune vie. Des filles aussi jeunes que dix ans dans les mines sont victimes d'agressions sexuelles et beaucoup tombent

enceintes.

[…]

Des intermédiaires chinois travaillant pour la Congo Dongfang Mining Company ont la mainmise sur la RDC, achetant quotidiennement le cobalt brut qui leur est apporté dans des sacs transportés sur des vélos et de vieilles voitures délabrées depuis les mines du Katanga. Ils sont assis dans des cabanes sur une route poussiéreuse près de la frontière zambienne, offrant de maigres sommes griffonnées sur des tableaux noirs à l'extérieur – 40 £ pour une tonne de roches riches en cobalt – qui seront envoyées par cargo au géant des minéraux Zhejiang Huayou Cobalt en Chine et vendu sur à une chaîne d'approvisionnement complexe alimentant des multinationales géantes.

Interrogé par le Washington Post sur les conditions épouvantables dans les mines, Huayou Cobalt a déclaré « qu'il serait irresponsable » de cesser d'utiliser le travail des enfants, affirmant : « Cela pourrait aggraver la pauvreté dans les régions minières de cobalt et aggraver les moyens de subsistance des mineurs locaux.

L'organisation caritative de défense des droits de l'homme Amnesty International a également enquêté sur l'exploitation minière du cobalt en RDC et affirme qu'aucun des 16 fabricants de véhicules électriques qu'ils ont identifiés n'a fait preuve de diligence raisonnable conformément à la norme définie par la Responsible Cobalt Initiative.

[…]

Traduction google

https://www.dailymail.co.uk/news/article-4764208/Child-miners-aged-four-living-hell-Earth.html

Et oui, il n'y a plus de pétrole (l'écologie a bon dos ;

c’est bien parce que les réserves d’or noir s’épuisent qu’ils décrètent que, au nom de la préservation de la planète, du climat et autres fariboles il faut arrêter les voitures thermiques) mais il y a du cobalt, nouvel or noir permettant aux multinationales de s’enrichir ô combien…

Le cobalt, un dilemme éthique pour les batteries des véhicules électriques

[…]

Environ 70 % du cobalt utilisé à travers le monde est extrait en République démocratique du Congo (RDC), un pays connu pour sa pauvreté, son niveau de corruption et ses problèmes de droits de l’homme (1).

L’extraction du cobalt, notamment en RDC, repose sur le travail des enfants et s’accompagne de multiples violations, qu’il s’agisse des conditions d’exploitation dangereuses ou des mauvais traitements infligés aux mineurs. Alors que l’écosystème de l’électrification met tout en œuvre pour promouvoir la durabilité tant sur le plan social qu’environnemental, les chimies de batteries à faible teneur en cobalt (NMC – Lithium Nickel-Manganèse-Cobalt, ou NCA – Lithium Nickel-Cobalt-Aluminium), voire totalement exemptes de cobalt (LFP – Lithium Fer-Phosphate), éveillent un intérêt de plus en plus fort. De nombreux constructeurs accueillent très favorablement cette évolution. À titre d’exemple, Tesla prévoit d’accélérer sa transition aux énergies durables en fabriquant des éléments haute énergie affichant une teneur en cobalt moins élevée, voire nulle (2).

Le cobalt est environ :

- *2 x plus cher que le nickel*
- *15 x plus cher que l'aluminium*
- *1 000 x plus cher que le manganèse*

(Sources : Markets Insider ; Trading Economics (3, 4, 5)

Les batteries au Lithium-Fer-Phosphate (LFP) ont démontré leurs performances en production : employée par les industriels depuis plus de 10 ans, cette technologie est incontournable pour les principaux constructeurs et équipementiers. Cependant, les chimies à base de cobalt se distinguent par une densité énergétique supérieure de 10 à 20 % et permettent ainsi une plus grande autonomie par recharge. Mais ce surcroît de performances n'est pas sans inconvénient : le point d'inflammabilité du cobalt est moins élevé que celui de la chimie LFP, ce qui induit un risque plus important d'incendie. De plus, les batteries au Lithium-Fer-Phosphate affichent un coût de fabrication inférieur pour un comportement plus efficace face aux risques pour la sûreté et la sécurité (perforations et emballement thermique, par exemple). Enfin, la capacité de puissance élevée de la filière LFP autorise une charge plus rapide.

[…]

https://www.actutem.com/pourquoi-eliminer-le-cobalt-des-batteries-pour-vehicules-electriques/