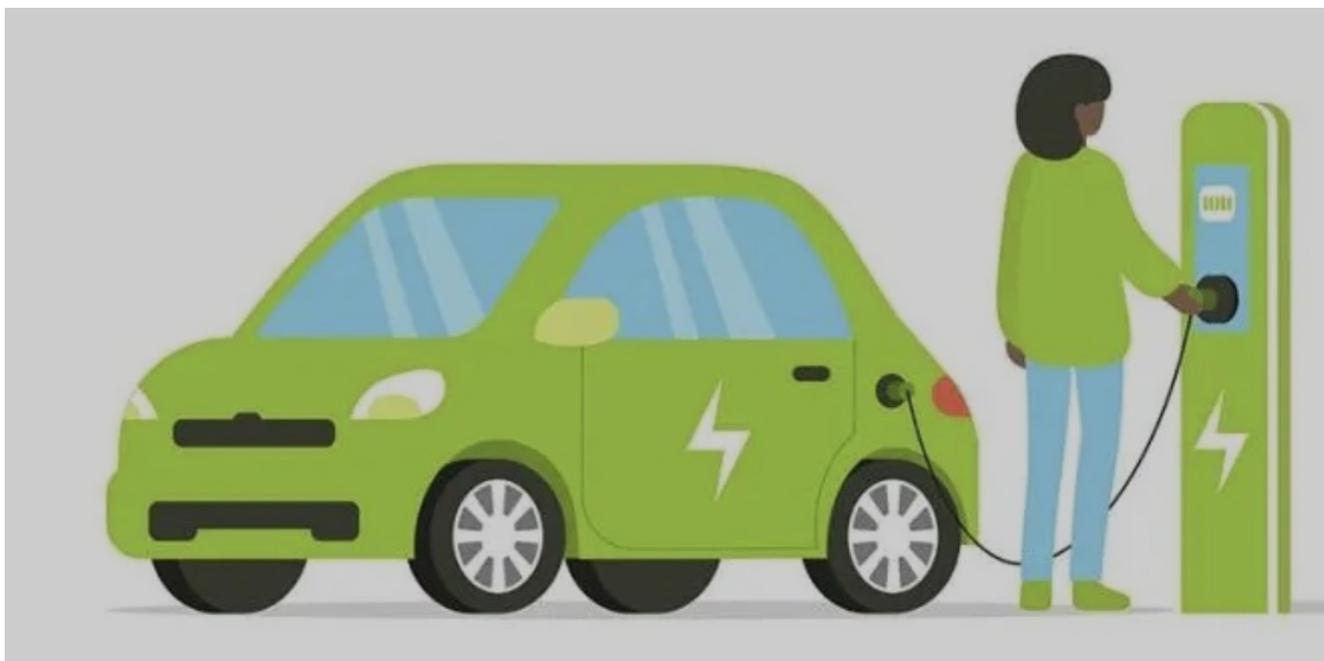


Véhicules thermiques : le compte à rebours fou du Parlement européen

écrit par Hector Poupon | 2 mars 2023



Le Parlement européen a approuvé le 14 février 2023 un projet de réglementation mettant fin à la vente de véhicules neufs à moteur thermique dans l'Union européenne. La nouvelle

est passée dans une relative indifférence. Au sommet du raisonnement : la croyance en un réchauffement climatique inéluctable et imputé aux rejets des gaz dits « à effet de serre ». Ce vote devait servir un objectif bien précis : réduire de 55 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2035.

Si Karima Delli, présidente de la Commission des Transports de l'Union européenne, jubile, le vote est loin d'avoir fait l'unanimité avec 340 POUR, 279 CONTRE et 21 ABSTENTIONS. Et pourtant, il faudra bien s'y résigner, ou bien sortir de l'Union pour échapper à ce diktat environnemental.

En effet, la procédure législative ordinaire confère le même poids au Parlement européen et au Conseil de l'Union dans un large éventail de domaines dont les transports et l'énergie. Depuis le traité de Maastricht de 1992 et le traité d'Amsterdam de 1999, la grande majorité des lois européennes sont adoptées conjointement par le Parlement européen et le Conseil.

Parmi les députés critiques, il y a ceux qui pensent que la loi ne va pas assez loin puisqu'elle ne vise **que** les voitures à essence ou à diesel et les hybrides. Ils réclament l'interdiction à la vente des camions, tracteurs et autobus utilisant des moteurs thermiques.

D'autres font l'effort de réfléchir aux conséquences de cette fuite en avant, qui n'est pas sans rappeler le vote de 2014 décidant de réduire la part du nucléaire dans la production d'électricité française. Sous la houlette de Ségolène Royal, alors ministre de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie, il est décidé de limiter la part du nucléaire à 50 % à l'horizon 2025. Ce fut le résultat d'un compromis de François Hollande avec les écologistes. Conséquence : la dégradation du parc nucléaire, la baisse de la production d'électricité, l'arrêt par Macron du projet ASTRID de surgénérateur à neutrons rapides et la hausse vertigineuse du

prix de l'électricité. Le tout dans le refus de réfléchir à la pertinence des solutions de recharge : le solaire et les éoliennes, bénéficiant d'un privilège de « quoi qu'il en coûte ». Il faudra attendre janvier 2023 pour qu'un vote du Sénat mette fin à cet objectif peu réaliste de réduction à 50 % de la part du nucléaire.

<https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/energie-environnement/20141010trib81fbf8bbd/les-deputes-decident-d-abaisser-d-un-tiers-la-part-du-nucleaire-d-ici-2025.html>

On risque bien, avec le bannissement des voitures thermiques, de revivre la même impasse.

Rappelons le principe d'un moteur thermique : l'énergie chimique résultant d'une combustion est transformée en chaleur qui est convertie en énergie mécanique. Les moteurs à explosion actuels ont des rendements de l'ordre de 36%, ce qui paraît peu, mais ils sont limités par des lois de la thermodynamique. Les 64% restant sont perdus sous forme de chaleur libérée dans l'environnement.

En supposant que les autorités bruxelloises ne veuillent pas s'en prendre à la liberté d'aller et venir en véhicule individuel (ce qui reste à prouver), deux alternatives au moteur thermique sont proposées : **la voiture électrique à batterie rechargeable et la voiture dite à hydrogène. Mais ni l'une ni l'autre n'échappe à de sérieuses critiques.**

La première voiture électrique ne date pas d'aujourd'hui : en 1899, l'ingénieur belge Camille Jenatzy dépasse les 100 km/h au volant de la « **Jamais Content** », une voiture dont le moteur est alimenté par une batterie rechargeable de type Planté.



Le poids de la batterie représentait la moitié du poids total du véhicule, soit 750 kg sur un total d' 1,5 tonne.

Rapidement, le moteur à essence prit le dessus.

<https://www.ladepeche.fr/2023/02/28/vous-cherchez-une-voiture-electrique-recharge-prix-dachat-un-expert-vous-livre-ses-conseils-11026771.php>

On retrouve aujourd'hui, les mêmes faiblesses observées avec la ***Jamais Contente*** : le peu d'autonomie, la longue durée de la recharge, le poids de la batterie. Or l'on sait que plus un véhicule est lourd et plus il consomme d'énergie pour avancer. La généralisation de la voiture électrique pose un autre problème : la nécessité d'un réseau de bornes de recharge. Certains se sont intéressés à la quantité de cuivre nécessaire à la satisfaction de ces nouveaux besoins en câblage et ont tiré la sonnette d'alarme. La rareté du cuivre, difficilement remplaçable du fait de sa bonne conductivité électrique, fait qu'une minorité de pays pourront se payer un tel réseau. Sans compter qu'une voiture électrique nécessite pour sa fabrication trois à quatre fois plus de cuivre qu'une voiture ordinaire. Il est à craindre qu'à brève échéance, l'offre ne puisse jamais satisfaire la demande mondiale : en effet, les mines de cuivre sont de moins en moins productives et, pour des raisons environnementales, beaucoup de populations locales n'en veulent plus sur leurs terres.

<https://korii.slate.fr/biz/economie-monde-preparer-grave-longue-penurie-cuivre-investissements-besoins-croissance-environnement-mines>

Le magazine *Science et Vie* alerte sur les pénuries de métal à venir, notamment suite à la folle injonction du Parlement européen.

<https://www.science-et-vie.com/technos-et-futur/ressources-lexplosion-prochaine-de-la-demande-en-metaux-93947.html>

Le rendement du dispositif à batterie rechargeable au lithium n'est pas mauvais : pour 100 kWh à la sortie de la centrale, 67,3 kWh permettront de faire avancer la voiture.



Crédit fiches-auto.fr

Encore faut-il prendre en compte le rendement des centrales électriques thermiques, qui ne sont autres que de gigantesques machines à vapeur, avec des rendements de l'ordre de 40 % pour les centrales thermiques classiques. Et s'il faut rouvrir des centrales à charbon ou au fuel quand le nucléaire banni ne suffira plus, on mesure l'aberration d'une telle opération : des rendements de 24% ($0,60 \times 0,40$) bien inférieurs à ceux des moteurs à essence et des émissions de carbone astronomiques.

Quant au lithium, son extraction pose problème : elle est grande consommatrice d'eau au détriment des cultures vivrières. L'impact environnemental laisse donc à désirer. Actuellement le Pérou, la Bolivie, le Chili, la Chine sont les principaux producteurs. Mais une réflexion (bien tardive) sur l'indépendance en matière d'approvisionnement en lithium conduit la France à ouvrir de nouvelles mines. Ainsi le grand projet sur le site de Beauvoir, dans l'Allier, qui ne manquera pas de faire bondir les écolos gauchistes d'Extinction Rebellion !

<https://reporterre.net/Mine-de-lithium-en-France-Un-casse-tete-environnemental>

<https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/lithium-une-extraction-nefaste-pour-l-environnement-gourmande-en-energie-et-en-eau-938067.html>



Passons désormais à la voiture dite à hydrogène : on apprend au collège que la combustion de l'hydrogène donne de la vapeur d'eau. Donc pas de gaz carbonique. Et les publicités « zéro carbone » ne manquent pas de le rappeler. Hélas, la réalité est tout autre !

La voiture dite à hydrogène est en réalité une banale voiture électrique qui utilise une batterie d'un type particulier : une pile à combustion fonctionnant avec de l'hydrogène sous pression et de l'oxygène. Finie la longue recharge d'une batterie au lithium : il suffira de réalimenter le système en hydrogène gazeux, fourni par un distributeur, pour s'affranchir des contraintes liées au transport de l'électricité.

Mais, l'hydrogène (ou le dihydrogène pour les chimistes) n'existe pas dans la nature : deux procédés permettent de le fabriquer : **l'électrolyse de l'eau**, elle-même consommatrice d'électricité, procédé qui représente 4 % de la production mondiale (selon « Connaissances des énergies ») et **l'hydro reformage** du méthane (ou gaz naturel).

Comme le montre fort bien le schéma ci-dessous, le rendement de la filière « hydrogène » par voie électrolytique est désastreux : un quart de l'énergie électrique initiale permettra de faire avancer la voiture, le reste étant perdu sous forme de chaleur au cours des différentes étapes. On se préoccupe d'ailleurs fort peu de cette libération de chaleur dans l'environnement alors que l'on fait la guerre aux « passoires thermiques ». Pourtant, cette pollution thermique généralisée pourrait avoir des conséquences défavorables sur les écosystèmes et contribuer au supposé réchauffement climatique.



Crédit fiches-auto.fr

Quant à l'hydro réformage, il s'accompagne de la libération d'une quantité importante de CO₂, ce gaz à effet de serre, diabolisé par les réchauffistes, ainsi que le montre le bilan chimique suivant : $CH_4 + 2 H_2O = 4 H_2 + CO_2$

<https://demaco-cryogenics.com/fr/blog/du-reformage-du-methane-a-la-vapeur-a-lhydrogene-vert/>

Le « zéro carbone » vanté par le gouvernement, les médias et les publicitaires est donc complètement pipeau ! Et toute cette mise en scène va absorber des fonds publics colossaux pour des voitures soi-disant propres, dont ne pourront profiter qu'une minorité de nantis, tant les coûts seront prohibitifs. Et les achats, boostés par la propagande et les subventions, ne pourront se faire qu'à crédit, pour le plus grand bonheur des banques.

Quant à la valeur ajoutée environnementale, inutile de dire que même les spécialistes ont du mal à dire à quel moment elle sera perceptible.

L'économiste Bernard Jullien, maître de conférences à Bordeaux, ne cache pas son scepticisme et s'interroge sur la rentabilité économique d'un tel pari technologique.

<https://www.ladepeche.fr/2023/02/28/vous-cherchez-une-voiture-electrique-recharge-prix-dachat-un-expert-vous-livre-ses-conseils-11026771.php>

Et ne perdons pas de vue que la pénurie actuelle en électricité et la flambée du coût de cette énergie risquent bien de compromettre les rêves des sauveteurs autoproclamés de la planète.

Hector Poupon

<https://ripostelaique.com/vehicules-thermiques-le-compte-a-rebours-fou-du-parlement-europeen.html>