

# La voiture électrique tue : des enfants meurent pour extraire le cobalt...

écrit par Christine Tasin | 28 mars 2023





Les images suffisent... Elles ne semblent pas émouvoir les écolos-dingos qui décident unilatéralement que l'on devrait doit renoncer aux voitures thermiques pour passer à l'électrique.

Il est vrai que ces sous-humains détestent l'Homme, lui préférant la planète...

*Envie de batterie ☐ mine de cobalt [pic.twitter.com/CnhQG4LbKo](https://pic.twitter.com/CnhQG4LbKo)*

*– VERITY France (@verity\_france) [March 25, 2023](#)*

Aujourd'hui, la plupart des batteries au lithium-ion utilisent

le cobalt comme base de matériau pour leur cathode – la partie de l'élément lithium-ion qui détermine la capacité de stockage. Par rapport aux autres chimies disponibles, les cathodes au cobalt se distinguent par une autonomie supérieure, mais aussi par une plus grande simplicité pour mesurer et gérer le niveau de charge. Cependant, l'extraction du cobalt est un sujet qui nourrit de nombreuses polémiques.



## **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/>