



L'urgence écologique : OUI !
Mais pas à n'importe quel prix.
Un sujet d'actualité parmi d'autres :
Le Développement de l'électromobilité.



L'engouement pour la voiture électrique, témoigne d'un basculement du marché avec des promesses, paraît-il d'une inscription marquée dans la transition écologique et la lutte pour le changement climatique. **Qu'en est-il exactement?**

L'extraction des matières premières (métaux rares, terres rares et métaux stratégiques) nécessaires à la fabrication des batteries et à tous les composants électroniques n'est pas sans conséquences sur l'environnement, sur l'agriculture vivrière et sur les conditions de vie des populations dans les bassins miniers concernés.

Le lithium est le métal indispensable pour la fabrication des batteries, il entre dans la fabrication de différents composants électriques semi-conducteur ; puces, micro-processeur, etc.

Selon les projections de la commission Européenne, **la demande de lithium devrait être multipliée par 20 d'ici 2030 et par 60 d'ici 2050.** Elle a déjà augmenté de 128% depuis 2008.

Pour autant, dans l'immédiat, il n'y a pas de risque de pénurie mais l'impact social et environnemental des mines est énorme : **il n'y a pas de mines propres !**

Nous traversons une grave crise industrielle avec une pénurie chez les fabricants de semi-conducteurs à cause de la pandémie, de la sécheresse suivie d'incendies comme à Taïwan mais aussi par la guerre commerciale que se livre les USA et la Chine.

L'impact environnemental de l'extraction du lithium.

Chez TSMC le numéro 1 mondial Taïwanais, **la consommation journalière d'eau est de 156 000 tonnes d'eau par jour.** L'Espagne qui tente de devenir le plus grand producteur de lithium en Europe rencontre des difficultés sociales avec des conséquences environnementales.

Les mines en eaux profondes provoquent des pollutions de la nappe phréatique.

Il faut en moyenne entre 7 et 15 kg de lithium dans les batteries des voitures électriques suivant le modèle et la puissance.

Actuellement : le lithium est extrait des zones arides du Chili, en Argentine et en Bolivie avec des procédés nécessitant d'énormes ressources en eau, provoquant sécheresse et pollution des nappes phréatiques. L'eau est détournée pour extraire le lithium au détriment des agricultures locales et provoque des situations analogues aux grandes sécheresses dont l'impact social conduit à la misère de nombreux agriculteurs et prive une partie de la population de ressources alimentaires.

La situation est la même dans les mines de Cobalt, la moitié de la production est au Congo. Là aussi, ce sont des enfants et des adultes réduits à une situation d'esclavage victime d'accidents mortels qui perdent toute leur importance dans un pays en guerre où les différentes factions financent leurs funestes projets par l'exploitation des métaux rares.

Quant au cuivre, il en faut 4 fois plus dans une voiture électrique. Ce qui conduit à des processus d'extraction tout aussi toxiques pour l'environnement et les conditions sociales des salariés. Par le passé, le cuivre a été un enjeu stratégique qui a conduit à des coups d'état en Amérique du Sud, pilotés par les intérêts stratégiques et financiers des Etats-Unis.

En Chine les conditions de travail et de vie abominables sont liées à l'extraction des nombreux minerais de terres rares qui rentrent dans la composition d'aimant permanent, de composés électroniques qui sont utilisés dans les nouveaux moteurs électriques surpuissants.

Ne dit-on pas que : « les terres rares sont les vitamines de l'industrie HIGH TECH ».

Après le gaz, le pétrole, les céréales, les terres rares et les métaux rares qui, pour certains, ont des implications stratégiques qui pourront se traduire par des conflits et provoquer des embargos, voire le **chaos généralisé**.

Après l'abandon industriel, quelles sont les nouvelles dépendances de notre pays ?

Concernant les nanotechnologies, le retard patent de la France et de l'Europe actuellement pris dans l'automobile avec des puces dont la taille est de 28 à 65 nanomètres et la miniaturisation croissante devient un véritable défi pour les ingénieurs et pour l'avenir de l'ensemble des filières industrielles.

Autre point important, la demande d'électricité. Une voiture électrique consomme en moyenne de 7 à 24 KW/H pour parcourir 100 km, soit légèrement plus que la consommation moyenne d'un foyer français pour une journée – environ 13 KW/J- selon la commission de régulation de l'énergie.

A titre d'exemple : aux USA, l'énergie provient de 20% du charbon et 20% des centrales à gaz naturel. A l'échelle mondiale 38 à 40% de l'électricité est produite par les centrales à charbon.

En France, le nucléaire améliore le bilan carbone du mixte énergétique.

D'autre part, les experts du GIEC estiment qu'une tonne de CO2 équivaut à 130 €. Ce qui est très en dessous du marché du carbone actuellement facturé à 40 € la tonne. ?

La voiture électrique est perçue comme rentable parce qu'elle est largement sous perfusion de financement public voire de subventions de collectivités et que, la consommation d'énergie pour sa fabrication n'est pas intégrée dans son bilan carbone.

Le crédit carbone, les nouvelles normes antipollution imposent des amendes aux constructeurs de voitures thermiques au-dessus de certains quotas, ils peuvent acheter le droit de polluer aux entreprises qui fabriquent des voitures électriques qui elles-mêmes externalisent leur droit à polluer sur les fabricants de batteries chinois. Alors la voiture écologique...! D'ailleurs aucune publicité ne la présente comme tel !

Autre aspect : la question du recyclage :

Aujourd'hui aucune batterie lithium-ion n'est recyclable comme peut l'être le papier, le carton, le verre, ou même les batteries au plomb.

Les sites actuels ne sont pas conçus pour le démantèlement total des nouvelles batteries et le prix des matières premières est trop bas pour qu'il y ait un intérêt industriel sérieux. A titre d'exemple, les auto-lib de la ville de Paris sont en train de pourrir dans des champs avec à terme, de conséquentes pollutions par la désagrégation des pneus pourtant très toxiques et des plastiques qui vont pénétrer les sols et les rivières. Voilà où mènent les fausses bonnes solutions.

Les consommateurs et les usagers doivent être avertis que la transition écologique et la révolution énergétique ne se fait pas à n'importe quel prix. Les terres rares servent à réaliser des produits qui sont censées diminuer notre empreinte environnementale et pourtant, leur exploitation conduit à l'épuisement des ressources et des Hommes et porte une atteinte à l'environnement irréversible.

Nous voyons bien que nous sommes très loin de l'image de propreté, véhiculée par les campagnes de pub. Et pour finir sur la question de la voiture électrique : cette opposition simpliste entre la voiture électrique dite propre et son homologue thermique sale ne tient plus surtout quand on sait que près 60% de l'énergie électrique est perdue entre le moment de sa production et la transmission aux roues par l'effet Joule (tout circuit électrique est une résistance qui produit de la chaleur).

Autre aspect non des moindres, certains constructeurs n'hésitent pas à présenter des modèles hybrides ou électriques avec des puissances supérieures à 300 chevaux pour assurer la motricité de voitures supérieures en moyenne de 500 kg aux voitures thermiques et pour certaines dépasser les 2,5 tonnes.

Comment peut-on nous faire croire qu'un véhicule plus lourd consomme moins d'énergie?

Aujourd'hui la technologie permet de construire des véhicules de plus en plus légers avec une consommation autour de 2,5 litres. Cela ne résout pas tout, mais ce serait un moindre mal ! Encore faut-il résoudre le problème posé par la fabrication et l'assemblage de ses éléments issus des quatre coins de la planète qui conduisent à totaliser un kilométrage au compteur à l'équivalent d'un tour du monde voire plus avant de commencer à rouler.

Que cela ne nous trompe pas, le capitalisme dont la résilience repose désormais sur l'avènement des technologies et des énergies vertes et numériques n'agit comme un trompe-l'œil pour assurer une nouvelle course aux profits.

Dans le domaine du ferroviaire, le développement des inter-cités et de toutes les formes de mobilité doit reposer sur la reconstruction d'un grand service public où l'Etat assure l'égalité de traitement à tous les citoyens, notamment par une tarification sociale et dégressive. L'ouverture à la concurrence comme le réclament certaines associations de consommateurs repose sur le moins disant social et la dégradation des conditions de travail voire à supprimer la présence humaine. Tout ne doit pas être axé sur le coût, car on sait où cela mène, notamment chez Orange...

Les conditions sociales des salariés du transport et la mise en place d'une démocratie participative réelle, en y incluant des principes de solidarité, doivent devenir effectives pour assurer le désenclavement des territoires. Conditions pour limiter l'usage de la voiture dont plus de 80% des déplacements sont pour effectuer le parcours domicile –travail.

L'autre enjeu est le retour aux circuits courts et à relocalisation des industries avec le maintien des services publics de proximité, notamment celui de la santé et bien d'autres, dont la concentration actuelle dans de grandes unités régionales conduit à de nombreux déplacements parasites.

N'est-il pas temps de développer les transports urbains où la gratuité ou le faible coût pour l'usager devienne la règle... !

Le gouvernement dicté par les choix DU président Macron à travers la loi « LOM » et la loi « climat résilience » prend le chemin inverse pour s'en tenir à quelques pansements législatifs afin de tromper l'opinion publique quant à son intention réelle de prendre les véritables mesures qui s'imposent. Ils ne peuvent remettre en cause leur foi inébranlable dans le modèle ultralibérale qui sévit en Europe et de par le monde. Rappelons la COP 21 et le Grenelle de l'environnement qui n'en sont restés qu'aux vœux pieux. La preuve, la France a été condamnée par la Cour de Justice Européenne et par le tribunal de Paris pour non respect de ses engagements. Rien de bien surprenant, ce sont ceux qui ont présidé aux destinées de ces grands raouts médiatiques qui ont été les fossoyeurs du service public SNCF...

Comptons plutôt sur nos actions citoyennes et sur la mobilisation de l'opinion publique à travers la défense des services publics qui sont de nature à réduire l'empreinte carbone et à réduire la fracture sociale.

D. POSTAIRE

Président INDECOSA/CGT 61

Philippe DENOLLE

Pdt du collectif citoyen des axes sud Normandie